

Comparecen, como grupo de afectados (artículos 3, c) y 4.1, b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas –LPAC-), señalando como medio a efecto de notificaciones la sede electrónica de esa entidad (identificando la dirección de correo electrónico: grupoafectadostrendelsur@gmail.com, al objeto de que se practiquen los avisos previstos en los artículos 41.1, último párrafo, y 6 LPAC y 43.1 del Reglamento de actuación y funcionamiento del sector público por medios electrónicos, aprobado por Real Decreto 203/2021, de 30 de marzo), en el **expediente relativo a la aprobación inicial del Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife** (PIMSIT) y, como mejor proceda en Derecho, **EXPONEN:**

Que se ha publicado, en el B.O.P. de Santa Cruz de Tenerife núm. 122, de 10 de octubre de 2025, anuncio en los siguientes términos:

“El Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, en sesión ordinaria celebrada el día 10 de septiembre de 2025, adoptó el Acuerdo de aprobar inicialmente el “Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife” así como su Estudio Ambiental Estratégico.

En virtud de lo anterior se procede a la apertura de un periodo de información, participación pública y consulta con Administraciones/asociaciones interesadas de cuarenta y cinco (45) días a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, con el fin de que cualquier persona física o jurídica, individual o colectivamente, pueda presentar por escrito alegaciones relativas al acierto, conveniencia, legalidad u oportunidad del documento de aprobación inicial del “Plan Insular de Movilidad Sostenible de la Isla de Tenerife” y su “Estudio Ambiental Estratégico””.

Y con relación al mismo se formulan las siguientes

ALEGACIONES

Primera.- Presentación en plazo de las presentes alegaciones:

Quienes suscriben solicitaron el 10 de diciembre de 2025 la ampliación del plazo del trámite de información pública al amparo del artículo 32 LPAC, y mediante Resolución de la Presidencia del Cabildo Insular de Tenerife (en adelante, el Cabildo) de 11 de diciembre de 2025 se denegó la ampliación de dicho plazo.

No obstante, en el anuncio publicado en la sede electrónica del Cabildo¹ relativo a la exposición pública y participación en la aprobación inicial del PIMSIT y su estudio ambiental estratégico, se dice expresamente:

“Inicio del plazo: Lunes, 13 octubre 2025, a las 00:00h (Atlantic/Canary)

Fin del plazo: Viernes, 19 diciembre 2025, a las 23:59h (Atlantic/Canary)”.

Por tanto, en base al principio de confianza legítima en la actuación de las Administraciones Públicas (artículo 3.1, e) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público -LRJSP-), ha de tenerse el 19 de diciembre de 2025 como fecha de vencimiento del plazo del trámite de exposición pública del PIMSIT.

Segunda.- Omisión del estudio económico - financiero sobre la viabilidad de la ejecución del PIMSIT:

En el Tomo IX del PIMSIT: Documento de Recomendaciones, Directrices y Premisas para la ejecución del Plan, en la Parte 5: Financiación, apartado 5.1: Régimen económico y financiero, se dice:

“La financiación del sistema de movilidad insular en Tenerife tiene dos componentes esenciales:

1. Fondos destinados al Transporte Insular Integrado (TII): Basado en el artículo 8 del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF), el transporte público regular de viajeros se reconoce como un servicio público esencial. Dadas las características

¹[Exposición pública y Participación en la Aprobación Inicial](#)

singulares de Canarias, la planificación y gestión de este transporte se llevará a cabo de manera integrada y con carácter insular. Conforme al REF, se garantiza la financiación a través de los Presupuestos Generales del Estado, de manera similar a la financiación del transporte metropolitano en otras regiones.

-Contratos-programa y subvenciones: La financiación se articula a través de contratos-programa y subvenciones anuales del Estado, cubriendo tanto los costos operativos del sistema de transporte público como su mejora continua.

-Optimización de la eficiencia operativa: Se establecerán objetivos claros para mejorar la productividad de los operadores de transporte, garantizando que las asignaciones de fondos públicos se utilicen de manera eficiente.

2. Fondos para grandes infraestructuras de transporte: Además del TII, se requerirán importantes recursos para el desarrollo y modernización de grandes infraestructuras de transporte que son clave para el PIMSIT. Estas incluyen la construcción y mejora de intercambiadores, carriles BUS-VAO, sistemas de transporte eléctrico e infraestructura para la movilidad activa. Estas inversiones serán cofinanciadas por varias fuentes, incluidas las aportaciones estatales, autonómicas y los Fondos Europeos.

-Programación plurianual: La ejecución de estas grandes infraestructuras se realizará a través de programas plurianuales, convenios específicos y estudios de coste-beneficio, que prioricen las inversiones de mayor impacto en la movilidad sostenible. Se coordinará la cofinanciación de los proyectos entre las administraciones locales, regionales y estatales, con el objetivo de maximizar la eficiencia de los recursos disponibles.

Fuentes de financiación:

Para llevar a cabo estas actuaciones, se contemplarán diversas fuentes de financiación:

2. Fondos Públicos:

-Cabildo Insular de Tenerife: Se promoverá que el Cabildo asigne una parte significativa del presupuesto anual a las actuaciones del PIMSIT, priorizando proyectos clave como la ampliación del transporte público, la electrificación de la flota y la creación de infraestructuras para la movilidad activa intermunicipal.

-Gobierno de Canarias: Se incentivará la participación del Gobierno de Canarias en la cofinanciación de proyectos de interés regional, como las infraestructuras viarias y los programas de gestión de la movilidad.

-Administración General del Estado: Se fomentará la colaboración con el Gobierno de España para acceder a fondos estatales destinados a la movilidad sostenible, como parte de los compromisos nacionales en reducción de emisiones y mejora del transporte.

3. Fondos Europeos:

-Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER): Se fomentará la captación de fondos europeos a través del FEDER, que financia proyectos de transporte público, electrificación del transporte y movilidad activa, alineados con los objetivos de descarbonización y sostenibilidad de la Unión Europea.

-Instrumentos como el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia: Se incentivará la solicitud de fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que financia proyectos orientados a la recuperación verde y digital.

4. Financiación Privada: Se fomentará la colaboración público-privada para el desarrollo de infraestructuras y servicios de movilidad, como la instalación de estaciones de recarga eléctrica y la gestión de aparcamientos disuasorios. Se incentivará la inversión privada en proyectos que contribuyan a los objetivos del PIMSIT”.

El PIMSIT “parece ser” un plan territorial especial de ordenación (no se dice de forma clara en el documento aprobado inicialmente), pues en el Estudio Ambiental Estratégico del PIMSIT se dice (página 11, apartado 5: Relación del PIMSIT con otros Planes y Programas; subapartado 5.2: Criterios del PIMSIT):

“(…)

En su Título III, Capítulo 3, Sección 3ª, artículo 3.3.3.8, “Criterios sobre la ordenación del transporte” el PIOT remite expresamente al desarrollo de un Plan Territorial Especial la ordenación de las Infraestructuras de Transporte de la isla. En concreto señala lo siguiente:

1-D Las Administraciones Públicas promoverán una mejora inmediata y de efectos a medio y largo plazo en los servicios de transporte, tanto interurbanos como

urbanos, de modo que disminuyan de forma significativa los tiempos de traslado entre los principales puntos de origen y destino de los desplazamientos.

2-D A tales efectos, el PIOT prevé la formulación de un Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte, con el carácter de PTEOI, con la finalidad de establecer las estrategias a seguir para consolidar un sistema de transporte público eficaz, como condición básica para posibilitar una adecuada calidad de vida de la población tinerfeña.

3-D El Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte intervendrá globalmente sobre la estructura de la movilidad insular, tanto urbana como interurbana e incluso las relaciones con el exterior. Para determinar las alternativas más adecuadas se estudiarán las posibilidades de sistemas y medios no convencionales de transporte, para su posible implantación o fomento de cara a la alteración del reparto modal de partida.

(...)”.

Y el artículo 121.1, b) de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSEPNC), señala:

“Los planes territoriales estarán integrados, al menos, por los siguientes documentos:

(...)

b) Documentos de ordenación, que estarán integrados por la memoria justificativa de la ordenación, los planos de ordenación, la normativa, el programa de actuación y el estudio económico-financiero”.

En el mismo sentido, el artículo 41.1, b) del Reglamento de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 181/2018, de 26 de diciembre (RPC), dispone:

“Los planes territoriales de ordenación estarán integrados por los documentos siguientes:

(...)

b) Tomo II. Documentos de ordenación, que estarán integrados por: 1. Memoria justificativa de la ordenación, en la que se deberá recoger el análisis de alternativas y los estudios previos o complementarios realizados, que se incorporarán como anexos a la misma; 2. Planos de ordenación, en la escala que resulte adecuada para la correcta

medición e identificación de sus determinaciones y de la difusión de su contenido; 3. Normativa; 4. Programa de actuación y estudio económico-financiero”.

Su contenido se concreta en el artículo 64.2 RPC, según el cual:

“Con carácter general el citado estudio deberá hacer referencia, sin necesidad de expresar cantidades precisas o concretas, a los siguientes extremos:

- a) Las previsiones de capital preciso exigido para el desarrollo del plan.*
- b) La indicación de las fuentes de financiación de las actuaciones a desarrollar”.*

Y hemos de tener en cuenta que las infraestructuras ordenadas en el PIMSIT son sistemas generales cuya ejecución no requiere de una ordenación adicional a la prevista en dicho instrumento, tal como establece el artículo 295.2 LSENPC:

“Los proyectos de ejecución de sistemas son igualmente proyectos de obra, normalmente de edificación, que tienen por objeto la ejecución de los sistemas generales, desarrollando en tal sentido las determinaciones de los planes especiales que ordenen y definan aquellos o las de los planes generales cuando estos determinen expresamente, por las características de los sistemas generales afectados, su directa ejecución mediante proyecto”.

Pues bien, en el documento de aprobación inicial se recogen expectativas genéricas de financiación de diversas Administraciones Públicas, pero no se hace referencia a ningún compromiso expreso por parte de las mismas ni menos aún, las cantidades aproximadas sobre el coste de implantación de las infraestructuras previstas ni las que las Administraciones que se mencionan prevén aportar para tal implantación. Tampoco se hace referencia a la previsión de ninguna partida presupuestaria en el Presupuesto General Insular, ni siquiera en el plan de inversiones, mostrando el alejamiento entre el documento en tramitación y la previsión de su ejecución real, en contra de lo dispuesto en el artículo 166.2 del texto refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo (TRLRHL), que, referido a los “Anexos al presupuesto general”, establece:

“El plan de inversiones que deberá coordinarse, en su caso, con el programa de actuación y planes de etapas de planeamiento urbanístico, se completará con el programa financiero, que contendrá:

(...)”.

De esta forma, se incumple la exigencia de previsión de la base económica para la ejecución del PIMSIT, sin la cual el documento no deja de ser un “dibujo muerto” que nunca llegará a desarrollarse en la realidad.

Tercera.- Vulneración de la línea límite de edificación en la ordenación del trazado del tren del sur:

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife, aprobado en sesión plenaria del Pleno del Cabildo celebrada el día 31 de julio de 2015 (B.O.C. núm. 178, de 11 de septiembre de 2015), dispone en su disposición transitoria segunda:

“Las distancias establecidas para las zonas de protección y límite de edificación reguladas en la presente normativa, solo serán de aplicación cuando el Ministerio de Fomento modifique las afecciones ferroviarias establecidas en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y su reglamento de desarrollo, a iniciativa del Cabildo insular para el sistema ferroviario de la isla de Tenerife, manteniendo el régimen jurídico establecido en la precitada normativa, hasta que se proceda a la autorización de la modificación de referencia”.

Y hay que tener en cuenta que el Estudio Ambiental Estratégico del PIMSIT (página 11, apartado 5: Relación del PIMSIT con otros Planes y Programas; subapartado 5.2: Criterios del PIMSIT) señala:

“El PIOT establece los criterios que deberán seguir aquellos planes de infraestructuras o figuras de planeamiento que desarrollen la ordenación del viario, los transportes y la movilidad entre los que se debe señalar que las propuestas de ordenación preverán, en coordinación y desarrollo con los criterios del Plan Territorial Especial de Transporte, las condiciones para su integración en el sistema de transporte público.

En algunos casos, como el Plan Territorial Estratégico de Ordenación del Viario del Área Metropolitana o el del Tren del Sur, los documentos ya están redactados y aprobados, siendo anteriores al presente plan y, resultan, por ello, condicionantes, por

lo que las determinaciones de ordenación de este plan deberán buscar la mejor coordinación posible con las de los ya desarrollados, teniendo en cuenta, especialmente, si la infraestructura está ya ejecutada o es prevista y su tramitación.

(...)”.

La Urbanización “Hespérides” está constituida por 115 propietarios de viviendas, que albergan una población de más de 400 habitantes, situada en el Barrio Buenos Aires, Distrito Ofra – Costa Sur, del Municipio de Santa Cruz de Tenerife.

Esta urbanización se ha ejecutado en desarrollo del Sector Los Moriscos, situado en el estrecho margen entre la zona costera de Punta Roque del Manzano y Punta de La Vista y el trazado de la autovía del Sur TF-1, respetando escrupulosamente las franjas de servidumbre de protección, tanto del demanio público marítimo - terrestre como de carreteras.

En la actualidad, la denominada Urbanización Hespérides conforma un área urbanizada de carácter residencial, con una superficie de suelo de 46.155,63 m²s y 26.770 m² de techo construido, en situación legal de conformidad con el planeamiento urbanístico.

Y el artículo 15 de la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF), relativo al “límite de edificación”, dispone en su apartado 2:

“La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de dicha zona de dominio público.

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurran por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte metros de la arista más próxima a la plataforma. A estos efectos se consideran zonas urbanas los suelos clasificados como urbanos o los suelos urbanizables delimitados, programados o sectorizados, o categorías equivalentes.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá determinar reglamentariamente una distancia inferior a la prevista en el párrafo anterior para la línea límite de edificación, en función de las características de las líneas.

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, no será de aplicación la reducción de las zonas urbanas. En este supuesto, la línea límite de edificación se mantendrá en los cincuenta metros desde la arista exterior más próxima a la plataforma salvo que los administradores de infraestructuras ferroviarias utilicen el procedimiento previsto en el apartado tercero de este artículo para fijar una línea límite de edificación diferente por razones geográficas o socioeconómicas”.

Es cierto que, en la actualidad, la competencia en materia de red ferroviaria autonómica corresponde en exclusiva a la Comunidad Autónoma de Canarias, de acuerdo con el artículo 162 de la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de Reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias:

“Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre su red viaria y ferroviaria. Esta competencia incluye, en todo caso, la ordenación, planificación, gestión integrada, establecimiento del régimen jurídico y financiero de todos los elementos de las redes viarias y ferroviarias y su conectividad con otros modos de transporte”.

Y la competencia ejecutiva en dicha materia se atribuye a los Cabildos en virtud del artículo 70.2, d) de la citada Ley Orgánica 1/2018:

“Los cabildos insulares, como instituciones de la Comunidad Autónoma, ejercerán funciones ejecutivas de carácter insular en el marco y dentro de los límites de la legislación aplicable, en las siguientes materias:

(...)

d) Transporte por carretera, por cable y ferrocarril”.

En el mismo sentido se atribuye tal competencia a los Cabildos en el artículo 6.2, d) de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de cabildos Insulares:

“En todo caso, en los términos de la presente ley y de la legislación reguladora de los distintos sectores de actuación pública, se atribuirán a los cabildos insulares competencias en las materias siguientes:

(...)

d) Transporte por carretera, por cable y ferrocarril”.

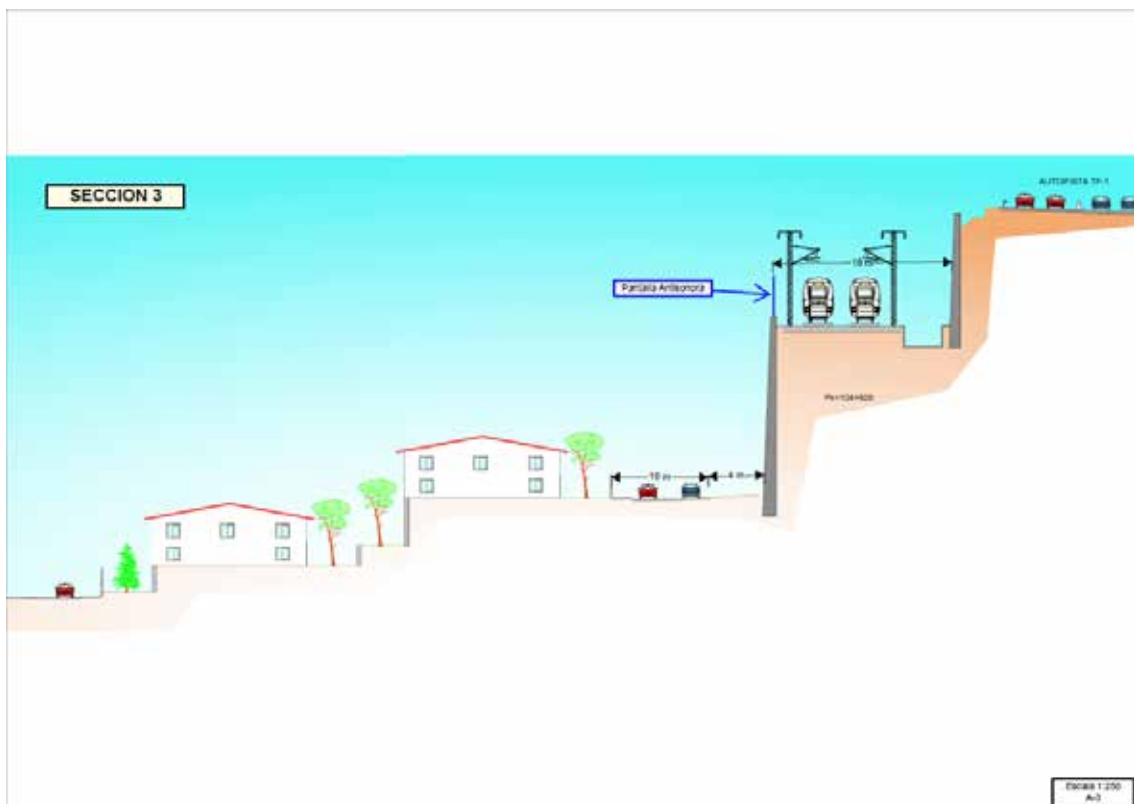
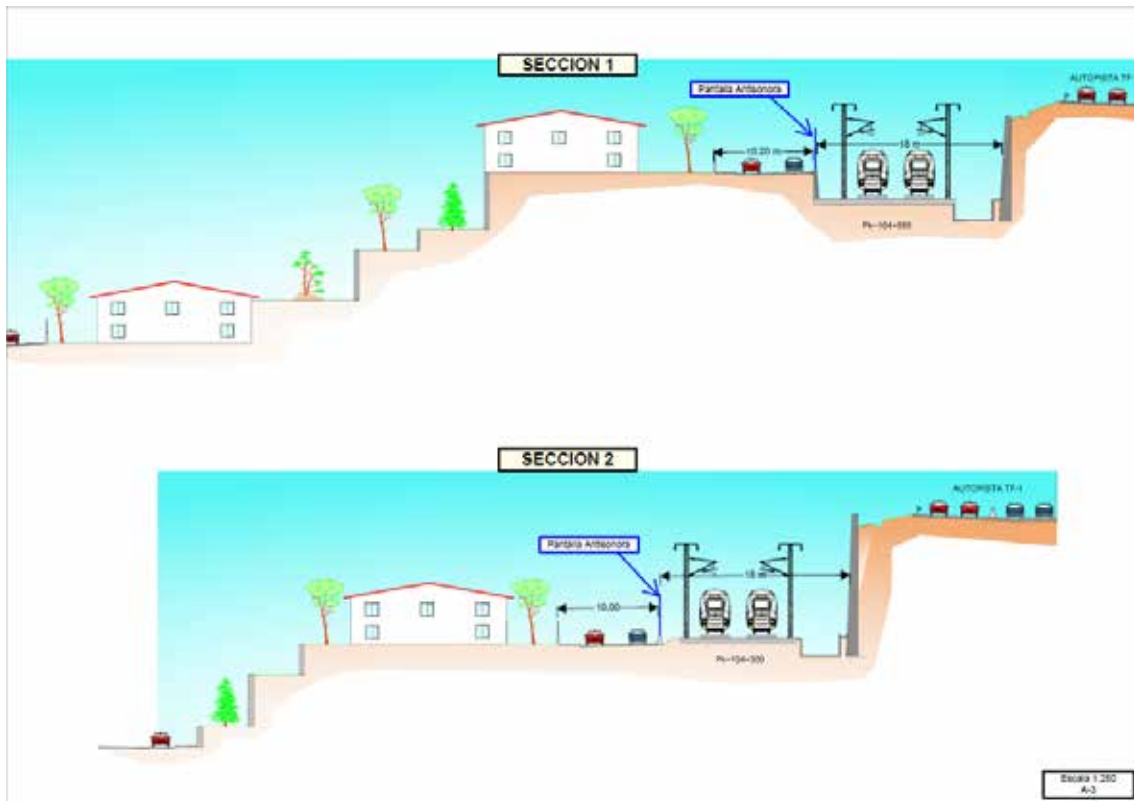
Por tanto, de acuerdo con la disposición transitoria segunda del Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife y el artículo 15.2, párrafo 3º, LSF, mientras el Gobierno de Canarias no determine reglamentariamente una distancia inferior a 20 metros para la línea límite de edificación, la prevista en el PIMSIT entre el trazado del tren del sur y la Urbanización “Hespérides” (en que reside el grupo de afectados que comparece) no resulta conforme a la previsión de la LSF.

Hemos de tener en cuenta que la potestad reglamentaria de desarrollo de la LSF se refiere a una potestad reglamentaria ejecutiva o de primer grado y no a una potestad reglamentaria de segundo grado o de planificación (que concreta sobre el territorio las previsiones genéricas de las normas legales o reglamentarias), por lo que no puede utilizarse el PIMSIT para la reducción de dicha distancia.

Por tanto, al objeto de conciliar el interés del grupo de afectados que comparece y el interés general en la implantación del tren del sur, se propone la alternativa consistente en trasladar el trazado de la infraestructura del tren del sur, a su paso por la Urbanización “Hespérides”, al margen superior de la autovía TF-1, adelantando en poca distancia el túnel bajo la autovía, pasando de la zona del sector de Los Lirios-Las Vistas a un punto anterior al ámbito de la Urbanización “Hespérides”.

Se muestran, a continuación, planos sobre ortofoto y secciones que son claramente explícitas sobre las alegaciones que se formulan:





Cuarta.- Contaminación acústica derivada de la implantación del tren del sur en la Urbanización “Hespérides”:

Hemos de partir de que la infraestructura del tren del sur no ha sido objeto de evaluación ambiental con ocasión del PIMSIT, dado que el Estudio Ambiental Estratégico del PIMSIT (página 470) señala:

“Sobre el Modelo de Ordenación propuesto, el EsAE determina, sobre cada una de las variables ambientales, los potenciales efectos. Teniendo en cuenta las actuaciones propuestas en los diferentes programas del PIMSIT se ha considerado diferenciar, de cara a la determinación de potenciales impactos, entre actuaciones que tienen incidencia territorial y actuaciones sin incidencia ambiental.

Entre las primeras, se excluyen del análisis de potenciales impactos las actuaciones que cuentan con Declaración o Informe de Impacto Ambiental, así como aquellas que están en tramitación y sobre las que se han elaborado Estudios de Impacto Ambiental o Documentos Ambientales, al contar un análisis pormenorizado de potenciales impactos que escapa a la escala del PIMSIT. También se excluyen aquellas actuaciones que cuentan con evaluación ambiental estratégica aprobada, como el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur. Son objeto de análisis aquellas actuaciones con incidencia territorial que no han sido objeto de tramitación ambiental estratégica ni de proyectos”.

Esta previsión es conforme a la disposición adicional 5ª.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

“Cuando los planes y programas se estructuren en distintos ámbitos jerárquicos de decisión de una misma Administración pública, la evaluación ambiental en cada uno de ellos deberá realizarse teniendo en cuenta la fase del proceso de decisión en la que se encuentra el plan o programa, para evitar la duplicidad de evaluaciones”.

Y tal previsión nos lleva a analizar la afección acústica estudiada en el marco de la evaluación ambiental del procedimiento sustantivo de aprobación del Plan Territorial Especial de Infraestructura del Tren del Sur.

En el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto, así como en la memoria informativa del mismo, se establece la obligación de dar pleno cumplimiento a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como a su Reglamento, aprobado por Real Decreto 1.367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

De forma específica, se incorpora un estudio acústico al Estudio de Impacto Ambiental que analiza el impacto, tanto en el momento de la obra, como en la fase operativa (es decir, una vez, se encuentre el tren del sur en funcionamiento). Lo primero que sorprende es, precisamente, que dedica un análisis más exhaustivo a la primera parte (la fase de obra) que a la segunda, cuando es precisamente esta última (el impacto en la fase operativa) la que mayor rigor requiere, pues es la que se va a producir durante el período de funcionamiento de la infraestructura ferroviaria, evidentemente de mayor duración que el período de ejecución de la obra.

El estudio engloba la Urbanización “Hespérides” como Zona sensible nº 3 y ubica los puntos de medición 6 al 10 en cinco puntos distintos de la urbanización, todos en la calle Uno Moriscos y en el sentido de avance hacia Añaza. Según los resultados obtenidos y resumidos en la tabla del punto 6.2.3.b), en los cinco puntos de medición se supera a día de hoy alguno de los límites de ruido fijados por las normativas estatal, insular o municipal. Además, el ruido nocturno puede llegar a los 57,5 dBA y el ruido diurno en hora punta a los 62,4 dBA. Esto implica que a día de hoy deben tomarse medidas contra el ruido en la zona de la Urbanización “Hespérides” en vez de plantear la ubicación de un nuevo emisor de ruido junto a las viviendas.

Tras exponer el estudio realizado, se afirma (cabe estimar que sin el suficiente rigor) que una vía en fondo de saco con un tráfico en hora punta no superior a 20 vehículos por hora es el foco principal de la contaminación acústica de la urbanización y no la autopista TF-1. Parece que se trata de una justificación *ad-hoc* para no tener que reconocer que el trazado previsto para el tren del sur supone un grave empeoramiento de los niveles de ruido que sufren los vecinos de la Urbanización “Hespérides”.

Analizando pormenorizadamente las observaciones del estudio, cabe distinguir las referidas a la fase de obra y a la fase operativa:

a) Respecto a la fase de obra, se hace un análisis del impacto sonoro, estableciendo que la Urbanización Hespérides es el área más sensible de todo el tramo, previendo llegar en algunos enclaves a los 82.8 dBA tras aplicar la atenuación por la distancia. Como única solución propone el doble acristalamiento de las viviendas (medida prevista como concreción del requisito básico de la edificación de protección contra el ruido -relativo a la habitabilidad-, conforme al artículo 3.1, c.2) de la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, que ya se adoptó en el momento de ejecución de las edificaciones), sin definir el tipo de cristal a instalar y la capacidad de reducción de ruido del cristal a colocar, si bien considera puntualmente el impacto como “MUY SIGNIFICATIVO”, lo que parece una incongruencia, pues los datos que aportan de una empresa de carpintería de aluminio y que pueden encontrarse en multitud de páginas de internet no dicen nada sobre el tipo exacto de cristal que habría que instalar, ni sobre la necesidad absoluta de vivir con todas las ventanas cerradas, incluso en verano, para que la reducción de la contaminación acústica sea efectiva.

El estudio propone utilizar la parcela existente en el límite sur de la urbanización como parcela para acopio de materiales y de maquinaria y establece que como está a una cota más alta que la Urbanización el impacto será “POCO SIGNIFICATIVO”, siendo ésta la calificación global del impacto durante la fase de construcción.

b) En cuanto a la fase operativa, el estudio indica que en tres de los cinco puntos de medición de la Urbanización “Hespérides” el ruido superará los 50 dBA, superando en el punto Hespérides V incluso los 55 dBA, pero añade que el exceso de ruido ya ocurre en la actualidad.

En las conclusiones (punto 8.5) vuelve a incidir en que el área que resultará más afectada será la Urbanización “Hespérides”, donde se incrementarán los niveles sonoros actuales y añade que *“existe un significativo efecto en el momento exacto del paso del tren, es decir, se producirán ruidos puntuales elevados que no influirán notablemente en las condiciones generales, pero que instantáneamente tienen importantes repercusiones”*.

Es decir, está previendo un GRAVE IMPACTO SONORO en las viviendas de la Urbanización “Hespérides”.

El último punto de las conclusiones expone que, dado que la situación frente al ruido ya es mala actualmente, añadirle el ruido del tren tiene un impacto “POCO SIGNIFICATIVO”. Y si además se pone el doble acristalamiento (que, como dijimos, ya está implantado) pues entonces es “NADA SIGNIFICATIVO”.

Es decir, como existe una situación acústica no ajustada a los límites establecidos por la normativa sobre ruido, en lugar de solucionarla o mejorarla, se implanta un nuevo emisor de ruido que mantendrá o empeorará la situación actual, previsión que no parece ajustada a la finalidad de interés general (para todos los ciudadanos) que debe perseguir la actuación objetiva de las Administraciones Públicas, incluido el Cabildo Insular de Tenerife (conforme a los artículos 103.1 de nuestra Constitución y 3.1 LRJSP).

Estimamos que dicha conclusión adolece de escaso rigor.

Aunque el interior de las viviendas esté relativamente a resguardo de la intensidad de ruido, por el mencionado doble acristalamiento, no debe ignorarse que la tipología edificatoria de esta Urbanización es de chalés o adosados, todos ellos con zona de jardín, sin protección alguna frente al ruido. Mantener el trazado del proyecto del tren condenaría a las viviendas a NO disfrutar precisamente de esa zona, fundamental o esencial para los adquirentes de ese tipo de viviendas.

La Urbanización “Hespérides” es un área urbanizada de carácter residencial, tal y como se recoge en el plano de planeamiento del proyecto y establece el artículo 2, a) del Real Decreto 1.367/2007:

“A efectos de lo establecido en este Real Decreto, además de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y en el artículo 3 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, se entenderá por:

a) Área urbanizada: superficie del territorio que reúna los requisitos establecidos en la legislación urbanística aplicable para ser clasificada como suelo urbano o

urbanizado y siempre que se encuentre ya integrada, de manera legal y efectiva, en la red de dotaciones y servicios propios de los núcleos de población. Se entenderá que así ocurre cuando las parcelas, estando o no edificadas, cuenten con las dotaciones y los servicios requeridos por la legislación urbanística o puedan llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión a las instalaciones en funcionamiento”.

Y se engloba en un área acústica de uso residencial, conforme al artículo 5 del citado Real Decreto 1.367/2007, relativo a la delimitación de los distintos tipos de áreas acústicas, según la previsión de su apartado 1, a):

“A los efectos del desarrollo del artículo 7.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en la planificación territorial y en los instrumentos de planeamiento urbanístico, tanto a nivel general como de desarrollo, se incluirá la zonificación acústica del territorio en áreas acústicas de acuerdo con las previstas en la citada Ley.

Las áreas acústicas se clasificarán, en atención al uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas, las cuales habrán de prever, al menos, los siguientes:

a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial”.

En concreto, para la implantación de nuevas infraestructuras ferroviarias resulta de aplicación el artículo 23 del reiterado Real Decreto 1.367/2007, relativo a los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias, que establece en su apartado 1, a):

“Las nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias o aeroportuarias deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en la tabla A1, del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV”.

Y tales valores límites a que remite el apartado 1, a) anterior son los siguientes:

“Tabla A1. Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias.

<i>Tipo de área acústica</i>	<i>Índices de ruido</i>		
	<i>L_d</i>	<i>L_e</i>	<i>L_n</i>
<i>Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial</i>	60	60	60

Por tanto, los objetivos de calidad acústica establecidos como límite se superan por virtud de los efectos aditivos que supone la fase operativa de la implantación del tren del sur en el área urbanizada de Las Hespérides, tal y como constata el propio estudio acústico incorporado al Estudio de Impacto Ambiental, por lo que el PIMSIT vulnera una norma con rango de Ley, incurriendo en un vicio de nulidad de pleno derecho por tener naturaleza de disposición administrativa de carácter general, de acuerdo con el artículo 47.2 LPAC.

Quinta.- Vibración derivada de la implantación del tren del sur en la Urbanización “Hespérides”:

La exposición prolongada al ruido ferroviario aumenta el riesgo de sufrir daños a la salud (Organización Mundial de la Salud, 2011). La información disponible a partir de estudios científicos sobre el efecto que sobre la salud causa la vibración resultante del paso de trenes por las inmediaciones de una zona residencial está bien documentada y acredita, sobre todo, efectos en forma de molestias, alteraciones del sueño y en el sistema cardiovascular, entre otros.

Así, en una reciente revisión de estudios epidemiológicos sobre los efectos sobre la salud de la vibración inducida por el ferrocarril combinada con el ruido ferroviario ² se reveló, por medio de estudios de campo encargados por el Departamento de Medio

² Health effects of railway-induced vibration combined with railway noise – A systematic review with exposure-effect curves. Seidler et al. en Environmental Research /Volume 233, 15 September 2023, <https://doi.org/10.1016/j.envres.2023.116480>

Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales (DEFRA) del Reino Unido y el proyecto sueco TVANE (Efectos del ruido y la vibración en trenes), el impacto del ruido ferroviario y/o la exposición a vibraciones en forma de molestia, trastornos del sueño, de la atención, de la frecuencia cardíaca y de los niveles de cortisol.

Se ha objetivado una asociación positiva predominantemente para los resultados de molestia y alteración del sueño debido a la vibración: la proporción de altamente molestos y con alteraciones del sueño aumentó con el aumento de la exposición a la vibración ferroviaria. El estudio DEFRA mostró que la molestia relacionada con la vibración aumentó con el aumento de la exposición a la vibración y al ruido asociados. Un análisis transversal en áreas residenciales próximas a líneas ferroviarias sugiere que las vibraciones transmitidas por el terreno pueden ser un factor de riesgo adicional para la salud, más allá del ruido, principalmente a través de estrés crónico, malestar y deterioro de la calidad de vida. En este trabajo se discute que los residentes más expuestos reportan más problemas de sueño, mayor irritación y peor valoración de su entorno residencial ³.

En un estudio publicado en el British Medical Journal Open se evaluó ruido y vibraciones de trenes de mercancías durante el sueño y se observó que cada paso de tren provoca aceleraciones significativas de la frecuencia cardíaca, mayores cuando la vibración es más intensa. Los autores plantean que estas repeticiones nocturnas podrían ser un mecanismo intermedio que contribuya, a largo plazo, a mayor riesgo cardiovascular en poblaciones expuestas ⁴.

Otro estudio sobre vibración y ruido ferroviarios encontró que ambos estímulos producen reacciones EEG (electroencefalográficas) relacionadas con microdespertares, cambios de fase de sueño y aumentos de frecuencia cardíaca, incluso cuando la arquitectura global del sueño (tiempo total, etc.) apenas se altera. Con mayor amplitud

³ Living close to railways: Cross-sectional analysis of ground-borne vibrations and vibration annoyance Natalia Vincens, Elise van Kempen, Mikael Ögren, Kerstin Persson Waye en Transportation Research Part D: Transport and Environment /Volume 136, November 2024 <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104458>

⁴ Effects of train noise and vibration on human heart rate during sleep: an experimental study. Ilona Croy et al. En British Medical Journal Open Vol 3 Num 5 <https://bmjopen.bmj.com/content/3/5/e002655>

de vibración se observó peor calidad subjetiva del sueño y más perturbaciones, lo que refuerza la relevancia de la vibración más allá del ruido solo ⁵.

Un informe vincula el patrón de resonancias con posibles efectos crónicos cuando la exposición es repetida y prolongada: el aumento de tensiones mecánicas sobre columna, tronco y región cabeza-cuello puede producir estrés crónico e incluso daños permanentes en órganos o segmentos corporales. En términos de percepción, se señala que las bajas frecuencias verticales (<8 Hz) son las que más contribuyen a la molestia, según las curvas de ponderación de la norma ISO 2631 para respuesta humana a vibraciones en edificios ⁶.

Las mediciones muestran que las vibraciones dominantes procedentes de trenes se concentran en torno a 5–12,5 Hz y a un segundo pico entre 80–100 Hz, justo dentro del rango de sensibilidad del cuerpo humano.

Cada parte del cuerpo tiene frecuencias de resonancia distintas, de modo que determinadas bandas producen amplificaciones muy fuertes de la vibración. Estas bandas coinciden con componentes importantes del espectro generado por el paso de ejes, ruedas con defectos y frecuencia de paso de traviesas, de modo que la vibración ferroviaria puede acoplarse adecuadamente a estructuras corporales sensibles.

La molestia es sobre todo un fenómeno interior: la vibración que llega a los cimientos se transmite a forjados y suelos, que pueden amplificarla si sus frecuencias propias coinciden con las del tren. Las estructuras ligeras de madera se excitan con facilidad, mientras que los edificios más pesados se atenúan mejor, aunque los modos de flexión de los forjados pueden amplificar la vibración en determinadas habitaciones, incrementando la exposición de las personas que permanecen en ellas. Los trenes de mercancías, más pesados, lentos y largos, generan niveles significativos de vibración de baja frecuencia que se propagan lejos y son los que con mayor probabilidad causan molestias notables a la población.

⁵ Physiological effects of railway vibration and noise on sleep. Michael G Smith et al. En J Acoust Soc Am. 2017 May 16;141(5):3262–3269. doi: 10.1121/1.4983302
<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC5433882/>

⁶ Prediction of ground vibration from railways. Sinan Al Suhairy. SP Swedish National Testing and Research Institute. SP Report 2000: 25 <https://www.vibrationdata.com/tutorials/Railways.pdf>

En Nature Scientific Reports, en 2025, se publicó que los trenes de alta velocidad representan los mayores riesgos para el bienestar residencial, los trenes de cercanías tienen impactos moderados, pero dependientes del contexto, mientras que los servicios de tren ligero (tranvías) causan mínimas perturbaciones. Señala también que una mitigación eficaz debe integrar la regulación de la velocidad en zonas sensibles con el refuerzo del suelo, la optimización de terraplenes y zonas de amortiguación adecuadas. El establecimiento de umbrales específicos para cada contexto, guiado por modelos predictivos y monitoreo continuo, será esencial para proteger el confort residencial y garantizar el desarrollo ferroviario sostenible en entornos urbanos ⁷.

En Railway Induced Vibration publicada en 2017 por la Unión Internacional de Ferrocarriles ⁸ se explican conceptos muy relevantes sobre la generación y los efectos de las vibraciones causadas por el paso de ferrocarriles, diferenciando entre vibración del terreno, ruido aéreo, ruido de estructura y ruido de baja frecuencia, y explica cómo la vibración generada en el contacto rueda-rail se propaga por la vía, el balasto, el subsuelo y finalmente excita las edificaciones cercanas, percibiéndose como un ligero temblor del suelo o de los pisos, a menudo acompañado de un rumor sordo dentro de la vivienda debido a la radiación acústica de los elementos estructurales y al traqueteo de objetos sueltos. El tipo de suelo (blando, rígido, estratificado, nivel freático) condiciona tanto el rango de frecuencias dominante como la eficacia de las medidas de mitigación.

El informe aclara que, contra la creencia popular, las vibraciones ferroviarias son muy inferiores a los umbrales de daño estructural, de modo que no se espera ni siquiera daño cosmético en edificios en condiciones normales. Sin embargo, muestra que en edificios cercanos pueden darse amplificaciones de hasta un factor 15 entre la vibración en cimentación y en plantas superiores, lo que hace que vibraciones físicamente débiles resulten claramente perceptibles y molestas. En meta-análisis de estudios de campo, se indica que por encima de 0,1–0,3 mm/s aumenta la probabilidad de molestia, y que a partir de unos 0,3 mm/s pueden observarse alteraciones del sueño.

⁷ Influence of types of railway traffic on ground borne vibration towards vibration threshold limit. Mazlan Rafidah et al. En Nature Scientific Reports volume 15, Article number: 36294 (2025) <https://www.nature.com/articles/s41598-025-20912-y>

⁸ Railway Induced Vibration. State of art report November 2017. Paul de Vos y otros. UIC <https://uic.org/IMG/pdf/uic-railway-induced-vibration-report-2017.pdf>

Se suele considerar que, por debajo de aproximadamente 0,1 mm/s de velocidad de vibración, muchas personas apenas perciben nada; por encima de 0,1–0,2 mm/s la vibración ya puede notarse, y a partir de valores del orden de 0,4–0,8 mm/s en vivienda se vuelve claramente perceptible y molesta para una parte importante de la población.

Para las nuevas líneas ferroviarias o ante modificaciones significativas de éstas, muchos países exigen estudios de impacto que incluyan la predicción de vibración y ruido de estructura.

La falta de experiencia o de antecedentes en el desarrollo de este tipo de infraestructuras en Canarias nos lleva a considerar que este tipo de estudios no han sido todavía llevados a cabo para las particulares condiciones de nuestro suelo, siendo imprescindibles para acreditar la seguridad y minimizar las previsibles consecuencias sobre la salud, ya conocidas y documentadas ampliamente en la literatura científica.

Diversos trabajos señalan que no existe una distancia única fija para dejar de sentir las vibraciones, porque la percepción depende mucho del tipo de tren, la velocidad, el terreno y la estructura del edificio, pero hay rangos orientativos.

La distancia a la vía a la que se alcanzan esos niveles se debe calcular caso por caso, midiendo o modelizando, porque la atenuación con la distancia es muy sensible a la geología local y al tipo de tren (carga, alta velocidad, cercanías).

Aunque no hay una tabla universal de distancias, la literatura técnica sí da rangos típicos orientativos combinando tipo de vía/tren y tipo de suelo ⁹.

Trenes de cercanías / pasajeros en vía convencional: en suelos duros (roca, gravas compactas) la vibración claramente perceptible suele concentrarse en los primeros 30–60 m; en suelos medios (arenas, limos compactos) puede extenderse aproximadamente hasta 80–120 m.

Trenes de mercancías pesados: generan más vibración a bajas frecuencias, de modo que en suelos duros los problemas perceptibles son frecuentes hasta 60–100 m y, en suelos blandos, se describen casos con percepción clara hasta 150–200 m.

No citamos la Alta velocidad por no aplicar en el proyecto objeto de este escrito.

Si atendemos al tipo de suelo, las referencias bibliográficas señalan:

Suelo duro (roca, grava muy compacta): atenuación rápida; más allá de 60–80 m, las vibraciones de trenes de pasajeros suelen quedar cerca o por debajo del umbral de percepción para la mayoría de las personas, salvo estructuras muy sensibles.

Suelo medio (arenas y limos relativamente compactos): atenuación intermedia; distancias de 80–120 m son típicas para que la vibración pase de claramente perceptible a apenas perceptible, según el tipo de tren.

Suelo blando (arcillas blandas, rellenos, suelos saturados): atenuación lenta; estudios de campo y guías de diseño admiten que vibraciones molestas pueden llegar a 150–200 m para trenes pesados, y algo menos (100–150 m) para tráfico ligero.

En muchos países, los estudios de impacto de ruido y vibración de nuevas líneas ferroviarias modelizan distancias mínimas de protección precisamente en esos rangos, ajustándolas luego con mediciones in situ.

Por otra parte, no cabe obviar que la Ordenanza de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de Ruidos y Vibraciones del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife establece en su artículo 12 que *“Los valores máximos tolerables serán:*

(...)

- *En cualquier superficie que defina el continente o en elementos del contenido de viviendas colindantes: 3 Pals”.*

La distancia para limitar vibraciones a 3 Pals suele superar los 50-100 m en líneas de tren convencionales habiendo claros indicios que indican que a menos de 20-30 m se superan fácilmente los niveles perceptibles.

Como se desprende de estos estudios, dada la proximidad (entre 10 y 20 m de la primera línea de viviendas) y considerando la distancia existente hasta la vivienda más alejada del trazado de la línea de ferrocarril objeto de estas alegaciones, puede afirmarse que la práctica totalidad de la Urbanización Hespérides quedará significativamente afectada por las vibraciones ocasionadas por el paso de los trenes.

Sexta.- Racionalidad de la alternativa consistente en trasladar el trazado de la infraestructura del tren del sur, a su paso por la Urbanización “Hespérides”, al margen superior de la autovía TF-1:

Como se dijo en la alegación tercera, al objeto de conciliar el interés del grupo de afectados que comparece y el interés general en la implantación del tren del sur, se propone la alternativa consistente en trasladar el trazado de la infraestructura del tren del sur, a su paso por la Urbanización “Hespérides”, al margen superior de la autovía TF-1, adelantando en poca distancia el túnel bajo la autovía, pasando de la zona del sector de Los Lirios-Las Vistas a un punto anterior al ámbito de la Urbanización “Hespérides.

Los comparecientes únicamente ponen en evidencia que una pequeña modificación en el documento del PIMSIT aprobado inicialmente satisfaría el interés del grupo de afectados sin menoscabar en absoluto el interés general en la implantación del tren del sur, si bien corresponde al Cabildo, dentro de la discrecionalidad ínsita en la potestad de planeamiento, decidir cuál es la previsión que ha de prevalecer teniendo en cuenta las circunstancias fácticas expuestas, que, en opinión de este grupo de afectados, determinan la racionalidad del cambio en el trazado.

En esta línea, el Tribunal Supremo afirma en su Sentencia de 15 de febrero de 1993 (Ponente: Mateos García, Pedro Antonio) -F.D. 1º-:

“(…), pues la amplia facultad discrecional que desarrolla la Autoridad en orden a la valoración de las circunstancias concurrentes y en razón del interés general, no puede quedar inmune al control jurisdiccional, ni puede convertirse en arbitrariedad, cual ocurre cuando y como sucede en el caso de autos se prescinde de las realidades que ofrece el expediente, (...)”.

También en este sentido se pronuncia DESDENTADO DAROCA⁹:

“(…) La discrecionalidad no justifica que la Administración prescinda de lo que se derive de los datos y del resultado de las pruebas, y, cuando todo ello apunte a la

⁹DESDENTADO DAROCA, Eva: *Discrecionalidad Administrativa y Planeamiento Urbanístico (Construcción Teórica y Análisis Jurisprudencial)*, Edit. Aranzadi, 1997, pág. 193.

corrección de una determinada alternativa, la Administración no podrá elegir la opuesta, salvo que justifique su decisión adecuada y convincentemente”.

Y continúa dicha autora¹⁰:

“Los tribunales pueden controlar la coherencia lógica interna de la resolución administrativa, pues dicha coherencia es una exigencia que la racionalidad impone a toda decisión. A través de este tipo de control, los tribunales verificarán que la decisión adoptada es congruente con los datos en los que se basa, es decir, que de los hechos determinantes (premisas) puede derivarse la conclusión a la que ha llegado la Administración y que, por tanto, la decisión cumple con los requisitos de la lógica formal (...). Si entre los hechos determinantes y el contenido de la decisión no es posible encontrar un vínculo lógico, la decisión discrecional será anulada por carente de justificación, esto es, por irracional”.

Por lo expuesto,

SOLICITA se tenga por presentado este escrito con su copia y, en su virtud, por formuladas alegaciones dentro del plazo de información pública del documento de aprobación inicial del PIMSIT, se consideren las mismas, admitiendo el traslado del trazado de la infraestructura del tren del sur, a su paso por la Urbanización “Hespérides”, al margen superior de la autovía TF-1, adelantando en poca distancia el túnel bajo la autovía TF-1, pasando de la zona del sector de Los Lirios-Las Vistas a un punto anterior al ámbito de la Urbanización “Hespérides”.

En Santa Cruz de Tenerife, a 19 de diciembre de 2025

¹⁰DESDENTADO DAROCA, Eva: op. cit., págs. 218 y 219.