



INFORME DE ASIGNACIÓN E IMPACTO DEL BONO VERDE

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1 BREVE DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO.....	5
1.2 PRINCIPALES OBJETIVOS DEL INFORME Y DESCRIPCIÓN DEL BONO.....	6
2. METODOLOGÍA Y SUPUESTOS	11
3. ASIGNACIÓN DE RECURSOS E IMPACTO	12
3.1 ANÁLISIS CUALITATIVO DE LOS PROYECTOS FINANCIADOS.....	12
3.2 INFORMACIÓN FINANCIERA.....	13
4 INFORME DE RESULTADOS E IMPACTO	16
4.1 INDICADORES DE RESULTADO.....	16
Proyecto 1. Inversión en la infraestructura del tranvía de Metrotenerife, líneas 1 y 2 del metro ligero.	16
Proyecto 2. Planta fotovoltaica integrada en la infraestructura del sistema de transporte.....	17
4.2 INDICADOR DE IMPACTO CLIMÁTICO.....	17
4.3 INDICADORES DE RESULTADO BENEFICIO SOCIAL	20
Perfil y patrones de desplazamiento.....	20
ANEXO 1	23

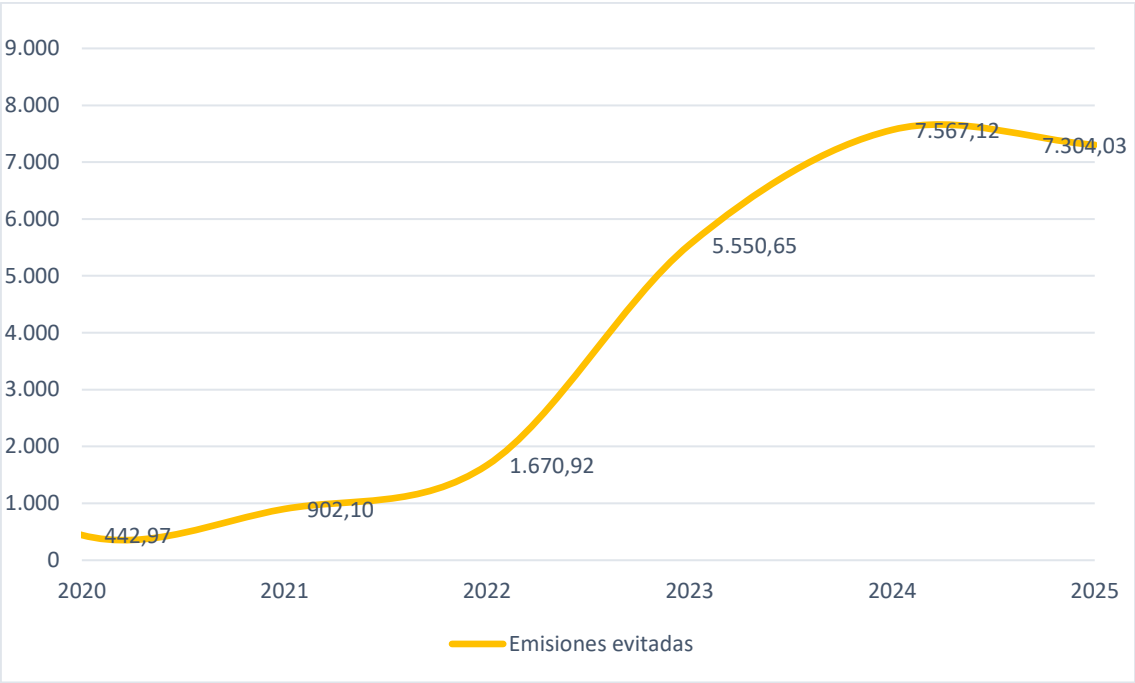
RESUMEN EJECUTIVO

A finales de julio de 2021, Metropolitano de Tenerife emitió su primer bono verde con un volumen de 130 millones de euros y vencimiento en 15 años. La emisión se realizó de acuerdo con el Marco de Bonos Verdes de Metropolitano de Tenerife de 2021, diseñado según los Principios de Bonos Verdes de ICMA (2018) y verificado por Sustainalytics y S&P. Los fondos del bono se destinarían a financiar proyectos verdes, en particular, la refinanciación de la infraestructura de las líneas del tranvía y la financiación de la planta fotovoltaica integrada en la infraestructura del sistema de transporte. Los proyectos se vinculan, respectivamente, con las categorías de transporte limpio y energías renovables. Se espera que los proyectos contribuyan a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 7 (Energía asequible y no contaminante), 9 (Industria, innovación e infraestructura), 11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y 13 (Acción por el clima).

Además del impacto ambiental, este informe incorpora, por primera vez, indicadores de resultado de carácter social, en línea con el reconocimiento de ICMA de que los proyectos verdes pueden generar también beneficios sociales junto a los ambientales. Estos indicadores permiten caracterizar a los usuarios del tranvía, así como analizar su accesibilidad y su contribución a una movilidad más sostenible, ofreciendo una visión más completa del alcance del proyecto sobre la población del área metropolitana de Tenerife.

En la Figura 1, se puede apreciar la evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) evitadas en el periodo 2021-2025. El punto más bajo se produjo durante el año 2020 debido a la pandemia del COVID 19. A partir de ese momento, el incremento de usuarios de tranvía ha subido de forma exponencial, lo que lleva asociado un incremento de las emisiones de GEI evitadas. En 2025, se produce una ligera disminución de las emisiones evitadas, fruto de una conjunción de factores. Por un lado, se debe a factores de emisión para vehículos privado gasolina y guagua inferiores al año 2024 y, de otro lado, en el 2025 se produce una disminución de pasajeros de vehículo privado diésel.

Figura 1. Evolución de las emisiones evitadas por el uso del tranvía (toneladas de CO₂e)



Fuente: Elaboración propia

En términos de valores medios, en el periodo 2020-2025, el promedio anual de emisiones evitadas ha sido de **3.906,30 tCO₂e/año**.

1. INTRODUCCIÓN

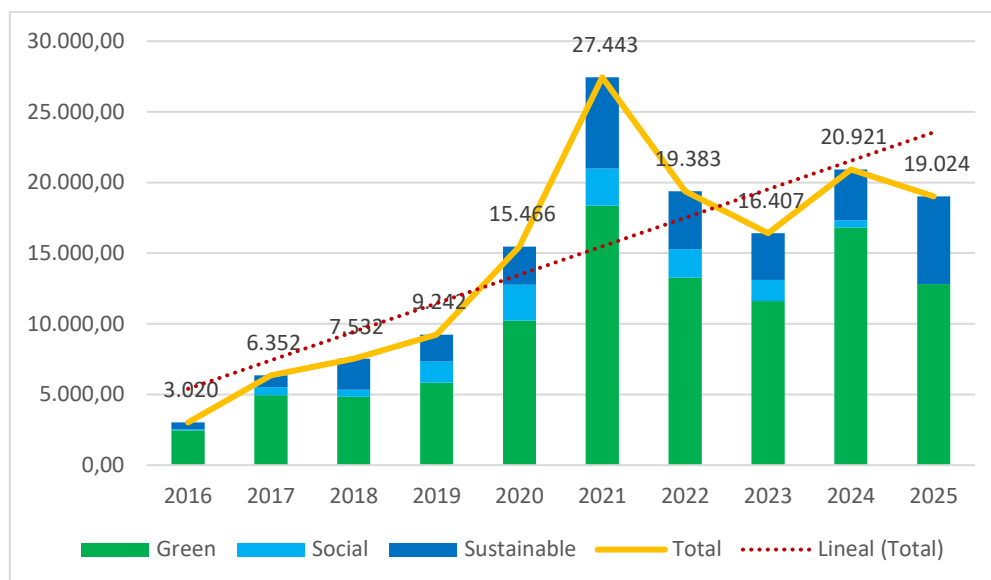
1.1 BREVE DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO

El Banco Europeo de Inversiones emitió el primer bono verde en el año 2007. En España, dentro del sector público, la entidad pionera en emitir bonos sostenibles fue el gobierno de la Comunidad de Madrid, al que han seguido muchas otras entidades regionales y locales. A nivel de bonos verdes de forma específica, ADIF e ICO han sido las entidades que se iniciaron primero en esta tipología de deuda, hasta que Metropolitano de Tenerife, S.A., el Gobierno de España y la Comunidad de Madrid se incorporaron al mercado en 2021. En el sector privado, existe una mayor diversidad de emisores en deuda sostenible y verde dado que diversas entidades industriales, infraestructuras, energéticas, telecomunicaciones e ingeniería se han incorporado como oferentes de bonos en estos últimos años.

Existe una tendencia creciente de recursos financieros destinados a financiar proyectos sostenibles, tal como se aprecia en la línea de tendencia de la Figura 2. No obstante, en contextos de mayor volatilidad de mercado y tipos de interés elevados, junto con un acceso favorable al canal bancario, la actividad de bonos se ha contraído. Esto es lo que ha sucedido en los ejercicios 2022-2023 y recientemente durante 2025. A cierre de 2025, el volumen colocado se ha visto reducido en un 9%, aproximadamente, con respecto del año 2024.

Si se hace un análisis pormenorizado de las emisiones de bonos sostenible, para el año 2025 se puede apreciar que la emisión de bonos verdes fue del 67,4%, muy superior a la emisión de bonos sostenibles con 32,6%. Por otro lado, es destacable la ausencia de bonos con fines sociales en el año 2025. La prevalencia de emitir bonos verdes frente a bonos sostenibles se mantiene, por lo que la apuesta por una transición hacia un desarrollo sostenible basado en una economía descarbonizada y reducción de la dependencia de recursos energéticos de origen fósil se mantiene.

Figura 2. Emisión de bonos verdes, sociales y sostenibles en España (millones €).



Fuente: Elaboración propia basada en Bloomberg, junio 2026

1.2 PRINCIPALES OBJETIVOS DEL INFORME Y DESCRIPCIÓN DEL BONO

Este informe está basado en la premisa que transmite el International Capital Market Association (ICMA):

“Se anima a los emisores de bonos verdes a informar del uso de los recursos, así como del impacto medioambiental esperado al menos con frecuencia anual”¹.

Metropolitano de Tenerife S.A. (Metrotenerife) es una empresa de transporte público² fundada en 2001 con el objetivo de desarrollar nuevas soluciones alternativas de transporte público en forma de líneas ferroviarias y unir las dos grandes ciudades de la isla mediante un tren ligero. El Cabildo Insular de Tenerife fue testigo de la necesidad de abordar el problema del transporte en el Área Metropolitana de Santa Cruz de Tenerife y San Cristóbal de La Laguna, dada la creciente densidad y complejidad en la red de carreteras, el aumento de la intensidad de tráfico en las vías urbanas e interurbanas y las presiones resultantes sobre el entorno insular. En su momento, fue un proyecto ambicioso y se localizaba en un espacio geográfico con muchas dificultades técnicas (alta pendiente, trazado sobre las principales carreteras de las ciudades). Se trataba además de un proyecto novedoso para los ciudadanos, pero que conllevaba una serie de

¹ ICMA et al. (2018, 2020): Handbook. Harmonized Framework for Impact Reporting. Traducción de Afi. <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Regulatory/Green-Bonds/Handbook-Harmonized-Framework-for-Impact-Reporting-December-2020-151220.pdf>

² Propiedad íntegra del Cabildo Insular de Tenerife, Metrotenerife es una empresa sólida y autosuficiente con ingresos procedentes de las dos líneas de tranvía que cubren todos los gastos de explotación y mantenimiento

externalidades positivas para el sistema de transporte, como la rapidez, la fiabilidad, la puntualidad y el menor impacto ambiental.

Metrotenerife tiene la sede central en España, en la isla de Tenerife en las Islas Canarias. Con el fin de construir una red ferroviaria que dé servicio a toda la isla, Metrotenerife está trabajando en proyectos ferroviarios en el norte y el sur. Simultáneamente, la empresa mejora las instalaciones existentes y desarrolla otros proyectos para seguir ampliando y proponiendo soluciones innovadoras en el transporte público.

El sector del transporte ferroviario desempeñará un papel clave en la consecución de los compromisos de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en al menos un 40% para 2030, así como el objetivo de neutralidad climática para 2050. Como proveedor de servicios de transporte público en el área metropolitana de Tenerife, Metrotenerife pretende contribuir en gran medida a este compromiso a nivel local. De hecho, el transporte ferroviario es el medio de transporte más eficiente en términos de energía consumida. El desarrollo y uso de los trenes puede reducir la contaminación atmosférica y las emisiones de GEI, y, por tanto, contribuir a la lucha contra el cambio climático.

Metrotenerife es consciente de la importancia de ofrecer un servicio de transporte que contribuya al desarrollo sostenible a la vez que satisfaga las necesidades de desplazamiento de sus ciudadanos. Tiene el firme propósito de movilizar a Tenerife hacia un sistema de movilidad más sostenible, accesible e inteligente. En este sentido, la empresa pretende ser un agente clave en el transporte público sostenible y uno de los ejes principales en el sistema de transporte de la isla.

En particular, Metrotenerife está profundamente convencido de que los bonos verdes son una herramienta de financiación eficaz para cubrir el déficit de financiación que es necesario para luchar contra el cambio climático y, por tanto, para la transición hacia un mundo neutro en carbono. A través de su primera emisión de bonos verdes, se esfuerza por contribuir al desarrollo del Mercado de Deuda Sostenible proporcionando, tanto a ella misma como a la comunidad de inversores, una oportunidad para canalizar los ingresos hacia la financiación de proyectos verdes (ver Uso de fondos).

En cumplimiento de los Principios de Bonos Verdes (GBP; ICMA, 2018), el presente informe sigue las indicaciones señaladas en su cuarto componente: la elaboración de un informe de asignación de fondos. Aunque estos principios no son obligatorios, se erigen como el marco de referencia

en el mercado de la deuda de sostenibilidad. En este informe también se ha tenido en cuenta el Marco Armonizado para la Elaboración de Informes de Impacto (ICMA, 2020).

El objetivo de este informe es proporcionar información sobre la asignación de fondos del bono verde inaugural emitido por Metrotenerife el 20 de julio de 2021. Su volumen de emisión fue de 130 millones de euros (para más detalles, véase la tabla 1).

En noviembre de 2019, Standard & Poor's (S&P) asignó a Metrotenerife sus calificaciones “A/A-1” a largo y corto plazo con perspectiva estable, calificación que mejoró a “A+/A-1” en septiembre de 2025, confirmándose en la última revisión del rating realizada por S&P en octubre de 2025. Esta cifra es igual a la calificación del Reino de España.

Tabla 1. Términos y condiciones financieros del bono verde inaugural de Metropolitano de Tenerife

Términos y Condiciones

<i>Emisor</i>	Metropolitano de Tenerife. <i>Ratings: A (Negativo-outlook) por S&P</i>
<i>ISIN</i>	ES0205597000
<i>Fecha de pricing</i>	20 de julio 2021
<i>Fecha de asignación</i>	30 de julio 2021
<i>Fecha de Vencimiento</i>	30 de julio 2036
<i>Volumen</i>	130 millones €
<i>Cupón</i>	1,229
<i>Diferencial</i>	SPGB ³ Curva Interpolada (07/35 & 07/37) + 55bps
<i>Listing</i>	IBERCLEAR / AIAF

Fuente: Metrotenerife, Bloomberg, Afi

³ Bonos del Estado Español.

Asimismo, conforme a los Principios de Bonos Verdes de ICMA (2018), se reconoce que los proyectos verdes pueden generar efectos positivos de carácter social, en la medida en que contribuyan a mejorar la calidad de vida, la accesibilidad y el bienestar de la población, lo que en el caso de Metrotenerife se traduce en una mayor cohesión social y una movilidad más inclusiva en el área metropolitana de Tenerife.

Siguiendo los Principios de Bonos Verdes (GBP) de ICMA, el Marco de Bonos Verdes de Metrotenerife⁴ establece las directrices que se seguirán en sus emisiones de bonos verdes, en forma de cuatro componentes clave:

i. Uso de fondos

Esta sección define los criterios de elegibilidad para los gastos verdes y los clasifica en 2 categorías verdes, transporte limpio y energía renovable. Este componente también especifica:

- Los criterios de elegibilidad.
- La tipología de proyectos que podrían incluirse en cada categoría de gasto.
- La contribución a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

ii. Proceso de evaluación y selección de proyectos

Metrotenerife es responsable de la estrategia de financiación de los proyectos de infraestructuras a explotar por Metrotenerife, que deberán ser previamente aprobados por el Cabildo Insular de Tenerife.

Metrotenerife ha establecido un Comité de Bonos Verdes que propone al Consejo de Administración de Metrotenerife la financiación de nuevas infraestructuras o la refinanciación de las existentes en consonancia con los criterios de elegibilidad definidos en el Marco de Bonos Verdes.

El Comité de Bonos Verdes construye y supervisa la cartera verde de Metrotenerife, compuesta por proyectos verdes elegibles. Es responsable de eliminar aquellos proyectos que ya no son elegibles, que podrían ser sustituidos por nuevos proyectos verdes elegibles en caso de que se considere necesario.

iii. Gestión de los fondos

Anualmente, el Comité de Bonos Verdes supervisará la cartera verde con el fin de garantizar que el importe total de los proyectos verdes elegibles supere el importe total

⁴ <https://inversor.metrotenerife.com/aptdo-elemento/marco-de-bonos-verdes/>

de los Bonos Verdes emitidos. En caso de que no haya suficientes proyectos verdes elegibles en la cartera, Metrotenerife invertirá el saldo de los ingresos netos en efectivo o en instrumentos equivalentes de acuerdo con su política de gestión de tesorería.

En caso de refinanciación, y teniendo en cuenta que los costes de los proyectos se habrán desembolsado en su totalidad en el pasado, no se requiere una gestión separada de los ingresos.

iv. Reporting

Metrotenerife proporcionará a los inversores y otras partes interesadas un informe sobre la asignación de los ingresos netos y el impacto medioambiental de los proyectos verdes elegibles financiados. Este informe responde a los requisitos de este cuarto componente.

El informe estará disponible en la página web de Metrotenerife:

[Portal del Inversor](#)

La estructura de este informe está organizada en tres secciones y un anexo. La sección 1 (punto 2) describe la metodología utilizada y los supuestos tomados para elaborar este informe. La segunda sección (punto 3) se destina a la descripción de la asignación de fondos a los proyectos verdes, junto con la información financiera y cualitativa relevante de los proyectos financiados. Se termina con sección 3 (punto 4) donde se encuentra el análisis de los resultados e impacto desde el punto de vista de la sostenibilidad y se utiliza el Anexo I para ampliar la información.

2. METODOLOGÍA Y SUPUESTOS

Esta sección explica cómo se han asignado los recursos y se ha medido su impacto. Siguiendo las directrices del ICMA (Marco Armonizado para la Elaboración de Informes de Impacto), se han recogido indicadores cualitativos y cuantitativos para cada proyecto seleccionado. Por lo tanto, este análisis se ha realizado proyecto a proyecto, y no a nivel de programa. Todos los resultados descritos en las siguientes secciones se basan en esta metodología.

El conjunto de **indicadores cuantitativos de seguimiento** e **indicadores de impacto** ha sido seleccionado de acuerdo con su capacidad para determinar y mostrar en qué medida se ha logrado un objetivo. En particular, los indicadores deben ser:

- **Relevantes:** deben permitir analizar la incidencia en el entorno socioeconómico, a través de la medición de los logros o resultados que los proyectos financiados generan.
- **Significativos:** deben ser capaces de monitorear el progreso realizado de tal manera que faciliten la comunicación de los resultados a los principales grupos de interés.
- **Fiables:** deben permitir cuantificar y actualizar la información a medida que evoluciona en el tiempo. La fiabilidad de los indicadores depende de cómo se recopile y procese la información, de la credibilidad de las fuentes y de los procesos de control de calidad de la información.

En este informe distinguiremos entre indicadores de resultado e indicadores de impacto, donde el primer tipo se refiere a los servicios tangibles producidos como resultado de los proyectos y el segundo a los cambios a largo plazo que resultan de los proyectos. En el caso de la métrica de impacto seleccionada, es decir, la estimación de las emisiones anuales de GEI evitadas, la metodología utilizada se detalla en el apartado 4.2 y las hipótesis adoptadas se recogen en el Anexo I.

3. ASIGNACIÓN DE RECURSOS E IMPACTO

3.1 ANÁLISIS CUALITATIVO DE LOS PROYECTOS FINANCIADOS

Esta sección describe la lista de proyectos refinanciados y financiados. En particular, introduce información sobre el nombre del proyecto; la categoría verde del proyecto y los criterios de elegibilidad; la alineación con los ODS; y el importe de los ingresos de los bonos verdes asignados a los proyectos seleccionados. Además, también se indica la población objetivo.

Los fondos se asignan a proyectos verdes de una de las dos categorías elegibles, transporte limpio y energía renovable. Gracias a los recursos financieros del bono verde de Metrotenerife, se han podido desarrollar dos proyectos verdes relacionados con la implantación del tranvía de Tenerife:

1. Amortización total y anticipada de la estructura financiera anterior para financiar la infraestructura de las líneas del tranvía (ver Figura 3).

Este proyecto corresponde a la categoría de transporte limpio y contribuye a los ODS 9 (Industria, innovación e infraestructura; metas 9.1, 9.5), ODS 11 (Ciudades y comunidades sostenibles; meta 11.2) y ODS 13 (Acción por el clima; meta 13.2).

Figura 3. Líneas 1 y 2 del tranvía de Tenerife.



Fuente: Memoria Anual Metrotenerife, 2020

En concreto, los fondos han refinanciado la infraestructura de las líneas del tranvía (líneas 1 y 2 del metro ligero).

En los primeros años tras la fundación de Metrotenerife (ver apartado 1), se realizaron estudios de movilidad, estudios de impacto ambiental, proyectos de construcción y planes territoriales, de forma que la inversión comenzó a presentarse como un proyecto

real. La cuantificación económica del coste de ejecución y la búsqueda de los fondos necesarios se realizó por una doble vía: firmando convenios de colaboración con todas las corporaciones implicadas y mediante financiación con entidades bancarias.

La construcción y puesta en marcha de la línea 1 se realizó en 2007. Posteriormente, en 2008, con la experiencia adquirida, Metrotenerife inició la construcción de la línea 2 del metro ligero que finalizó en 2009, año en el que entró en funcionamiento.

2. Contratos de arrendamiento de una planta fotovoltaica (Fase I y Fase II)

El segundo proyecto se refiere a los contratos de arrendamiento de la planta fotovoltaica. Este proyecto corresponde a la categoría de energía renovable y contribuye al ODS 7 (Energía asequible y limpia; meta 7.2) y al ODS 13 (Acción por el clima; meta 13.2).

La planta fotovoltaica está integrada en la infraestructura del sistema de transporte. En 2008, Metrotenerife llevó a cabo el proyecto de inversión en una planta fotovoltaica, que se instaló en la cubierta del edificio que sirve de talleres y cocheras de la infraestructura del tranvía. En particular, la planta fotovoltaica se instaló en dos fases. La instalación de la primera fase comenzó en julio de 2008 mientras que la segunda fase comenzó en septiembre del mismo año. La planta fotovoltaica comenzó a estar operativa en septiembre de 2008 (fase I) y en enero de 2009 (fase II).

En el año 2023 finalizó el contrato de arrendamiento financiero suscrito para financiar las plantas fotovoltaicas.

3.2 INFORMACIÓN FINANCIERA

Las tablas 2 y 3 presentan el resumen de las principales cifras de la estructura de financiación de la infraestructura del tranvía, dividida en 4 partes:

- Costes totales de la infraestructura del tranvía (líneas 1 y 2) y los costes de la inversión en las plantas fotovoltaicas
- Acuerdos de financiación previos:
 - (A) Asignación de los ingresos del bono verde: proyecto (1) y proyecto (2)
 - (B) Saldo de los ingresos no asignados

Tabla 2. Estructura financiera previa.

Costes de ejecución de los proyectos de las líneas 1 y 2 del Tranvía de Tenerife	
Coste total línea 1	342.705.208,00 €
Coste total línea 2	60.743.326,00 €
Coste de la inversión en la planta fotovoltaica integrada en la infraestructura del sistema de transporte	
Coste total planta fotovoltaica	4.977.808,98 €
Coste total	408.426.342,98 €
Para financiar parcialmente estos proyectos, se suscribieron varios contratos de financiación	
Costes de financiación (contrato de financiación y préstamo con sindicato bancario)	117.644.000,00 €
Costes de financiación por amortizar (en el momento de emisión de los bonos verdes, 20 de julio de 2021)	93.838.350,00 €
Coste operaciones de cobertura del riesgo de tipo de interés (valor a 20 de julio de 2021)	33.900.000,00 €
Total costes de financiación	127.738.350,00 €

Fuente: Elaboración propia basada en datos de Metrotenerife

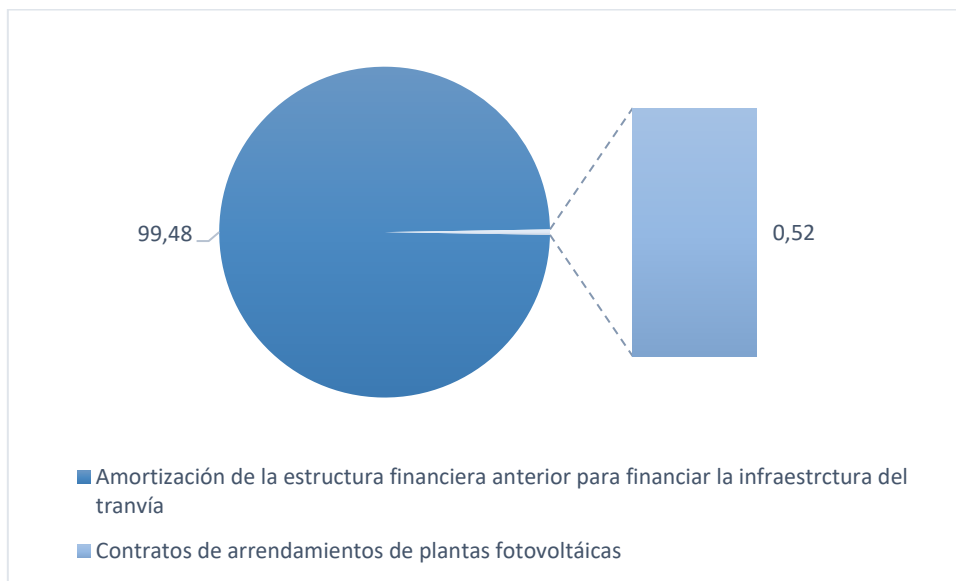
Tabla 3. Asignación de los fondos a los proyectos 1 y 2 (A) y fondos remanentes (B).

A. Asignación de fondos de la emisión del bono verde (130M€)	
(1) Amortización íntegra y anticipada de la estructura financiera anterior	
Cancelación deuda de los contratos de financiación	127.738.350,00 €
Total asignado (1)	127.738.350,00 €
(2) Contratos de arrendamiento correspondientes a la planta fotovoltaica (fase I y fase II)	
Pago cuotas de leasing - Planta Fotovoltaica Fase I	396.806,43 €
Pago cuotas de leasing - Planta Fotovoltaica Fase II	275.081,23 €
Total asignado (2)	671.887,66 €
Total fondos asignados (1+2)	128.410.237,66 €
B. Balance de los fondos no asignados (remanente)	
Total remanente*	1.589.762,34€
* El remanente pendiente de asignar se destinará a proyectos de ampliación de la red actual y a los gastos de renovación y mantenimiento de la infraestructura de las Líneas 1 y 2.	

Fuente: Elaboración propia basada en datos de Metrotenerife

En términos financieros, como se puede observar en la Figura 4, la refinanciación de los costes financieros derivados de la implantación del tranvía (transporte limpio) ha sido especialmente importante. No obstante, la planta fotovoltaica (energía renovable) ha sido igualmente importante en cuanto a criterios de sostenibilidad, ya que aporta el 14,61%⁵ del total de la energía consumida anualmente por el tranvía de Tenerife.

Figura 4. Asignación de fondos por categoría verde elegible.



Fuente: Elaboración propia basada en datos de Metrotenerife

Por último, los fondos remanentes (el 1,22% de los fondos del bono) se destinarán a proyectos de ampliación de la red actual y a gastos de renovación y mantenimiento de la infraestructura de las líneas 1 y 2.

⁵ Cfr. Memorias anuales de Metrotenerife. Media del período considerado, 2010-2025

4 INFORME DE RESULTADOS E IMPACTO

El presente apartado recoge los resultados e impacto derivados de los proyectos financiados con los fondos del bono verde de Metrotenerife. Para ello, se estructuran tres tipos de indicadores:

1. los indicadores de resultado, que reflejan los logros tangibles y operativos del proyecto de infraestructura del tranvía y de la planta fotovoltaica;
2. los indicadores de resultado social, que permiten caracterizar a los usuarios del servicio y evaluar la influencia del tranvía en los hábitos de movilidad de la ciudadanía; y
3. los indicadores de impacto climático, que cuantifican las emisiones de GEI evitadas gracias a la sustitución del vehículo privado y el autobús por el tranvía.

En conjunto, estos indicadores ofrecen una visión integral del valor ambiental y social generado por la inversión realizada.

4.1 INDICADORES DE RESULTADO

Esta sección incluye la información cuantitativa para el seguimiento de los resultados derivados de la inversión en los proyectos 1 y 2.

Proyecto 1. Inversión en la infraestructura del tranvía de Metrotenerife, líneas 1 y 2 del metro ligero.

- Kilómetros de infraestructura construidos o renovados

Tabla 4: Kilómetros de infraestructura construida o renovada

Línea 1- km entre las estaciones de Intercambiador y La Trinidad	12,45 km
Línea 2 – km entre las estaciones la Cuesta y Tíncer	3,43 km
Total	15,88

Fuente: Elaboración propia basada en datos de Metrotenerife

- Número de pasajeros transportados anualmente

Tabla 5: Número de pasajeros del tranvía

Año	Pasajeros
2020	10.313.051
2021	12.543.185
2022	14.981.498
2023	22.676.315

Año	Pasajeros
2024	24.949.754
2025	24.957.105

Fuente: Metrotenerife - Afi

• Número de puestos de trabajo

Tabla 6: Número de empleados de Metrotenerife

Año	Número de empleados
2020	195
2021	206
2022	202
2023	206
2024	210
2025	227

Fuente: Metrotenerife - Afi

Proyecto 2. Planta fotovoltaica integrada en la infraestructura del sistema de transporte.

La instalación de las placas solares se realizó en dos fases. En primer lugar, se construyó la Fase I, una planta de 600 kW con una superficie total de 4.698,04 m². La planta está compuesta por 3.680 módulos fotovoltaicos de 175 W de potencia máxima y 6 inversores trifásicos de 100 kW de potencia nominal.

En la Fase II, se amplió la planta fotovoltaica en 280 kW con una superficie total de 2.132 m². La ampliación está compuesta por 1.608 módulos fotovoltaicos de 175 W de potencia nominal y 3 inversores trifásicos de 100 kW de potencia nominal.

La producción media anual de la planta fotovoltaica, desde el año de su instalación hasta 2025, es de 1.364.714,48 kWh/año. Para verter toda la energía a la red, hay un transformador de 1.000 kVA15 que suministra una tensión trifásica de 20 kV16 con una frecuencia de 50 Hz.

4.2 INDICADOR DE IMPACTO CLIMÁTICO

Una vez hemos definido los indicadores de impacto social, encontramos los resultados tangibles de este cambio en la población mediante el indicador de impacto climático.

En este caso, el indicador de impacto seleccionado serán las emisiones de GEI evitadas (en tCO₂e/año) derivadas de la implantación del tranvía (Figura 5).

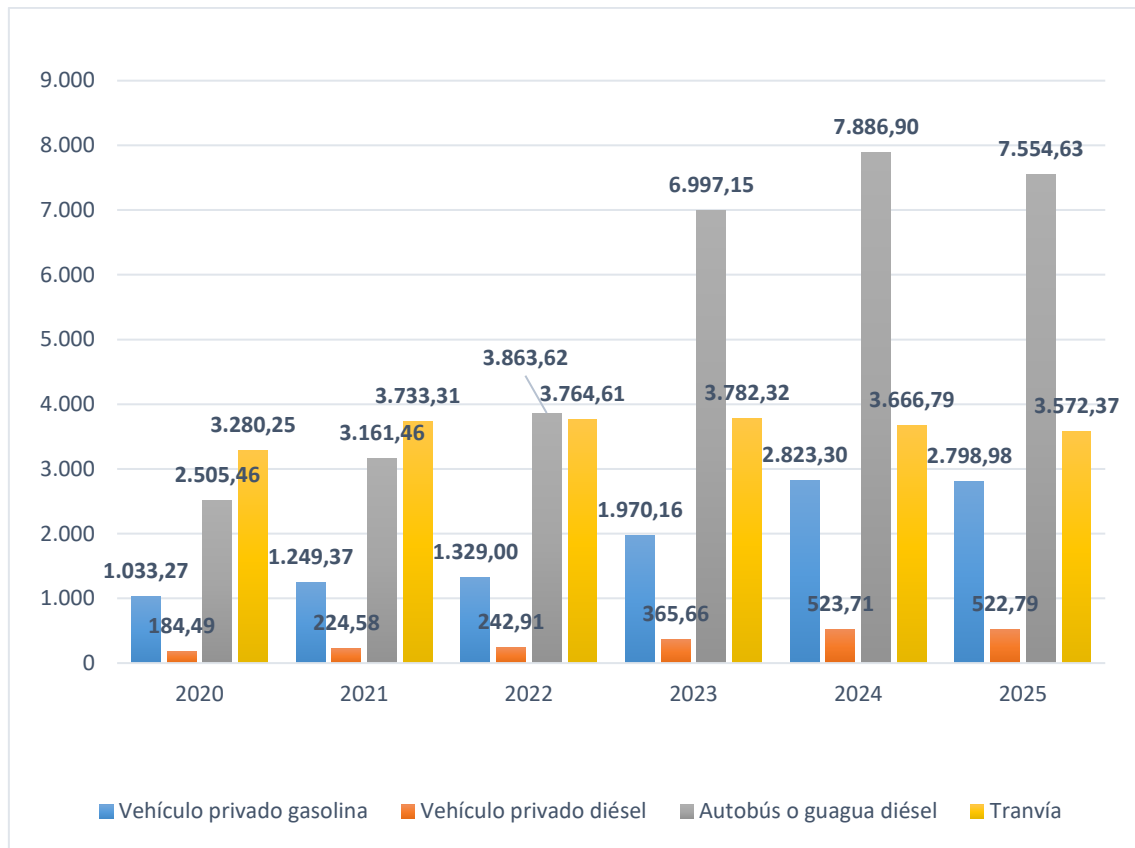
La metodología utilizada para estimar las emisiones anuales de GEI evitadas, derivadas del uso del tranvía de Tenerife, consiste en comparar dos escenarios, el escenario contrafactual o Proyecto Base y el escenario real o Proyecto tranvía. Se basa en un conjunto de supuestos que se incluyen en el Anexo I.

El escenario contrafactual representa el escenario que habría tenido lugar si no existiera el tranvía. En este escenario se consideran las alternativas que existían antes de la construcción del tranvía - líneas de guagua (Propiedad de TITSA), vehículo privado y taxi (diésel o gasolina) y otras opciones que no generan emisiones de GEI (bicicleta o caminando) – y se estiman las emisiones considerando un reparto del total de pasajeros de tranvía en estas tres categorías de desplazamiento basada en las preferencias de los usuarios de tranvía por el uso de cada uno de medios de transporte. El cálculo de emisiones de GEI de este escenario se resume en el producto de distancia recorrida por los usuarios para cada medio de transporte por el factor correspondiente (ver detalles en Anexo I).

El escenario real considera que el tranvía existe y estima las emisiones de GEI derivadas de su funcionamiento. En esta ocasión, el cálculo es la multiplicación de la energía anual consumida por la tracción del tranvía-consumo de energía eléctrica- y su factor de emisión.

La evolución de las emisiones de t CO₂e de cada medio de transporte se representa en la Figura 5 para el periodo considerado (2020-2025).

Figura 5. Evolución de las emisiones de GEI (tCO₂e) de cada medio de transporte.

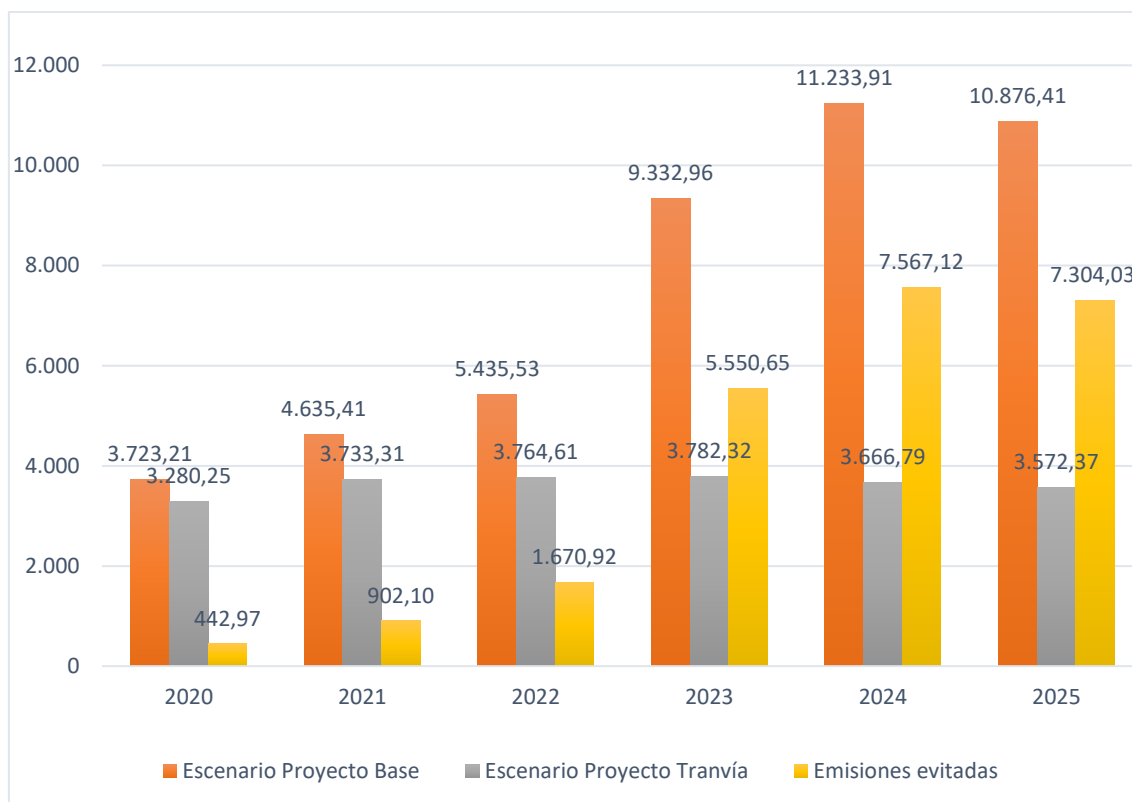


Fuente: Metrotenerife, Afi

La estimación de las emisiones anuales de GEI evitadas es el resultado de la resta entre las emisiones de GEI generadas en el escenario contrafactual (vehículo de gasolina, vehículo diésel, autobús) y las emisiones generadas en el escenario real (tranvía), en toneladas de CO₂e (tCO₂e).

En la Figura 6, se puede apreciar un resultado sólido en 2025, manteniendo un resultado similar al de 2024, con una ligera disminución debido al descenso en el número de pasajeros en vehículo privado, concretamente en vehículo diésel, y factores de emisión de vehículo privado gasolina y guagua inferiores al año 2024. Esto nos deja como resultado **7.304,03 tCO₂e de emisiones de GEI evitadas en el año 2025.**

Figura 6. Evolución de las emisiones de GEI en cada escenario y estimación de las emisiones evitadas (tCO₂e)



4.3 INDICADORES DE RESULTADO BENEFICIO SOCIAL

La evaluación del impacto social del bono verde de Metrotenerife se articula en torno a tres indicadores clave —desplazamiento, accesibilidad y movilidad sostenible— que permiten medir de forma objetiva la contribución del proyecto financiado a la mejora de la movilidad urbana en el área metropolitana de Tenerife.

Perfil y patrones de desplazamiento

Los datos de ocupación del servicio reflejan que el tranvía atiende principalmente necesidades de movilidad vinculadas al mercado laboral y al sistema educativo, con una composición de usuarios formada mayoritariamente por trabajadores (45,6%) y estudiantes (34,9%), sobre una ocupación total del 80,5%. Por línea, los desplazamientos al hogar, al trabajo y a centros educativos concentran el 68% y el 34% del uso en las líneas 1 y 2 respectivamente, evidenciando la relevancia del servicio como infraestructura de movilidad esencial para la ciudadanía. En la tabla 7 se puede ver el reparto de pasajeros por intencionalidad de uso.

Tabla 7: Motivos de desplazamiento y uso

<i>Motivos de desplazamiento y uso por línea</i>	(%) de personas que lo usan con esa intención	
	Línea 1	Línea 2
<i>Desplazamientos a casa</i>	26	15
<i>Desplazamientos al trabajo</i>	24	10
<i>Desplazamientos a centros</i>	18	9
	68	34

Fuente: Metrotenerife - Afi

Accesibilidad al sistema

Por otra parte, tras el estudio de los desplazamientos, procedemos a relacionarlo con el **indicador de accesibilidad**. Este se basa en la proximidad de los usuarios a las instalaciones de tranvía, donde gracias al buen planteamiento de las paradas, podemos comprobar si este medio de transporte ofrece una alternativa mejor que las preexistentes no solo para el medio ambiente, sino también para los intereses personales de los pasajeros.

Podemos asegurar que la gran mayoría encuentran el tranvía de forma accesible gracias al análisis de la proporción de usuarios que se desplazan a pie para ida y vuelta de sus actividades cotidianas (Tabla 8), usando únicamente este medio de transporte y demostrando ser un elemento de gran importancia para los santacruceros.

El hecho de que en su mayoría accedan a él a pie, destaca el impacto positivo de este proyecto, ya que no produce mayoritariamente la obligación a usar otro medio de transporte para su uso, evitando generar con él una emisión de GEI que anteriormente no se produciría fortaleciendo su adicionalidad y promoviendo el transporte activo.

Tabla 8: Accesibilidad al sistema: proximidad y sostenibilidad

Accesibilidad al sistema: proximidad y sostenibilidad	Usuarios que llegan caminando al tranvía	Usuarios que se van caminando del tranvía	Usuarios que llegan/se van del tranvía en guagua
	84,60%	82,60%	2ª opción después de ir a pie (12%)

Fuente: Metrotenerife - Afi

Contribución a la movilidad sostenible

La incidencia del tranvía sobre los hábitos de movilidad de la población constituye el indicador de mayor relevancia desde el punto de vista de la sostenibilidad. El grado en que el servicio ha logrado sustituir el uso del vehículo privado es, en última instancia, el vínculo directo entre el impacto social del proyecto y las emisiones de GEI evitadas analizadas en el punto 4.2 Indicador de impacto climático.

Los datos de encuesta revelan un impacto directo y cuantificable sobre los hábitos de movilidad de la población. El 33,8% de los usuarios ha sustituido completamente el vehículo privado por el tranvía, el 25,1% lo utiliza como medio de transporte principal y el 30,3% ha reducido el uso del vehículo privado. Adicionalmente, ante la hipótesis de inexistencia del tranvía, el 64,2% de los usuarios optaría por el autobús, lo que incrementaría de forma significativa las emisiones de GEI asociadas al transporte urbano (tabla 9).

Tabla 9: Impacto en la movilidad sostenible

Impacto en la movilidad sostenible	Encuestados que han sustituido completamente el vehículo privado por el tranvía	Encuestados que consideran el tranvía como su medio de transporte principal en sus desplazamientos diarios	Encuestados que utilizan ahora el coche con menor frecuencia
	33,80%	25,10%	30,30%

Fuente: Metrotenerife - Afi

ANEXO 1

Para la estimación de las emisiones de GEI evitadas por el uso del tranvía para el periodo 2020-2025, se ha seguido la metodología que se describe a continuación y que está basada en metodologías del cambio modal en el transporte de mercancías por carretera (MITECO, 2025).

Escenarios

Los criterios para definir los escenarios son las siguientes:

Criterio 1 (C1): Se considera que todos los pasajeros que usan el tranvía usarían otros medios de transporte si éste no existiera.

Criterio 2 (C2): Se considera que la distancia media recorrida por los pasajeros en tranvía es misma para los otros medios de transporte.

En base a estos criterios, se plantean los siguientes escenarios:

1. **Escenario Proyecto Base o contrafactual**, que es la situación en la que no hay tranvía y los pasajeros se desplazan con los siguientes medios de transporte:
 - a. Vehículo privado de gasóleo o gasolina.
 - b. Motocicleta de gasóleo o gasolina.
 - c. Taxi de gasóleo y gasolina.
 - d. Guagua (autobús).
 - e. Otros medios de transporte sin emisiones de GEI: a pie y bicicleta.
2. **Escenario Proyecto Tranvía**, existe el tranvía y hay usuarios que utilizan este medio de transporte.

Metodología para la estimación de emisiones de GEI evitadas

El cálculo de las emisiones de GEI evitadas se realiza según la siguiente ecuación (EC.1):

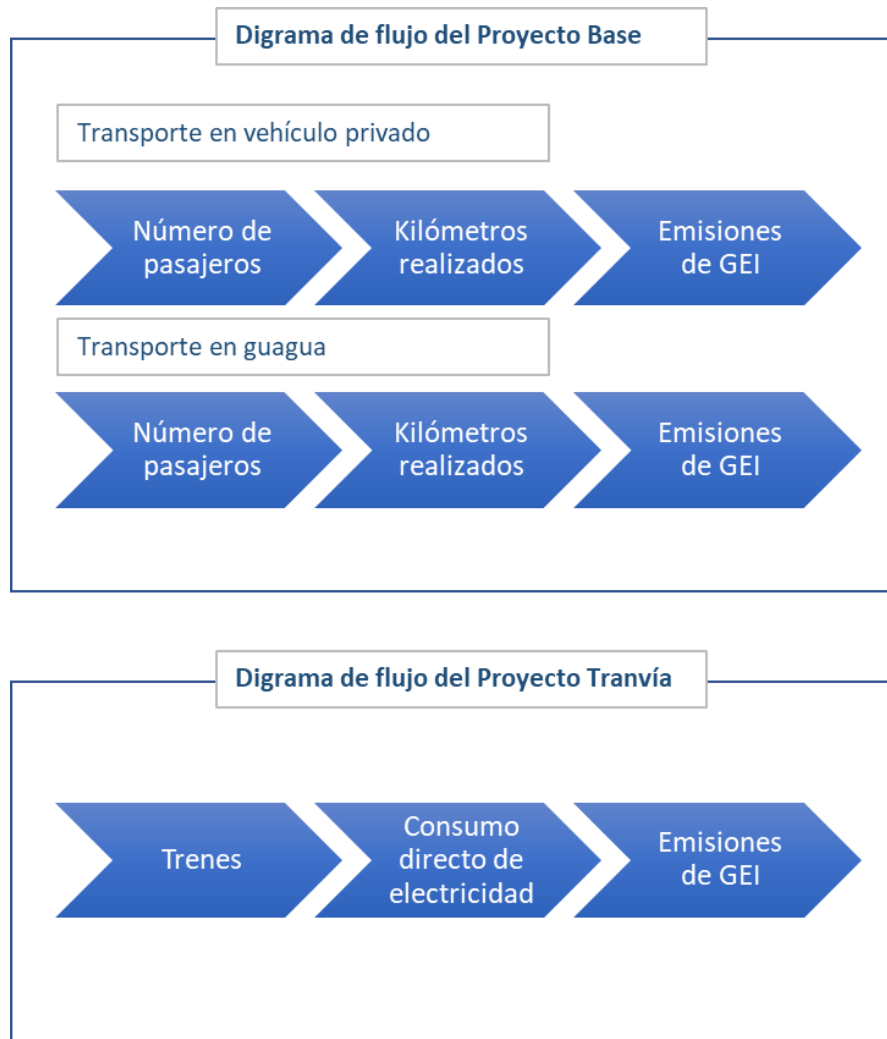
$$\text{Emisiones de GEI evitadas} = \text{Emisiones GEI de Proyecto base} - \text{Emisiones GEI de Tranvía} \quad \text{EC.1}$$

Para calcular las emisiones para cada escenario se va a utilizar el siguiente método de cálculo (EC.2):

$$\text{Emisiones de GEI (kg CO}_2\text{)} = \text{datos de actividad (ud)} * \text{factor de emisión (kg CO}_2\text{/ud)} \quad \text{EC.2}$$

En la Figura 7, se muestra el diagrama de flujo de la metodología para la cuantificación de emisiones de GEI de cada escenario y la estimación de las emisiones de GEI evitadas por el uso del tranvía.

Figura 7: Diagrama de flujo de la estimación de emisiones evitadas



A continuación, se explican detalladamente la obtención de cada una de las variables solicitadas en la EC2 y el diagrama de flujo de la Figura 7.

Datos de actividad para el Escenario “Proyecto Base”

Para la estimación de emisiones de GEI del Proyecto Base, se necesita conocer la distancia recorrida (en kilómetros) para cada medio de transporte: vehículo privado y Guagua (EC3):

$$\text{Distancia recorrida (km)} = n^{\circ} \text{ de pasajeros} * \text{distancia media recorrida} \left(\frac{\text{km}}{\text{pasajero}} \right) \text{ EC.3}$$

Los datos disponibles son el número de pasajeros de tranvía y los kilómetros medios recorridos por cada pasajero en tranvía. Esta situación obliga a recurrir a la modelización para estimar los kilómetros recorridos para cada medio de transporte.

Para conseguir el dato deseado, el modelo se asienta en los criterios C1 y C2 descritos en este documento y utiliza la información sobre tendencias de cambio del medio de transporte utilizado si no existiera el tranvía.

Los pasos a seguir para obtener la distancia media recorrida para cada medio de transporte son los siguientes:

1. Estimar el número de pasajeros para cada medio de transporte. Esto se realizará a través de las encuestas publicadas en las Memorias Anuales de Metrotenerife sobre la calidad del servicio prestado.
2. Estimar la distancia media recorrida para cada medio de transporte.

A continuación, se explican cada uno de estos pasos.

Estimación del número de pasajeros para cada medio de transporte

A partir del año 2020, Metrotenerife incluye en sus encuestas de calidad del servicio prestado la tendencia de uso de los pasajeros de otros medios de transporte si no existiera el tranvía, con la proporción en tanto por ciento de qué medios se utilizan más frecuentemente. Con esta información, se puede estimar el número de pasajeros para vehículos privado, Guagua y otros medios de transporte.

Debido a que existen dos tipos de vehículo privado, gasolina y gasóleo, el reparto se ha realizado mediante la aplicación porcentual para las dos variedades de cada medio de transporte en función del combustible que consumen. Esto ha sido extraído del inventario de vehículos de la Dirección General de Tráfico (DGT) (tabla 10).

Haciendo un compendio de la información obtenida a través de la DGT se puede estimar el número de pasajeros para cada medio de transporte (tabla 11).

INFORME DE ASIGNACIÓN E IMPACTO DEL BONO VERDE

Tabla 10: Número de vehículos privados en Santa Cruz de Tenerife extraído del inventario de vehículos de la Dirección General de Tráfico

<i>Tipo de vehículo</i>	<i>Tipo de combustible</i>	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<i>Turismo</i>	Gasolina	469.676	473.105	480.518	482.836	484.274	494.525
	Gasóleo	109.575	111.426	112.826	113.339	114.775	116.270
<i>Motocicleta</i>	Gasolina	71.982	75.794	80.679	87.344	95.155	102.404
	Gasóleo	46	50	49	50	55	59
<i>Otros vehículos</i>	Gasolina	2.319	2.361	2.455	2.545	2.651	2.725
	Gasóleo	8.361	9.155	9.861	10.624	11.594	12.580
<i>Total</i>	Gasolina	543.977	551.260	563.652	572.725	582.080	599.654
	Gasóleo	117.982	120.631	122.736	124.013	126.424	128.909
Total	Gasolina	82,18	82,05	82,12	82,20	82,16	82,31
porcentaje	Gasóleo	17,82	17,95	17,88	17,80	17,84	17,69

Tabla 11: Número de pasajeros por cada medio de transporte para el Proyecto Base

		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de encuestados		1.486	1.527	1.507	1.478	1.488	1.508
Usuarios de tranvía	A	10.313.051	12.543.185	14.981.498	22.676.315	24.949.754	24.957.105
Vehículo Privado (%)	B	17,2	16,3	14,2	12,70	16,4	16,4
Guagua (%)	C	65,82	64,9	67,8	68,60	64,2	64,2
Otros medios de transporte sin emisiones (%)	D	16,98	18,8	18	18,70	19,4	19,4
Número pasajeros vehículo privado	E=A*B	1.773.844,77	2.044.539,16	2.127.372,72	2.879.892,01	4.091.759,66	4.092.965,22
Número pasajeros vehículo privado gasolina	(1)	1.457.689,611	1.677.463,539	1.746.968,021	2.367.297,533	3.361.634,46	3.368.772,45
Número pasajeros vehículo privado gasóleo	(2)	316.155,16	367.075,62	380.404,69	512.594,472	730.125,20	724.192,77
Número pasajeros guagua	F=A*C	6.788.050,17	8.140.527,07	10.157.455,64	15.555.952,09	16.017.742,07	16.022.461,41
Número pasajeros otros modos	G=A*D	1.751.156,06	2.358.118,78	2.696.669,64	4.240.470,91	4.840.252,28	4.841.678,37

(1) Estos valores son el producto de multiplicar número de pasajeros de vehículo privado por el porcentaje de vehículos gasolina de la tabla 7.

(2) Son el resultado de multiplicar el número de pasajero de vehículo privado por el porcentaje de vehículo gasóleo de la tabla 7.

Estimación de la distancia media recorrida por pasajero para cada medio de transporte

La distancia media recorrida por pasajero encuentra su fundamento en el criterio C2: Todos los pasajeros, independientemente del medio transporte utilizado, hacen la misma distancia media que el tranvía.

En este caso solo se dispone de datos de calidad de distancias medias recorridas para los años 2020 y 2021, por lo que se recurre a la regresión lineal para obtener los datos de los años 2022, 2023, 2024 y 2025. La Figura 8, representa la regresión utilizada para esta estimación.

Los resultados obtenidos se pueden ver en la tabla 12.

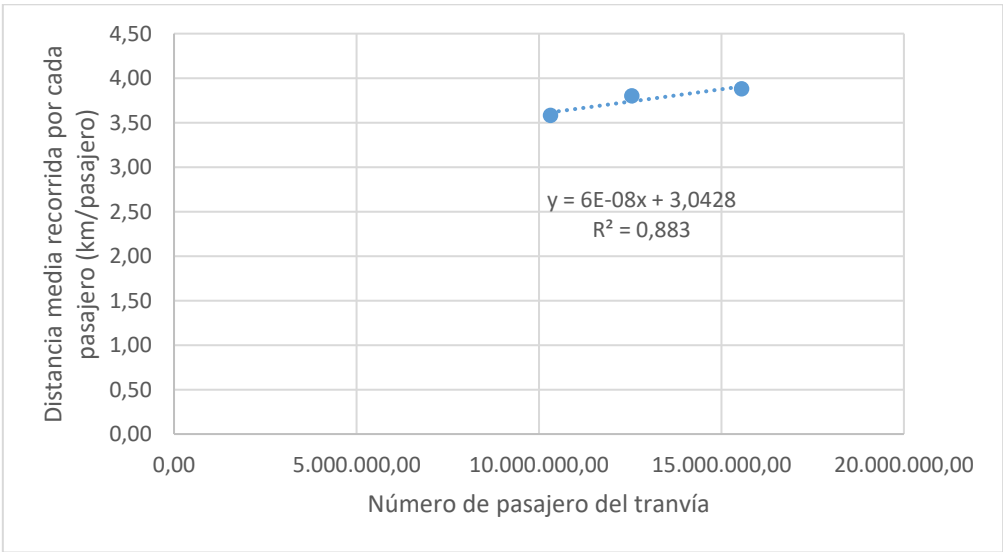
Tabla 12: Distancia media recorrida por pasajero

Año	Número de pasajeros totales	Distancia media recorrida para pasajero (km/pasajero)
2020	10.313.051	3,58
2021	12.543.185	3,80
2022	14.981.498	3,94
2023	22.676.315	4,40
2024	24.949.754	4,54
2025	24.957.105	4,54

Los datos en azul son estimados

Los datos en azul son el resultado de aplicar la ecuación de la Figura 8.

Figura 8: Modelo para cuantificar la distancia media recorrida por pasajero (km/pasajero)



Estimación de la distancia recorrida por cada medio de transporte

Para estimar la distancia recorrida para cada medio de transporte aplica la ecuación 3 (EC3) cuyos resultados se puede ver en la tabla 13.

EC3

$$\text{Distancia recorrida (km)} = \text{número de pasajeros} * \text{distancia media} \left(\frac{\text{km}}{\text{pasajero}} \right)$$

Datos de actividad para el Escenario “Proyecto Tranvía”

Los datos de consumo de electricidad proporcionados por Metrotenerife, son la energía utilizada para la tracción del tranvía, restándole en proporción la energía total consumida la producida por los paneles solares. El resultado se puede observar en la tabla 13.

Tabla 13: Consumo de electricidad del Tranvía

Año	Cálculo consumo por tracción descontado energía fotovoltaica
2020	5.665.368,60
2021	6.763.235,94
2022	6.783.087,96
2023	6.778.343,77
2024	6.715.734,76
2025	6.527.576,73

(Los datos en azul son estimados)

En los años 2021 y 2022 la información real de consumo total de electricidad no fue posible calcularla por fallos en el registro de medida procedente de la empresa suministradora de energía eléctrica. Por este motivo, se ha decidido utilizar el consumo de electricidad de otro año con un número de pasajeros similar, con lo que la energía consumida podría considerarse equivalente:

- Año 2021 se utiliza el consumo total del año 2014.
- Año 2022 se considera el consumo total del año 2018.

Factores de emisión

Proyecto Base

Los factores de emisión utilizados son los siguientes (tabla 14):

- Para los vehículos privados se han utilizado los *Factores de Emisión. Registro de Huella de Carbono, Compensación y Proyecto de Absorción de Dióxido de Carbono* (2026).

- Para el autobús (Guagua) se han utilizado los factores facilitados por DEFRA (Department for Environment, Food and Rural Affairs, 2026).

Es importante resaltar que la razón que ha motivado la elección de estos factores de emisión es la calidad del dato, donde DEFRA es un organismo reconocido internacionalmente en asuntos de cambio climático, ofreciendo garantía y disminuyendo la incertidumbre sobre el resultado final.

Tabla 14: Factores de emisión (FE) para vehículo privado y autobús

Año	FE de Vehículo privado (Kg CO ₂ e/km)		FE autobús (Kg CO ₂ e/km. pasajero)
	gasóleo	gasolina	
2020	0,163	0,198	0,1031
2021	0,161	0,196	0,1022
2022	0,162	0,193	0,0965
2023	0,162	0,189	0,10215
2024	0,158	0,185	0,10846
2025	0,159	0,183	0,10385

Fuente: MITECO (2025); DEFRA (2025)

Tranvía

Para calcular las emisiones de GEI generadas en el uso del tranvía se ha utilizado el factor de emisión facilitado por Red Eléctrica de España para la generación de electricidad de Canarias (tabla 15).

Tabla 15: Factor de emisión de consumo de electricidad

Año	FE Canarias (tCO₂ e/MWh)
2020	0,579
2021	0,552
2022	0,555
2023	0,558
2024	0,546
2025	0,547

Fuente: Red Eléctrica (<https://www.ree.es/es/datos/aldia>)

Cuantificación de las emisiones de GEI evitadas

Para la calcular las emisiones evitadas de GEI (tabla 18) se aplica la Ecuación 1 (EC1) y para calcular las emisiones del Proyecto Base y del Tranvía se aplica la Ecuación 2 (EC2) con los factores de emisión correspondientes (tablas 14 y 15). Los resultados son:

- Emisiones de GEI del Proyecto Base (tabla 16)
- Emisiones de GEI del Tranvía (tabla 17)

Tabla 16: Emisiones de GEI del Proyecto Base

Vehículo privado gasolina		2020	2021	2022	2023	2024	2025
número de pasajero	A	1.457.689,61	1.677.463,54	1.746.968,02	2.367.297,53	3.361.634,46	3.368.772,45
km/pasajero	B	3,58	3,80	3,94	4,40	4,54	4,54
Km	C=A*B	5.218.528,81	6.374.361,45	6.886.006,17	10.424.108,01	15.261.098,50	15.294.989,30
Kg CO ₂ e/km**	D	0,198	0,196	0,193	0,189	0,185	0,183
Emisiones VP gasolina (t CO₂e)	E=C*D	1.033,27	1.249,37	1.329,00	1.970,16	2.823,30	2.798,98
Vehículo privado gasoil		2020	2021	2022	2023	2024	2025
número de pasajero	A1	316.155,16	367.075,62	380.404,69	512.594,47	730.125,20	724.192,77
km/pasajero	B1	3,58	3,80	3,94	4,40	4,54	4,54
km	C1=A1*B1	1.131.835,47	1.394.887,34	1.499.437,34	2.257.147,68	3.314.611,59	3.287.999,04
Kg CO ₂ e/km**	D1	0,163	0,161	0,162	0,162	0,158	0,159
Emisiones VP gasóleo (t CO₂e)	E1=C1*D1	184,49	224,58	242,91	365,66	523,71	522,79
Autobús o guagua		2020	2021	2022	2023	2024	2025
número de pasajeros	A2	6.788.050,17	8.140.527,07	10.157.455,64	15.555.952,09	16.017.742,07	16.022.461,41
km/pasajero	B2	3,58	3,80	3,94	4,40	4,54	4,54
Km.pasajero	C2=A2*B2	24.301.219,60	30.934.002,85	40.037.540,12	68.498.751,20	72.717.109,02	72.745.600,68
Kg CO ₂ e/km.pasajero	D2	0,1031	0,1022	0,0965	0,10215	0,10846	0,10385
Emisiones Autobús (t CO₂e)	E2=C2*D2	2.505,46	3.161,46	3.863,62	6.997,15	7.886,90	7.554,63
Emisiones totales del proyecto base t CO₂e	F=E+E1+E2	3.723,21*	4.635,41	5.435,53	9.332,96	11.233,91	10.876,41

* Este dato no representativo a consecuencia del COVID 19

** Los datos sobre factores de emisión han sido actualizadas por el MITECO con carácter retroactivo, esto modifica los resultados de emisiones del año 2023

Tabla 17: Emisiones de GEI del tranvía

Tranvía		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Energía consumida (kWh)	A3	5.665.368,60	6.763.235,94	6.783.087,96	6.778.343,77	6.715.734,76	6.527.576,73
FE Energía (tCO ₂ e/MWh)	B3	0,579	0,552	0,555	0,558	0,546	0,547
Emisiones Tranvía (t CO ₂ e)	C3=A3*B3	3.280,25	3.733,31	3.764,61	3.782,32	3.666,79	3.572,37

Con los resultados de las tablas 16 y 17 y aplicando la ecuación EC1 se obtienen las emisiones de GEI evitadas por el uso del tranvía (tabla 18).

Tabla 18: Emisiones de GEI evitadas por el uso del tranvía.

		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Emisiones de GEI evitadas (t CO ₂ e)	G=F-C3	442,97*	902,10	1.670,92	5.550,65 **	7.567,12	7.304.03

* Este dato no representativo a consecuencia del COVID 19

** Los datos sobre factores de emisión han sido actualizadas por el MITECO con carácter retroactivo, esto modifica los resultados de emisiones del año 2023