



La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión celebrada el día 21 de abril de 2020, acordó formular en el punto número tercero del orden del día, el Informe de impacto ambiental para el Proyecto “Conducción de desagüe existente situada aguas abajo de la calle Anatolio Fuentes que vierte en el muelle de la Hondura”, en el término municipal de Santa cruz de Tenerife, en los términos que se indican a continuación, lo que se hace público de conformidad con lo establecido en el artículo 47 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental:

3º.- Informe de impacto ambiental para el Proyecto “Conducción de desagüe existente situada aguas abajo de la calle Anatolio Fuentes que vierte en el muelle de la Hondura”, en el término municipal de Santa cruz de Tenerife

Según pronunciamiento de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife acordado en la sesión celebrada el 26 de abril de 2019, el proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en uno de los supuestos de la letra **c)** del artículo **7.2.** de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental* al suponer una modificación de un proyecto del Anexo I o del Anexo II ya autorizado, ejecutado o en proceso de ejecución y pudiera tener efectos adversos al medio ambiente al poder suponer un incremento significativo de los vertidos al litoral. En este sentido también entraría igualmente en uno de los supuestos previstos en la **Disposición Adicional Primera 3.c)** de la *Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias*, por lo que procede formular su informe de impacto ambiental, de acuerdo con los artículos 45 y siguientes de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

DATOS DEL PROYECTO	
PROMOTOR	Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife representado a través de la Empresa EMMASA
ÓRGANO SUSTANTIVO	Consejo Insular de Aguas de Tenerife
OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	La actuación consiste en la ejecución de distintas actuaciones de mejora en la conducción actual de vertido a la costa de la EDAR de Buenos Aires para legalizar la misma, previendo actuaciones en el tramo terrestre, así como la ejecución de un nuevo tramo submarino de 70 metros de longitud.
LOCALIZACIÓN	T.M. Santa Cruz de Tenerife
ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	NO
RED NATURA 2000	NO
BREVE DESCRIPCIÓN	Se contemplan entre otras las siguientes actuaciones:

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	1/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





	Demolición de la cámara de unificación de vertidos actual y construcción de una nueva, cierre de galería previa a la vía penetración, impermeabilización de galería, estanqueidad de los pozos y la ejecución de una conducción de desagüe submarina de 70 metros de longitud enterrada en el lecho marino y profundidad de vertido de 12 metros.
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA	Suelo Urbano Consolidado, Sistema General Viario y Suelo Rústico de Protección Costera

1. Antecedentes

Con fecha de 10 de octubre de 2019 se presenta oficio por parte del Consejo Insular de Aguas de Tenerife solicitando el inicio de procedimiento de evaluación ambiental SIMPLIFICADA ante la CEAT adjuntado el proyecto "Conducción de desagüe existente situada aguas debajo de la Calle Anatolio Fuentes que vierte en el Muelle de la Hondura, "La Cascada" y su documentación ambiental al efecto de la tramitación del mismo. Posteriormente, se recibe el 21 de noviembre como documentación complementaria documento de subsanación del documento ambiental del proyecto. En este oficio de solicitud de inicio del Consejo Insular de Aguas se indican, además, los siguientes antecedentes:

- El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, representado a través de la empresa EMMASA, es titular de una autorización administrativa otorgada por el Consejo Insular de Aguas de Tenerife (CIAT) para la depuración de aguas residuales en la EDAR de Buenos Aires (Expdte. 114 EDAR).

Esta autorización fue renovada el 3 de agosto de 2018 por el menor de los periodos siguientes: tres años o la finalización de las obras de remodelación y ampliación de la EDAR de Buenos Aires.

- Actualmente se encuentra en ejecución en la depuradora, por parte del Ministerio de Transición Ecológica, el proyecto de "Remodelación y ampliación de la EDAR de Buenos Aires en el T.M. de Santa Cruz de Tenerife".

Este proyecto se encuentra comprendido en el Art. 7, apartado c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y, por tanto, fue sometido a Evaluación de Impacto Ambiental, en categoría ordinaria. El procedimiento de evaluación finalizó con Declaración de Impacto Ambiental publicada en el Boletín Oficial del Estado nº115 de 15 de mayo de 2017.

- Por otra parte, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, promueve la actuación denominada "Conducción de desagüe existente situada aguas debajo de la Calle Anatolio Fuentes, que vierte en el muelle de la Hondura" la cual tiene por objeto la remodelación de la conducción de vertido existente que da servicio a la EDAR de Buenos Aires.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	2/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





- El Consejo Insular de Aguas de Tenerife ha evacuado informe de compatibilidad de la citada actuación con la planificación hidrológica, en el marco de la tramitación del procedimiento para la autorización de vertido al mar, por aplicación del Art. 245.4 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.
- Analizado el proyecto promovido por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife desde la perspectiva de su evaluación de impacto ambiental, se observa que la actuación no se encuentra incluida en ninguno de los Anexos (A y B) de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, ni afecta a ninguna zona incluida en la Red Natura 2000. Sin embargo, y dado, que podría resultar de aplicación lo dispuesto en el apartado 3 de la Disposición Adicional Primera de la Ley 4/2017, según la cual será objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada: “c) Cualquier modificación o ampliación de los proyectos que figuran en la letra A o en la letra B ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente (...)”, se solicitó, con fecha de salida de 28 de febrero de 2019, informe a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife (CEAT) al objeto de conocer su parecer al respecto.
- La CEAT en su sesión de 26 de abril de 2019, emitió pronunciamiento sobre la necesidad de sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental del proyecto de referencia en el sentido que el mismo debe estar sometido al procedimiento de evaluación ambiental SIMPLIFICADO.
- Este pronunciamiento se trasladó al Consejo Insular de Aguas en calidad de órgano sustantivo el 8 de mayo de 2019, y posteriormente, se trasladó al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife con fecha de salida de 24 de mayo de 2019.

2. Relación de consultados

A continuación procede a exponerse la relación de Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas a las cuales se ha consultado en aplicación del Art. 46 de la Ley 21/2013.

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
Servicio Provincial de Costas de Tenerife	--
Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica. Gobierno de Canarias	--
Dirección General de Industria y Energía. Gobierno de Canarias	--
Dirección General de Salud Pública. Gobierno de Canarias	--
Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje	SI
Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico	SI
Servicio Técnico de Seguridad y Emergencias	SI
Servicio Administrativo de Política Territorial	SI

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	3/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





Servicio Administrativo Gestión Medio Natural y Seguridad	SI
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife	--
CEPSA	SI
ATAN	--
Ben Magec	--
BALTEN	--

Además de las consultas planteadas, y valorándose que el Proyecto objeto de evaluación podría afectar a un número mayor de interesados de difícil identificación, se sometió a consulta el documento ambiental del proyecto de referencia a cuantas Administraciones públicas y personas puedan considerarse afectadas o interesadas, mediante *anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, publicado con fecha 30 de octubre de 2019*. Sin que, una vez cumplido el plazo legal, se haya recibido alegación o sugerencia alguna. Igualmente, se remitió para su publicación en el tablón de edictos de la corporación municipal de Santa de Tenerife, el citado anuncio. La recepción de dicho anuncio fue confirmada por la mencionada corporación con fecha de 28 de octubre de 2019.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

1. Desde el **Servicio Administrativo de Política Territorial** se informa que el proyecto no se opone a las determinaciones del Plan Insular de Tenerife.
2. El **Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico** comunica el informe de la Unidad Técnica de Patrimonio Histórico que establece las siguientes consideraciones: no se afecta a Bien de Interés Cultural ni a inmueble con expediente incoado afectos de su declaración ni se localiza en el entorno de protección de BIC alguno. La zona afectada no cuenta con bienes catalogados. El tramo terrestre atraviesa un tramo de acantilado costero para el que no se dispone de información patrimonial, pero en otros sectores más al sur registra diversos elementos de naturaleza arqueológica (cuevas sepulcrales prehistóricas), por lo que entiende necesario realizar previamente prospección arqueológica por técnico cualificado. En el tramo submarino, atendiendo al hecho de que la zona de la Hondura fue un fondeadero histórico y existe el riesgo de presencia de pecios o elementos integran el patrimonio arqueológico subacuático, se entiende necesario la realización de una prospección arqueológica subacuática.
3. Por parte del **Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad** de este Cabildo Insular, se informa, en materia de gestión del medio natural, que: no se afecta a espacio natural protegido de la Red Canaria ni a espacio protegido de la Red Natura 2000, concluyendo que respecto a las competencias atribuidas el proyecto no tendrá repercusión ambiental negativa en el medio terrestre. En materia de protección civil, se informa que: sin entrar a valorar los riesgos de un accidente grave en las instalaciones y los efectos potenciales sobre el medio ambiente la instalación no está obligada a contar con Plan de Autoprotección y que a tenor del análisis realizado que las amenazas de origen natural y tecnológico identificadas no condicionan la ejecución del proyecto.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	4/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





4. La empresa **CEPSA** presenta respuesta en la que indica que respecto al documento ambiental del referido proyecto no tienen comentarios sobre la alternativa propuesta (alternativa nº2).
5. El **Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje** de este Cabildo Insular, informa en sus conclusiones que en materia de paisaje no estima ninguna consideración que señalar, sin embargo, en materia de carreteras este Servicio estima que la propuesta recibida no reúne los requisitos mínimos de diseño para estar en disposición de emitir informe favorable, dando sentido DESFAVORABLE al carácter de este informe, fundamentalmente porque el proyecto prevé la ejecución de un acceso directo a la Vía de penetración TF-4 incumpliendo los preceptos establecidos por la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, así como lo establecido en la normativa técnica vigente.
6. En **sesión de 18 de diciembre de 2019 por la CEAT** se acuerda requerir al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, órgano promotor del expediente, la subsanación del proyecto de "Conducción de desagüe existente situada aguas debajo de la Calle Anatolio Fuentes que vierte en el Muelle de la Hondura" en el sentido de lo señalado por el Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje del Cabildo Insular de Tenerife, quedando el procedimiento de evaluación ambiental suspendido hasta su efectivo cumplimiento por parte del promotor.
7. Con fecha 23 de marzo de 2020 se recibe documentación complementaria del **Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife** en la que se señala que "se ha buscado un acceso alternativo al previsto en el Proyecto Constructivo remitido inicialmente. Se ha estudiado la viabilidad de poder acceder por los terrenos de la Refinería de Tenerife, propiedad de CEPSA, ya que sus terrenos llegan hasta el mar pasando por debajo de la TF-4. Redactado el documento técnico que define este nuevo acceso: "ADENDA DE NUEVO ACCESO A ZONA MARINA" se ha consultado la viabilidad de la propuesta con la propiedad de los terrenos, con CEPSA, dando su conformidad a la propuesta presentada "
8. La citada documentación fue remitida al **Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje** de este Cabildo Insular, el cual, con fecha 31 de marzo de 2020 emite informe, el cual es recibido en la Oficina de Apoyo Técnico- Jurídico de la CEAT el 13 de abril, con el siguiente sentido:
 - *El trazado planteado si bien esta fuera del dominio público de carreteras, tiene zonas que discurren dentro de zonas de protección de la Autovía.*
 - *Si bien el proyecto presentado contiene la definición geométrica de la vía resultante, se obvía datos geológicos y geotécnicos que justifiquen la idoneidad de los taludes planteados. Teniendo en cuenta que cualquier desestabilización del talud podría incidir directamente sobre la AutovíaTF-4, por lo que este servicio establece que se limiten los desmontes, de forma tal que estos no alcancen a la arista de contacto de las bermas existentes con el talud.*
 - *Para ello se deberán hacer las modificaciones oportunas en el trazado, que bien resulte en taludes más verticales a los propuestos, que se desplace la vía planteada hacia la*

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	5/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





costa o que estreche el ancho de la misma, para que se cumpla con la limitación de desmonte establecida por este servicio.

- Por todo lo expuesto anteriormente, se emite informe favorable condicionado a que se hagan los ajustes geométricos de la vía de servicio para no afectar la infraestructura de la TF-4.

3. Análisis según los criterios del anexo III de la Ley 21/2013

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

A) Características del proyecto.

- Descripción del proyecto

El objeto de este Proyecto es la definición con el nivel suficiente para la ejecución de la conducción de desagüe que permita evacuar el caudal de aguas urbanas depuradas procedentes de la EDAR de Buenos Aires que tras la filtración en las instalaciones de Balten, no son reutilizadas para el riego, así como los alivios por lluvias.

Este proyecto ambiental estudia la zona costera próxima al Muelle de La Hondura que da servicio a la Refinería de Cepsa, en la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, zona que limita al norte con el antiguo Lazareto, donde se ubica actualmente El Palmetum, y que limita por el sur con el poblado costero de Caserío de San Pedro.

Para ejecutar la conducción de vertido que dará servicio a la EDAR de Buenos Aires se van a realizar una serie de obras tanto en el tramo terrestre del trazado de la conducción como en el trazado submarino.

El trazado de la conducción entre el pozo de unificación de los vertidos (alivios de cabecera de la EDAR, agua tratada de la EDAR y vaciados procedentes de Balten) y el punto de vertido en el mar puede dividirse en dos alineaciones principales:

Alineación Nº1. Tramo terrestre:

Coincide con la infraestructura existente empleada fundamentalmente para verter los alivios de cabecera de la EDAR canalizándolos hasta el mar. Dentro del ámbito terrestre se pueden citar diferentes actuaciones:

- Demolición actual cámara unificación de vertidos y construcción de una nueva.
- Cierre de galería en el cuenco previo a la Vía de Penetración.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	6/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





- Gunitado y/o impermeabilización de los paramentos de la galería.
- Estanqueidad de pozos.



1.1. Cámara de unificación de vertidos.

La primera actuación a llevar a cabo en el tramo terrestre se corresponde con la demolición y reconstrucción de la cámara de unificación de los vertidos procedentes de la EDAR y la planta de Balten.

Como se ha indicado se prevé la demolición de los muros, cubierta de la cámara y la solera, llegando, en principio, hasta 80 centímetros bajo el nivel de cimiento. Una vez comprobadas las condiciones del mencionado cimiento se levantan los nuevos muros de hormigón, previendo los entronques con las conducciones existentes, según la nueva disposición.

Previo a la colocación de la losa de cubierta se procede a la realización del muro de hormigón armado de amortiguación de energía, convenientemente empotrado en hastiales y con esperas para que sea también solidario con la cubierta.

Finalizada la estructura, realizada completamente in situ, se procede a la formación de medias cañas, impermeabilización de paramentos con revestimiento flexible bicomponente en base cemento, y remates en entronques de tuberías.

1.2. Cierre de galería.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36	
Observaciones		Página	7/25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==			



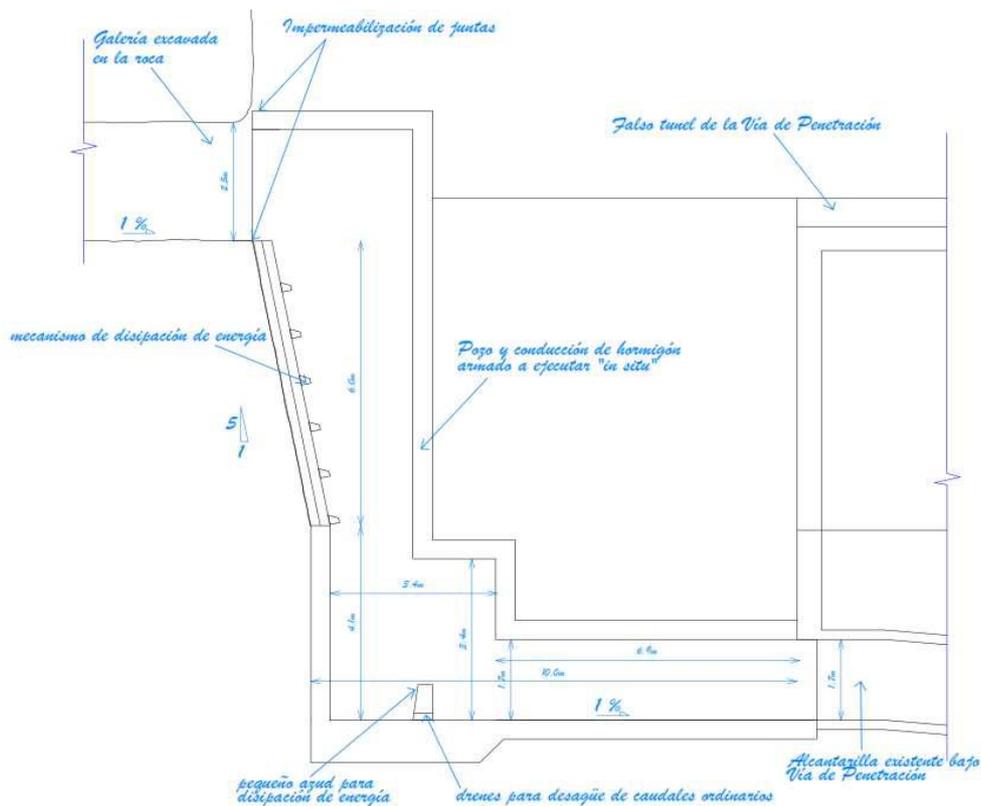
Tras la arqueta de unificación de vertidos existente el caudal es transportado a través de un pozo canario hacia una galería horizontal excavada en roca, la cual acaba vertiendo a un cuenco previo a la denominada vía de penetración.

La **Alcantarilla** bajo la vía de penetración comunica con un segundo pozo (Pozo 2) que desciende hasta el nivel del mar.

Para que no entren al canal partículas que puedan dañar los difusores, se pretende cerrar la conducción a lo largo de todo el cuenco, desde la galería de vertido al mismo hasta la nueva conexión con la continuación de la galería posterior mediante la ejecución de marcos in situ de hormigón armado de sección rectangular.

En primer lugar, se debe proceder a la limpieza de la zona de actuación, tras la cual se procede a la ejecución de losas corridas sobre las que asentarán el marco horizontal y el vertical.

Una vez terminada la obra de hormigón se procederá a rellenar el trasdós del marco con tierra hasta 6 m por encima de la losa de cimentación.



1.3. Gunitado y/o impermeabilización de la galería.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	8/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





Para otorgarle un mejor servicio a las conducciones existentes, se tiene prevista la impermeabilización de todas las galerías, tanto las existentes como la que se va a ejecutar. De este modo, en los tramos en los que no existen paramentos de hormigón, sino que el mencionado paramento es el propio del sustrato excavado, se va a recurrir a un gunitado previo.

Existen tramos de galería en los que el acceso es complicado y peligroso, por lo que se deberán extremar las precauciones.

La impermeabilización se realizará mediante revestimiento flexible bicomponente en base cemento, aplicable sobre superficies húmedas y con estanqueidad tanto a presión positiva como negativa. Se coloca proyectado, por lo que facilita la puesta en obra.



Tramo en el que se aplicará sólo impermeabilización. En la foto derecha, en primer lugar, se debe gunitar.

1.4. Estanqueidad de pozos.

Consecuencia de la presión a la que funcionará el emisario, se deberá modificar la salida del pozo al exterior, que actualmente es cilíndrico, para adaptarlo a las dimensiones de la arqueta estanca.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	9/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		



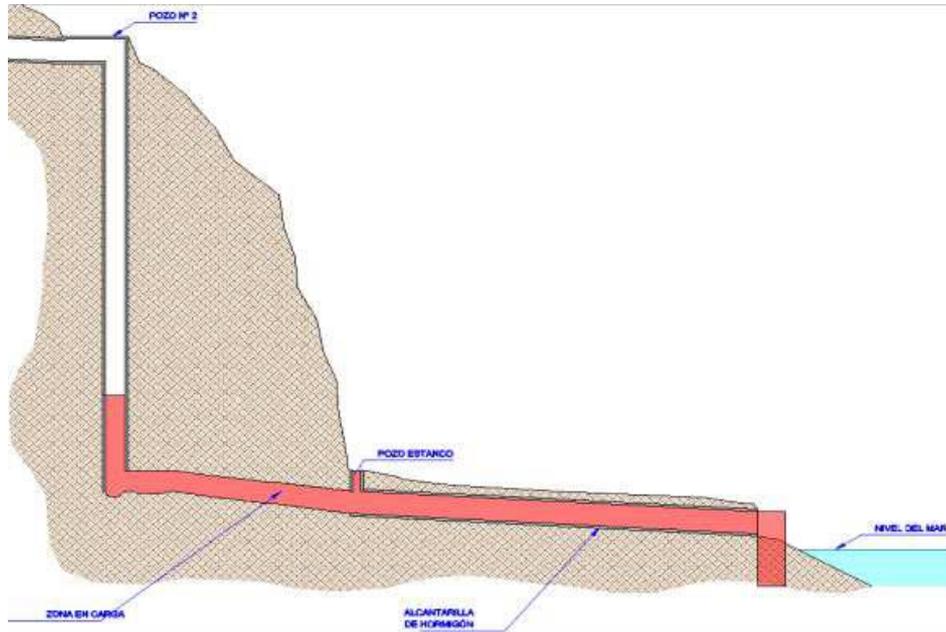


Ilustración del resultado de los cálculos hidráulicos (Fuente: Proyecto constructivo para la legalización de la conducción de vertido de la EDAR de Buenos Aires – INNOCIVE)

Alineación Nº2. Tramo marítimo.

Esta alineación se corresponde con el tramo submarino de la conducción adentrándose en el lecho marino con un espesor de terreno natural sobre la generatriz superior de la conducción de un mínimo de 1 metro; y también se puede englobar aquí la arqueta de salida de la mencionada conducción submarina.

En relación a la conducción submarina, se trata de una tubería de desagüe submarino de PEAD estructurado de 1,2 m. de diámetro, con SDR equivalente de 26, que se inicia en el muro de la arqueta mencionada anteriormente.

El tramo submarino recorre 70 m. con dirección aproximada NW-SW, alcanzando una profundidad máxima de 13 metros.

Entre la parte final quedan situados los 2 difusores de PEAD de 900 mm de diámetro separados 12 m entre ejes, cada difusor consta de 2 bocas de 710 mm de diámetro a través de los cuales se realiza el desagüe y cuya orientación es de 90° respecto al eje del difusor y el de la tubería. Cada uno de los difusores está colocado formando un ángulo con el eje de la tubería de desagüe de 90° y están situados en el mismo plano vertical de la conducción. Cada uno de los difusores queda protegido con escollera de 400- 500 Kg apoyados sobre el fondo marino, circundando el tramo no enterrado de cada difusor.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	10/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





La tubería de desagüe queda enterrada con recubrimiento mínimo de 1 m., con una pendiente variable amoldándose a la del terreno natural de acuerdo con la holgura permitida en las uniones de cada uno de sus tramos. La zona del tramo difusor tiene una pendiente constante y que coincide con la del fondo marino entre las cotas a las que emerge el primer y último difusor.

En cuanto a la definición de las secciones tipo de la tubería de desagüe se han considerado 2 secciones:

- Sección tipo I, zona de entronque con muro de arqueta de inicio:

Abarca desde el P.K. 0+0 al 0+20 con profundidad máxima de enterramiento entre 4 y 3 metros, el recubrimiento de la tubería es mediante una capa de 1 m de hormigón que debe rodearla de modo que haya un metro sobre la generatriz superior y la misma capa de hormigón bajo la tubería. El relleno final hasta la cota natural del terreno natural es el procedente de la excavación. A continuación, se protege con escollera o similar unos 2-3 metros por encima de la cota natural del terreno, esta escollera busca proteger la arqueta y la tubería del oleaje durante las pleamares más vivas.

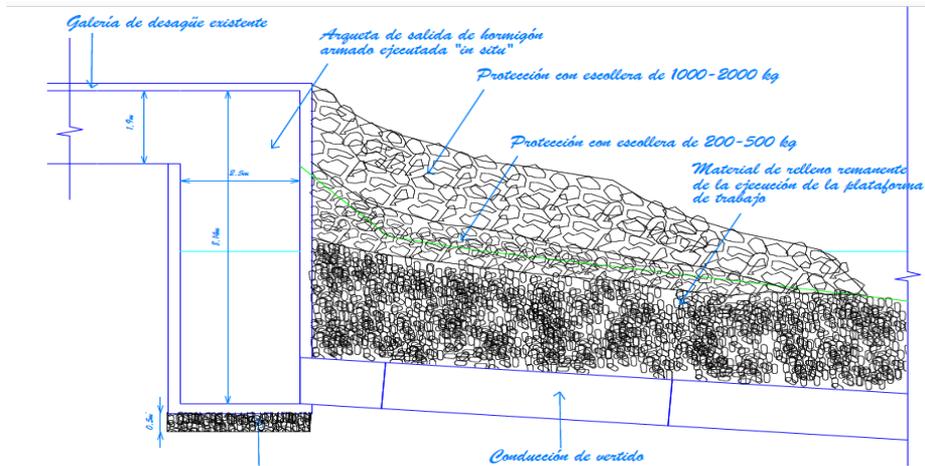
- Sección tipo II, zona de rompiente:

De 50 m. de longitud desde el P.K. 0+20 a P.K. 0+70. En esta sección tipo, la profundidad de enterramiento mínima de la tubería es de 1m (sobre la generatriz superior de la tubería) y la máxima vendrá dada por el entronque de la tubería con la arqueta inicial. Se trata de una zona de escollera por lo que efectuada la excavación se colocará la tubería teniendo en cuenta que esta habrá de ser recubierta con una capa de hormigón del mismo modo a como se describió en el apartado anterior. El resto del relleno será con material procedente de la excavación hasta alcanzar la cota actual del terreno, si ésta capa fuera inferior a 1 m se procurará, al menos, esta altura de rellenos.

De otro lado, relativo a la arqueta de salida de entronque entre la galería existente y la conducción submarina, se ha previsto la ejecución de un cajón de hormigón armado que responde al siguiente croquis:

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	11/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





La ejecución de este pozo se plantea en dos fases, parte sería prefabricado, aquella que en su estado definitivo vaya a quedar por debajo de la PMVE, de modo que una vez ejecutada la excavación se coloque en su punto exacto y así pueda terminarse el pozo mediante métodos convencionales.

Los entronques con la galería existente y la nueva conducción se rematarán con juntas elásticas y resina epoxi.

Con la finalización de las obras, habida cuenta de que el cajón quedará en zona intermareal, deberá ser protegido del oleaje mediante talud de escollera en tres capas:

- Material procedente de excavación
- Escollera de 200-500 kg
- Escollera de 1000-2000 kg

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36	
Observaciones		Página	12/25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==			



Perfil de la conducción de vertido (Fuente: Proyecto constructivo para la legalización de la conducción de vertido de la EDAR de Buenos Aires – INNCIVE).

Principales aspectos a destacar del procedimiento constructivo:

Zona Terrestre

A los efectos de poder ejecutar los trabajos que se desarrollarán en la zona costera, inicialmente se previó el acondicionamiento de un camino de acceso preexistente que, partiendo de la Vía de Penetración Sur, desciende zigzagueando por la ladera hasta el mismo borde costero). Sin embargo, como se explican en apartados anteriores, el Servicio Técnico de Carreteras informó desfavorablemente esta solución técnica. El promotor presentó una modificación a la misma, mediante una Adenda al Proyecto, que sí fue informada favorablemente, por el Servicio Técnico de Carreteras, con una serie de condicionantes que se incluyen en el presente informe de impacto ambiental. El nuevo camino de acceso, en vez de iniciarse en la TF-4, se accederá desde la Avenida de la Constitución, a través de las instalaciones de la Refinería Tenerife, pertenecientes a la empresa CEPESA. Estas instalaciones llegan hasta el mar pasando por debajo de la TF-4, siendo una ruta directa hasta la zona de obras. Además, por tratarse de una instalación industrial, dispone de viales con amplitud suficiente para el paso de camiones.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/i jE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	13/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/i jE4mJh0w==		

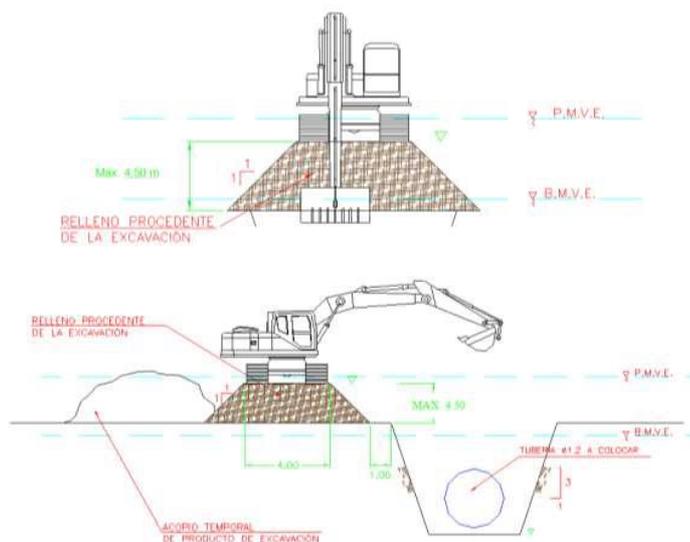




Trazados de Accesos a tramo marino en proyecto y nueva propuesta

Tanto para la ejecución de la arqueta de salida de la conducción como para la ubicación de la misma se debe, en primer lugar, preparar la plataforma de trabajo provisional de obras. Dicha plataforma se realizará desde la línea de pleamar hasta unos metros más de la línea de bajamar. Por tanto, abarcará toda la carrera de mareas. El objetivo de ejecutar esta plataforma de trabajo son los siguientes:

- Ejecución de la arqueta de salida.
- Ejecución del entronque de la conducción con la arqueta de salida.
- Protección de los trabajos frente al oleaje en la primera zona de rompientes.



Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	14/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





De cara a facilitar la ejecución de la parte sumergida de la arqueta de arranque de la conducción submarina, se propone la colocación de una parte prefabricada con altura por encima de la PMVE (5m de altura).

Una vez ejecutada la excavación y conformada la solera, con el uso de una grúa se procederá a introducir el tramo de arqueta en la excavación. Posteriormente y ya fuera de la PMVE, se procede a terminar la arqueta in situ desde la plataforma de trabajo.

Finalizados los trabajos se retiran las tierras de la plataforma, ejecutando en última instancia el talud de protección de la arqueta de salida de la conducción.

Zona Marina

A partir de la zona afectada por la plataforma intermareal en la que la zanja se ejecutaba desde la misma plataforma en caso de PMVE y desde el lecho con BMVE, se realizarán las excavaciones sobre barcaza con la utilización de una retro submarina.

La zanja tendrá un talud de 1:3 y se depositarán los productos de la excavación junto a la misma en uno de sus laterales. La profundidad de la zanja es hasta la cota necesaria para la colocación del tubo longitudinal, dejando siempre una cobertura mínima de 1 m sobre clave.

Se remolcará el tramo de tubería a fondear desde el muelle de prefabricación hasta su ubicación definitiva, donde se procederá a su fondeo. Con el fin de minimizar las tensiones en la tubería durante el proceso de fondeo y para facilitar la maniobra de embride entre tramos, los tramos de tubería se instalarán mediante proceso de fondeo controlado con flotadores a partir de una profundidad previamente calculada. Una vez colocado el tubo se procede al relleno de la zanja hasta una altura de 15 cm por encima de la generatriz superior del tubo con un material procedente de excavación exento de tamaños superiores a 10 cm. Este relleno se ejecutará mediante retroexcavadora submarina. El relleno secundario se hará con material procedente de la excavación y con la retroexcavadora submarina, hasta la cota existente en el fondo marino.

- Alternativas

Se han estudiado cuatro aspectos fundamentales a la hora de la definición de la conducción de vertidos:

- El trazado terrestre
- El trazado submarino
- El material
- Las secciones tipo del tramo submarino

De cada uno de estos aspectos se realizará un estudio de alternativas y para la definición de los elementos de comparación en cada uno de los aspectos anteriormente citados se ha dividido el total de los criterios en cuatro (4) grupos generales de conceptos. Estos son:

- Proceso constructivo y plazo de ejecución (ponderación, 40%).

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	15/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





- Criterio económico (30%).
- Criterios medioambientales (20%).
- Comportamiento hidráulico (10%).

Cada uno de estos grupos se ha estudiado bajo una subdivisión en conceptos más sencillos, que permiten su identificación y su fácil valoración. En primer lugar, se ha estudiado el trazado terrestre, que a su vez condiciona el trazado submarino de la conducción de vertido.

Las alternativas que se van a estudiar para el trazado terrestre del emisario son cinco (5), a saber:

- Alternativa nº1: Esta alternativa forma parte de una concepción más global en cuanto a la solución a los vertidos ya que contempla la utilización del actual emisario submarino existente junto al Palmetum. El emisario terrestre tendría que discurrir por la c/ Anatolio Fuentes García, Panamá hasta el Barranco del Hierro, para después descender por éste hasta la glorieta de la vía de penetración hasta llegar a enlazar con el emisario submarino.

- Alternativa nº2: Esta alternativa pasaría por la utilización de la infraestructura existente esto es, el aliviadero actual de la estación depuradora, dos pozos artesanales excavados en la roca y la obra existente bajo la Vía de Penetración. De este modo se lograría llegar al nivel del mar sin necesidad de interrumpir el tráfico ni en carreteras ni autopista.

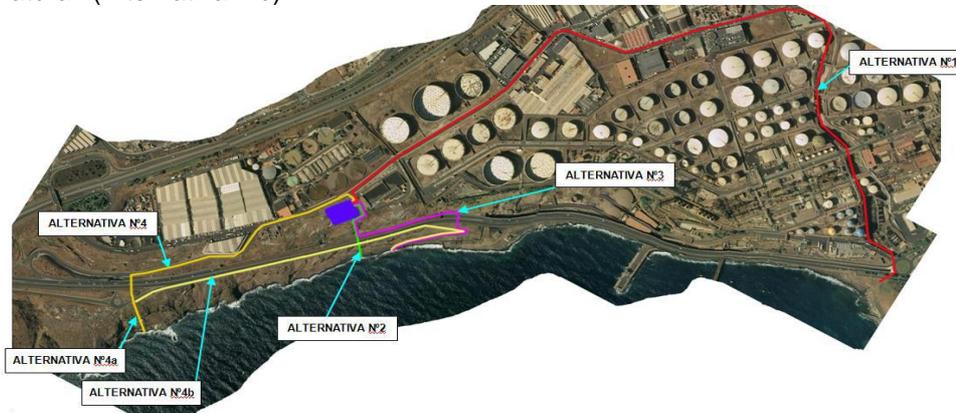
- Alternativa nº3: Esta opción pasaría por, desde el primer pozo del aliviadero de la EDAR, bajar mediante una cercha hasta la losa superior del falso túnel de la Vía de Penetración, descender sobre ésta hasta que termina esta infraestructura para después cruzar la autopista mediante una microtuneladora, o similar. Después bajar por una pista existente, que habría que rehabilitar para llegar finalmente a una plataforma existente en la línea de costa.

- Alternativa nº4: Esta última alternativa para el trazado terrestre del emisario pasaría por bajar por la antigua pista militar hasta el paso inferior existente en la Vía de Penetración. Justo antes de llegar al paso inferior se deberá cruzar la autopista mediante una microtuneladora o medio similar. Una vez al otro lado de la vía existen dos opciones para el trazado hasta llegar a la línea de costa, bien bajando por la barranquera anclando la tubería al terreno natural (Alternativa 4a) o bien discurriendo por al arcén de la autopista unos 680 metros hasta llegar a una pista que desciende hasta el nivel del mar, sobre una plataforma

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36	
Observaciones		Página	16/25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==			



natural (Alternativa 4b).



Una vez analizadas y valoradas las diferentes alternativas se ponderan de acuerdo a los pesos asignados a cada criterio, obteniendo la valoración final.

CUADRO COMPARATIVO POR GRUPOS, PONDERADO						
	PESOS	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4A	Alt. 4B
Proceso constructivo	40	132	276	300	224	180
Comportamiento hidráulico	10	50	50	67	67	83
Valoración económica	30	15	201	132	123	42
Criterios medioambientales	20	66	166	140	94	86
VALORACIÓN FINAL (sobre 100)		26.3	69.3	63.9	50.8	39.1

Valoración final de las alternativas del trazado terrestre.

Resultando que las alternativas de trazado terrestre que, con diferencia, mayor puntuación han tenido han sido la 2 y la 3, y siendo que ambas de ellas terminaban en una plataforma existente entre el Puerto Caballo, perteneciente a las instalaciones de la Refinería de Petróleos, y la zona conocida como La Ovejera, el punto de partida del trazado submarino está obligado.

En relación a los condicionantes del trazado submarino destacamos por un lado la presencia de una tubería submarina de 42" que se utiliza para la descarga de crudo desde los buques petrolíferos hasta el Puerto Caballo y por otro un campo de boyas, concesión a CEPESA, que forman un polígono en cuyo centro se disponen los buques para la descarga de crudo. La tubería de descarga de crudo no puede cruzarse por indicaciones de la Autoridad Portuaria y CEPESA y el límite del campo de boyas no debe cruzarse, en primer lugar, por el riesgo de daños por anclas y por interferencia con las labores que se realizan diariamente en su interior, además de ser una concesión a CEPESA.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	17/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





En consecuencia, el tramo submarino se realiza con una orientación NW-SW durante 70 metros, no afectando ni al campo de boyas ni a la conducción.



- La acumulación con otros proyectos, existentes y aprobados:

Según la documentación ambiental presentada, el ámbito de reconocimiento se caracteriza por un entorno significativamente desnaturalizado como consecuencia del desarrollo de las actuaciones y actividades que tienen lugar en el espacio funcional del muelle de La Hondura, íntimamente ligado a la operatividad de la refinería de Santa Cruz de Tenerife, de tal forma que los elementos naturales y seminaturales presentes se caracterizan por un claro carácter agresivo y colonizador, no mostrando una especial rareza o riqueza biológica que confiera al lugar valores en este sentido, no estando incluidas, ni en el *Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y el Catálogo español de Especies Amenazadas*, ni en la *Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas*.

Así, destacan en el entorno las siguientes actividades: la descarga de crudo y carga de productos refinados del petróleo en el muelle de La Hondura (campo de boyas y conducto de descarga, muelle ciego y dique Duque de Alba) con destino y origen, respectivamente, en la refinería gestionada por la Compañía Española de Petróleo S.A. (CEPSA), las vinculadas al emisario de la E.B.A.R. de Cabo Llanos, el aliviadero de la E.D.A.R. de Buenos Aires o los posibles lixiviados con génesis en el antiguo vertedero colindante, actualmente reconvertido en parque botánico.

Entre la abundante documentación técnica del proyecto en el apartado de Antecedentes, se constata que dentro del *ESTUDIO DE LAS MEDIDAS DE RECUPERACIÓN DEL MEDIO MARINO EN EL MUELLE DE LA HONDURA (SANTA CRUZ DE TENERIFE)* elaborado por el *Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria*, se han analizado los vertidos en el ámbito provenientes del vertido difuso procedente del lixiviado de un antiguo vertedero en todo el perímetro del jardín botánico El Palmetum (marcador amarillo). Así como, se han tenido en cuenta los vertidos industriales puntuales de CEPSA y COTESA (marcador rojo) y, en tercero, los vertidos urbanos puntuales de la EBAR de Los Llanos, de Balsas de Tenerife (BALTEN) y de la futura ampliación de la EDAR de Buenos Aires (marcador blanco) cuando se vierta en ese punto el efluente de los Llanos.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/i jE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36	
Observaciones		Página	18/25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/i jE4mJh0w==			



Localización de los puntos de vertido considerados en la zona de estudio.

A su vez, el presente proyecto incluye la modelización de la situación actual del vertido, realizada en el año 2016 por parte del *Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria*. Los resultados del informe muestran que el vertido actual, realizado en superficie y con una única boca de descarga, está conforme a normativa tanto en la concentración de sustancias enumeradas en el anexo IV (sustancias prioritarias y otros contaminantes) y en el anexo V (sustancias preferentes) del *Real Decreto 817/2015* en la zona de mezcla, como en la de contaminantes fecales en zonas de baño del *Real Decreto 1341/2007*.

En el presente proyecto **se plantea la mejora de este punto de vertido**, alejándolo 70 m de la costa, a una profundidad aproximada de 11 metros, y con una descarga mediante dos difusores separados 12 m entre ejes, donde cada difusor consta de 2 bocas. Es por ello, que **la dilución** en la zona de mezcla de las sustancias incluidas en los anexos IV y V del RD817/2015 y las concentraciones de contaminación microbiológica, **serán mucho más favorables** y, por ende, continuarán manteniéndose dentro de los límites que indica la normativa.

- El resto de Utilización de recursos naturales:
Según la documentación técnica aportada no se prevén consumos significativos de recursos naturales ni en la fase de obras ni en la de explotación.
- Generación de residuos:
Según la documentación técnica aportada no se prevén generación significativa de residuos ni en la fase de obras ni en la de explotación, estableciendo en la documentación ambiental determinaciones para su correcta gestión y tratamiento.
- Contaminación y otras perturbaciones:

Tal y como ya se ha expuesto el presente proyecto se plantea como una mejora de la situación actual, igualmente, según consta en la documentación ambiental complementaria presentada se adjunta un análisis de un vertido extraordinario o de un vertido derivado de un accidente o catástrofe en la depuradora, realizado por parte del Centro de Investigaciones Medioambientales del Atlántico, en ninguna de las tres situaciones

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	19/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





parametrizadas (situación extraordinaria y situación de accidente grave o de catástrofe 1 y 2), los valores microbiológicos (*Enterococos intestinales* y *Escherichia coli*) superaron la NCA establecida en el Real Decreto 1341/2007 para aguas de baño en la Playa del Muerto (≈ 3.000 m), la única zona de aguas de baño próxima al vertido.

Así mismo, tampoco se espera que ninguna de las sustancias incluidas en los anexos IV y V del Real Decreto 817/2015 superen las NCA fuera de la zona de mezcla (circunferencia de radio 50 m centrada en el punto de vertido).

- Riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes para el proyecto, incluidos los provocados por el cambio climático, de conformidad con los conocimientos científicos

Según la documentación técnica presentada por el proyecto y el informe emitido en materia de protección civil del Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad, que las amenazas ante los siguientes riesgos analizados (volcanismo, inundaciones, incendios forestales, movimientos de ladera, accidentes en instalaciones en las que se tratan sustancias peligrosas y explosivas, accidentes por contaminación marina) no condicionan la ejecución del proyecto.

- Los riesgos para la salud humana

Tal y como se ha indicado en otros apartados, durante el año 2016 se realizó a propuesta de la Empresa Mixta de Aguas de Santa Cruz de Tenerife (EMMASA) una modelización del actual vertido por parte del Instituto de Hidráulica Ambiental de la Universidad de Cantabria. Los resultados del informe muestran que el vertido actual está conforme a normativa tanto en la concentración de sustancias químicas en la zona de mezcla (R.D. 817/2015 por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental) como en la de contaminantes fecales en zonas de baño (R.D. 1341/2007 sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño). En el presente proyecto se plantea la mejora de este punto de vertido con lo que tanto la dilución de las sustancias prioritarias como la propagación de la concentración de contaminación fecal (*enterococos intestinales* y *Escherichia coli*) continuarán manteniéndose dentro de los límites que indica la normativa.

Para los casos de situación extraordinaria o casos de accidentes graves o catástrofes del proyecto, según la modelización presentada en la documentación complementaria, se establece que, como era de esperar por proximidad al punto de descarga del efluente (≈ 67 m), cuando la dirección de la corriente se mantiene constante en dirección a la costa (un 10,4% del tiempo), las concentraciones de los parámetros microbiológicos en todos los escenarios superan la NCA para las aguas de baño. En las proximidades del refugio pesquero (≈ 1.225 m) y de la zona del Parque Marítimo de Santa Cruz (≈ 2.256 m) estos parámetros son únicamente superados en las situaciones de accidente grave/catástrofe (modos 1 y 2), cuando la corriente fluye en dirección NE (un 10,2% del tiempo) y cuando la corriente fluye en dirección E (un 8,3% del tiempo) con velocidades máximas ($V_m + \sigma$), respectivamente. Sin embargo, como ninguna de estas áreas (costa, refugio pesquero y zona del Parque Marítimo de Santa Cruz) están declaradas como zonas de aguas de baño, es más, existe una prohibición explícita de baño en el muelle de La Hondura y en la zona

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	20/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





del Parque Marítimo de Santa Cruz, las NCA establecida en el Real Decreto 1341/2007 no son de aplicación.

Por lo tanto y en base a los resultados obtenidos en los diferentes escenarios modelizados y la valoración de la afección del vertido, se concluye que en los casos de accidentes graves o de catástrofes del proyecto, no se esperan efectos adversos significativos sobre el medio Ambiente, ni en particular, sobre la salud humana.

B) Ubicación del proyecto.

- Uso presente y aprobado del suelo:

Como ya se ha expuesto, el área costera afectada por la actuación, está categorizada en su mayoría como suelo urbano consolidado, sistema general viario o de protección costera, estando limitada por el norte por el Palmetum (antiguo Lazareto) y por el sur por el poblado de La Ovejera siendo destacable la presencia de la infraestructura Puerto Honduras, que da servicio a la Refinería de Cepsa y la vía TF-4. Igualmente, se encuentra dentro de la zona de afección de la citada TF-4 y del dominio público marítimo- terrestre.

- La abundancia relativa, la disponibilidad, la calidad y la capacidad regenerativa de los recursos naturales de la zona y el subsuelo:

No se detectan afecciones significativas.

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

La zona donde se desarrollará el proyecto no se encuentra próxima a ningún espacio protegido que pudiera verse afectado por las obras de la fase constructiva, ni por el vertido en la fase de explotación.

La zona donde se ubicará la conducción de vertido y su área de influencia se circunscriben al dominio portuario del Puerto de Santa Cruz de Tenerife. En concreto, el punto de vertido se localiza en la zona interior de las aguas portuarias o Zona I3.

La aplicación de la Directiva Marco de la Estrategia Marina (en adelante DMEM4) en la Demarcación Marina Canaria, determinó que la Zona I de los puertos se clasificara como masas de agua superficial costera muy modificada. Consecuentemente, la delimitación de las masas de agua recogida en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de Tenerife (PHT)5 la clasificó como ES70TF_AMM1 (tipo 3 - aguas costeras atlánticas de renovación baja según el PHT).

Según la documentación ambiental aportada, la valoración de la calidad del agua en las proximidades a la zona de estudio se obtiene de los muestreos sistemáticos y los análisis

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	21/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





de las aguas marinas desarrollados en el marco del Plan de monitorización de calidad de aguas portuarias en la provincia de Santa Cruz de Tenerife (Programa de vigilancia ambiental de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife), en concreto de la estación de muestreo denominada SC12, localizada en el puerto de La Hondura a 1 km del punto de vertido de la conducción proyectada.

Los datos obtenidos mediante sonda multiparamétrica (temperatura, pH, etc.) reflejan una gran homogeneidad, mostrando valores dentro de los rangos esperados. Los parámetros microbiológicos muestran valores nulos, por debajo de los límites máximos establecidos por la legislación vigente (*Enterococos intestinales*: 185 UFC/100 ml; *Escherichia coli*: 500 UFC/100 ml). Caso similar ocurre con los hidrocarburos totales y los detergentes, siempre con resultados muy bajos e inferiores a los límites máximos permitidos por la legislación vigente (1 mg/l en superficie para el caso de los hidrocarburos).

Finalmente, ha de señalarse que no se ha registrado la presencia de pesticidas (TBT, MTB, DBT) o compuestos orgánicos volátiles (BTEX), del mismo modo que las concentraciones de metales pesados analizados (Zn, Cd, Pb, Cu, Ni, Cr, As y Hg) fueron en general bajas, no superando los valores de referencia establecidos por la legislación vigente.

C) Características del potencial impacto.

En relación con los criterios de los apartados 1 y 2 del anexo III, las características del potencial impacto del proyecto analizado, además de las identificadas y desarrolladas en el Documento Ambiental del Proyecto, son las siguientes:

- *Fase Ejecución: Según el informe del Servicio Administrativo de Patrimonio histórico existe un riesgo potencial de afección al patrimonio arqueológico, derivado de la posible presencia de restos arqueológicos en la zona Sur de la intervención terrestre, como en el ámbito de la intervención submarina derivado de la potencial presencia de restos de pecios dado la zona de la Hondura fue fondeadero histórico.*
- *Fase de Ejecución: Según el informe del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje, respecto al viario de acceso para realizar la obra, al carecerse de datos geológicos y geotécnicos que justifiquen la idoneidad de los taludes planteados, cualquier desestabilización del talud podría incidir directamente sobre la Autovía TF-4.*

D) Análisis de otros aspectos.

- **Medidas protectoras y correctoras que deben incorporarse:**

Visto lo establecido en el **apartado C** respecto a los siguientes impactos se consideran las siguientes medidas:

- Con respecto a la protección del Patrimonio Arqueológico:

Respecto a la intervención en la zona terrestre, cualquier cambio en el proyecto, especialmente en el trazado de la pista de acceso a la zona costera, que pueda afectar a la zona Sur del

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	22/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





ámbito, requerirá que previamente **deba realizarse una prospección arqueológica** por parte de técnico cualificado de acuerdo con la legislación sectorial de patrimonio histórico.

Respecto a la *intervención en la zona marina*, dado que la zona de la Hondura fue fondeadero histórico, y el proyecto plantea distintas actuaciones que podrían dañar elementos patrimoniales arqueológicos subacuáticos, en el caso de su existencia (creación de la plataforma de trabajos temporal, zanja y movimientos de tierra, etc.), se considera necesario la **realización de una prospección arqueológica subacuática** conforme a las disposiciones legales sectoriales en materia de patrimonio.

Ambas determinaciones se emiten en orden de garantizar que el proyecto no afecte a bienes patrimoniales existentes en el ámbito de actuación.

- Con respecto a la potencial afección a los bienes, al tráfico y la seguridad de las personas:

Respecto al viario necesario para acceder a la zona de obras, dado que no se justifica la estabilidad de los taludes y su potencial afección a la TF-4, se establece que los desmontes no alcancen a la arista de contacto de las bermas existentes con el talud. Para ello se deberán hacer las modificaciones oportunas en el trazado, que bien resulte en taludes más verticales a los propuestos, que se desplace la vía planteada hacia la costa o que estreche el ancho de la misma, para que se cumpla con la limitación de desmonte establecida por el Servicio Técnico de Carreteras.

Tal aspecto será comprobado durante la firma del Acta de replanteo de la obra, en el cual estará convocado el personal técnico del Servicio Técnico de Carreteras y Paisaje. Copia de dicha acta será remitida a la CEAT.

- **Cuestiones que deben incorporarse al Plan de Vigilancia Ambiental:**

Respecto a la vigilancia durante la fase de obras del seguimiento de la afección sobre la calidad del agua, en especial, los controles visuales periódicos que determinen la presencia de penachos de turbidez, producidos por los movimientos de tierra necesarios para la apertura y posterior rellenos de las zanjas asociadas a la conducción de vertido, deben preverse y definirse las acciones a tomar en su caso, como, la paralización temporal de las obras en caso de corrientes fuertes o temporal, prohibición de uso de materiales con alta presencia de finos en los materiales de relleno, etc. Todo ellos de cara a minimizar, en lo posible, el aumento de turbidez asociados a los mismos.

Finalmente, el Programa de Vigilancia Ambiental definido en el documento ambiental, deberá completarse con lo establecido en el documento de subsanación del documento ambiental del proyecto de referencia.

- **Cuestiones que deben incorporarse en el Proyecto:**

Deberán incluirse en el Presupuesto del Proyecto, tanto las medidas preventivas, correctoras y compensatorias propuestas, como el presupuesto estimado para el cumplimiento del Programa de Vigilancia y Control, contenidos en el documento de subsanación del documento ambiental.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/i jE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	23/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/i jE4mJh0w==		





4. Fundamentos de Derecho

La Disposición Adicional Primera de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias establece que la evaluación de impacto ambiental de proyectos se realizará de conformidad con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El procedimiento de evaluación ambiental simplificada se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de dicha Ley, cuyo artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

La Disposición Adicional Primera apartado 4 de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias determina que el órgano ambiental será el que designe la administración competente para autorizar o aprobar el proyecto. El Cabildo de Tenerife, mediante acuerdo plenario de 6 de octubre de 2017, creó la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife asignándole las referidas funciones cuando se trate de proyectos cuya aprobación sustantiva le corresponde.

* * *

Por todo lo expuesto, por la COMISIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE TENERIFE, a la vista de la propuesta de la Oficina de Apoyo Técnico Jurídico a la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, se ACUERDA:

Primero.- Levantar la suspensión acordada en sesión de la Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife de 18 de diciembre de 2019 a la vista de la documentación complementaria remitida por el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife con fecha 23 de marzo de 2020.

Segundo.- Formular informe de impacto ambiental para el proyecto denominado Proyecto de "Conducción de desagüe existente situada aguas debajo de la Calle Anatolio Fuentes que vierte en el Muelle de la Hondura, determinándose que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, por lo que no deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, siempre y cuando se cumplan las condiciones, medidas protectoras correctoras y compensatorias recogidas en el Documento Ambiental, en el resto de la documentación técnica y las condiciones establecidas en el presente Informe de Impacto Ambiental que resultan de la evaluación ambiental practicada.

Este acuerdo se hará público a través del Boletín Oficial de la Provincia de Santa Cruz de Tenerife y de la página web del Cabildo de Tenerife.

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36
Observaciones		Página	24/25
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==		





De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Documento firmado electrónicamente

El Jefe de la Oficina de Apoyo a la CEAT

Jorge J. Bonnet Fernández- Trujillo

Código Seguro De Verificación	rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	23/04/2020 08:44:36	
Observaciones		Página	25/25	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/rGCmvDNo8p0I/iJE4mJh0w==			