



La Comisión de Evaluación Ambiental de Tenerife, en sesión celebrada el día 14 de mayo de 2020, acordó formular en el punto número cuarto del orden del día, el Informe de impacto ambiental para el Proyecto “**Apertura de pista conocida como ramal de la pista del Batán en el T.M. La Laguna**”, 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:

4º.- Informe de impacto ambiental para “Apertura de pista conocida como ramal de la pista del Batán en el T.M. La Laguna”.

El proyecto a que se refiere la presente propuesta se encuentra comprendido en la letra e) grupo 10 del anexo B 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 Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

DATOS DEL PROYECTO	
PROMOTOR	Oficina del Parque Rural de Anaga
ÓRGANO SUSTANTIVO	Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad
OBJETO Y JUSTIFICACIÓN	Definir y proyectar las obras y actuaciones necesarias para la apertura de la pista ramal del Batán.
LOCALIZACIÓN	TM de La Laguna.
ESPACIO NATURAL PROTEGIDO	Parque Rural de Anaga
RED NATURA 2000	ZEPA ES0000109 Parque Rural de Anaga.
BREVE DESCRIPCIÓN	La apertura de pista estará vinculada a la apertura de otra nueva pista en el Batán de arriba que va desde la finalización de la pista de hormigón existente que acaba justo en el túnel hasta la Asomada, con una longitud de unos 950m. Una vez que esta pista se finalice se ejecutará la apertura del ramal, donde se realizará un entronque en el Pk-220 aproximadamente. Se caracteriza por ser un ramal de 174 m de longitud, que cruza el inicio de un cauce público mediante un badén. Favorece el acceso a las fincas anexas al camino, edificaciones próximas y la explotación agrícola de la zona.
CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA	Suelo Rústico de Protección Agraria (SRPAG) según el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52
Observaciones		Página	1/19
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==		





Anaga, estando en zona de Zona de Uso Tradicional (ZUT).

1. Antecedentes

Actualmente no existe ningún acceso con vehículos a la zona. El acceso más próximo en la zona es el final de la pista de hormigón existente que va desde la carretera TF-143, hasta el Batán de Arriba. Al pasar el túnel existe una zona de giro de vehículos. Desde este punto existe un sendero de un metro aproximadamente de ancho que da acceso peatonal al caserío del Batán de Arriba. Esta zona se caracteriza por tener viviendas que actualmente están en uso continuo, no vacacionales. También se observan otras edificaciones vinculadas al sector agrícola.

En la zona, se observan bastantes parcelas en estado productivo, sobre todo con viña, papas y otras hortalizas. Los habitantes de la zona indican las grandes dificultades que tienen diariamente para acceder a sus viviendas y zonas de cultivos y se señala diversas parcelas que hasta hace unos años estaban en producción y debido al envejecimiento de los propietarios y su dificultad de acceso las han dejado de trabajar. Los mismos muestran su gran interés por la ejecución de las obras debido a que fomentará el desarrollo agrícola de la zona y conseguirá fijar la población.

Actualmente, el acceso es peatonal, con un elevado desnivel, con dificultades de transporte de cargas pesadas y con un recorrido máximo de hasta 1.000 m de longitud hasta las parcelas que estarán al final del camino, siendo la única forma de extracción de las cosechas de forma manual, usando montacargas desde el fondo de los barrancos, etc.

Por tanto, se prevé que las actuaciones a ejecutar en el proyecto conseguirán:

- Evitar el abandono de las parcelas existentes.
- Aumentar el valor de las parcelas por existir una mejora en su acceso.
- Fomentar la agricultura de la zona, fijar población y proporcionar unos ingresos derivados de la explotación agrícola.
- Facilitar el acceso a las edificaciones existentes y que se encuentran vinculadas al sector agrícola.

CONSULTAS

RELACIÓN DE CONSULTADOS	RESPUESTA
Consejo Insular de Aguas de Tenerife	SI

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52
Observaciones		Página	2/19
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==		





Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad	SI
Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico	SI
Servicio Administrativo de agricultura, ganadería y pesca	SI
Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil	SI
Ayuntamiento de La Laguna	--
Federación Ben Magec – Ecologistas en Acción	--
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN)	--

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

1. Desde el **Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico** del Cabildo Insular de Tenerife informa que no afecta a ningún BIC declarado, sin embargo, existe la posibilidad de que puedan existir elementos patrimoniales que puedan verse alterados. Dicho informe respecto a la traza de la pista el Ramal establece que se deberán balizar los elementos patrimoniales identificados y que deberá realizarse un seguimiento arqueológico y patrimonial de los trabajos realizados a fin de evitar posibles afecciones a los elementos patrimoniales, especialmente tras realizarse el desbroce de la vegetación caso de que pudieran existir nuevos elementos patrimoniales no localizados.
2. Informe del **Consejo Insular de Aguas de Tenerife** indica, por un lado, que se deberá solicitar el correspondiente informe y/o autorización de este CIATF en relación con la afección a cauces. Por otro lado, se deberá tener en cuenta que, al ejecutar el badén, la parte hormigonada debe tener la capacidad de solventar el caudal de cauce para periodo de recurrencia de T=500 años. Además, por seguridad, deberá proyectarse señalización de “AGUAS FLUYENTES” en la pista a ambos lados del cauce. Respecto al vertido de las aguas pluviales establece unos condicionantes genéricos como, entre otros, que deberá realizarse preferentemente a cauce hidráulico inventariado. En conclusión, el CIATF informa que documento ambiental es viable si se toman las consideraciones expuestas anteriormente.
3. Del **Servicio Técnico de Seguridad y Protección Civil**, se ha recibido un informe genérico para los proyectos relacionados con la ejecución de pistas en general, el cual concluye, que se considera innecesario el análisis de vulnerabilidad ante accidentes graves o catástrofes respecto a este tipo de proyectos, por una serie de razones expuestas en dicho informe.

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	3/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



4. Dentro del **Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad** se elaboran dos de informes:
- El informe del Área de Medio Ambiente cita las especies de aves incluidas en el documento ambiental y establece que no hay afección a Hábitats de Interés Comunitario. Señalan la posible presencia de *Sideroxylon canariensis* (marmolán) que se encuentra en régimen de protección especial, sin embargo, esta especie se considera en el documento ambiental indicándose que no ha sido localizada en la zona de actuación. La intervención, al ser de escasa entidad, no generaría una afección visual significativa si se cumplen las medidas de integración paisajística establecidas en el documento ambiental.
 - El Informe del Órgano Gestor del Espacio Natural Protegido considera la actividad FAVORABLE CONDICIONADO sujeto a los siguientes condicionantes: Si se detectan especies de protección se adoptaran medidas para garantizar la no afección, suspendiendo las obras si fuera necesario; si se detecta resto arqueológico e histórico se paralizarán las obras y se pondrá en conocimiento al órgano competente; Se debe tomar medidas para reducir el impacto sonoro; Se retirará cualquier residuo al depósito autorizado; El personal encargado de las operaciones en el campo deberá tener este informe para su cumplimiento. Si se cumplen estos condicionantes no son de esperar repercusiones negativas sobre la ZEPA Anaga ES7020095.
5. El **Área de Agricultura, Ganadería y Pesca** informa que el proyecto repercute positivamente en la actividad agraria de la zona, facilitando el acceso a terrenos cultivados, y a la recuperación del cultivo de terrenos actualmente no explotados.

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 31 de enero de 2020. Igualmente se publicó en el Tablón de anuncios del Ayuntamiento de La Laguna. Sin que, una vez cumplido el plazo legal, se haya recibido alegación o sugerencia alguna.

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

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	4/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



ambiental ordinaria, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental.

A) Características del proyecto.

- Descripción de la obra

Actuaciones previas, replanteo y movimientos de tierras

El proyecto incluye como actuaciones previas, la construcción de albarradas o barreras de perfiles metálicos anclados al terreno natural y apoyado, sobre estos perfiles, una tablas de madera o similar, de tal manera que se instalen en el talud de terreno natural y por debajo de la zona de replanteo de los muros para evitar desprendimientos fuera de la zona de actuación.

En ningún caso las obras pueden comenzarse sin haber realizado el replanteo como mínimo de la totalidad del eje de la pista. Para ello se deberá realizar el desbroce previo y de forma manual, que permita poner marcas guía en el eje para orientar al maquinista del movimiento de las tierras.

Una vez replanteadas las obras, se comenzará con el movimiento de tierras, que incluirá la parte proporcional de desbroce de la maleza. Durante el proceso de excavación, se deberá realizar una separación selectiva de los restos vegetales y del material de la excavación.

Trazados

El trazado del camino es de 173,5 8m, con un ancho de plataforma de circulación de 3 m, los últimos 10 metros de la pista formarán una circunferencia de 10m de diámetro para facilitar el cambio de sentido de los vehículos.

La velocidad máxima es de 20 km/h, para la cual el radio de curvatura mínimo resultante es de 10.4 m, aunque el radio de curvatura permita velocidades superiores no implica que se lleguen a estas, pues su longitud es pequeña y los tramos anteriores y posteriores no permiten alcanzarlas. En este sentido y estableciendo que muchos tramos del camino tendrá 50cm de encintado de piedra lateral en las márgenes del camino, hará que se tenga un poco más de plataforma disponible en las curvas y si fuese el caso que accediera algún vehículo de mayor longitud, tendría sobreaño suficiente para poder circular.

Las principales características geométricas del trazado proyectado son las siguientes:

- Desnivel máximo: 7,52 m
- Desnivel entre inicio-final del eje: 6,47 m
- Pendiente mínima: 2,97%
- Pendiente máxima: 24,36%
- Radio de curvatura mínimo: 10 m
- Radio de curvatura máximo: 300,00 m
- Longitud mínima del acuerdo parabólico en perfil longitudinal: 2,67 m
- Longitud máxima del acuerdo parabólico en perfil longitudinal: 13,87 m
- Ancho de explanación: 4,0 m

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52
Observaciones		Página	5/19
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==		





- Ancho de la sección tipo: 3.0 m
- Ancho medio de la calzada: 3.0 m
- Ancho mínimo de la calzada: 3.0 m
- Ancho máximo de la calzada en zonas de giro: 10 m de Ø



Vista general de la zona de actuación (Se marca en rojo el trazado de la pista)



Vista general de la zona de actuación (Se marca en rojo el trazado de la pista)

Sección del firme y pavimento

La sección del firme queda constituida por una subbase sobre la que descansan losas de hormigón en masa separadas por juntas de contracción cada 4,00 m y compuestas por una capa de hormigón de 20cm. Así, las capas que constituyen la sección del firme son:

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	6/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



- Subbase granular compactada de 15 cm de espesor.
- Capa de hormigón (rodadura, ruleteada) HPR 35 (HM-25/B/20/IIa) de 20 cm de espesor.

En determinadas zonas a lo largo del recorrido del trazado, quedan configurados pequeños taludes del terraplenado o de la ejecución de la subbase. Estos taludes y los bordes del firme irán revestidos mediante un tratamiento de borde realizado por chapado de piedra basáltica de 15-20 cm, careada y sin aristas, rejuntado y limpia, relleno entre mampuestos mediante tierra vegetal extraída de la excavación

Muros

El camino se caracteriza por tener un muro de contención en el margen derecho del camino y que discurre en la totalidad del trazado de la pista, con alturas variables según la topografía del terreno, donde la máxima es de 3,5 m.

Para la ejecución de los muros de contención, se realizará una cimentación de hormigón ciclópeo enterrada, sobre la cual se comenzará la ejecución del cuerpo del mismo. Para ello se irá careando la piedra basáltica en la cara vista del muro y relleno entre esta y el trasdós con hormigón ciclópeo.

Barreras

Se instalarán barreras de madera metal cuyas características se recogen en el documento de presupuesto. Las barreras se ubican en toda la longitud del camino, incluso en la zona del viradero.

Drenaje superficial y afección a cauce público

Destacar que el camino atraviesa como cauce público en el Pk 10,00 aproximadamente, para ello se proyecta la construcción de un badén que coincidirá con el eje del cauce. Como el badén irá entre el Pk 5 y 10, aguas arriba se construirá un rastrillo de hormigón revestido en piedra para poder encauzar el agua al eje del badén y así evitar la erosión debajo de la pista de hormigón que pueda deteriorarla.

Este badén es coincidente con el eje del cauce del Barranco del Río, se proyectará en hormigón en masa y que se construirá con los mismos materiales y morfología que los tramos pavimentados de hormigón del resto del camino, por tanto, este badén se ejecutará de la siguiente manera: Tendrá una geometría de 3m de ancho, se ejecuta con forma de cuneta con el eje del badén sobrepuesto en el eje del cauce del barranco. Con pendiente transversal del 1% y pendiente longitudinal del 2% y sobre todo adaptándose al terreno existente.

El camino se ha intentado trazarlo siguiendo la curva de nivel, por tanto, el drenaje de las aguas de lluvia será perpendicular al eje del camino, de tal manera, que este camino no se realizará cuneta y se desaguará las aguas de escorrentías a lo largo de toda la traza del camino, de tal manera, que desde el punto de vista hidráulico, el camino no afectará a las aguas de escorrentía.

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	7/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



El acabado superficial del pavimento se hará mediante la técnica del ruleteado. El sentido del mismo tendrá una inclinación simétrica de 60° respecto al eje del camino, de manera que se asegure la evacuación de aguas desde los extremos hacia el centro del camino.

Ejecución

Las actuaciones proyectadas se ejecutan de acuerdo con las siguientes etapas:

- Colocación de albarradas o barreras de contención de materiales desprendidos.
- Replanteo de las obras.
- Movimientos de tierras para la apertura del camino.
- Excavación en zanja para su posterior preparación y ejecución de los muros de contención.
- Construcción de muros de contención.
- Refinado y aplanado del firme.
- Compactación y humectación mediante riego a la humedad óptima del plano de fundación hasta un 95% del ensayo Proctor Normal.
- Geotextil y compactación de la subbase granular en un espesor de 15 cm.
- Ejecución de la de rodadura de 20 cm de espesor con hormigón HPR 35, con ejecución de ruleteado con forma de espina de pez y lateral donde se precise.
- Realización del borde del camino con tratamiento de borde empedrado y realización de rastrillos en cauce.
- Realización de escaleras de acceso.
- Colocación de barrera mixta metal-madera.
- Colocación de señales verticales de tráfico.

- Alternativas

Se han considerado las siguientes alternativas, entre ellas la 0 que es la no ejecución de la pista:

Alternativa 0, la no ejecución de la pista conllevará la no afección al medio, pero tendrá otros impactos negativos como la no fijación de población en la zona, por la dificultad de los accesos junto con el envejecimiento de la población provocando el traslado de la población a otras zonas con mejor comunicadas. Además, actualmente se observan parcelas en estado de abandono, provocando un impacto sobre el paisaje, dejando una visión de abandono alejado del paisaje de bancales y cultivos típicos de la zona.

La Alternativa 1 propone la ejecución de la pista por el margen suroeste. Si bien se trata de un trazado de menor longitud y que da acceso a parcelas de explotación, no se cuenta con Disponibilidad de terrenos y afectaría a una gran superficie de parcelas agrícolas en explotación.

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	8/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



Alternativa 1

La Alternativa 2 presenta como principales oportunidades y fortalezas el contar con disponibilidad de terrenos y no afectar a parcelas agrícolas en explotación. Por otro lado, desde el trazado de esta alternativa se podrá acceder de forma peatonal a las parcelas más alejadas del trazado de la Alternativa 1, atravesando el cauce del barranco y que distan aproximadamente unos 150 metros. Esta alternativa, comenzaría en el Pk 220, aproximadamente, de la futura pista del Batán de Arriba y se desarrollaría por la curva de nivel, sin tener una excesiva pendiente, pero con un muro de contención que se desarrollará por la margen derecha de la totalidad del camino. Además, desde este camino podrá instalarse montacargas que atraviesen el cauce para la extracción de las cosechas. Se podrá acceder de forma peatonal a las parcelas más alejadas.



Alternativa 2

Según el documento ambiental presentado, se considera que la más favorable es la Alternativa

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	9/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



2, especialmente por la menor afección sobre la edafología (afección sobre parcelas agrícolas en explotación), así como la mejora sobre la variable ambiental población y salud humana. Sobre el resto de las variables no existen diferencias significativas. Justificándose así, que desde el punto de vista ambiental, la Alternativa 2 es la que menores impactos genera sobre el medio ambiente, siendo por tanto la Alternativa seleccionada.

- La acumulación con otros proyectos, existentes y aprobados:

La apertura de la pista de “El Ramal” estará totalmente vinculada a la ejecución de la apertura de otra nueva pista “El Batán de Arriba” que va desde la finalización de la pista de hormigón existente que acaba justo en el túnel y que irá desde este túnel hasta la zona conocida como la Asomada. Esta pista tendrá una longitud aproximada de unos 950m de longitud y cruzará el cauce existente. Una vez que esta pista se finalicé se ejecutará la apertura del ramal objeto de este proyecto. Este proyecto denominado “*Proyecto de Apertura de Pista, El Batán de Arriba*”, también está promovido por la Oficina de Gestión del Parque Rural de Anaga e igualmente está también sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificado, siendo, por tanto, requisito indispensable la ejecución de la citada pista de El Batán de Arriba para se pueda desarrollar la apertura del Ramal objeto del presente proyecto.

Sin embargo, desde el punto exclusivamente de las repercusiones ambientales de los citados proyectos, se considera no se produce un supuesto de acumulación de proyectos dado que la suma de ambos trayectos (174 metros más 950 metros) no supondría uno de los supuestos sometidos a evaluación de impacto ambiental ordinaria. A su vez, se considera que ambos proyectos al estar sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada serán analizadas sus repercusiones ambientales, valorando la posibilidad de posibles efectos sinérgicos, sin embargo, éstos no se consideran significativos.



Figura con el trazado de las pistas citadas de El Batán de Arriba y El Ramal.

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	10/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



- Utilización de recursos naturales

La superficie total a ocupar por la futura pista es de 748 m², según la información técnica del proyecto, no se ocupará superficie agrícola, pero sí parte de parcelas existentes puesto que la apertura se realiza atravesando las parcelas, pero por los lugares improductivos de las mismas.

Según la documentación técnica aportada no se prevén consumos significativos de recursos naturales ni en la fase de obras ni en la de explotación. No obstante, dado que todos los muros de contención tendrán acabado a piedra vista, con vista de reducir el consumo de recursos geológicos y favorecer la integración paisajística de la obra, se deberá reutilizar en la ejecución de los mismos al máximo posible las piedras del ámbito provenientes de la propia excavación de la obra.

- Generación de residuos

Según la documentación técnica aportada no se prevé una 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.

El material procedente de excavación que sea reutilizable será convenientemente acopiado hasta su posterior utilización en la zona que se definen en el proyecto para acopio temporal de maquinaria y materiales, sin embargo, no se establece el destino de esta zona una vez finalizadas las obras, ni las tareas de restauración de las mismas.



Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	11/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



Detalle del trazado propuesto sobre la ortofoto y la zona temporal de acopio de materiales

- Contaminación y otras perturbaciones:

Salvo las emisiones de polvo y el ruido y las vibraciones durante la fase de construcción, que son poco significativas, no se prevé vertidos ni contaminación a la atmósfera significativos. Igualmente, no se identifican riesgos de otro tipo de contaminación significativos, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas y correctoras previstas en el documento ambiental.

- Riesgo de accidentes, considerando en particular las sustancias y las tecnologías utilizadas.

No se detectan riesgos significativos en relación con su potencial afección sobre el medio ambiente. Sin embargo, dada la cercanía a zonas forestales, y la existencia de abundante vegetación, se considera necesario tomar las medidas adecuadas para evitar que el desarrollo de la obras puedan generar un incendio forestal, especialmente en aquellas fases que impliquen el uso de maquinaria pesada o cualquier fuente de producción de calor o chispas.

- Los riesgos para la salud humana

De la documentación técnica aportada y el tipo de proyecto, no se detectan riesgos significativos en relación con su potencial afección sobre la salud humana derivados de la contaminación del agua, del aire o contaminación electromagnética.

B) Ubicación del proyecto.

El ramal de la pista del Batán se localiza dentro de los límites del Parque Rural de Anaga, en el paraje conocido como Los Batanes, término municipal de San Cristóbal de La Laguna.

Para acceder al ramal del Batán, primero se ha de pasar por la “Pista Batán de Arriba” a la cual se llega desde la TF-143, tiene una longitud de 800 m aproximadamente. Desde el PK-220 de la “Pista Batán de Arriba”, se realizará la apertura del camino objeto del proyecto que se caracteriza por ser un ramal de unos 174m de longitud, cruza al inicio un cauce público mediante un badén y continua por la curva de nivel hasta la longitud total.

- Uso existente del suelo

La pista objeto de proyecto se localiza dentro de los límites del espacio natural de la Red Canaria “Parque Rural de Anaga”. El camino proyectado transcurre por Suelo Rústico de Protección Agraria (SRPA) y según zonificación territorial establecida por el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga, la vía transcurre por Zona de Uso tradicional (ZUT).

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52
Observaciones		Página	12/19
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==		





Asimismo, está incluido en la Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA ES0000109 Anaga) sin que exista el Instrumento de planificación de la misma ya que ninguna ha sido inventariada en el ámbito de actuación. No se encuentra dentro de ninguna Zona Especial de Conservación, si bien está bordeado por la ZEC Anaga, código 96_TF, localizándose los puntos más cercanos a 200 metros al sur y 220 al este del ámbito de actuación, aproximadamente

Según el documento ambiental el ámbito donde se inserta la pista proyectada se caracteriza por su parcial antropización, representada por las viviendas, veredas y parcelas agrícolas en estado de explotación y otras en estado de abandono. Aunque se localizan áreas con valores naturales destacables, representados por la presencia de un barranco (Barranco del Río), barrancos, matorral y vegetación de interés, como las saucedas y los brezales. Sin embargo, el trazado definido sólo afecta, según el documento ambiental, a parcelas agrícolas abandonadas y zonas con vegetación de sustitución.

- Abundancia, calidad y capacidad regenerativa de los recursos naturales del área

La principal afección sobre la flora y la fauna se producirán por el desbroce y los movimientos de tierras relacionados con la ejecución de la pista contemplada en el proyecto. Aunque según el documento ambiental no se detecta la presencia de especies protegidas de flora y fauna en el ámbito de actuación, al presentar los mismos datos que para el proyecto de “Apertura de pista en la zona de El Batán de Arriba” se desconoce si pudiera haber afección o no a especies de flora y fauna protegida.

Como medida correctora para disminuir el impacto sobre la flora, así como favorecer la integración paisajística de la obra, tanto el documento ambiental como el proyecto prevén el trasplante de determinados individuos de flora afectados por las obras, constando su correspondiente partida presupuestaria en el presupuesto del proyecto. Igualmente, se plantea la revegetación de las zonas afectadas por las obras con especies propias de los ecosistemas presentes en el ámbito de estudio teniendo en cuenta las densidades actuales. Sin embargo, como ya se mencionó anteriormente reproduce los datos del citado proyecto de superficie a revegetar, número de individuos a plantar, etc.

Igualmente, no queda claro el destino final de la superficie afectada por las obras como zona temporal de acopio de materiales y maquinaria, considerándose que la misma bien deberá destinarse a fines agrícolas si forma parte de una parcela agrícola cultivada o con expectativas de serlo, o bien ser revegetada con vegetación natural en caso contrario.

Uno de los potenciales impactos significativos es la afección a la variable paisaje, debido a la propia inclusión de la nueva pista en el mismo y a los desmontes y muros de contención

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52
Observaciones		Página	13/19
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==		





necesarios, sin embargo, el ramal de la nueva pista no será visible desde la TF-143. A pesar de ello, el documento ambiental contiene los siguientes apartados para reducir el impacto visual:

- Los desmontes previstos son 4H:1V, lo cual suaviza, desde el punto de vista paisajístico, el potencial impacto.
- Se prevé que la vegetación, tanto a través de los trasplantes propuestos, como por la propia colonización de la vegetación en la zona de desmontes y terraplenes vaya integrando la pista en el medio.
- El propio proyecto dispone que los muretes sean revestidos en piedra natural, además de instalar una barrera mixta de madera-metal, ambos con el objeto de integrar lo máximo posible la actuación.

Por tanto, el documento ambiental, con vista a reducir el impacto sobre el paisaje, incide en la necesidad de aplicación de estas medidas constructivas citadas anteriormente, así como, de la correcta ejecución de la obra especialmente durante la fase de movimientos de tierras, siendo fundamental, el correcto replanteo de las obras, así como la colocación de albarradas o barreras de contención de materiales desprendidos, para evitar mayores afecciones de materiales sueltos que dada la orografía del ámbito difícilmente podrían ser recuperados. Este aspecto deberá considerarse especialmente dentro del programa de vigilancia y control.

El documento ambiental viene acompañado con un *Estudio patrimonial de las obras de apertura de pista del ramal de El Batán elaborado por Cultura y el Patrimonio Histórico S. L.*, habiéndose realizado una prospección arqueológica superficial sin recogida de material. Este estudio abarca el ámbito de la pista de El Batán de Arriba, que ya ha sido citada en anteriores apartados de este informe, y el del presente proyecto de El Ramal de El Batán. En las conclusiones del citado estudio establece que, entre otras medidas : “(...) en El Batán de Arriba III, ... las obras a efectuar no poseen una incidencia directa sobre las mismas, por lo que solo será necesario su delimitación durante las obras.”

El Batán de Arriba III es uno de los denominados elementos que el citado estudio define como unidades patrimoniales. Se trata de una vivienda de arquitectura tradicional, soportes (muros) vienen caracterizados por sillares de toba sin enlucir, a los cuales se les ha dado tan solo una capa de pintura.

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52
Observaciones		Página	14/19
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==		





Detalle de la unidad patrimonial El Batán III, obsérvese la vegetación que cubre el ámbito que impidió el acceso para la valoración patrimonial.

El estado de conservación de la unidad es bajo, en actual estado de abandono e invadido por la vegetación. La pista que se pretende habilitar se encuentra a escasos metros de dicha unidad patrimonial. El recorrido de este tramo no se pudo habilitar por el estudio patrimonial al estar la zona invadida completamente por el matorral (zarzas)

C) Características del potencial impacto.

La vegetación en la zona de las obras es bastante abundante sobre todo de zarzas, tuneras, piteras y otro tipo de vegetación espontánea de la zona, sin ser laurisilva, originaria del abandono de las tierras de cultivo. En el documento ambiental se especifica que cuando finalice la obra se procederá a la revegetación de las zonas afectadas con especies propias de los ecosistemas presentes en el ámbito de estudio, teniendo en cuenta las densidades actuales, siendo esta medida favorable para el paisaje y la fauna, la cual por los movimientos de tierra y ruidos, se desplazará con la ejecución de la obra, pero con la restauración, posterior a la obra, volverá a su hábitat.

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	15/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



Además, respecto a la fauna, se recomienda no ejecutar la obra en los períodos de reproducción de las aves. En el caso de no poder acometer la obra fuera de este período se tendrá que extremar las medidas correctoras para la preservación de los nidos.

Los impactos paisajísticos elevados se producirán principalmente durante la fase de construcción y serán temporales dado que una vez se ejecute la obra esta se verá integrada en mayor grado. La revegetación que se nombraba anteriormente será una medida favorable para una mayor integración visual, además la obra a ejecutar se ha optado por construir muros de contención de mampostería hormigonada a cara vista con piedra.

El componente ambiental que sufrirá impacto negativo moderado será la biodiversidad, siendo esta la misma valoración que sobre la flora y la fauna durante la fase de obra, debido principalmente a los trabajos para la realización del trazado del camino que engloban los diferentes riesgos que hemos ido nombrando a lo largo de este informe como son los producidos por los movimientos de tierra. En el caso de la fase operativa este impacto ambiental se considera poco significativa, siempre y cuando se asegure la no afección a especies de flora protegida en el tramo concreto objeto de las obras.

La valoración ambiental de los impactos según el documento ambiental presentado se considera moderado y compatible para el paisaje y el medio natural, y positivo moderado para el uso tradicional del suelo, la población y la salud humana, siendo nulo para el Patrimonio. Por tanto, según el documento ambiental, el impacto global se considera compatible.

Sin embargo, según el estudio patrimonial realizado, concluye que la actuación resulta compatible con los bienes patrimoniales existentes, quedando condicionada dicha compatibilidad al cumplimiento íntegro de las medidas correctoras establecidas en el estudio patrimonial, en el que, entre otras, se incluye la necesidad de delimitar dicha unidad durante las obras para impedir su afección, así como, cuando se efectúen las labores de limpieza y desbroce vegetal contempladas en el proyecto, en los alrededores de esta unidad patrimonial, (pues el trazado de la pista que transcurre por su parte inferior se encuentra en la actualidad totalmente invadida por zarzas, impidiendo la valoración correcta de la presencia o no de otros elementos patrimoniales en sus cercanías), el técnico arqueólogo responsable del seguimiento de las obras deberá valorar la situación con el objetivo de identificar nuevos enclaves patrimoniales, y tomar las decisiones adecuadas para el correcto tratamiento de los bienes identificados, antes de que comience la fase de movimientos de tierras.

D) Análisis de otros aspectos.

- Medidas correctoras que deben incorporarse:

Las recogidas en el documento ambiental presentado, así como, las siguientes:

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	16/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



1. Las superficies destinadas finalmente como zonas temporales de acopio de materiales y maquinaria deberán ser revegetadas con vegetación natural propia del entorno, caso de que las mismas no vayan a destinarse a fines agrícolas al formar parte de una parcela agrícola cultivada o con expectativas de serlo.
2. Con el objetivo de reducir el consumo de recursos geológicos y favorecer la integración paisajística de la obra, se deberá reutilizar en la ejecución de los mismos al máximo posible las piedras del ámbito provenientes de la propia excavación de la obra.
3. Durante la fase de desbroce manual para el replanteo del trazado de la pista, deberá contarse con la presencia en obra del personal técnico o agentes del Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad que certifique la no presencia de ninguna especie protegida de flora, o en su defecto, se realice un estudio previo de flora que identifique si el trazado propuesto afecta a algún individuo de especie catalogada. Caso de encontrarse alguna especie protegida deberá consultarse con la Unidad de Biodiversidad del Cabildo Insular de Tenerife o del Gobierno de Canarias según su régimen de protección, las actuaciones a desarrollar.
4. Deberá realizarse un seguimiento arqueológico y patrimonial de los trabajos realizados a fin de evitar posibles afecciones a los elementos patrimoniales, especialmente tras realizarse el desbroce de la vegetación en las cercanías de la unidad patrimonial El Batán III, se deberá analizar, por técnico especializado, el trazado, con la finalidad de examinar la existencia de posibles otras unidades patrimoniales menores que formen parte de la citada unidad, como por ejemplo, aljibes, acequias, gañanías, dornajos, etc., que no hubieran sido localizadas.
5. A la hora de ejecutar el badén, la parte hormigonada debe tener la capacidad de solventar el caudal de cauce para periodo de recurrencia de T=500 años. Además, en razón de la seguridad, deberá proyectarse señalización de “AGUAS FLUYENTES” en la pista a ambos lados del cauce.
6. El vertido de las aguas pluviales deberá realizarse preferentemente cauce hidráulico inventariado. Caso de preverse vertidos a vaguadas no inventariadas como cauces o a parcelas colindantes, deberá tenerse en cuenta que deberá acordarse con el Organismo Gestor del Espacio Natural, y, en su caso, con el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, que el modelo de disipación superficial de caudales de escorrentía varía no afecta a los valores de los referidos espacios, ni a los predios situados a cota inferior.

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	17/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



- Cuestiones que deben incorporarse al Plan de Vigilancia Ambiental

Además de las recogidas en el documento ambiental presentado y en el anejo de estudio patrimonial, deberán incluirse las siguientes:

- 1 Se incluirá un apartado específico para el control/supervisión de la correcta colocación de las albarradas o barreras de contención de materiales desprendidos, dada la importancia de esta medida para evitar afecciones fuera del ámbito estrictamente necesario para el desarrollo de la obra.
- 2 Se deberá dejar constancia en el Plan de Vigilancia Ambiental la certificación efectuada del personal técnico o agentes del Área de Gestión del Medio Natural y Seguridad, de la no presencia de ninguna especie protegida de flora durante la fase de desbroce de vegetación, o la existencia del estudio previo de flora que identifique si el trazado propuesto no afecta a algún individuo de especie catalogada. O en su defecto, se han tomado las medidas necesarias para su protección establecidas por la Administración responsable de tutelar la protección de dicha especie.
- 3 Con el fin de evitar el riesgo de incendios forestales durante las fases de ejecución de la obra en las que sea necesario el uso de maquinaria pesada o se realicen actuaciones que puedan ser causa de un incendio forestal, el Plan de vigilancia deberá establecer las medidas adecuadas para controlar cualquier operación susceptible de provocar un incendio forestal de manera fortuita o accidental, especialmente en las épocas de mayor riesgo de incendio, siendo responsabilidad del director de la obra la supervisión de que dichas operaciones susceptibles de generar un incendio se realicen de forma adecuada para evitar dicha posibilidad, o en su defecto determinar la paralización de las obras mientras el riesgo de incendio sea alto.
- 4 Deberá ejecutarse el seguimiento arqueológico de las obras, para lo cual será, contar con un técnico especializado que deberá supervisar de manera puntual todas las fases de la obra que pueda implicar una afección directa o indirecta sobre los elementos patrimoniales, así como los accesos y movimientos de tierra subsidiarios que se localicen en el perímetro de actuación. En el caso del hallazgo de algún elemento patrimonial se procederá a la paralización de dichos trabajo y se pondrá en conocimiento del Servicio Administrativo de Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife.

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

Código Seguro De Verificación	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52	
Observaciones		Página	18/19	
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==			



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, 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, ACUERDA: Emitir informe de impacto ambiental para el proyecto denominado “Apertura de pista conocida como ramal de la pista del Batán en el T.M. La Laguna”, 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 presente acuerdo, que resultan de la evaluación practicada, y en el documento ambiental.

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.

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	ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jorge Juan Bonnet Fernández-Trujillo - Jefe de Oficina de Apoyo Técnico Jurídico Ceat	Firmado	15/05/2020 07:28:52
Observaciones		Página	19/19
Url De Verificación	https://sede.tenerife.es/verifirma/code/ZFyE6ael8K+UausIQ7iLMQ==		

