



UNIDAD DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, MEDIO
AMBIENTE Y EMERGENCIAS

SERVICIO DE APOYO AL ÓRGANO AMBIENTAL

Avenida Marítima Nº 34 - 38700 – S/C de La Palma
Teléfono 922 423 100 – Ext. 2561

ANUNCIO

La Comisión de Evaluación Ambiental de La Palma, en sesión celebrada el día 29 de julio de 2021, acordó emitir el siguiente informe de impacto ambiental para el proyecto denominado **PR-29/2020 “PROYECTO BÁSICO DE ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DEL TRAZADO DE LA CARRETERA LP-4 ROQUE DE LOS MUCHACHOS, ENTRE LOS PP.KK. 0+000 Y 36+000, ACCESO AL OBSERVATORIO ASTROFÍSICO”**. Lo que se hace público de conformidad con lo establecido, en el art. 47.3 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

ANTECEDENTES:

El Servicio de Infraestructuras del Cabildo Insular de La Palma, con fecha 5 de noviembre de 2020, remite a la Comisión de Evaluación Ambiental de La Palma, solicitud de inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del “Proyecto básico de acondicionamiento y mejora del trazado de la carretera LP-4 Roque de los Muchachos, entre los PP.KK. 0+000 y 36+000, acceso al Observatorio Astrofísico (TT.MM. de Santa Cruz de La Palma, Puntallana, San Andrés y Sauces, Barlovento y Garafía)”.

Una vez revisada la documentación, se emite informe técnico de fecha 26 de noviembre de 2020, en el que se considera que el citado documento es conforme a lo estipulado por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y concluye que procede admitir a trámite la solicitud de evaluación de impacto ambiental y someter el documento ambiental a consulta de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

De conformidad con el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se procede a evacuar el trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas. Se solicitan los siguientes informes:

- *Comunidad Autónoma de Canarias: Consejería de Sanidad.*
- *Comunidad Autónoma de Canarias: Consejería de Política Territorial, Seguridad y Sostenibilidad. Viceconsejería de Política Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio.*
- *Comunidad Autónoma de Canarias: Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático. Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente.*
- *Comunidad Autónoma de Canarias: Consejería de Hacienda. Viceconsejería de Hacienda, Planificación y Asuntos Europeos. Dirección General de Patrimonio y Contratación.*
- *Comunidad Autónoma de Canarias: Agencia de Protección del Medio Natural.*
- *Comunidad Autónoma de Canarias: Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes. Viceconsejería de Cultura y Deportes. Dirección General de Patrimonio Cultural.*
- *Cabildo Insular de La Palma:*
 - *Consejo Insular de Aguas de La Palma.*
 - *Reserva de la Biosfera de La Palma.*
 - *Consejería de Cultura, Patrimonio Histórico, Educación, Sanidad y Artesanía.*
 - *Servicio de Medio Ambiente.*
- *Personas interesadas:*
 - *Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza.*

- Ben Magec Ecologistas en acción.
 - World Wildlife Foundation.
 - Seo Birdlife.
- Ayuntamiento de Barlovento.
 - Ayuntamiento de Garafía.
 - Ayuntamiento de Puntallana.
 - Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma.
 - Ayuntamiento de San Andrés y Sauces.

De conformidad con el artículo 9.4 de la Ley 21/2013, de 21 de diciembre, se publicó anuncio del trámite de consulta en el BOP de Santa Cruz de Tenerife núm. 145, miércoles 2 de diciembre de 2020.

I. Las respuestas en plazo de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas en fase de consulta son:

- El **Servicio de Medio Ambiente y Emergencias** del Cabildo Insular de La Palma, resuelve, con fecha 14 de abril de 2021, que las actuaciones previstas podrían considerarse como autorizables siempre que se cumplan una serie de condicionantes ambientales que se relacionan en el apartado 8 del informe técnico del Servicio de Apoyo del órgano ambiental:

“(…)Teniendo en cuenta todo lo comentado, así como lo dispuesto en la normativa legal vigente y en los instrumentos de planificación de las áreas protegidas que se verán afectadas por las actuaciones, éstas se podrían considerar como **compatibles** con los fundamentos de protección de los mismos aunque supongan una alteración sustancial del medio natural en algunos puntos del trazado. Las actuaciones previstas podrían considerarse como **autorizables** dentro de las áreas protegidas por la que discurre /a carretera y no supondrían una afección notable para la conservación de los valores naturales de la Red Natura 2000, siempre y cuando se cumplan los **condicionantes ambientales** que se relacionan(…)”

Estos condicionantes han sido tomados en cuenta en el presente informe.

- El **Consejo Insular de Aguas de La Palma**, emite informe con fecha 24 de febrero de 2021, en el que concluye que:

“(…) desde el punto de vista de las competencias propias de este Organismo Autónomo se informa:

- ✓ Se ha de indicar que en el supuesto de ampliación de las ODT's existentes, se deberán aplicar los criterios contenidos en el apartado 5.3.1 de la I.C. 5.2 febrero 2016.
- ✓ El proyectista deberá garantizar el acceso a todas las Obras de Drenaje conforme al apartado 6.2.2 “Acceso a los elementos del drenaje” de la 5.2 I.C de febrero 2016, dejando acceso al menos a una de las embocaduras.
- ✓ Las velocidades de cálculo serán de 6 m/s tal como se recogen en la Tabla 3.2 Velocidad máxima del agua de la 5.2 I.C. febrero 2016, permitiéndose, según el artículo 57. Velocidades de encauzamiento, del Documento Normativo del Plan Hidrológico vigente (Decreto 169/2018, de 26 de noviembre) hasta una velocidad máxima de 8 m/s para T=500, con las correspondientes medidas de protección (bormigón de limpieza) de las obras proyectadas. Las medidas de protección se aplicarán también a los hastiales de las mismas.
- ✓ Se deberá garantizar en el proyecto de ejecución que las aguas de los drenajes longitudinales serán conducidas a cauces de titularidad pública o en su defecto a cauces privados (cauces no catalogados como públicos) en los que se garantice la funcionalidad hidráulica de los mismos, así como la carencia de posibles daños a terceros. A modo de ejemplo se adjunta la ficha de la ODTL N° 9 PK 2+640
- ✓ Se solicita que el proyecto contemple, un detalle de cómo afecta el trazado al canal LP1 y la solución propuesta en su caso para salvaguardar la integridad de este canal. Además, este Organismo considera necesario/solicita, dejar un pasa tubos de 800 a 1200 mm paralela a la actual canal, para la ejecución de un futuro proyecto de puesta en carga de este canal LP-I.”

Se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas por el Consejo Insular de Aguas de La Palma en el condicionado ambiental del presente informe.

- La **Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Canarias**, el 4 de diciembre de 2020, comunica que, en virtud de las competencias que se establecen en el art. 16 de la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias, dan traslado a la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de La Palma, para la emisión del informe solicitado a esa Dirección General.

- Una vez finalizado el plazo de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas se requiere el 9 de marzo de 2021, al **Sección de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de La Palma** para que, en virtud del artículo 46.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, emita informe. Así, con fecha 11 de marzo de 2021, emite informe en el que se considera establecer las siguientes condiciones:

“1.Previo al inicio de las obras, se deben llevar a cabo prospecciones arqueológicas sistemáticas a ambos márgenes de la carretera principal, incluyendo todos los desvíos que conducen a los diferentes Observatorios Astronómicos, en la zona del Roque de Los Muchachos y Pico de Fuente Nueva, a una distancia no inferior a 100 metros a ambos lados. Se aprovecharía la ocasión para situar perfectamente todos los yacimientos arqueológicos conocidos hasta estos momentos, así como los nuevos que puedan descubrirse.

Estos trabajos de inventario y prospección deben ser realizados por especialistas en arqueología, siendo de gran importancia que tengan experiencia y conocimientos sobre arqueología de La Palma. Esta circunstancia es muy importante porque los diferentes yacimientos de La Cumbre son muy difíciles de rastrear debido a las agresiones naturales que han sufrido en los últimos años (desgaste, desmantelamiento, roturas, agrietamiento, etc.). Las dificultades son extremas a la hora de descubrir grabados rupestres que para una persona inexperta pasan completamente desapercibidos, especialmente si la hora de rastreo no es la más adecuada. En este último caso, ni el especialista más avezado será capaz de localizarlos.

2.Este proyecto debe contar con un arqueólogo a pie de obra desde el mismo momento de inicio de los trabajos. Su labor será vital para evitar el deterioro o desaparición de vestigios benaboritas durante los trabajos de desbroce de la vegetación y obras de acondicionamiento del terreno que permitirán, a buen seguro, sacar a la luz yacimientos que han permanecido ocultos por la vegetación, los arrastres de la escorrentía, caída de riscos y taludes, etc. Su vigilancia será especialmente importante en aquellas áreas de mayor potencialidad arqueológica y en las que ya se conozca la existencia de yacimientos.

3.Finalmente,si durante el transcurso de los trabajos apareciesen restos arqueológicos superficiales (fragmentos de cerámica, piezas líticas, grabados rupestres o muros de piedra seca) que, inexcusablemente, se vean afectadas por las obras, éstas deben suspenderse inmediatamente y avisar a la Sección de Patrimonio Histórico y Arqueológico del Cabildo de La Palma para valorar las medidas de protección o conservación para garantizar la preservación de estos vestigios prehispánicos.”

Estas consideraciones quedarán reflejadas en su totalidad en el condicionado ambiental del presente informe.

- El **Servicio Técnico de Planeamiento Territorial Occidental de la Dirección General del Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas del Gobierno de Canarias**, con fecha 29 de diciembre de 2020, informa lo siguiente:

*“(..)*la Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria al que fue sometido el Plan hidrológico de La Palma Ciclo de Planificación Hidrológica 2015-2021 determinó para esta actuación un efecto ambiental negativo moderado sobre el factor ambiental “paisaje” para el que estableció como medida correctora, asumida en el Artículo 28 sobre Condiciones específicas para las actuaciones con incidencia sobre espacios de Red Natura 2000 del documento normativo, lo siguiente:

l) En el caso del abastecimiento al Roque de Los Muchachos y su Centro de Visitantes (410.01), así como en el desdoble del túnel, nueva boca Oeste (410.05), se deberá proceder al soterramiento de las tuberías para evitar su impacto visual en el entorno. En caso de no poder llevarse a cabo el soterramiento total de la actuación, se deberá ocultar en la medida de lo posible la conducción, o utilizar Fundición Dúctil para la tubería (que es de color negro exterior o ésta deberá ser pintada de un color adecuado al entorno, preferiblemente en color negro que se mimetiza mejor por asemejarse a sombras con independencia de la coloración del entorno según las diferentes épocas del año). En su caso, se recomienda la revisión periódica del estado de la pintura de aquellos tramos que no se hayan podido soterrar u ocultar.

Aunque el tipo de proyecto evaluado por Plan hidrológico de La Palma Ciclo de Planificación Hidrológica 2015-2021 no coincide ni formal ni territorialmente en su trazado con el proyecto de la LP-4, esta observación se realiza considerando que existe una coincidencia en el tipo lineal de los servicios afectados por este (anejo nº10 del proyecto) y que ambas afectan a un ámbito de la Red Natura 2000 que, en determinados tramos, coincide con la ZEC Barlovento, Garafía, El Paso y Tijarafe (ES7020084) por el que discurría la actuación del Abastecimiento al Observatorio del Roque de Los Muchachos y su centro de visitantes (410.01).

Como salvedad debe observarse que el trazado de la actuación 410.01 Abastecimiento al Observatorio del Roque de Los Muchachos y su centro de visitantes, ...discurre a lo largo del cortafuego preexistente, con lo que se evita la afección a ejemplares de pinos, ya que se trata de una zona desprovista de vegetación.”

Se ha tenido en cuenta la observación realizada en el condicionado ambiental del presente informe.

- *La **Asociación Ecologistas en Acción La Palma** presenta alegación en fecha 20 de enero de 2021, en la que expone lo siguiente:*

“(…)Dado que nos encontramos ya en un procedimiento de evaluación simplificada y para evitar la retroacción total del procedimiento, proponemos que, como conclusión del Informe de Impacto ambiental, en virtud de lo expresado en el Artículo 47.2. a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano ambiental resuelva que proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria porque podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

SOLICITA:

Que, teniendo en cuenta la alegación, se requiera al promotor para que elabore y presente el estudio de impacto ambiental ordinario sobre este proyecto, continuando posteriormente con el trámite ambiental que proceda.”

El informe técnico del Servicio de Apoyo al órgano ambiental emitido con fecha 4 de mayo de 2021 concluye que la aplicación del epígrafe 16.º Construcción de autopistas, autovías y carreteras convencionales de nuevo trazado, del grupo 9, del Anexo I de la LEA se circunscribe exclusivamente a vías de nuevo trazado y que el epígrafe i) Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I, de grupo 7 del Anexo II de la LEA también se refieren a proyectos de obra nueva.

- *El **Ayuntamiento de la Villa de Garafía**, en informe del día 26 de enero de 2021 concluye que:*

“(…)TERCERO: Por lo anteriormente descrito se puede concluir que la actuación propuesta, una vez valorado los distintos factores ambientales susceptibles de sufrir efectos ambientales y analizadas las medidas, se ha llegado a la conclusión de que el resultado previsto resultará POCO SIGNIFICATIVO, según el estudio de impacto ambiental del proyecto, y que la materialización de las actuaciones programadas orientadas a la mejora de la seguridad vial de dicho viario resultarán ambientalmente compatibles.”

- *El **Ayuntamiento de Puntallana**, con fecha 16 de diciembre de 2020, emite informe técnico previo al trámite de evaluación de impacto ambiental concluyendo lo siguiente:*

“(…) CUARTO. Con respecto al PGO vigente, el artículo 98 establece las condiciones particulares para el uso de infraestructura viaria(…).

Por otro lado, el PGO hace referencia a las Normas del PIOLP, con respecto a los planes y proyectos que se desarrollen en el sistema viario de La Palma, que atenderán a las condiciones ambientales y paisajísticas definidas en él para todos los sistemas de infraestructuras y que son:

- 1. Se consideran de aplicación directa a todas las actuaciones en carreteras:*
 - a. Minimizar el movimiento de tierras y la ocupación de suelos como zonas de préstamo, procurando el mayor equilibrio entre taludes y terraplenes.*
 - b. En las zonas afectadas por el movimiento de tierras, taludes y terraplenes, se potenciará la revegetación con especies autóctonas las nuevas superficies expuestas, como medida de integración ambiental, paisajística y preventiva de la ocupación con especies exóticas.*
 - c. Se aplicarán medidas de integración paisajística de los elementos de protección o seguridad vial, tales como vallado, pasos elevados o inferiores.*

- d. En obras de mejora de vías existentes y en las nuevas se garantizará el paso de fauna a lo largo del recorrido.
 - e. Las obras que supongan movimiento de tierras o excavaciones tomarán las medidas oportunas a fin de garantizar la seguridad y estabilidad del suelo, tanto en el período de construcción como en su puesta en uso, especialmente en grandes taludes, excavaciones en roca y túneles.
2. Se establecen como medidas específicas para las actuaciones viarias que afecten a Espacios Naturales Protegidas o zonas A y Ba PORN las siguientes:
- a. Valorar detalladamente las posibles afectaciones en áreas de interés biótico y geomorfológico.
 - b. Valorar las distintas opciones y viabilidad técnica, económica y de seguridad, en especial en los casos que la actuación requiera soluciones en túnel o en viaducto.
 - c. Se valorará el riesgo de la actuación, tanto en relación con la vía a implantar como en la fase de obras.
 - d. El proyecto incorporará medidas de restauración ambiental y de adecuación paisajística.

(...) SEXTO. (...) con respecto al tramo de la vía comprendido en este municipio, está de acuerdo con la naturaleza, destino y usos de suelo previsto en el PGO vigente y, por tanto, conforme con el mismo.”

Se considera que el proyecto ha tenido en cuenta los condicionantes recogidos en el PIOLP y señalados en el informe.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS

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 si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria o, por el contrario, el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente.

1. Características del proyecto:

Tal y como recoge el documento ambiental, el proyecto contempla las siguientes actuaciones:

- Mejora de trazado, con el objetivo de incrementar la seguridad vía, permitir la circulación de guaguas de hasta 12,5 m sin ocupar el carril contrario, mejorar la visibilidad y conseguir una franja de seguridad en los taludes con riesgos de desprendimiento. Concretamente, se dotará a las curvas de la carretera de: radio de curvas mínimo recomendado de 20 m; radio de curvas mínimo excepcional de 18 m; radio mínimo muy excepcional si existiera explanada contigua de 17 m; sobre ancho en todas las curvas de radio menor de 100 m; y retranqueo del eje para separarse de los taludes con riesgo de desprendimiento.
Por lo que respecta a la sección transversal, se dotará de arcén de 0,1 m a cada lado.
La mayoría de las curvas, al presentar un radio igual o menor a 100 m sufren aunque sea una pequeña modificación en su sobre ancho. Las curvas que tienen una modificación más apreciable en su trazado son 24.
- Rehabilitación del firme.
- Mejora de la señalización, balizamiento y defensas: renovación de la señalización vertical y horizontal; adición de elementos reflectantes en las barreras; y sustitución de todas las barreras de acero galvanizado y malecones por barrera mixta metal-madera y disposición nueva en los lugares precisos en los que no existe en la actualidad.
- Mejora del drenaje:
 - o Obras de drenaje transversal (ODT): aumentar las dimensiones de las ODT que no tienen capacidad hidráulica suficiente; renovar las ODT existentes en acero galvanizado y de fibrocemento por tubos de hormigón armado; mejorar los emboquilles que presenten problemas de mantenimiento; y ajustarlas a las modificaciones de trazado y sobre anchos.
 - o Obras de drenaje longitudinal (ODL): limpieza de cunetas; utilización de las cunetas como ancho de franja de seguridad frente a riesgos de desprendimientos; renovación de las cunetas a las nuevas dimensiones; y renovación y mejora de las ODL en mal estado.
- Actuaciones miradores- aparcamientos:
 - o Nuevo mirador Santa Cruz de La Palma PK 6+700.
 - o Nuevo mirador Santa Cruz de La Palma PK 10+500.
 - o Cambio de sentido PK 20+000.

- *Aparcamiento Monumento al Infinito: ejecución de una zona de aparcamiento en el inicio del sendero de acceso al Monumento y rehabilitación medioambiental del emplazamiento existente a 150 m.*
- *Aparcamiento en la formación geológica PK 29+400: reordenación de la explanada contigua mediante muretes de mampostería de forma que se ordene la entrada y salida de vehículos y se limite su zona de ocupación.*
- *Mirador – aparcamiento de Los Andenes: nuevo aparcamiento de acceso al mirador; acera adosada a la carretera mediante estructura de hormigón en voladizo para el tránsito de los peatones entre el aparcamiento y el mirador; firme de carretera con acabado impreso en dibujo de malla hexagonal; y barandillas de acero cortén.*
- *Estructuras:*
 - *Muros que contengan el terraplén de tierras asociado a las modificaciones de la plataforma en hormigón con acabado exterior de mampostería basáltica vista, de hasta 13 m de altura.*
 - *Voladizos en la zona del mirador de Los Andenes.*
- *Reposición de servidumbres: reposición de los cerramientos – muretes de piedra existentes asociados a las parcelas contiguas a la carretera.*
- *Reposición de servicios y soterramiento de las líneas aéreas en el tramo urbano de la carretera.*
- *Obras complementarias: canalización de fibra óptica; limpieza de taludes con riesgo de desprendimientos; reparación en muros de la zona de Los Andenes mediante la rehabilitación de la cimentación; y acera en el tramo urbano, entre PK 0+000 y 0+700, y soterramiento de las infraestructuras aéreas.*
- *Medidas de integración ambiental y paisajística: rehabilitación ambiental de superficies, mediante la retirada del firme, extendido de tierra vegetal y plantaciones; trasplantes de palmeras canarias; uso de mampostería; barreras mixta metal – madera; y medidas especiales entorno a formaciones geológicas.*

El documento ambiental plantea tres **alternativas** de las cuales dos presentan variantes en cuanto al tipo de rehabilitación del firme con mezclas bituminosas.

La alternativa 0 consiste en no realizar ninguna actuación en la carretera LP-4, dejándola en su situación actual, perpetuando las actuales problemáticas lo que conllevaría a largo plazo a limitar, cuando no a impedir, la circulación de vehículos.

La alternativa 1 contempla las siguientes actuaciones: rehabilitación del firme, mejora señalización, balizamiento y defensas. De esta manera, el eje de la carretera se mantendría en su posición actual en todo el recorrido, se mantendría el ancho de la plataforma actual constante tanto en rectas como en curvas, con carriles de 3,0 m y 0,1 m de arcén.

En la variante 1a la rehabilitación del firme se llevará a cabo con mezcla bituminosa en caliente mientras que en la variante 1b se realizará con mezcla bituminosa en frío.



La alternativa 2 contempla las siguientes actuaciones: mejora de trazado, rehabilitación del firme, mejora de señalización, balizamiento y defensas. Esta alternativa consiste pues, además de las actuaciones recogidas en la alternativa 1, en mejorar el trazado actual para mejorar las condiciones de seguridad vial consiguiendo: la circulación de autobuses de longitud menor de 12,5m por la carretera, sin que tengan que invadir el carril contrario; mejorar la visibilidad; reducir la necesidad de frenazos bruscos en curvas cerradas; dejar franja de seguridad frente a posibles caídas de piedras sobre la calzada en zonas con riesgos de desprendimientos; y mejorar los elementos de drenaje existente, tanto cunetas como obras de drenaje transversal de dimensiones insuficientes.

En la variante 2a la rehabilitación del firme se llevará a cabo con mezcla bituminosa en caliente mientras que en la variante 2b se hará con mezcla bituminosa en frío.

Los criterios e indicadores para la valoración de las alternativas han sido: criterios de seguridad vial-funcional como son rehabilitación del firme existente, mejora de la señalización, balizamiento y defensas, disminución de los riesgos de

desprendimientos, evitar la ocupación del carril contrario, mejora de los problemas de drenaje y mejora de la visibilidad y accesos; criterios ambientales de adecuación orográfica, conservación de suelos y de comunidades vegetales de interés, afección a áreas protegidas, integración paisajística, patrimonio arqueológico y empleo de mezclas bituminosas; y criterios económicos, estos son, presupuesto de ejecución material y retorno económico de la inversión.

Para la realización del análisis multicriterio se han asignado coeficientes de ponderación o pesos establecidos, valorando cada una de las alternativas respecto a cada criterio e indicador.

Respecto a la comparativa entre variantes, es decir, entre la utilización de firme con mezcla bituminosa en caliente o en frío: durante el proceso de producción, las primeras consumen más energía y producen emisiones de gases de efecto invernadero (GEI); en relación al proceso de transporte, las segundas (en frío) posibilitan el emplazamiento de planta de producción móvil y provisional a pie de obra; y en relación al proceso de extendido y compactación, las primeras llevan asociadas intensos olores y aumentos de temperatura a nivel local.

La alternativa que ha obtenido mejor puntuación en el análisis multicriterio realizado, y por tanto la seleccionada, es la alternativa 2b.

2. Ubicación del proyecto y características del entorno

El itinerario de la carretera insular LP-4 objeto de acondicionamiento y mejora queda circunscrito al tramo comprendido entre los PP.KK. 0+000 y 36+000. Tiene como inicio el punto de intersección de dicha vía con la carretera LP-1, en Mirca, y finalizada en las proximidades de las instalaciones del Observatorio Astrofísico de Roque del Los Muchachos. La traza transcurre por los municipios de Santa Cruz de La Palma, Puntallana, San Andrés y Saucés, Barlovento y Garafía.

La LP-4 es una carretera convencional de alta montaña, con sección tipo compuesta por dos carriles de 3 m sin arcén, trazado altamente sinuoso, pendiente media de casi el 10% y tramos de diferentes características: inicial urbano (1.200 m); periurbano-rural disperso (5.500 m); zona boscosa húmeda (7.300 m); zona boscosa de pinar (13.300 m) y tramo de alta montaña (8.600 m).



Ortofoto de la LP-4 Roque de Los Muchachos. Fuente: Documento Ambiental.

El trazado asociado a la carretera LP-4 discurre prácticamente desde las proximidades del frente litoral hasta la cumbre de la Isla, con una variación de cota que abarca desde aproximadamente los 140 msnm a los 2.300 msnm en Los Andenes.

A lo anterior se suma su prolongado trazado, superior a los 36 km, con tránsito por dos vertientes, la este y la norte, además de la planta sinuosa, circunstancias que en conjunto determinan que en su avance se aprecien diferentes ecosistemas.

En relación a los espacios protegidos, la carretera LP-4, en el ámbito del proyecto, discurre por:

- Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos:
 - o Parque Natural de Las Nieves (P-3): de PK 22+460 a 23+440, de PK 24+360 a 24+700 y de PK 25+540 a 30+600.
 - o Zona Periférica de Protección del Parque Nacional de la Caldera de Taburiente.
La traza de la LP-4 no afecta al Parque Nacional de La Caldera de Taburiente (P-0) de manera directa aunque, entre los PK 32+400 y 32+300, la carretera establece colindancia con el espacio protegido.
- Red Natura 2000:
 - o ZEC 139_LP Monteverde de Barranco Seco – Barranco del Agua: de PK 6+720 a 22+460, de PK 23+440 a 24+360 y de PK 24+700 a 25+600.
 - o ZEC 144_LP Las Nieves, coincidente con P-3.
 - o ZEC 168_LP Barlovento, Garafía, El Paso y Tijarafe: de PK 30+600 a 36+000.
 - o ZEC 150_LP Caldera de Taburiente, coincidente con P-0.
 - o ZEPA Cumbres y acantilados del norte de La Palma, ES0000114: de PK 6+720 a 36+000.
- Áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies amenazadas de la avifauna de Canarias:
 - o nº 14 Monteverde de La Palma: de PK 6+720 a 36+000.
- Áreas Importantes para las Aves (IBA):
 - o nº 379 Monteverde de La Palma: de PK 4+060 a 36+000.
- Montes de Utilidad Pública: nº 40, Pinar de S/C La Palma; nº 39, Pinar de Puntallana; nº 36, Pinar de Barlovento; y nº 26, Pinar de Garafía.
- Zonas de Alto Riesgo de Incendios Forestales: del PK 3+340 a PK 36+000.

El trazado de la LP-4 transcurre por una gran variedad de ecosistemas, lo que se refleja en el amplio espectro de las características de variables afectadas.

El documento ambiental clasifica la calidad edafológica de las diferentes edafotaxas: leptosoles líticos, muy baja; Andosoles úmbricos, alta; Umbrisoles lépticos, alta; Cambisoles lépticos, moderada; y afloramientos rocosos, muy baja. Asimismo, en el caso de la potencialidad edafológica se destacan los siguiente supuestos: agrícola, vegetación espontánea, regeneración y vegetación natural, conservación de suelos y áreas urbanas.

En relación a los ecosistemas presentes en el área de estudio y, en sentido ascendente del viario, se encuentran:

- Espacios urbanos, periurbanos y rurales entre PK 0+000 y 5+000.
- Hinojal (*Piptathero miliacei* – *Foeniculetum vulgaris*), tramo situado entre el PK 5+000 y el PK 6+900.
- Castañar (*Castanea sativa*) entre el PK 7+940 y el 9+040.
- Fayal – brezal (*Myrica fayae* – *Ericetum arboreae*), representado en dos segmentos: PK 8+080 a 8+280 y PK 13+200 a 13+880.
- Monteverde húmedo (*Lauro novocanariensis* – *Persectum indiciae*): laderas de exposición norte-noreste, aproximadamente entre las cotas 500 y 1300. Tramos PK 7+200 a 7+940, PK 9+300 a 10+000, PK 10+900 a 11+380, PK 11+500 a 12+080
- Pinar endémico canario (*Loto hillebrandii* – *Pinetum canariensis*): cinco tramos inventariados, de PK 6+900 a 7+200, de PK 10+160 a 10+820, de PK 11+380 a 11+500, de PK 11+080 a 13+300 y de PK 13+880 a 27+160

- *Retamonar–codesar de cumbre palmero (Genisto beneboavensis–Adenocarpetum spartioidis): a partir de la cota 1.900, entre el PK 27+160 y 36+000.*

En relación a la flora y la fauna, el informe del Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de La Palma, reproducido en parte en el presente informe, describe con precisión las especies de la flora y la fauna puesto que el documento ambiental no menciona algunas de las especies presente y muestra ciertas imprecisiones.

El documento ambiental señala cuatro tipos de unidades paisajísticas principales: entorno urbano, periurbano y rural; barrancos con diverso grado de encajamiento entre los que se incluyen barrancos encajados con monte verde en el cauce y laderas, barrancos encajados con monte verde en el cauce y laderas con monte verde y pinar, barrancos con vegetación de pinar y barrancos con alto índice de elementos antropicos; lomos e interfluvios en rampa (interfluvios en rampa y interfluvios en cresta); y cumbres.

Los elementos geomorfológicos y paisajísticos destacados en el documento ambiental, discurren a través del último tramo de la LP-4, son los denominados: Los Colorados (de PK 29+200 a 29+460), el Topo de Juan Diego (de PK 29+500 a 29+620), la Rosa de Piedra (PK 29+800), Degollada de Franceses – Los Andenes (de PK 32+360 a 32+780), Los Andenes 2 (de PK 33+180 a 33+340) y Fuente Nueva (de PK 34+200 a 34+440).

En relación al patrimonio arqueológico y etnográfico, se aporta un informe de impacto al patrimonio arqueológico y etnográfico emplazado en el ámbito del proyecto, en el que se destaca que desde el km 24 hasta el km 36, existe una concentración importante de yacimientos arqueológicos en el entorno de la carretera a una distancia relativamente próxima de la misma.

Los senderos de la Red Insular presentes en la zona de actuación son: GR131, PRLP9, PRLP 7/8, PRLP 5, PRLP4, PRLP3, PRLP3.2, PRLP3.1, SLPL20 y GR130.

Por otro lado, en los PK 18+740 y PK 19+700 se ubican sendas parcelas de recuperación del Lotus pyranthus y Lotus eremiticus que, según se expone, no serán objeto de intervención.

3. Características del potencial impacto:

En primer lugar el documento ambiental relaciona las acciones del proyecto susceptibles de producir impacto. Así, en fase de construcción se describen las siguientes actuaciones: preparación de las zonas de instalación y recepción de materiales en polígono industrial de Mirca, además, la dirección de obra, designará los espacios provisionales en la traza de la obra; operaciones de rehabilitación del firme para las que se empleará diferente maquinaria móvil; proceso de transporte de mezclas bituminosas en caliente, para los dos primeros kilómetros; proceso de producción y transporte de mezclas bituminosas en frío cuyo origen, en ambos casos, será el polígono industrial de Mirca; instalación de la red de fibra óptica; retirada y transporte de elementos de defensa y señalética obsoleta; despejes y desbroces; retirada controlada de suelo naturales o productivos, con carácter previo a la ejecución de los movimientos de tierras; movimientos de tierra para desmontes, terraplenes y explanaciones del terreno, estimándose la generación de unos 193.153 m³ de material de excavación y 88.035 m³ de excedentes; ejecución de muros; operaciones de limpieza de taludes en los taludes de lado desmonte situados entre los PK 29+200 y 34+700; mantenimiento del tráfico; suministro provisional de agua y luz de obra mediante un depósito de agua móvil a abastecer mediante camión-cuba y un grupo electrógeno homologado; labores de plantación en los terraplenes acompañantes y espacios complementarios; y restauración de los terrenos, mediante operaciones de limpieza y adecuación.

En fase de explotación las actuaciones generales generadoras de impactos resultarán de la propia actividad del eje viario, así como de la conservación y mantenimiento de la plataforma viaria, elementos de defensa y señalética y conservación y mantenimiento de las plantaciones.

En relación a la utilización de los recursos naturales destacan los volúmenes de materiales para terraplenes y rellenos, con un excedente de 88.035 m³ que se prevé trasladar al Complejo Ambiental de Los Morenos.

Respecto a la valoración de los impactos, en fase de obras, se consideran los efectos sobre:

- 1. La calidad del aire: poco significativo en relación a las emisiones de polvo de las operaciones de obra civil, preparación del terreno y explanación, carga y descarga, emisiones de contaminantes gaseosos, emisiones sonoras y vibraciones y emisión de olores; y nada significativo en relación a las emisiones luminosas.*
- 2. El clima: poco significativo en relación a las emisiones de GEI vinculados a los gases de combustión de vehículos y maquinaria, a los gases generados en la fabricación y aplicación de aglomerado asfáltico y a la eliminación de la vegetación en las acciones de despeje y desbroce del terreno.*

3. Los recursos edafológicos: poco significativo en relación a la ocupación directa y en relación a los potenciales procesos de contaminación.
4. La hidrología superficial: poco significativo respecto a las actuaciones de mejora y/o ampliación de las obras de drenaje operativas.
5. La hidrología subterránea por la posible contaminación por vertidos accidentales o malas prácticas o aguas sanitarias o rezúmenes localizados en el tramo de alta montaña, valorándose como poco significativo.
6. El patrimonio geológico y geomorfológico se considera poco significativo.
7. La afección a la flora y vegetación se valora como significativa. Para ello se ha estudiado la ocupación directa en la franja afectada por las obras y la eliminación de la cobertura vegetal, la afección indirecta sobre la vegetación debido a las emisiones de polvo, aplastamiento e introducción y favorecimiento de especies exóticas invasoras, el posible efecto sobre los Hábitats de Interés Comunitarios (HIC) 4050 Brezales macaronésicos endémicos (superficie de ocupación 4.961 m²), 9550 Pinares endémicos canarios (5.256 m²) y 4090 Matorrales oromediterráneos endémicos con aliaga (881 m²) y los efectos potenciales sobre el pico de fuego (*Lotus pyranthus*). Se concluye que la vegetación presente en las zonas de intervención proyectadas será capaz de asumir los efectos ocasionados, sin que ello suponga una merma o alteración, en términos de conjunto, de sus condiciones iniciales, ni de su funcionamiento. Además se expone que la existencia de especies primocolonizadoras del monte verde y pinar, así como especies adaptadas a zonas de escaso suelo y bajas precipitaciones, determinarán que en poco tiempo, con las medidas adoptadas, los márgenes de la carretera LP-4 estén nuevamente tapizados de vegetación.

Se destaca que el documento ambiental no valora la posible afección a determinadas especies protegidas, por ejemplo al *Echium gentianoides* (tajinaste palmero de cumbre). Este aspecto ha sido tenido en cuenta en el informe del Servicio de Medio Ambiente y se han impuesto condicionantes al respecto.

8. La fauna: poco significativo.
9. Los valores patrimoniales: poco significativo. No obstante se propone medidas preventivas como el obligado jalonamiento de los tramos en obras y la supervisión de un técnico arqueólogo mientras duren los trabajos de remoción de tierras.

Tampoco se hace mención al posible impacto en relación a los usos del suelo e instalaciones: Red Insular de Senderos y red contra incendios. Para estos aspectos se contemplarán condicionantes ambientales específicos.

10. Características paisajísticas. Las principales incidencias el paisaje estarán vinculadas a la fase de movimientos de tierra, el tránsito de maquinaria pesada y a la instalación de elementos propios de obras. Este conjunto de acciones darán paso a un escenario en el que los impactos sobre el paisaje adquirirán una duración permanente fruto de la implantación de los elementos nuevos, tales como sistemas de defensa nuevos, muros, señalética, etc., los cuales introducirán una serie de alteraciones que afectarán, tanto a los componentes como a los distintos elementos visuales que definen el paisaje local. Estas alteraciones se ejemplificarán a través de la creación de nuevas líneas artificiales, modificación de las formas predominantes (taludes y desmontes), aparición de contrastes cromáticos respecto al entorno, etc. En cualquier caso, el alcance de las afecciones originadas estará relacionada con la calidad y fragilidad del paisaje, que depende a su vez de diversos factores biofísicos (suelo, estructura y diversidad de la vegetación, etc.), morfológicos (tamaño de la cuenca visual, altura relativa, etc.) y patrimoniales. Se considera que, salvo el tramo de alta montaña, el resto del recorrido presenta una cuenca visual reducida. Por ello el documento ambiental concluye que no se generará una huella paisajística de significancia, valorándose el impacto como poco significativo.
11. Salud humana, bienestar y sosiego público. Respecto al ruido, en las zonas de uso residencial las actuaciones se limitarán a la rehabilitación del firme, sin intervención de maquinaria pesada, por lo que los niveles sonoros recibidos serán de escasa entidad, además no se producirán de forma continua ni constante, y nunca horario nocturno. Otro efecto negativo previsible es el derivado del incremento del tráfico de vehículos pesados, con fenómenos de ralentización o interrupción del flujo local. El número de vehículos pesados se estima en 5 camiones/día. La posible afección a las personas en relación a las emisiones contaminantes se produce en los enclaves de población y viviendas dispersas localizados en el tramo periurbano y rural. Lo limitado en superficie de las obras proyectadas implicará reducidas emisiones de polvo y partículas. Las actividades productivas a desarrollar en la zona de instalaciones auxiliares a instalar en el polígono industrial de Mirca no se llevarán a cabo de forma continua durante el desarrollo de la obra, sino en intervalos temporales. Esta discontinuidad en las emisiones favorecerá la dispersión de los contaminantes. Se considera el impacto como poco significativo.
12. Respecto a la economía insular el impacto se considera significativo de signo positivo.

Respecto a la valoración de los impactos en fase de explotación, se consideran los efectos sobre:

13. *La calidad atmosférica: no se espera un incremento del tráfico rodado y por tanto tampoco se espera un incremento en la emisión de ruidos y vibraciones, emisiones de gases contaminantes ni emisiones luminosas. Por ello, se considera el impacto como poco significativo.*
14. *El impacto producido por los residuos procedentes de las labores de mantenimiento se considera poco significativo.*
15. *Los recursos edafológicos: poco significativo.*
16. *Los recursos hidrológicos: las principales afecciones estarán vinculadas con la evacuación de las aguas pluviales recogidas en la plataforma viaria que serán derivadas al sistema de recogida mediante los elementos de desagüe proyectados para su posterior entrega a la red de drenaje superficial. En menor medida, cabe registrar el vertido accidental de aceites y combustibles procedentes de vehículos. El impacto se considera poco significativo.*
17. *La vegetación. No se prevén afecciones a la vegetación como resultado de la normal operatividad de la carretera. El control de la vegetación y los trabajos puntuales de limpieza de los márgenes de la carretera supondrán una afección por eliminación de la vegetación presente. Del mismo modo que el inadecuado manejo y eliminación de especies invasoras, como *Pennisetum setaceum*, especialmente en el tramo periurbano, podrá ocasionar una mayor proliferación y dispersión de las mismas con el consiguiente impacto sobre la vegetación natural de la zona. El impacto sobre la vegetación se considera poco significativo.*
18. *La fauna: poco significativo.*
19. *Las características paisajísticas. La vegetación amortiguará los impactos visuales que acompañan a los muros y desmontes inicialmente descubiertos. Del mismo modo, la habilitación de un tramo de acera en el espacio periurbano aportará una mejora en la integración de la vía en el medio local, cuidando la estética de los alrededores de la vía. Así el impacto se valora como significativo positivo.*
20. *Los condicionantes sociales valorándose el impacto como significativo positivo.*

*La valoración final de los impactos concluye que, de un total de veinticuatro impactos ambientales detectados, tres corresponden a impactos positivos, uno a impactos nada significativos y diecinueve a impactos poco significativos, **resultando una evaluación global poco significativa**.*

Del análisis de la vulnerabilidad realizado en el documento ambiental se desprende que existe un riesgo muy alto por incendios forestales y alto por riadas e inundaciones y por desprendimientos. El resto de los riesgos considerados se clasifican como de nivel bajo.

4. Evaluación de las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000.

Los espacios Red Natura 2000 que se podría ver afectados directamente por las obras son: ZEC 139_LP Monteverde de Barranco Seco – Barranco del Agua; ZEC 144_LP Las Nieves; ZEC 168_LP Barlovento, Garafía, El Paso y Tijarafe; y ZEPA Cumbres y acantilados del norte de La Palma ES0000114. El documento ambiental considera que el proyecto no afectará de manera directa ni indirecta a la ZEC 150_LP Caldera de Taburiente.

Para el desarrollo de esta apartado el documento ambiental sigue el texto Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de las repercusiones de proyectos sobre Red Natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental¹. Así, se hace una descripción de cada uno de los espacios Natura 2000, de sus objetivos de conservación, la caracterización y diagnóstico de cada uno de los HIC – con referencia a su estado de conservación - y de las especies de interés comunitario, valoración de los efectos de las actuaciones proyectadas sobre los objetivos de conservación – especificándose los tramos afectados, las actuaciones proyectadas, la valoración cuantitativa, respecto a la superficie afectada total en la ZEC -, la valoración cualitativa y conclusión para cada uno de los espacios.

Para las ZEC 139_LP, ZEC 144_LP y ZEC 168_LP se concluye que las actuaciones no suponen una afección significativa a la superficie total de los hábitats y especies considerados, ni comprometen la conservación de los mismos.

En relación a la ZEPA se expone que, bien sea por la propia naturaleza de las especies de referencia, bien sea por la localización de las principales áreas de nidificación, la zona de tránsito de la carretera LP-4 no reúnen los factores y ambientes característicos que determinen su configuración como áreas potenciales para la cría y reproducción de las especies de la avifauna que han justificado el reconocimiento y declaración de la ZEPA Cumbres y acantilados del norte de La Palma.

¹ Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Febrero 2018.

Como conclusión, se establece que la materialización de las actuaciones del proyecto no afectará de manera significativa a los fundamentos y objetivos que han justificado el reconocimiento y declaración de los espacios adscritos a la Red Natura 2000, del mismo modo que no causará impactos apreciables. Respecto a la fijación de medidas preventivas y correctoras, así como del seguimiento de los impactos y medidas contempladas, se remite a los apartados 9 y 10 respectivamente, del documento ambiental.

5. Medidas y programa de vigilancia ambiental (PVA).

El documento ambiental propone un total de 49 **medidas** agrupadas en 3 categorías: medidas preventivas, compensatorias y correctoras.

En fase constructiva se recogen un total de 42 especificaciones ambientales generales relacionadas con: la identificación de los tramos ambientalmente sensibles; la seguridad y protección; la maquinaria de obra y condiciones de sosiego público; la prevención de conatos; las operaciones de despeje de especies exóticas invasoras; de retirada, acopio y conservación de suelos; el control de emisiones de polvo; el control de emisiones de ruidos; desmontes puntuales, terraplenes y muros; la protección de las subpoblaciones de *Lotus pyranthus*; la protección de la flora. En relación a las especies protegidas, se establece la necesidad contar con un biólogo especialista en botánica y otro especialista en avifauna a pie de obra. También se estipula la necesidad de contar con un arqueólogo que desde el inicio de las obras determine las zonas a señalar y vallar de cara a preservar los elementos patrimoniales.

En esta fase también se imponen medidas en relación a: los trasplantes de ejemplares vegetales de interés; la protección de la red hidrográfica; el aseguramiento del tránsito por senderos y caminos; las condiciones ambientales de la zona auxiliar de la obra principal, en Mirca; la gestión de residuos; la restauración final de la zona auxiliar; la iluminación, así como recomendaciones para la inserción paisajística de las actuaciones.

Las medidas compensatorias en fase de ejecución se concretan en: la restauración del área de estacionamiento del Mirador al Infinito; la requalificación paisajística de actuales espacios intervenidos; la revegetación del entorno de la carretera, en aquellos terraplenes que por sus condiciones lo permitan, así como los segmentos de la carretera que dejen de ser operativos.

Para la fase de explotación se establecen las medidas a llevar a cabo en relación al mantenimiento de las instalaciones, de los muros y cunetas, el seguimiento en su caso de la erosión, la limpieza de cunetas y puntos de desagüe del sistema de drenaje, el control de las medidas correctoras y la limpieza y generación de residuos.

Por último, se establece que las acciones a desarrollar frente a un hipotético desmantelamiento de determinados elementos de la infraestructura viaria serán convenientemente definidas y dimensionadas en el correspondiente proyecto.

Además se realiza una valoración económica de las medias ambientales.

Por último el **PVA** incorpora la posibilidad de adoptar nuevas prescripciones, la emisión de informes así como 20 fichas con los indicadores de seguimiento para las medidas propuestas.

6. Condicionado,

- Condicionado establecido por el **Servicio de Medio Ambiente** del Cabildo Insular de La Palma:
- 1) Se tendrán en cuenta los condicionantes específicos establecidos en el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Las Nieves en relación a los movimientos de tierra y para el acondicionamiento de las vías.

Para los movimientos de tierra serán los siguientes:

1. "Se definen los movimientos de tierra como toda remoción, recogida o deposición de materiales de terreno, así como toda transformación de su perfil.
2. En ningún caso, podrán afectar a comunidades y especies vegetales, faunísticos y hábitats catalogados como amenazados, así como cualesquiera otros recursos naturales y culturales protegidos por el presente Plan, o para los que se constate una necesidad de protección por criterios de peculiaridad, rareza, valor científico o socioeconómico u otros que justifique el órgano de gestión y administración del Parque.
3. Los desmontes o terraplenes no podrán tener una altura superior a los 2 metros, a no ser que se estudie la posibilidad de ejecutar un proyecto alternativo que, con mayores alturas, suponga un impacto menos significativo.

4. *En los casos de movimientos de tierra asociados a una nueva infraestructura, deberá describirse, analizarse y preverse sus consecuencias y estado final del terreno, representándose mediante planos, fotomontajes u otros sistemas de representación, en el correspondiente proyecto.*
5. *No se permitirá el acopio del material sobrante de las excavaciones sobre el terreno durante un periodo superior a tres meses, siendo obligatoria su explotación, su reutilización como relleno en otra actuación autorizada o el transporte a vertedero autorizado. En el caso de que fuera necesario prolongarlo por más tiempo, se solicitará autorización expresa justificando la necesidad de dicho acopio durante el periodo solicitado.*
6. *En el caso de movimientos de tierras en laderas, se evitarán aquellas roturaciones y prácticas susceptibles de generar procesos erosivos si no fuesen acompañadas de abancalamientos u otros sistemas de protección".*

Por su parte, las condiciones específicas para el acondicionamiento de vías, incluyen:

1. *"Toda construcción, desvío, corrección de trazado o acondicionamiento de cualquier vía deberá estar justificada mediante el correspondiente proyecto técnico, en el que se dará prioridad a los factores medioambientales y a la adaptación al entorno de las propias pistas.*
2. *El mencionado proyecto deberá contemplar la posibilidad de generar procesos erosivos, previéndose la promoción de acciones que los minimicen. En este sentido, se realizarán drenajes transversales, así como contrapendientes transversales para evitar daños causados por el movimiento de agua sobre la pista.*
3. *Con carácter general para los elementos de la red viaria se aplicará lo siguiente:*
 - a. *En atención a la Ley 9/1991, de 8 de mayo, de Carreteras de Canarias, se consideran carreteras las vías de dominio y uso público destinadas fundamentalmente a la circulación de vehículos, exceptuando de tal consideración a las vías de comunicación interior de los núcleos, los caminos de servicio y caminos particulares.*
 - b. *La apertura de nuevos senderos deberá justificarse por razones de gestión o de promoción de la actividad agraria. El trazado se adaptará, en la medida de lo posible, a la topografía del terreno adoptando medidas tendentes a minimizar el riesgo de erosión y optando por la alternativa que presente menor impacto en el medio y el paisaje. En ningún caso podrán superar los 2 metros de anchura ni ser asfaltados.*
 - c. *No se permitirá el pavimentado de las pistas existentes, salvo por razones justificadas de seguridad.*
 - d. *La rectificación del trazado o el ensanchamiento, de las pistas existentes atenderá en todo caso a motivos de conservación, adecuación o restauración paisajística o de seguridad de la vía.*
4. *Se reducirá al máximo la afección paisajística y la anchura de la calzada se ajustará a la intensidad de circulación, pero como máximo será de 3 m.*
5. *La instalación de vallas protectoras, quitamiedos y la mejora de bordes de carreteras, pistas y senderos precisará de su adecuación mediante el revestimiento de piedra o pintado con colores acordes al terreno.*
6. *En cuanto a los desmontes y terraplenes se respetará lo dispuesto genéricamente para los movimientos de tierra en el presente Plan, procurándose, además, que el movimiento de tierras sea el mínimo necesario.*
7. *Durante la realización de las obras deberán tomarse las precauciones necesarias para evitar alteraciones de la cubierta vegetal en las zonas adyacentes y, en todo caso, el proyecto que desarrolle la actuación incluirá las necesarias partidas presupuestarias para la corrección del impacto producido, así como para la adecuación ecológica y paisajística. Finalizadas las obras de acondicionamiento de pistas, no podrán quedar depósitos o acumulaciones de escombros de ningún tipo".*
- 2) *En ningún caso estará permitida ninguna actuación no incluida en las memorias presentadas y se tendrán en cuenta todas las medidas preventivas o correctoras planteadas en el Documento Ambiental.*
- 3) *En particular, no estará permitido el vertido de materiales sobrantes de las obras o provenientes de los desmontes en ningún lugar de la vía, más allá de los acopios temporales para su reutilización, que siempre se harán en zonas que no se comprometan los valores naturales y patrimoniales. En todo caso, se deberá comunicar previamente con el fin de determinar su posible impacto y viabilidad. Se contemplarán todas las medidas de gestión de residuos planteadas en el punto 9.1.19 del Documento Ambiental:*

"[M32] La totalidad de los residuos generados durante la fase de obras deberán ser acumulados y trasladados hasta los puntos previstos por la Dirección de Obra hasta su posterior envío al Complejo Ambiental de Los Morenos, diferenciando, en su caso, los restos vegetales del conjunto al objeto de proceder a su correcta valorización.

[M33] Los residuos generados por el personal empleado en la obra serán debidamente recogidos en recipientes comunes estancos, trasladándose hasta los contenedores propiedad municipal a fin de que entren a formar parte de la dinámica del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos.

[M34] Respecto al punto limpio, a situar en la zona auxiliar de obra principal, se llevará a cabo la segregación y almacenamiento de residuos peligrosos identificados en el plan de gestión de residuos del proyecto básico, debiendo cumplir los requerimientos establecidos en la legislación vigente, Real Decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos. El almacenamiento de los residuos se realizará bajo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Estará convenientemente impermeabilizado, techado y contará con cubeto de retención para los posibles derrames accidentales.
- Las dimensiones del punto limpio tendrán que ser adecuadas para alojar los diferentes contenedores correspondientes a cada uno de los residuos peligrosos.
- Los contenedores serán estancos e ir perfectamente identificados, según lo establecido en el plan de gestión de residuos.

Asimismo, de manera general, se velará por lo siguiente:

- No se mezclarán los residuos peligrosos.
- Se envasarán y etiquetarán los recipientes que contengan residuos peligrosos.
- Se llevará un registro de los residuos peligrosos producidos.
- Se suministrará a las empresas autorizadas para llevar a cabo / a gestión de residuos la información necesaria para su adecuado tratamiento y eliminación.
- Se informará inmediatamente a la Administración en caso de cualquier incidente (desaparición, pérdida o escape de residuos peligrosos).

[M35] En las zonas previstas para vestuarios y aseos de personal el contratista diseñará y ejecutará a su cargo las instalaciones adecuadas. Dependiendo de su ubicación y tamaño, el saneamiento se podrá realizar mediante: una conexión al sistema general de saneamiento; un conjunto compacto fosa séptica-filtro biológico, en el que se lleve a cabo la digestión biológica de la materia orgánica mediante fermentación anaeróbica, decantación-clarificación anaerobia y filtraje biológico aerobio con material filtrante sintético; un W. C. químico; una fosa séptica localizada fosa séptica con una capacidad de tratamiento para 25 habitantes equivalentes. La frecuencia de recogida de los vertidos a la fosa será como mínimo semanal. En conclusión, el contratista debe asegurar el uso de cualquier sistema que asegure que no se producirá contaminación de las aguas.

[M36] A la finalización de las obras, los posibles elementos de señalización provisional instalados para la habilitación de los accesos deberán ser retirados, garantizándose la restauración de las condiciones ambientales de los terrenos y de su entorno inmediato, evitando la permanencia de sectores degradados en colindancia con los usos circundantes".

- 4) Aunque se tiene previsto que la maquinaria se estacione temporalmente en espacios habilitados, éstos deberán asimismo, ser previstos con antelación para determinar su viabilidad. Tanto el almacenamiento de residuos como los cambios de aceites y combustibles se deberán realizar sobre una superficie impermeable y siempre fuera de los límites de cualquier espacio protegido. Como también está previsto, en ningún caso se podrá circular fuera de las carreteras y pistas existentes.
- 5) Como ya se comentó anteriormente, esto es de especial relevancia puesto que el proyecto prevé intervenciones puntuales de mejora del trazado, descritas únicamente para el caso de la dotación a curvas de radios recomendados y adecuados para distintos puntos de la carretera. Sin embargo, no se especifican las actuaciones encaminadas a ensanchar la carretera, la cual si parece reflejarse en los planos adjuntos al proyecto y que llevaría aparejado tanto el desbroce de la vegetación como del desmonte de los taludes aledaños con los riesgos añadidos al aumento de los procesos erosivos que,

en otras actuaciones de la carretera se plantean minimizar. Por lo tanto, puesto que la información gráfica presentada puede interpretarse de manera inadecuada, **no estará permitido el ensanche de la carretera en ningún punto de la misma que no haya sido explícitamente previsto en el documento presentado como memoria del proyecto** tal y como ha sido realizado para el caso de las curvas señaladas, el voladizo en la zona del Mirador de Los Andenes o la ampliación de algunas cunetas en la zona de cumbre.

- 6) En particular, tal y como se comentó anteriormente, existe una zona, **entre los puntos kilométricos 7+900 y 9+200, se encuentra una población de una especie amenazada como es la gacia blanca (Telíne splendens), la cual se verá afectada directamente por las obras. Por lo tanto, en esta zona de la carretera, comprendida entre esos puntos kilométricos no estará permitido ni el desbroce de la vegetación, ni el desmonte.** En todo caso, previo a la realización de cualquier actuación que indirectamente pudiese afectar a cualquier ejemplar de esta especie, se deberán tomar las medidas adecuadas para conservar la misma. Se recolectarán semillas y se producirán ejemplares en vivero con el fin de reforzar sus poblaciones en el entorno de sus poblaciones así como para utilizarlas en las labores de restauración ecológica de la obra.
- 7) **En este mismo sentido se deberá actuar con las especies endémicas,** algunas amenazadas, que se encuentran en los bordes de la carretera en la zona de cumbre como la **retama de cumbre (Spartocytisus supranubius), la bencomia (Bencomia exstipulata), el tagasaste (Chamaecytisus proliferus), la cinco uñas (Bethencourtia palmensis), la tonática (Nepeta teydea), la crespita (Plantago webbii), o la violeta de cumbre (Viola palmensis), el retamón (Genista beneboavensis), el cedro (Juniperus cedrus), el tajinaste rosado (Echium wildpretii trichosiphon), la hierba pajonera (Descurainia gilva), la falsa conejera (Pteroccephalus porphyranthus) o el tajinaste azul de cumbre (Echium gentianoides).**
- 8) Dentro de las medidas preventivas se prevé el despeje de especies exóticas invasoras pero solo para el caso del rabo de gato (*Cenchrus orientalis*). Aunque el Documento Ambiental también cita al tabaco moro (*Nicotiana glauca*) no comenta nada al respecto de su control. Esto mismo ocurre con otras especies exóticas y/o invasoras como el baragán o hediondo (*Ageratina adenophora*), las tuneras (*Opuntia spp.*), la tartaguera (*Ricinus communis*), las piteras (*Agave americana*), o las cañas (*Arundo donax*), las cuales no son citadas ni se plantean actuaciones para eliminarlas o evitar su presencia o proliferación. Por lo tanto, se considera que en estas **labores de control se deban incluir también a estas especies exóticas,** las cuales se deberán realizar **en todas las fases del proyecto;** empezando por la fase previa de los trabajos, con el fin de evitar movimientos innecesarios de semillas, como durante la fase de ejecución (retirada de todas los ejemplares de estas especies que vayan creciendo, como de control de las posibles introducciones involuntarias realizadas a través de los vehículos y maquinarias utilizadas en las obras). Asimismo, estas labores de control de las especies de flora exótica invasora, deberá continuarse durante las fases de funcionamiento o de explotación de la carretera una vez finalizadas las obras, con el fin de controlar los ejemplares o poblaciones de estas u otras especies no detectadas en las primeras fases de la obra.

En la página 135 del Documento Ambiental, se recoge en parte esta última cuestión pero con un error tipográfico ya que establece que "en los demás casos de especies constatadas con carácter exótico e invasivo, las labores de retirada serán realizadas **de tal modo** manera adecuada...". El subrayado y negrita son míos ya que se supone que las labores se deberían realizar de tal modo que **NO SE FOMENTE** su propagación.

Estas medidas preventivas tendrán especial relevancia durante las operaciones de retirada, acopio y conservación de suelos. Éstos deberán ser revisados y de ellos eliminados todos los elementos de la flora exótica o invasora que estén presentes antes de ser nuevamente aportados al medio natural.

- 9) El proyecto ha tenido en cuenta la presencia de los trabajos de conservación y recuperación de una especie amenazada como es el pico de fuego (*Lotus pyranthus*) y dispone que, bajo ninguna circunstancia, el vallado existente en los límites de la carretera se va a ver afectado por las mismas (PP.KK. 18+740 y 19+700). No obstante, visto que la curva previa va a ser modificada, así como el trazado de la vía a su paso por dicho vallado, se debería estudiar la posibilidad de modificar parcialmente el trazado de este tramo de la carretera de manera que las obras se separen lo máximo posible del borde del vallado, el cual se encuentra prácticamente en la vertical del límite exterior de la carretera con riesgo claro de verse afectado si se requiriese algún tipo de modificación del talud o la realización de algún desmonte.
- 10) En cuanto a la afición a cualquiera de las otras especies vegetales presentes en la zona de actuación de la carretera y cuyo uso y manejo se encuentre supeditada a lo establecido en la normativa legal vigente y cuyo listado se puede consultar en la tabla creada al efecto, se requerirá de autorización previa emitida por la administración pública correspondiente, debiéndose presentar la correspondiente solicitud en la que se incluyan tanto las especies como el número de ejemplares de cada una de ellas afectados y su localización exacta.
- 11) Con respecto a la protección de la avifauna, el Documento Ambiental recoge como medidas mitigadoras el impacto. En particular, el primero se considera fundamental: "[M23] A fin de garantizar el efectivo control de las operaciones y su potencial afición sobre la avifauna, en especial, en la zona de paso por las masas de monteverde, pinar y matorral de cumbre, se dispondrá a pie de obra un técnico biólogo (especialista ornitólogo) que verificará, con

carácter previo a la ejecución de las actuaciones, la inexistencia de nidos de las especies inventariadas. En caso afirmativo, se procederá al jalonamiento preventivo y posterior trasladado a hábitats cercanos con similares condiciones ecológicas y alejadas de las zonas afectadas por las obras, previa comunicación al órgano ambiental.

No obstante, el segundo de ellos debería ser probado con anterioridad con el fin de comprobar que sus efectos fuesen los contrarios a los deseados: "[M241 Se estima conveniente implantar dispositivos reflectantes a lo largo de la carretera LP-4 a fin de evitar los atropellos durante el crepúsculo. Estos elementos tienen por objeto reflejar la luz de los faros de los vehículos hacia los márgenes de la vía, deslumbrando a los animales que se encuentran en éstos y quedando inmovilizados mientras el vehículo pasa, pudiendo localizar un dispositivo cada tres (3) m a ambos lados de la vía". En todo caso, de existir documentación o trabajos científicos que lo avalen, éstos deberían citarse o presentarse para que se puedan tener en cuenta.

- 12) Otra de las medidas propuestas es la de revegetar el entorno de la carretera, para lo cual pretenden seleccionar especies autóctonas o naturalizadas. Para ello se utilizarían, según lo **que se fomente su propagación**, siendo retirados y gestionados los restos vegetales de una expuesto, especies vistosas de cada piso bioclimático, proponiendo las siguientes para cada uno de ellos: monteverde (*Erica canariensis*, *Laurus novocanariensis*, *Olea cerasiformis*, *Visnea mocanera*), pinar (*Cistus monspeliensis*, *Pinus canariensis*) y matorral de cumbre (*Adenocarpus viscosus*, *Genista beneboavensis*, *Echium wildpretii trichosiphon*). Todas serían adecuadas, a excepción de *O. cerasiformis* y *V. mocanera* que NO son características del monteverde sino del bosque termófilo. Con respecto a la revegetación, se deberían tener en cuenta las especies presentes en la zona y **variar sustancialmente el número de especies a utilizar en estas tareas, aumentándolo considerablemente de manera que se refleje la diversidad existente en cada uno de ellos**. Es curioso que citen, por ejemplo, a *Cistus monspeliensis* como especie a utilizar en las labores de revegetación, la cual está efectivamente en la zona de actuación pero que no haya sido citada como tal a lo largo de todo el Documento Ambiental, mientras que *Cistus symphytifolius*, que sí está citada y es muy abundante, no se haya considerado para la revegetación. Por lo tanto, el número de especies a utilizar en estas labores de revegetación ha de ser lo más variada posible de manera que sea una representación más fidedigna del hábitat en el que se van a ver utilizadas.
- 13) Para esta medida, se deberán recolectar semillas de las poblaciones de estas especies en las mismas localidades donde serán posteriormente introducidas. **En ningún caso estará permitida la utilización de especies de flora nativa proveniente de otras islas del archipiélago canario o externas a éste**. La tierra que se utilice para su producción deberá ser recolectada en la misma zona en la que van a ser reintroducidas con el fin de evitar la proliferación de especies no deseadas. Igualmente, **no estará permitido el uso de especies distintas a las de la flora vascular nativa de la isla de La Palma**.
 - La **Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas** del Gobierno de Canarias propone en relación a los servicios afectados de tipo lineal (anejo nº 10 del proyecto) que se deberá proceder al soterramiento de las tuberías para evitar su impacto visual y, en el caso de no poder llevarse a cabo el soterramiento, se deberá ocultar en la medida de lo posible la conducción y pintar las tuberías de color negro, realizándose, en este caso, revisiones periódicas del estado de la pintura.
 - Condicionado establecido por el **Consejo Insular de Aguas de La Palma**:
 - Se ha de indicar que en el supuesto de ampliación de las ODT's existentes, se deberán aplicar los criterios contenidos en el apartado 5.3.1 de la I.C. 5.2 febrero 2016.
 - El proyectista deberá garantizar el acceso a todas las Obras de Drenaje conforme al apartado 6.2.2 "Acceso a los elementos del drenaje" de la 5.2 I.C de febrero 2016, dejando acceso al menos a una de las embocaduras.
 - Las velocidades de cálculo serán de 6 m/s tal como se recogen en la Tabla 3.2 Velocidad máxima del agua de la 5.2 I.C. febrero 2016, permitiéndose, según el artículo 57. Velocidades de encauzamiento, del Documento Normativo del Plan Hidrológico vigente (Decreto 169/2018, de 26 de noviembre) hasta una velocidad máxima de 8 m/s para T=500, con las correspondientes medidas de protección (hormigón de limpieza) de las obras proyectadas. Las medidas de protección se aplicarán también a los bastiales de las mismas.

TABLA 3.2.- VELOCIDAD MÁXIMA DEL AGUA V_{adm} (m/s)

Naturaleza de la superficie	Máxima velocidad admisible (m/s)
Terreno sin vegetación arenoso o limoso	0,20-0,60
Terreno sin vegetación arcilloso	0,60-0,90
Terreno sin vegetación en arcillas duras y margas blandas	0,90-1,40
Terreno sin vegetación en gravas y cantos	1,20-2,30
Terreno parcialmente cubierto de vegetación	0,60-1,20
Terreno con vegetación herbácea permanente	1,20-1,80
Rocas blandas	1,40-3,00
Mampostería, rocas duras	3,00-5,00
Hormigón	4,50-6,00

Nota: Además de las variaciones debidas al distinto comportamiento de los materiales comprendidos en las categorías genéricas de esta tabla, los valores superiores son admisibles para situaciones esporádicas, mientras que los valores más bajos son para situaciones frecuentes.

- Se deberá garantizar en el proyecto de ejecución que las aguas de los drenajes longitudinales serán conducidas a cauces de titularidad pública o en su defecto a cauces privados (cauces no catalogados como públicos) en los que se garantice la funcionalidad hidráulica de los mismos, así como la carencia de posibles daños a terceros.
 - Se solicita que el proyecto contemple, un detalle de cómo afecta el trazado al canal LP1 y la solución propuesta en su caso para salvaguardar la integridad de este canal. Además, este Organismo considera necesario/solicita, dejar un pasa tubos de 800 a 1200 mm paralela a la actual canal, para la ejecución de un futuro proyecto de puesta en carga de este canal LP-I.
- **Condicionado impuesto por el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo de La Palma:**
1. **Previo al inicio de las obras, se deben llevar a cabo prospecciones arqueológicas sistemáticas a ambos márgenes de la carretera principal, incluyendo todos los desvíos que conducen a los diferentes Observatorios Astronómicos, en la zona del Roque de Los Muchachos y Pico de Fuente Nueva, a una distancia no inferior a 100 metros a ambos lados. Se aprovecharía la ocasión para situar perfectamente todos los yacimientos arqueológicos conocidos hasta estos momentos, así como los nuevos que puedan descubrirse. Estos trabajos de inventario y prospección deben ser realizados por especialistas en arqueología, siendo de gran importancia que tengan experiencia y conocimientos sobre arqueología de La Palma.** Esta circunstancia es muy importante porque los diferentes yacimientos de La Cumbre son muy difíciles de rastrear debido a las agresiones naturales que han sufrido en los últimos años (desgaste, desmantelamiento, roturas, agrietamiento, etc.). Las dificultades son extremas a la hora de descubrir grabados rupestres que para una persona inexperta pasan completamente desapercibidos, especialmente si la hora de rastreo no es la más adecuada. En este último caso, ni el especialista más avezado será capaz de localizarlos.
 2. **Este proyecto debe contar con un arqueólogo a pie de obra desde el mismo momento de inicio de los trabajos.** Su labor será vital para evitar el deterioro o desaparición de vestigios benaboritas durante los trabajos de desbroce de la vegetación y obras de acondicionamiento del terreno que permitirán, a buen seguro, sacar a la luz yacimientos que han permanecido ocultos por la vegetación, los arrastres de la escorrentía, caída de riscos y taludes, etc. Su vigilancia será especialmente importante en aquellas áreas de mayor potencialidad arqueológica y en las que ya se conozca la existencia de yacimientos.
 3. **Finalmente, si durante el trascurso de los trabajos apareciesen restos arqueológicos superficiales (fragmentos de cerámica, piezas líticas, grabados rupestres o muros de piedra seca) que, inexcusablemente, se vean afectadas por las obras, éstas deben suspenderse inmediatamente y avisar a la Sección de Patrimonio Histórico y Arqueológico del Cabildo de La Palma para valorar las medidas de protección o conservación para garantizar la preservación de estos vestigios prehistóricos.**
- **Condicionado establecido por la CEALP:**
- Tal y como establece el artículo cuarto de la Ley 4/1981, de 25 de marzo, de Reclasificación del Parque Nacional de La Caldera de Taburiente, en relación a su Zona Periférica de Protección:
 - Uno. Se delimita una zona de protección exterior continua y periférica, a fin de garantizar una completa protección de los recursos naturales que han justificado la creación del parque y para evitar los posibles impactos ecológicos y paisajísticos procedentes del exterior. Sus límites geográficos son los que se fijan en el anexo II de la presente Ley.
 - Dos. A tal fin, por los Organismos competentes se clasificarán los terrenos de dicha zona como suelo no urbanizable de protección especial, prohibiéndose toda construcción excepto las de interés público preferente, siendo en todos los casos necesario el **informe favorable del Patronato**. Asimismo, dichos Organismos adoptarán las medidas necesarias de protección del suelo, gea, flora, fauna, paisaje, aguas y demás elementos

- naturales, impidiendo la introducción de especies exóticas animales o vegetales y la transformación de las zonas boscosas, que deberán mantenerse en su vocación natural.
- Se estará a lo dispuesto en el Anexo II del Plan Especial de Protección Civil y Atención de Emergencias de la Comunidad Autónoma de Canarias², en especial:
 - **Normas de Carácter General**
Queda prohibido, con carácter general, en los montes y terrenos forestales:
 - a) Encender fuego fuera de las zonas habilitadas al efecto (...)
 - c) El estacionamiento en vías de comunicación que impidan el paso a los medios de extinción y personal en evacuación.
 - d) El estacionamiento de vehículos en las proximidades de cualquier depósito o tomas de agua de las existentes en el monte que impidan el acceso o maniobrabilidad de los mismos.
 - e) El empleo del fuego en operaciones tales como la quema de matorral, de pastos, restos agrícolas o forestales, otros restos de vegetación, carboneo, destilación con equipos portátiles o cualquier otra finalidad (...)
 - g) Tirar fósforos, colillas, puntas de cigarro o cualquier material en ignición al suelo.
 - h) La quema al aire libre de basureros, vertederos o cualquier acumulación de residuos de cualquier tipo.
 - i) Arrojar fuera de los contenedores de basura, desechos o residuos que con el tiempo puedan resultar combustibles o susceptibles de provocar combustión, tales como vidrios, papeles, plásticos, aerosoles, mecheros, etc.
 - **Actividades prohibidas durante la época de peligro alto de incendios forestales**
Se consideran actividades prohibidas durante la época de peligro alto de incendios forestales, las siguientes:
 - a) La utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rústicas situadas en una franja de 400 metros alrededor de aquellos, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas, con las siguientes excepciones:
 - Que el órgano competente haya autorizado o acordado su uso o la actuación que implique su uso, o resulten necesarias para la extinción de incendios forestales.
 - La utilización de maquinaria dotadas de matachispas.
 - Las actividades programadas y autorizadas por los Servicios Insulares de Medio Ambiente en acciones de mantenimiento de infraestructuras y servicios de energía eléctrica y telecomunicaciones o de infraestructuras públicas. Cuando, por razones de emergencia, tengan que ejecutar una actuación no programada, lo comunicarán previamente por fax al CECOPIN correspondiente.
 - En todos los casos deberán cumplir las medidas preventivas y de seguridad ante el riesgo de incendios forestales, en particular deberán tener a mano medios de extinción y personal suficientes para controlar el posible conato que se pueda originar.
 - Todas estas excepciones anteriores podrán prohibirse por los Servicios Insulares de Medio Ambiente cuando nos encontremos en situación de alerta máxima por incendio forestal.
 - b) El almacenamiento, transporte y utilización de materiales inflamables o explosivos. (...)
 - Aunque en el anejo nº 10 del proyecto se menciona la red contra incendios, no se hace mención a los dos depósitos de agua asociados a la misma, ubicados en las inmediaciones de la LP-4, en concreto, en las siguiente coordenadas X 225.226, Y 3.181.106 y X 225.231, Y 3.181.468.
 - En el caso de tener que realizar desvíos provisionales o cierres temporales de algún sendero de la Red Insular durante las obras, se dará aviso al Servicio de Medio Ambiente del Cabildo.
 - Una vez concluidas las obras se deberá reponer convenientemente los senderos afectados, incluida la señalización vertical de los mismos.
 - En el caso de que se vaya a modificar la traza original se deberá notificar previamente al Ayuntamiento correspondiente y se deberá con informe favorable del Servicio de Medio Ambiente del Cabildo.
 - Respecto a las revegetaciones, además de las medidas impuestas en el documento ambiental, pasado un año tras la plantación habrá que realizar un seguimiento de las mismas y la consiguiente reposición de marras.
 - Se notificará el inicio de las obras al Servicio de Medio Ambiente del Cabildo Insular de La Palma.
 - Corresponde al órgano sustantivo el seguimiento del cumplimiento del condicionado ambiental. Los informes de verificación y seguimiento, incluidos en plan de seguimiento y vigilancia ambiental, serán publicados en la sede electrónica del órgano sustantivo.

² Decreto 60/2014, de 29 de mayo, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil y emergencias por Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Canarias (INFOCA).

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

El presente proyecto se somete a evaluación de impacto ambiental simplificada por aplicación del artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en adelante LEA, que dice “ (...) 2. Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada: (...) c) Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:

- 1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.
- 2.º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.
- 3.º Incremento significativo de la generación de residuos.
- 4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales.
- 5.º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000.
- 6.º Una afección significativa al patrimonio cultural.”

Se ha seguido el procedimiento que se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En virtud del artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se sometió el documento ambiental a consulta de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas por un plazo de 30 días hábiles, publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia en virtud del artículo 9.4 de la misma ley (BOP núm. 145, miércoles 2 de diciembre de 2020).

Por su parte, el 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.

De conformidad con lo establecido en el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el informe de impacto ambiental deberá publicarse en el Boletín Oficial de La Provincia, así como en la sede electrónica del órgano ambiental.

La Comisión de Evaluación Ambiental de La Palma es el órgano competente para la tramitación y resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, en virtud de la disposición adicional primera de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y los Espacios Naturales Protegidos de Canarias y del Reglamento de Organización y Funcionamiento de la Comisión de Evaluación Ambiental de La Palma, aprobado por acuerdo plenario del Cabildo Insular adoptado en su sesión ordinaria de 10 de julio de 2020.

En virtud de los antecedentes y los fundamentos de derecho alegado y del resultado del análisis técnico realizado, la Comisión de Evaluación Ambiental adopta el siguiente,

ACUERDO

Primero.- Emitir Informe de Impacto Ambiental sobre el proyecto denominado “Proyecto básico de acondicionamiento y mejora del trazado de la carretera LP-4 Roque de Los Muchachos, entre los PP.KK. 0+000 y 36+000, acceso al Observatorio Astrofísico”, determinando que el mismo no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, ya que no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en el apartado 6 de las consideraciones técnicas del presente Informe de Impacto Ambiental.

Segundo.- Notificar el presente informe de impacto ambiental al órgano sustantivo.

Tercero.- Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia y en la sede electrónica del Cabildo Insular de La Palma”.

De conformidad con lo dispuesto en el art 47.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de, evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno,

sin perjuicio de los que en su caso, procedan en la vía administrativa o judicial, frente al acto en su caso, de autorización del proyecto.

Lo que se hace público, indicando que este informe del impacto ambiental, perderá su vigencia y cesará en la producción de sus efectos si en el plazo de cuatro años desde su publicación en el boletín, no se procediese a la autorización del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia del mismo.

Santa Cruz de La Palma, a 7 de septiembre de 2021

La Miembro Corporativa Delegada en materia de Medio Ambiente