

3. Zona de Acampada de Llanos de la Mimbre y Área Recreativa de Tamadaba. Se prohíbe el acceso rodado por la GC-216, excepto vecinos y servicios públicos, así como el uso de la Zona de Acampada de Llanos de la Mimbre y Área Recreativa de Tamadaba.

4. Quemadas agrícolas o forestales. La suspensión temporal, en tanto se mantenga el referido riesgo, de todas las autorizaciones concedidas de quema de rastrojos, de pastos permanentes, de restos de poda, y de restos selvícolas.

5. Fuegos artificiales. La introducción y uso de material pirotécnico.

6. Maquinaria. La utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situadas en una franja de 400 metros alrededor de aquellos, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas.

7. Carboneo y apicultura. Se prohíbe la actividad de carboneo, y el uso de fuego en la apicultura.

8. Senderos y pistas forestales. Se prohíbe el acceso y tránsito por los senderos y pistas forestales por razones meteorológicas y de riesgo de incendio, salvo residentes y servicios públicos.

9. Objetos de combustión. Arrojar o abandonar objetos en combustión o cualquier clase de material susceptible de originar un incendio.

- Tercero. Si las condiciones meteorológicas lo aconsejan, la Época de Peligro Alto de Incendio podrá ser ampliada por resolución del titular de la Consejería competente en materia de Medio Ambiente de este Cabildo, previo informe del Servicio Técnico de esta Consejería.

- Cuarto. La presente resolución tendrá efectos siempre que no varíen las circunstancias que dieron lugar a la misma, y mientras no se dicte una nueva que la sustituya.

- Quinto. Publicar la presente resolución en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas así como en la página web de este Cabildo, para que la misma adquiera eficacia.

De la presente resolución se dará traslado a los Jefes de Comarca de la isla, al CECOPIN, al Coordinador de Infraestructuras de Uso Público, al Coordinador de Gestión y Planificación Forestal, a los Ayuntamientos de la isla, a la Comandancia de la Guardia Civil (Seprona), y al Consorcio de Emergencias de Gran Canaria.

La presente resolución agota la Vía Administrativa, y contra la misma, el interesado podrá interponer Recurso Potestativo de Reposición ante el Consejo de Gobierno Insular de este Cabildo, en el plazo de UN MES a contar desde el día siguiente al de su notificación o bien impugnarla directamente ante el Orden Jurisdiccional Contencioso-Administrativo en el plazo de DOS MESES, contados en la forma antes dicha, sin perjuicio de que pueda interponer cualquier otro que estime pertinente.

Las Palmas de Gran Canaria, a treinta y uno de julio de dos mil veintitrés.

EL CONSEJERO DE MEDIO AMBIENTE, CLIMA, ENERGÍA Y CONOCIMIENTO, Raúl Salvador García Brink.

164.044

Consejería de Política Territorial y Paisaje

Órgano Ambiental de Gran Canaria

ANUNCIO

2.746

ACUERDO DEL ÓRGANO AMBIENTAL DE GRAN CANARIA DE 25 DE JULIO 2023 POR EL QUE SE EMITE INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE”.

Órgano Promotor: Servicio Administrativo de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria.

Órgano Sustantivo: Consejería de Gobierno de Vicepresidencia Primera y Obras Públicas, Infraestructuras, Transporte y Movilidad del Cabildo de Gran Canaria.

EXPEDIENTE: 11.111/22

ANTECEDENTES

Con fecha 16/06/2022 y número 11.111, tuvo entrada en el registro del Órgano Ambiental, la solicitud de Evaluación Ambiental Simplificada del Proyecto denominado “Prolongación del Paseo Marítimo de San Felipe”, actuando como órgano promotor el Servicio Administrativo de Obras Públicas e Infraestructuras del Cabildo de Gran Canaria, y como órgano sustantivo, la Consejería de Gobierno de Vicepresidencia Primera y Obras Públicas, Infraestructuras, Transporte y Movilidad del Cabildo de Gran Canaria.

A la solicitud se acompañó la Memoria del Proyecto, la cual incluye el Estudio de Impacto Ambiental.

Analizada la documentación presentada se efectuaron diversos requerimientos de subsanación y mejora de la solicitud.

Con fecha 26/10/2022 y número 19.491 se remitió oficio comunicando el inicio del procedimiento de evaluación ambiental.

DOCUMENTACIÓN APORTADA:

La solicitud incorporó los siguientes documentos:

1. Proyecto

2. Estudio de Impacto Ambiental (Documento Ambiental), firmado por el Técnico D. Manuel José Domínguez Gómez, Ingeniero civil, y por el Técnico D. Julio Cesar Bolaños Ramos, Licenciado en Ciencias del Mar.

UBICACIÓN:

La actuación se localiza en el término municipal de Santa María de Guía, concretamente en el frente marítimo del barrio costero de San Felipe, que en la actualidad cuenta con un paseo marítimo que fue promovido hace unos años por la Mancomunidad de Municipios del Norte y el Excmo. Ayto. de Guía.

El remate de dicho paseo en su extremo oeste, en el punto de acceso a la playa de San Felipe, no pudo ser culminado en su momento, ya que requería la recuperación del dominio público y la servidumbre de paso a través del retranqueo de un muro existente, con la consiguiente expropiación de terrenos de titularidad privada. Por esta razón se mantuvo el muro preexistente, que se situaba dentro de la zona de dominio público marítimo terrestre.

En marzo de 2007 un fuerte oleaje terminó derribando el muro preexistente impidiendo el acceso a la playa, por lo que la dirección General de Sostenibilidad de la costa y el Mar contrató la redacción del proyecto “Prolongación del Paseo Marítimo de San Felipe”.

OBJETO DEL PROYECTO:

El objeto de proyecto es la prolongación de unos 40m. del extremo oeste del Paseo de San Felipe como culminación a dicho paseo. Ese tramo se encuentra actualmente derribado por el oleaje afectando también al acceso a la playa.

La actuación que se proponía en 2007 consistía en un retranqueo del paseo con el fin de respetar el deslinde público marítimo terrestre, ocupando de esta manera parcelas de propiedad privada. Sin embargo, a mediados de 2012, previo al comienzo de la ejecución de los trabajos descritos en el proyecto de prolongación del paseo, el Consejo Insular de Aguas de GC, con el propósito de mejorar la conexión de la red de aguas depuradas, realizó obras que afectaron directamente al tramo objeto de estudio. Dichas obras, consistieron en la renovación de la

conducción preexistente, manteniendo el mismo trazado que tenía, el cual discurría por el linde de las parcelas a expropiar ocupando, en parte, espacio de dominio público marítima terrestre.

Por esta razón, el proyecto actual propone que el trazo del nuevo muro de protección quede acoplado, de forma paralela, a la obra de mejora que ejecutó el Consejo Insular de Aguas. Por todo ello, y para no tener que demoler y rectificar el trazado de la conducción de aguas depuradas, las obras propuestas en el proyecto actual discurren de forma paralela a la conducción y se desarrollarán en zona de dominio público marítimo terrestre y en la zona de servidumbre de paso, sin afectar a las parcelas de propiedad privada.



Actuaciones en el paseo de San Felipe. (Fuente: Documento Ambiental)

Ortofoto (febrero/mayo de 2021) del paseo de San Felipe, donde cada número representa una actuación distinta:

- Actuación 1 (línea verde): se trata del proyecto “PASEO MARÍTIMO ENTRE EL BARRANCO Y LA PLAYA DE SAN FELIPE”, de septiembre de 2002, ejecutado por la Mancomunidad del Norte de Gran Canaria.

- Actuación 2 (línea roja): Se trata del proyecto “PROTECCIÓN Y REHABILITACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE”, de abril de 2011. Consistió en colocar escollera en talud, así como un pretil en forma de botaolas en el lado mar, con el objeto de minimizar los daños de los temporales de oleaje sobre el paseo ejecutado en la actuación 1.

- Actuación 3 (línea amarilla): Proyecto “002/2022 - PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE”, de mayo de 2020, objeto de este informe.

PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN APLICABLE:

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en su apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª del Capítulo II del Título II, artículos 45 y siguientes de la Ley.

El proyecto se encuentra encuadrado en el artículo 7 Grupo 7. Proyectos de infraestructuras, apartado h:

h) Obras costeras destinadas a combatir la erosión y obras marítimas que puedan alterar la costa, por ejemplo, por la construcción de diques, malecones, espigones y otras obras de defensa contra el mar, excluidos el mantenimiento y la reconstrucción de tales obras y las obras realizadas en la zona de servicio de los puertos.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, 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.

La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, establecía en los apartados 2 y 3 de su disposición adicional primera los proyectos que debía ser objeto de evaluación ordinaria o simplificada según su anexo de desarrollo

Sin embargo, el Decreto Ley 15/2020, de 10 de septiembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias (Boletín Oficial de Canarias número 187 de 11 de septiembre de 2020), derogó los apartados 2 y 3 de dicha disposición, así como el Anexo de “Evaluación ambiental de proyectos”, por consiguiente, ha pasado a ser de aplicación la normativa básica ambiental, tal como establece el apartado 1 de la citada disposición adicional.

Analizado el objeto del proyecto, se encuentra encuadrado en el anexo II, Grupo 7, apartado h) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

El informe técnico de la Oficina de apoyo al órgano ambiental, tras analizar la motivación del procedimiento de evaluación solicitado concluye que “se considera justificada la evaluación ambiental solicitada”.

ANÁLISIS DEL DOCUMENTO AMBIENTAL PRESENTADO:

El contenido del Documento Ambiental se ajusta a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, por lo tanto, le es de aplicación el artículo 45.1 de la misma respecto a la documentación a presentar para el trámite de evaluación de impacto ambiental simplificada.

Analizado el documento presentado, el mismo cumple con los requisitos exigidos en dicho artículo 45.1. de la Ley 21/2013.

PRINCIPALES ALTERNATIVAS ESTUDIADAS:

En el Documento Ambiental, se analizaron en total tres alternativas a ejecutar:

La Alternativa 0: No realización del proyecto

La Alternativa 1: Ejecutar el paseo retranqueado con respecto al trazado existente, ocupando y obligando a la expropiación de algunas parcelas privadas.

La Alternativa 2: Ejecutar el paseo sin ocupar parcelas de titularidad privada ocupando espacio de dominio público marítimo terrestre (opción elegida) con el mismo trazado que tiene actualmente.

CONCEPTOS PARA LA CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

En el documento ambiental se ha hecho una minuciosa descripción del entorno tanto del medio físico (Clima, calidad del aire, calidad del agua, geomorfología, geología, edafología, hidrología, Hidrogeología y paisaje) como del medio Biótico (vegetación potencial, vegetación terrestre, protección de especies, fauna y biocenosis acuáticas).

Por otro lado, se realizó la descripción y valoración del entorno de afección en las diferentes alternativas. Una vez identificados los impactos potenciales se ha realizado una caracterización de los mismos. Dicha caracterización corresponde a una valoración cualitativa en la que se define cada impacto en función de los siguientes conceptos comunes para todas las alternativas:

- “Cuenca espacial del impacto. En relación con la extensión, un impacto será localizado si sus efectos son restringidos; por el contrario, si se hace notar en una superficie amplia, será extenso.
- Duración o cuenca temporal. Cuando se trata de un impacto que se presenta de forma intermitente mientras dura la actuación que lo provoca, se habla de que es temporal. Si, por el contrario, aparece de forma continuada, o bien tiene un efecto intermitente, pero sin final, es permanente.
- Reversibilidad del impacto. Es la posibilidad de retornar a una situación anterior a la actuación por acción de mecanismos naturales. Se considera reversible si reaparecen las condiciones originadas al cabo de un tiempo e irreversible si por simple acción de la naturaleza no se recuperan las condiciones originales.
- Magnitud. Este concepto resume la valoración del efecto de la actuación, clasificándose, a su vez, de acuerdo a la escala de niveles de impacto siguiente:
 - Nada significativo: impacto de poca entidad, cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actuación. No necesita de prácticas correctoras, aunque es posible la aplicación de medidas preventivas para minimizar los efectos negativos.
 - Poco significativo: impacto de intensidad media, que puede ser irreversible, aunque asimilable por el medio, o en el que la recuperación de las condiciones originales requiere de cierto período de tiempo. No es estrictamente necesario la aplicación de medidas correctoras, aunque es recomendable su consideración para reducir la intensidad del impacto o favorecer el proceso de recuperación.
 - Significativo: impacto cuya admisibilidad pasa por la aplicación de medidas correctoras para llegar a recuperar las condiciones iniciales, o en el caso de que la recuperación no sea viable, medidas compensatorias que reduzcan, en la medida de lo posible, la magnitud del impacto.
 - Muy significativo: Aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas preventivas o correctoras.
- Probabilidad de ocurrencia: Según el riesgo de aparición del efecto, los impactos se clasifican en tres categorías: alta, media y baja.”

ALTERNATIVA 0.

En esta alternativa se plantea la no realización del proyecto y, por tanto, no implicaría ninguna acción sobre el medio y con ello, ningún impacto sobre el mismo.

“Desde el punto de vista socioeconómico, es relevante destacar que, la alternativa cero supone la continuación del deterioro de la playa de san Felipe y su paseo al aumentar la erosión costera y el riesgo para los usuarios de la zona tal y como ha quedado constatado en los últimos temporales.

Esto supondría un abandono del lugar por parte de los usuarios ya que las condiciones físicas del paseo carecen de algún atractivo por el aspecto deplorable que ahora mismo presenta.

Por otra parte, la alternativa cero supondría una gestión de mantenimiento continuo y costoso que, además, se verá incrementado a lo largo del tiempo debido a la insuficiencia de estructuras de protección contra el oleaje en la zona.”

En el documento ambiental se señalaron los principales impactos ambiental que implicaría la alternativa 0. Por requerimiento del Órgano Ambiental, se elaboró posteriormente una adenda donde se exponen y desarrollan

todos los posibles impactos, así como la fase de clausura, ya que no estaban reflejados en la documentación presentada inicialmente.

A modo de síntesis, en la tabla adjunta se muestra la caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados, para esta alternativa 0. Sólo se indica la fase operativa, ya que, al no construirse el paseo, no hay fase de ejecución. La fase de clausura se expondrá más adelante.

Medio Afectado	Fase del proyecto	Cuenca Temporal		Cuenca espacial		Reversibilidad		Magnitud			Probabilidad ocurrencia	
		Temporal	Permanente	Localizado	Extenso	Reversible	Irreversible	No	Poco Significativo	Muy Baja	Media	Alta
Calidad del aire y ruidos	E											
Geología y geomorfología Dinámica marina / Vertidos	E											
	E	X		X		X			X			X
Biocenosis	E	X		X		X			X			X
Vegetación	E											
Espacios y especies protegidas	E											
Calidad paisajística	E	X		X			X		X			X
Bienestar y aceptación social	E		X	X			X		X			X
Usos existentes	E		X	X			X		X			X
Actividades económicas	E											
Patrimonio histórico-cultural	E											

Caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados, en la fase de explotación de la alternativa 0. (Fuente: Documento Ambiental)

Como conclusión de la valoración de impactos, a continuación, se describen las principales afecciones de la alternativa 0 del proyecto:

CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

ALTERNATIVA 0

FASES DE EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN

I

RECURSOS NATURALES QUE EMPLEA O CONSUME

NADA SIGNIFICATIVO

LIBERACIÓN DE SUSTANCIAS, ENERGÍA Y RUIDO

NADA SIGNIFICATIVO

ESPECIES PROTEGIDAS DE LA FLORA Y LA FAUNA

NADA SIGNIFICATIVO

AFECCIÓN A LOS HÁBITATS Y ELEMENTOS NATURALES

NADA SIGNIFICATIVO

ALTERACIÓN DEL PAISAJE

SIGNIFICATIVO

IMPACTOS SOBRE LA POBLACIÓN

POCO SIGNIFICATIVO

IMPACTOS SOBRE BIENES PATRIMONIALES

NADA SIGNIFICATIVO

Fuente: elaboración propia

VALORACIÓN GLOBAL

“Según lo expuesto anteriormente, no se han detectado impactos relevantes de carácter severo o crítico. La gran mayoría son de tipo compatible, existiendo además la posibilidad de aplicación de medidas de minimización de impactos sobre ellos. Por ello, el impacto ambiental global de la alternativa 0 del proyecto, consistente en no actuar y no ejecutar las obras, se considera COMPATIBLE.”

ALTERNATIVA 1

Esta alternativa consiste en un antiguo proyecto básico en el que se contemplaba la expropiación de algunas parcelas privadas, con el objeto de retranquear el trazado del paseo y recuperar terrenos de dominio público marítimo terrestre.

Considerando las actuaciones previstas a ejecutar con esta alternativa 1, se han identificado las interacciones que se producen entre dichas acciones y los diferentes factores que pueden verse afectados por las mismas.

Una vez identificados los impactos potenciales se ha realizado una caracterización de los mismos. En la tabla adjunta se muestra la caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados, tanto durante la fase de construcción como en la de explotación de la alternativa 1.

Medio Afectado	Fase del pro	Cuenca Temporal		Cuenca espacial		Reversibilidad		Magnitud			Probabilidad ocurrencia	
		Temporal	Permanente	Localizado	Extenso	Reversible	Irreversible	No	Poco Significativo	Muy Baja	Media	Alta
Calidad del aire y ruidos	C	X		X		X		X				X
	E											
Geología y geomorfología	C	X		X		X			X			X
	E		X	X			X		X			X
Dinámica marina	C	X		X								
	E		X	X			X		X			X
Biocenosis	C	X		X								
	E		X	X		X		X			X	
Vegetación	C	X		X								
	E		X	X		X		X			X	
Espacios y especies protegidas	C	X		X		X		X				X
	E		X	X			X	X				X
Calidad paisajística	C											
	E											
Bienestar y aceptación social	C											
	E											
Usos existentes	C	X		X		X		X				X
	E		X	X			X	X				X
Actividades económicas	C	X		X			X		X			X
	E		X	X			X		X			X
Patrimonio histórico-cultural	C	X		X		X			X		X	
	E		X	X			X	X				X
	C	X		X		X		X				X
	E		X	X			X	X		X		
	C											
	E											

Caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados, tanto durante las fases de construcción (C) y de explotación (E). (Fuente: D.A.)

A continuación, se exponen los posibles impactos previstos para la alternativa 1 (paseo retranqueado).

CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

ALTERNATIVA 1	FASES DE EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN
I	
RECURSOS NATURALES QUE EMPLEA O CONSUME	POCO SIGNIFICATIVO
LIBERACIÓN DE SUSTANCIAS, ENERGÍA Y RUIDO	POCO SIGNIFICATIVO
ESPECIES PROTEGIDAS DE LA FLORA Y LA FAUNA	NADA SIGNIFICATIVO
AFECCIÓN A LOS HÁBITATS Y ELEMENTOS NATURALES	NADA SIGNIFICATIVO
ALTERACIÓN DEL PAISAJE	POCO SIGNIFICATIVO
IMPACTOS SOBRE LA POBLACIÓN	POCO SIGNIFICATIVO
IMPACTOS SOBRE BIENES PATRIMONIALES	NADA SIGNIFICATIVO

Fuente: elaboración propia

VALORACIÓN GLOBAL

“Según lo expuesto anteriormente, no se han detectado impactos relevantes de carácter severo o crítico. La gran mayoría son de tipo compatible, existiendo además la posibilidad de aplicación de medidas de minimización de impactos sobre ellos. Por ello, el impacto ambiental global de la alternativa 1 del proyecto, “PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE (T.M. SANTA MARÍA DE GUÍA), consistente en su ejecución retranqueado con respecto a la propuesta finalmente seleccionada, se considera COMPATIBLE siempre y cuando se desarrollen y apliquen todas las medidas preventivas”.

La fase de demolición o clausura de esta alternativa se analizará conjuntamente con la alternativa 0 y 2, ya que ésta valoración es prácticamente idéntica en todas las alternativas. La valoración de la fase de clausura también fue requerida por el órgano ambiental para cumplimentar la información del documento ambiental presentado inicialmente.

ALTERNATIVA 2

Esta alternativa consiste en la realización de un muro de hormigón ciclópeo que daría continuidad al trazo actual del Paseo, sin ocupar parcelas de propiedad privada. Este nuevo muro conforma la estructura de sujeción de la tubería de aguas depuradas, propiedad de Excmo. Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria, manteniendo la misma ocupación de dominio público marítimo terrestre que el deteriorado muro actual.

En la parte final del paseo, en el acceso a la playa, será necesaria la demolición del tramo de muro existente, pues presenta graves deficiencias estructurales que podrían ocasionar el derrumbe del mismo.

A modo de síntesis, en la siguiente tabla se muestra la caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados, tanto durante la fase de construcción como en la de explotación de la alternativa 2:

Medio Afectado	Cuenca Temporal		Cuenca espacial		Reversibilidad		Magnitud		Probabilidad ocurrencia				
	Fase del proyecto	Temporal	Permanente	Localizado	Extenso	Reversible	Irreversible	Poco significativo	Significativo	Muy significativo	Baja	Media	Alta
							No significativo						
Calidad del aire y ruidos	C	X		X		X		X					X
Geología y geomorfología	E		X	X			X						X
Dinámica marina	C							X			X		
Biocenosis	E												
Vegetación	C												
Espacios y especies protegidas	E												
Calidad paisajística	C	X			X	X		X					X
Bienestar y aceptación social	E		X		X		X		X				X
Usos existentes	C	X		X		X			X			X	
Actividades económicas	E		X				X		X			X	
Patrimonio histórico-cultural	C												
	E												

Caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados, en la fase de construcción (C) y en la fase de explotación (E) de la alternativa 2.
(Fuente: Documento Ambiental)

Como conclusión a la caracterización y valoración de impactos, a continuación, se describen las principales afecciones derivadas de las actuaciones de prolongación planteadas en el proyecto:

CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

ALTERNATIVA 2

FASES DE EJECUCIÓN Y EXPLOTACIÓN

I

RECURSOS NATURALES QUE EMPLEA O CONSUME

POCO SIGNIFICATIVO

LIBERACIÓN DE SUSTANCIAS, ENERGÍA Y RUIDO

POCO SIGNIFICATIVO

ESPECIES PROTEGIDAS DE LA FLORA Y LA FAUNA

NADA SIGNIFICATIVO

AFECCIÓN A LOS HÁBITATS Y ELEMENTOS NATURALES

NADA SIGNIFICATIVO

ALTERACIÓN DEL PAISAJE

POCO SIGNIFICATIVO

IMPACTOS SOBRE LA POBLACIÓN

POCO SIGNIFICATIVO

IMPACTOS SOBRE BIENES PATRIMONIALES

NADA SIGNIFICATIVO

Fuente: elaboración propia

VALORACIÓN GLOBAL

“Según lo expuesto anteriormente, no se han detectado impactos relevantes de carácter severo o crítico. La gran mayoría son de tipo compatible, existiendo además la posibilidad de aplicación de medidas de minimización de impactos sobre ellos. Por ello, el impacto ambiental global de la alternativa 2 del proyecto, “PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE (T.M. SANTA MARÍA DE GUÍA), se considera COMPATIBLE siempre y cuando se desarrollen y apliquen todas las medidas preventivas, incluidos en el presente Estudio de Impacto Ambiental Simplificado”

Las dimensiones, materiales, y tipología, de la alternativa 1 y 2 son casi idénticas, de forma que, los impactos ambientales previstos en ambas alternativas son prácticamente análogos.

“La alternativa 2 ha sido escogida para el desarrollo del presente proyecto como la mejor alternativa posible, ya que requiere un menor coste económico, así como, un volumen inferior en movimientos de tierra y daños a terceros”.

FASE DE DEMOLICIÓN DEL PROYECTO:

Tras el requerimiento del Órgano Ambiental al Órgano Sustantivo de un segundo informe de mejora del documento ambiental, al carecer éste de una valoración ambiental en la fase de clausura o demolición, en la adenda presentada se elaboró un anexo con el objeto completar el documento con los impactos ambientales que se estiman pudieran suceder en la fase de retirada o demolición del proyecto. Esta valoración es común para todas las alternativas.

“La retirada de las obras ejecutadas implicaría elaborar el correspondiente proyecto de demolición de un paseo marítimo, que permitiría dimensionar los volúmenes de materiales a retirar, realizando la valoración para reutilización, reciclado o eliminación de los residuos generados en base a la normativa vigente en materia de gestión de residuos de demolición y construcción.

Para realizar este Anexo se entiende que es suficiente con una estimación del proceso a realizar que consistirá fundamentalmente tanto en la retirada de la escollera y transporte al lugar de destino mediante camiones, el levantado de pavimentos y cerámicos, retirada de luminarias y mobiliario urbano, y la demolición del muro de hormigón ejecutado, todo ello utilizando la maquinaria y medios mecánicos necesarios.”

A modo de síntesis, en la tabla adjunta se muestra la caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados durante la fase de demolición de la prolongación del paseo, que tendrán la misma afección en todas las Alternativas (0, 1 y 2), dado que el volumen de residuos y los trabajos realizar son prácticamente los mismos.

Medio Afectado	Fase del pro	Cuenca		Reversibilidad		Magnitud			Probabilidad ocurrencia	
		Temporal		espacial		Poco Significativo	Muy Baja	Media	Alta	
		Permanente	Localizado	Extenso	Reversible					Irreversible
Calidad del aire y ruidos	D	X		X		X				X
Geología y geomorfología	D		X	X		X				X
Dinámica marina	D		X	X		X			X	
Biocenosis	D		X	X		X				X
Vegetación	D									
Espacios y especies protegidas	D									
Calidad paisajística	D	X		X		X				X
Bienestar y aceptación social	D	X		X			X			X
Usos existentes	D	X		X		X				X
Actividades económicas	D	X		X		X				X
Patrimonio histórico-cultural	D									

Caracterización global de los diferentes aspectos del medio afectados, durante la fase de demolición (D). (Fuente: Documento Ambiental)

Como conclusión de la valoración de impactos, a continuación, se describen las principales afecciones derivadas de las actuaciones de demolición de las obras una vez ejecutadas común para todas las alternativas:

CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

ALTERNATIVAS 0, 1 Y 2

FASES DE DEMOLICIÓN O CLAUSURA

I

RECURSOS NATURALES QUE EMPLEA O CONSUME

POCO SIGNIFICATIVO

LIBERACIÓN DE SUSTANCIAS, ENERGÍA Y RUIDO

POCO SIGNIFICATIVO

ESPECIES PROTEGIDAS DE LA FLORA Y LA FAUNA

NADA SIGNIFICATIVO

AFECCIÓN A LOS HÁBITATS Y ELEMENTOS NATURALES

POCO SIGNIFICATIVO

ALTERACIÓN DEL PAISAJE

POCO SIGNIFICATIVO

IMPACTOS SOBRE LA POBLACIÓN

POCO SIGNIFICATIVO

IMPACTOS SOBRE BIENES PATRIMONIALES

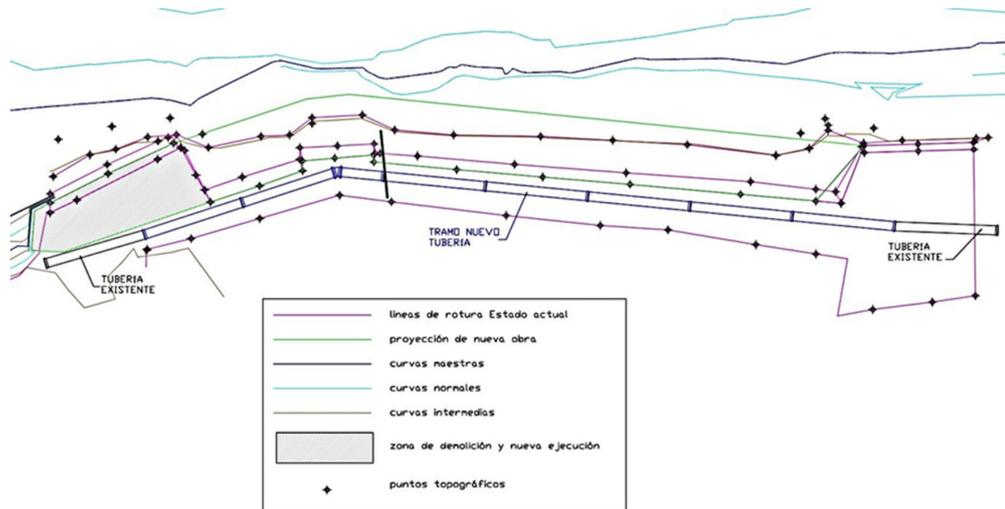
NADA SIGNIFICATIVO

Fuente: elaboración propia

VALORACIÓN GLOBAL

“Según lo expuesto anteriormente, no se han detectado impactos relevantes de carácter severo o crítico. La gran mayoría son de tipo compatible, existiendo además la posibilidad de aplicación de medidas de minimización

de impactos sobre ellos. Por ello, el impacto ambiental global de la fase de retirada o demolición del proyecto, “PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE (T.M. SANTA MARÍA DE GUÍA), se considera COMPATIBLE siempre y cuando se desarrollen y apliquen todas las medidas preventivas, incluidos en el presente anexo.”



Localización actuaciones variadas (Fuente: Documento Ambiental)

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS O PATRIMONIOS DE INTERÉS:

La zona que comprende el proyecto de PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE no se encuentra afectado por ningún Área de Sensibilidad Ecológica ni afecta a ningún Bien de Interés Cultural, estando calificado el suelo dentro del PGO de La Santa María de Guía como Suelo Rústico de Protección Natural Costera-2 y Suelo Urbano Consolidado. En el documento ambiental se han contemplado:

- La RED CANARIA DE ESPACIOS NATURALES
- La RED EUROPEA DE ESPACIOS PROTEGIDOS (Red Natura 2000. Las Zonas de Especial Conservación (ZEC).
- Las ZONAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA).
- Las ÁREAS PRIORITARIAS PARA LA AVIFAUNA, como son: el Área 36: Sardina / El Agujero y el Área 40: Lomos de Casablanca / San Andrés. Dado que el proyecto se ejecuta fuera de ambas zonas y que el mismo no implica la instalación de nuevas líneas de alta tensión, no va a generar ninguna afección a dichas áreas, ni a las especies que han motivado la declaración de las mismas.

• BIENES DE INTERÉS CULTURAL

La actuación prevista no afecta a ningún Bien de Interés Cultural (BIC), ni tampoco afecta a ningún bien incluido en la Carta etnográfica de Gran Canaria.

ACCIDENTES Y CATÁSTROFES:

En el punto 1.2 - Contenido de la Evaluación - del Documento Ambiental del proyecto, se señala que, dada la actuación propuesta, que consiste en la prolongación de un paseo marítimo peatonal existente en una longitud de apenas 40 m, protegidos de la acción del oleaje mediante escollera, como la ya existente en la mayor parte de la infraestructura ejecutada, el apartado de riesgo grave por catástrofe no se ha considerado.

En todo caso, en respuesta al requerimiento del OAGC, se ha de señalar lo siguiente:

ACCIDENTE GRAVE:

En el apartado referido a accidentes graves del documento ambiental se considera que incendios, explosiones, u otro tipo de sucesos que resulten de procesos no controlados, tiene una muy escasa probabilidad de suceder, tanto en la fase de ejecución como en la de funcionamiento de la obra. En ambos casos se prevén muy poco probables si se da pleno cumplimiento a lo establecido en el Plan de Seguridad y Salud de las obras. En el caso de que ocurriera algún tipo de accidente grave, los impactos serían de carácter puntual, directo, temporal y reversible.

CATÁSTROFE:

En el apartado de Catástrofe el documento ambiental contempla que:

“Según lo señalado en el artículo 5 de la LEA como catástrofe y dada la tipología de la obra propuesta, se estima que la probabilidad de la misma es muy pequeña.

Dada la ubicación del proyecto, es la subida del nivel mar el riesgo que con mayor probabilidad podría darse. En cumplimiento de lo establecido por la normativa vigente en materia de costa, el proyecto cuenta con un estudio sobre el cambio climático (Anejo 12). En el mismo se indica las previsiones de variaciones en el nivel medio del mar, pérdida de playa, afección a obras marítimas por la acción del rebase, etc., según las estimaciones que ha realizado la Dirección General de Costas en distintos escenarios de emisiones de combustibles fósiles de origen antropogénico.

En todo caso, puesto que la previsible subida del nivel del mar es un fenómeno progresivo, se entiende que sus efectos en la infraestructura no implicarían una catástrofe ya que se puede seguir su evolución y tomar las medidas oportunas para minimizar su efecto.

En cuanto a otras posibles catástrofes, como por ejemplo una subida brusca y repentina del oleaje (tsunami), una erupción volcánica o un seísmo es indudable que, en función de si el fenómeno se presenta de forma inesperada o no (permitiendo en este caso la evacuación de la zona), de su magnitud y de su mayor o menor incidencia sobre la zona, tendrían un efecto que, en el peor de los casos podría ser catastrófico para los bienes muebles e incluso con posible pérdida de vidas humanas.”

ESTUDIO DE CAMBIO CLIMATICO:

En el anexo número 12 del proyecto se estudian los efectos del cambio climático sobre la zona de actuación del proyecto. En primer lugar, se describen las variables climáticas susceptibles de verse afectadas por el cambio climático, para después evaluar el efecto que la variación de los valores de las variables que tiene sobre San Felipe, cuyas conclusiones dicen que los principales efectos que se producirán serán los siguientes:

- “Retroceso de la línea de costa de las playas.
- Cambio en el transporte potencial principalmente por variaciones en el nivel del mar y en el oleaje, tanto en altura como en su flujo de energía.”

En el anexo 3 del proyecto se desarrolla un estudio del clima marítimo que ha determinado el dimensionado del muro de protección del paseo. Este estudio abarca el mismo periodo de tiempo considerado en el estudio realizado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y por el Ministerio de Ciencia e Innovación junto al Instituto de Hidráulica ambiental de la Universidad de Cantabria sobre el Cambio Climático en la costa española.

PROPUESTA DE MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS:

El documento ambiental incluye las medidas de mejora ambiental que se proponen para la eliminación, minimización, corrección y/o compensación de los efectos sobre el entorno de actuación del proyecto. Estas medidas irán encaminadas a evitar o minimizar las afecciones generadas por la construcción o explotación de las actuaciones previstas y garantizar el cumplimiento de las especificaciones incluidas en el proyecto y la legislación vigente.

DURANTE LA FASE DE CONSTRUCCIÓN

Las medidas preventivas propuestas son las que se relacionan a continuación, agrupadas según su origen o tipo de afección ambiental:

I. Consideraciones generales

Como aspectos generales que deberán tenerse en cuenta durante las tareas constructivas se incluyen:

- El Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres y Peligrosas (Decreto 2414/1961 de 20 de noviembre), principalmente en relación con todas aquellas actuaciones implicadas en el proceso constructivo que puedan suponer inconvenientes a la población.

- El Real Decreto 1627/1977, de 24 de octubre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.

- Definición y señalización de rutas de entrada y salida de camiones.

- Tanto los camiones como la maquinaria implicada en las obras deberán estar en buen estado y poseer los permisos reglamentarios, circulando con precaución por las vías establecidas por la dirección de obra o la autoridad competente. Además, la velocidad de los mismos será reducida.

II. Molestias por la emisión de polvo, gases y el incremento de los niveles sonoros.

Las medidas preventivas para atenuar el efecto del ruido de la maquinaria se dirigen hacia el cumplimiento de las especificaciones de las Directivas Comunitarias, en cuanto a niveles de potencia acústica.

- Se deberán controlar las emisiones de gases de la maquinaria. Se confirmará que la maquinaria empleada en la obra se encuentra en perfecto estado de mantenimiento, y que ha pasado los oportunos controles técnicos reglamentarios exigidos. Se constará documentalmente que la maquinaria dispone de los certificados de Inspección Técnica de Vehículos (ITV), en el caso de que así lo requieran por sus características. En cuanto a la maquinaria no sometida a la verificación del ITV, se comprobará que presentan los Planes de Mantenimiento recomendados por el fabricante o proveedor y, según los casos, que cumplen con los requisitos legales en cuanto a sus emisiones y el control de las mismas.

- Los posibles efectos ambientales derivados de emisión de polvo pueden prevenirse con actuaciones de fácil aplicación y bajo coste económico, entre las que se proponen las siguientes:

- Los camiones de transporte de materiales terrígenos, deberán ir provistos de una lona que cubra los áridos que minimice la emisión de polvo a la atmósfera.

- Se llevará a cabo un riego continuo de las superficies de excavaciones y de demoliciones. Asimismo, se procederá al riego de todas las superficies por donde circulen camiones y maquinaria pesada, así como de los lugares de acopio de materiales que por efecto del viento puedan provocar la emisión de polvo.

- Los camiones y la maquinaria pesada circularán siempre con las máximas precauciones y a baja velocidad. Especial cuidado se tendrá en las operaciones al entrar y salir de la zona de obra, para no provocar molestias a los habitantes de la zona. Una vez en el interior del recinto de obra, circularán y se estacionarán en los lugares señalados para tal fin por la Dirección Facultativa.

- Se debería establecer un procedimiento de limpieza periódica de los camiones y de las zonas de tránsito más críticas que evite el arrastre y diseminación de sedimentos por las vías de comunicación próximas. Estos riegos deberán ser periódicos y de baja intensidad para evitar escorrentías al mar, pudiéndose utilizar para este fin agua de mar.

- Para la reducción de la contaminación acústica se colocarán carcasas acústicas y silenciadores en equipos ruidosos, situándose además estos equipos en las zonas lo más alejadas posibles de las zonas residenciales,

asimismo se evitará la costumbre, por otra parte, contraria a la seguridad, de tirar al suelo materiales, desechables o no, chapas, etc., que generen ruido. Además, se procederá a definir un horario adecuado de trabajo, de forma que se logre disminuir las molestias que se pueden causar a los núcleos de población afectados, construcciones diseminadas, flora y fauna.

III. Emisión de residuos generados en obra.

Tal y como se detalla en el anejo número 13 de este proyecto, los residuos generados en obra serán clasificados según la Lista Europea de Residuos (LER) establecida en la Orden MAM/304/2002 del Ministerio de Medio Ambiente, de 8 de febrero.

Una vez clasificados, con el fin de reducir, reutilizar y reciclar los residuos generados en la obra, se dará cumplimiento al resto de medidas y prescripciones que se detallan en dicho anejo.

IV. Mantenimiento del funcionamiento de las infraestructuras urbanas existentes.

En la fase de ejecución de las obras se prestará especial cuidado en mantener el estado de funcionamiento de las infraestructuras urbanas existentes, en especial de la de alumbrado público y alcantarillado, para lo cual se dispondrán los desvíos y conducciones provisionales que sean necesarios, a fin de mantener el servicio a los vecinos del barrio y evitar los vertidos incontrolados a la playa.

V. Molestias por tráfico pesado.

El tráfico de los vehículos pesados, con motivo de las obras, deberá tener en cuenta la densidad de circulación de las vías de acceso a la zona de obras, circulando por las vías señaladas por la dirección de obra o por la autoridad competente. Estas precauciones deberán respetarse especialmente en el caso de los viales que discurren por el núcleo urbano.

VI. Afecciones a la calidad del medio y las comunidades biológicas.

Gran parte de las posibles afecciones sobre la calidad del agua, de los fondos y las comunidades biológicas que pueden reducirse o minimizarse durante la fase de construcción tienen un origen común, por lo que las medidas preventivas que se proponen son

aplicables a todos los compartimentos ambientales considerados:

- Toda la maquinaria utilizada deberá estar en buen estado y no se permitirán los cambios de aceites y repuesto de combustibles en la zona de actuaciones. Asimismo, si se acopian materiales que puedan producir lixiviados, se evitará su derrame al medio marino. En caso de derrame accidental de lubricantes o combustibles se procederá inmediatamente a su limpieza por medios manuales o mecánicos.

- Los residuos generados por el personal de obra se depositarán en recipientes adecuados para su posterior retirada por el servicio competente. Igualmente, las aguas fecales de los sanitarios se conectarán al alcantarillado. En ningún caso se procederá a su vertido directo al mar.

- No deberán verterse materiales al mar fuera de las zonas delimitadas, procediendo a su inmediata corrección en caso de accidente.

- Los productos de desecho, en general procedentes de operaciones de demolición o excavación, serán transportados a instalaciones de gestor de residuos autorizado en la isla. Ante la necesidad de materiales para las escolleras, se recurrirá a canteras reconocidas como tales próximas a la zona, no siendo necesarias nuevas áreas extractivas.

VII. Paisaje.

- Durante las obras, se cuidará del entorno con una adecuada y ordenada situación de los acopios, parque de vehículos y limpieza diaria de las zonas ocupadas y de trabajo.

- Finalizadas las obras, se dismantelarán los caminos provisionales y se retirarán todos los materiales sobrantes, las instalaciones auxiliares y los materiales inútiles que hayan sido utilizados en las obras.

- En todo momento se pondrá especial atención y cuidado para evitar la afección de aquellos elementos que aportan calidad visual al paisaje tales como zonas arboladas, zonas verdes de vegetación, etc...

VIII. Patrimonio histórico-cultural.

Durante las obras, todo lo que se extraiga o se observe que pudiera tener aprovechamiento o algún tipo de valor artístico, arqueológico o científico deberá

ser puesto en conocimiento de la Dirección de la Obra por el contratista, para que ésta pueda proceder según dicta la legislación vigente en la materia.

DURANTE LA FASE DE EXPLOTACIÓN

Durante la fase de explotación, las medidas preventivas deben ir encaminadas al mantenimiento en óptimas condiciones de las infraestructuras costeras y, en definitiva, al cumplimiento de la normativa legal vigente.

Para que la obra ejecutada no desmerezca la calidad funcional y estética conseguida, se deberá mantener y conservar en perfecto estado todos los materiales instalados, reponiéndolos cada vez que se deterioren, para que el ciudadano pueda obtener en cada momento la máxima funcionalidad y poder disfrutar de este lugar como zona de ocio y esparcimiento.

Por tanto, la administración pertinente deberá habilitar anualmente las partidas económicas necesarias para la corrección de todos los daños detectados en pavimento, barandillas y luminarias.”

RESULTADO DEL TRÁMITE DE CONSULTAS:

En el Trámite de Consultas se requirió informe a las siguientes administraciones afectadas y personas interesadas:

INTERESADOS	Fecha Recepción	Fecha cumplimiento plazo	EMISIÓN DE INFORME	EMISIÓN DE INFORME (Fuera de Plazo)	REITERACIONES	EMISIÓN DE INFORME
Ministerio de Defensa	10/11/2022	22/12/2022			27/12/2022	
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Demarcación de Costas de Canarias.	09/11/2022	21/12/2022			27/12/2022	
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. D.G. de Lucha contra el Cambio Climático y Medio Ambiente.	09/11/2022	20/12/2022			29/12/2022	20230208_REB930
Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes.	09/11/2022	21/12/2022	20221114_RE104594			
Dirección General de Seguridad y Emergencias	10/11/2022	22/12/2022			28/12/2022	20230125_REB381
Consejería de Obras Públicas, Transporte y Vivienda.	09/11/2022	21/12/2022	20221117_RE105321			20230306_RE4541
Dirección general de ordenación del Territorio y Aguas	09/11/2022	21/12/2022				20230206_REB384
Cº de Desarrollo Económico, Soberanía Energética, Clima y Conocimiento.	11/11/2022	23/12/2022			28/12/2022	
Cº de Medio Ambiente. Servicio de Medio Ambiente.	09/11/2022	21/12/2022			27/12/2022	
Cº de Política Territorial y Paisaje. Servicio de Planeamiento	09/11/2022	21/12/2022			27/12/2022	
Ayuntamiento de Moya	09/11/2022	21/12/2022			27/12/2022	
Federación Ben Mageo Ecologistas En Acción	10/11/2022	22/12/2022			NO	
Asociación de Vecinos Playa los Dos Riqués	11/11/2022	23/12/2022			NO	

De las consultas formuladas se han recibido informe de las siguientes Administraciones:

Consejería de Obras Públicas, Transporte y Vivienda. Gobierno de Canarias

“Por todo lo anterior expuesto, el carácter del presente informe, sobre la evaluación de impacto ambiental simplificada para el proyecto de “PROYECTO DE PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SANTA MARÍA DE GUÍA”, al no afectar a carreteras de Interés Regional, resulta ser FAVORABLE”.

Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes. Gobierno de Canarias

“Se remite respuesta al escrito de la Secretaría General Técnica, que tuvo entrada en esta Dirección General el día 09/11/22 con número de registro EUCD 91147, sobre Solicitud de pronunciamiento en fase de consultas:

Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada para el “PROYECTO DE PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE”, esta Dirección General comunica, que no hay observaciones”.

Se han reiterado las consultas a todas las administraciones, de las cuales, se han recibido las siguientes respuestas:

Dirección General de Seguridad y Emergencia

“En relación al riesgo de inundaciones, el paseo marítimo de San Felipe está incluido en la ARPSI (Área con riesgo potencial significativo de inundación) ES120_ARPSI_0035 identificada según el Plan de Inundaciones de Canarias PEINCA como inundable en los diferentes periodos de retorno de 100 y 500 años. Esta actuación, como señala el proyecto, tiene por objeto reducir los daños producidos por la erosión, contribuyendo a reducir el riesgo de inundación mediante la creación de una escollera.

Por todo ello se considera que, en función de la ubicación, naturaleza y dimensiones de la actividad planteada, el promotor podría justificar la no aplicación del análisis de riesgos contemplado en el artículo 45.f de la Ley 21/2013, mediante el correspondiente “...informe justificativo sobre la no aplicación de este apartado al proyecto”, posibilidad que se contempla en la ley.”

El apartado f) del artículo 45 de la Ley 21/2013 fue incorporado, por medio de una adenda, al documento ambiental tras del primer requerimiento hecho al promotor. Por ello no sería necesaria la justificación del mismo ya que se encuentra entre la documentación aportada. Por error, al realizar las consultas, no se adjuntó la mencionada adenda.

En contestación al trámite de consultas, la mencionada adenda fue enviada a la Dirección General de Seguridad y Emergencia para solventar la carencia del documento ambiental. Su contestación por medio de correo electrónico fue:

“Lo dicho, es una obra que se define por sí misma como “obra costera destinada a combatir la erosión” que consiste en arreglar un tramo de paseo en malas condiciones y colocar una escollera que proteja ese tramo.

No veo donde puede estar en este caso el riesgo de protección civil adicional que pueda suponer.

Evidentemente llevará su Plan de Seguridad y Salud, que nada tiene que ver con nosotros.”

Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático y Transición Ecológica.

3.2. “Análisis de la documentación.

3.2.1. El análisis del cambio climático no se desarrolla en el documento ambiental del proyecto sino en un anejo específico -anejo número 12- dedicado a cambio climático. Este anejo debería haberse integrado en el documento ambiental a los efectos de dar cumplimiento a los contenidos formales exigibles por el artículo 45 de la Ley 21/2013.

3.2.2. La referencia más relevante del documento ambiental al cambio climático se recoge en su apartado 1.2, donde se apunta que “...no se prevé ningún riesgo grave o catástrofe (...) ya que las obras (...) tienen por objeto la continuación del paseo existente mediante la construcción de un muro de 50 metros de longitud aproximadamente,

en el tramo que da acceso a la playa. Por la tipología de la obra, únicamente, y de forma excepcional, los daños que podría sufrir la estructura serían ocasionados por la acción de un oleaje extramarino que supere una determinada altura de ola tal y como se justificó en el anejo de clima marítimo. Los daños ocasionados podrían suponer el derrumbe del muro en el caso más desfavorable, por lo que el tramo del paseo quedaría estructuralmente, similar al actual, lo que no supondría un riesgo grave o catastrófico...”.

Añade el documento ambiental que se trataría “...de un acontecimiento muy improbable ya que la estructura (...) ha sido diseñada en base a los datos obtenidos del estudio de clima marítimo, además de considerar los estudios existentes y vigentes en cuanto a los efectos del cambio climático, concretamente en la zona que nos ocupa, ya que estos, podrían influir negativamente en el muro”.

Convendría valorar estas conclusiones a la vista de lo expuesto en el apartado 3.1 de este informe y, más concretamente, de los subapartados 3.1.4 a 3.1.7.

3.2.3. El anejo número 12 toma referencias del quinto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos del Cambio Climático (IPCC) en relación con la elevación del nivel medio del mar a escala global y con diversas medidas de adaptación. Para una evaluación lo más actualizada posible, se recuerda que los grupos de trabajo I y II del IPCC han publicado el informe especial “El océano y la criosfera en un clima cambiante” (2019) y que se ha concluido el sexto ciclo de evaluación del IPCC, con los informes de evaluación correspondientes (AR6).

3.2.4. En el contexto de lo expresado en el apartado 3.1.3 de este escrito, recordamos que Canarias dispone de proyecciones climáticas regionalizadas de alta resolución para distintos horizontes temporales y dos trayectorias de concentración representativas. Están elaboradas por el Grupo para la Observación de la Tierra y la Atmósfera (GOTA) de la Universidad de La Laguna en el marco de un convenio específico con la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, y ofrecen datos publicados y abiertos obtenidos a partir de la regionalización mediante Weather Research and Forecasting (WRF) de tres modelos globales (CMIP5, Earth Systems Models): GFDL-ESM2M, MIROC-ESM e IPSL-CM5.

Consideramos que son referencias para la evaluación del cambio climático en Canarias, válidas por la metodología empleada, por la regionalización efectuada, por la resolución de las proyecciones y por lo reciente de los trabajos, y que permiten definir escenarios de cambio climático más ajustados a la escala de proyecto.

3.2.5. Vistas las características técnicas de la actuación, del entorno ambiental en el que se desarrollará y de las cotas batimétricas en las que se cimentará el conjunto de la estructura, justificaría que el proyecto valorara que se ha evitado cualquier riesgo de mala adaptación.

3.2.6. A la vista de la pavimentación, la iluminación y el mobiliario urbano proyectados, el proyecto debería considerar alternativas que eviten o, en su defecto, minimicen los riesgos de que actúen como arietes que golpeen y afecten a los usos cercanos ante eventuales episodios extremos de rebase.

3.2.7. El proyecto debería incluir un análisis y estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) inducidas por las distintas acciones del proyecto, así como valorar una propuesta de espacios, dentro del ámbito del proyecto, aptos para acoger vegetación adaptada a las condiciones ambientales de esta zona (halófilas) y de bajos requerimientos hídricos, bajo la premisa de no desatender toda opción potencial de secuestro de carbono.

3.2.8. El proyecto debería valorar la opción de disponer luminarias solares de fácil mantenimiento, dado el entorno en el que se dispondrían.

3.2.9. Se debe considerar, valorar y trasladar al proyecto el contenido de los artículos 24 y 25 de la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, si bien aún no ha entrado en vigor, lo que no debería ser obstáculo para adoptar sus previsiones como buenas prácticas”

En relación a las observaciones que guardan relación con la calidad y suficiencia del documento ambiental, se tendrán en cuenta las consideraciones relativas a la mejora de la calidad ambiental del proyecto y se le trasladarán al órgano sustantivo para su mejora.

Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Aguas

“QUINTO. Analizado el Estudio Ambiental y el Proyecto Técnico, cabe realizar las siguientes consideraciones:

1ª. Parte de las actuaciones afectan al Dominio Público Marítimo Terrestre y su servidumbre, conforme al deslinde aprobado por O.M. de 10 de abril de 1989. En particular, el muro y parte del paseo marítimo en una longitud de 50 metros.

De conformidad con el artículo 157 de la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, del Estatuto de Autonomía de Canarias y artículos 1 a 3 del Real Decreto 713/2022, de 30 de agosto, de traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de ordenación y gestión del litoral, el órgano sustantivo para la aprobación del proyecto es la Comunidad Autónoma de Canarias.

En consecuencia, según lo dispuesto en los artículos 11.2 de la antedicha Ley de Evaluación Ambiental, y de 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, el órgano ambiental será el que designe la administración competente para autorizar o aprobar el proyecto, por lo que ha de ser órgano ambiental del proyecto objeto de este expediente el Órgano Colegiado de Evaluación Ambiental e Informe Único de Canarias.”

En el informe se expone que el órgano sustantivo para la aprobación del proyecto es la Comunidad Autónoma de Canarias, por lo que le corresponde a ésta actuar también como Órgano Ambiental.

Se le da traslado a la CONSEJERIA DE GOBIERNO DE VISEPRESIDENCIA PRIMERA Y DE OBRAS PUBLICAS, INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y MOVILIDAD DEL CABILDO DE G.C. para su clarificación.

Se recibe nueva comunicación de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Aguas de modificando el criterio emitido en el anterior informe donde se especifica que la competencia como órgano Ambiental le corresponde al Cabildo de Gran Canaria:

“Analizado el proyecto nuevamente, consta en la Memoria del Proyecto, que la infraestructura se enmarca en el Convenio de Costas firmado entre el Ministerio de Medio Ambiente, Medio rural y Marino

y el Gobierno de Canarias de 4 de febrero de 2006, a ejecutar por el Cabildo Insular de Gran Canaria. Tal como se incluyó en el acta de 1 de junio de 2017 y, habiendo acudido al convenio suscrito, en su apartado Sexto, se especifica que Órgano Ambiental competente será el que corresponda según el promotor de cada proyecto. Estando incluido el proyecto de prolongación del paseo en el Anexo de dicho convenio, el mismo corresponderá en este caso excepcional al órgano Ambiental del Cabildo, modificando por tanto el criterio emitido en el anterior informe”

Con fecha 02/05/2023 tiene entrada en el Registro del Órgano Ambiental un informe del Servicio de Medio Ambiente en contestación a la consulta realizada. Dicho informe carece de la firma del jefe del Servicio, por lo que, desde el Servicio de la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental se evacua un requerimiento al Servicio de Medio Ambiente para solventar dicha falta.

Con fecha 20/06/2023 se recibe la subsanación avalada por el Jefe del Servicio de Medio Ambiente, del cual se extrae lo siguiente:

“CONCLUSIÓN.

Vistos los antecedentes expuestos, esta Consejería no tiene competencias para entrar en la valoración de la elección de las alternativas propuestas por el promotor. Esta Consejería en el ámbito de sus competencias, debe informar sobre la posible afección de la alternativa elegida a la flora, fauna, hábitats naturales, paisaje o a los espacios naturales, y en su caso proponer medidas compensatorias.

Se eleva el presente informe al Órgano Ambiental, informando que buena parte de las consideraciones del informe no son relacionadas con las competencias de esta Consejería, y que se propone tener en consideración la siguiente propuesta realizada por el técnico:

“Si bien el proyecto presentado se encuentra fuera de ZEPA, y dado la distancia no muy lejana, pudiera afectar a la pardela cenicienta (*Calonecris diomedea borealis*) se considera positivo la recomendación de bajar la intensidad lumínica de las farolas entre los meses de octubre a noviembre, que es cuando afecta a los primeros vuelos de las jóvenes pardelas, y que estas proyecten la luz hacia el suelo.”

INFORMACIÓN PÚBLICA

En el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas número 138 de 16 de noviembre de 2022 se inserta el anuncio de Trámite de Información Pública del expediente “PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE”.

Solicitada certificación acreditativa de si se han presentado alegaciones en el Registro General, mediante certificación de fecha 03/02/2023, se hace constar que “consultado el soporte informático del Registro General de la Corporación y sus desconcentrados, en relación a la publicación en el B.O.P. Las Palmas número 138, de fecha 16 noviembre de 2022, del anuncio de información pública relativo al expediente “PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE”, entre las fechas 17 de noviembre de 2022 a 25 de enero de 2023, ambos inclusive, salvo error u omisión, no consta la presentación de alegaciones.”

CONCLUSION

En cuanto a la afección al medio ambiente de la zona donde se encuentra ubicado el paseo es de escaso impacto.

La zona se encuentra totalmente antropizada, dada la existencia de la gran parte del propio paseo, así como, las diferentes construcciones urbanas aledañas a él.

Dicho esto, aunque se producirán algunos impactos negativos durante la fase de obras, los impactos que se van a generar, una vez la obra esté ejecutada, serán mínimos para el medio ambiente en general, produciéndose una reducción del impacto paisajístico actual del paseo al renovar el muro de hormigón ciclópeo que daría continuidad al trazado actual, dándole una imagen de acabado y funcionalidad completa sin riesgos para los usuarios.

La alternativa 2 elegida es la menos impactante ambientalmente, al ser la que menos movimientos de tierra conlleva, debido a que se adapta mejor a la estructura de sujeción de la tubería de agua residuales existentes, sin tener que demolerla y volver a construirla modificando su trazado. Por otro lado, esta alternativa ocuparía más espacio del dominio público marítimo terrestre y no serían necesarias algunas expropiaciones

de parcelas privadas, lo que la hace ser la más viable económicamente.

Terminados los trabajos de construcción, se considera que el impacto será poco significativo y, por lo tanto, no habrá efectos significativos sobre el medio ambiente, ya que se trata de una reposición de un paseo ya construido.

En su virtud,

Analizado el Documento Ambiental, tomando en consideración el resultado del Trámite de Consultas, vistos los informes técnico y jurídico de la Oficina de apoyo al Órgano Ambiental, y dado que la actuación se desarrolla sobre suelo totalmente antropizado, el Órgano Ambiental, en sesión de fecha 25 de julio de 2023, por unanimidad ACUERDA EMITIR INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL del proyecto denominado “PROLONGACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE SAN FELIPE” determinando que no tienen efectos significativos en el medio ambiente, siempre y cuando se lleven a cabo las medidas preventivas y correctoras recogidas en el del documento ambiental y se dé cumplimiento al programa de vigilancia y conservación por parte de los organismos correspondientes, además de la normativa sectorial con contenido medioambiental que le sea de aplicación.

Considerando que, además de la prolongación del paseo, se trata de un muro para la defensa de las viviendas y del paseo marítimo, para reducir la afección a bienes y personas, dando prioridad a la continuidad del muro existente frente a la ocupación de terreno, se aconseja, con el fin de reducir la afección sobre la zona mareal, analizar antes del inicio de las obras, la viabilidad de reducir el espesor de la rocalla de 2 m a 1 m, y en caso de ser posible estudiar si la presencia de micropilotes enterrados de 7 metros son suficientes para eliminar o reducir el espesor de la escollera.

Se incorpora al presente informe de Impacto Ambiental, los siguientes CONDICIONANTES:

- Respecto a las luminarias, con la finalidad de evitar la corrosión de los báculos, de integrar la iluminación en el paseo, y de reducir la afección a la fauna (especialmente pardelas), se condiciona el presente informe a la colocación de las luminarias empotradas en el paseo en la zona del pretil del muro, de manera que ilumine el paseo favoreciendo la seguridad de las personas, pero reduciendo la posible

afección a la avifauna. Así mismo, en futuros proyectos de adecuación del paseo ya ejecutado, se dará continuidad a la instalación de este tipo de luminarias.

- La restauración de la zona que ha quedado apiconada sobre el paseo, con especies vegetales como el tarajal, y otras especies endémicas propias del piso halófilo costero, como el “tomillo de mar” (*Frankenia* spp.), la “lechuga de mar” (*Astydamia latifolia*) y/o algunas especies de “salados” pertenecientes al género *Schizogyne*.

En Las Palmas de Gran Canaria, a treinta y uno de julio de dos mil veintitrés.

LA PRESIDENTA, Flora Francisca Pescador Monagas.

163.664

**Consejería de Gobierno
de Política Territorial
y Paisaje**

**Oficina de Apoyo al Órgano
de Evaluación Ambiental**

ANUNCIO

2.747

ACUERDO DEL ÓRGANO AMBIENTAL DE GRAN CANARIA, DE FECHA 21 DE JUNIO DE 2023, POR EL QUE SE FORMULA EL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE INTERÉS INSULAR DENOMINADO REGENERACIÓN PAISAJÍSTICA DE HOYA DE LA PLATA: PARQUE PERIURBANO. EXPEDIENTE: 2898/2022

I. ANTECEDENTES

Con fecha 11/02/2022 y número 2898, tuvo entrada en el Registro del Órgano Ambiental la solicitud remitida por el Servicio de Planeamiento. Consejería de Política Territorial y Paisaje. Cabildo de Gran Canaria, del siguiente tenor:

“(…) en sesión ordinaria celebrada el pasado 30 de diciembre de 2021, relativo a la aprobación del Inicio del procedimiento de elaboración del PROYECTO DE

INTERÉS INSULAR denominado: “PROYECTO DE EJECUCIÓN DE REGENERACIÓN PAISAJÍSTICA DE HOYA DE LA PLATA: PARQUE PERIURBANO (T.M. DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA”, y Declaración de Interés Insular del citado Proyecto, se solicita el inicio del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental simplificada (…)”.

A la solicitud acompañó, entre otras, la siguiente documentación:

- Documento Ambiental de fecha enero de 2021, elaborado por la mercantil ECOS Estudios Ambientales y Oceanografía S.L con CIF B35964337, y firmado por don Gregorio Louzara.

- Proyecto de Ejecución.

- Informe técnico.

- Informe jurídico.

Con fecha 14 de diciembre de 2022 se realiza requerimiento al órgano sustantivo para la subsanación de varias cuestiones del Estudio de Impacto Ambiental. Con fecha 2022-12-21 RE número 23415 tiene entrada nuevo documento ambiental subsanado (versión 2022) para su toma en consideración.

Iniciado el análisis y tras acuerdo del Órgano Ambiental en sesión de fecha 08/06/2022, con fecha 29/07/2022 y número de salida 14333 se remitió oficio de requerimiento al órgano sustantivo para aclaración y justificación de varios aspectos relacionados con la apreciación de innovación de la ordenación territorial o urbanística por este PII.

Con fecha 22/09/2022 y número 17066, y en respuesta al requerimiento realizado, tuvo entrada copia del informe jurídico emitido por la Consejería de Política Territorial y Paisaje, de fecha 16/09/2022 a los efectos de completar la documentación presentada.

Con fecha 03/02/2023 y número 2255 se comunicó el inicio del procedimiento de evaluación ambiental simplificada de proyectos de conformidad con el artículo 47 apartado 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

II. MARCO JURÍDICO DEL PROCEDIMIENTO Y ALCANCE DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL.