

**EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL TRAZADO DEL CORREDOR INSULAR NORTE A SU PASO POR ICOD DE LOS VINOS  
EN EL MARCO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (APROBACIÓN PROVISIONAL)**

**ÍNDICE**

1. ANTECEDENTES
  - 1.1. Antecedentes administrativos
  - 1.2. Antecedentes técnicos
2. EL CORREDOR INSULAR NORTE
3. OBJETO DEL PRESENTE ESTUDIO
4. ÁMBITO TERRITORIAL DE ANÁLISIS
5. JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO AMBIENTAL
6. ANÁLISIS DE LA AFECCIÓN AMBIENTAL DEL TRAZADO DEL CORREDOR INSULAR EN EL MARCO DE LA MEMORIA AMBIENTAL DEL PGO (APROBACIÓN PROVISIONAL)
  - 6.1. Afección a las unidades ambientales homogéneas consideradas en el pgo
  - 6.2. Afección a las variables ambientales más significativas
7. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL
  - 7.1. Problemática ambiental. Impactos ambientales preexistentes
  - 7.2. Tipos de impactos existentes
  - 7.3. Impactos sobre las variables ambientales. Impactos previsibles por la construcción de la nueva carretera
  - 7.4. Limitaciones de uso derivadas de algún parámetro ambiental
  - 7.5. Dinámica de transformación territorial en función de las unidades ambientales definidas
8. MEDIDAS CORRECTORAS
9. PROGRAMA DE VIGILANCIA
10. CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN

**APÉNDICES:**

**APÉNDICE N° 1: PLANOS**

## EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL TRAZADO DEL CORREDOR INSULAR NORTE A SU PASO POR ICOD DE LOS VINOS EN EL MARCO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (APROBACIÓN PROVISIONAL)

### 1. ANTECEDENTES

#### 1.1. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Existen una serie de documentos que forman parte de los antecedentes del trazado propuesto para el corredor insular norte a su paso por el municipio de Icod de los Vinos. Estos son:

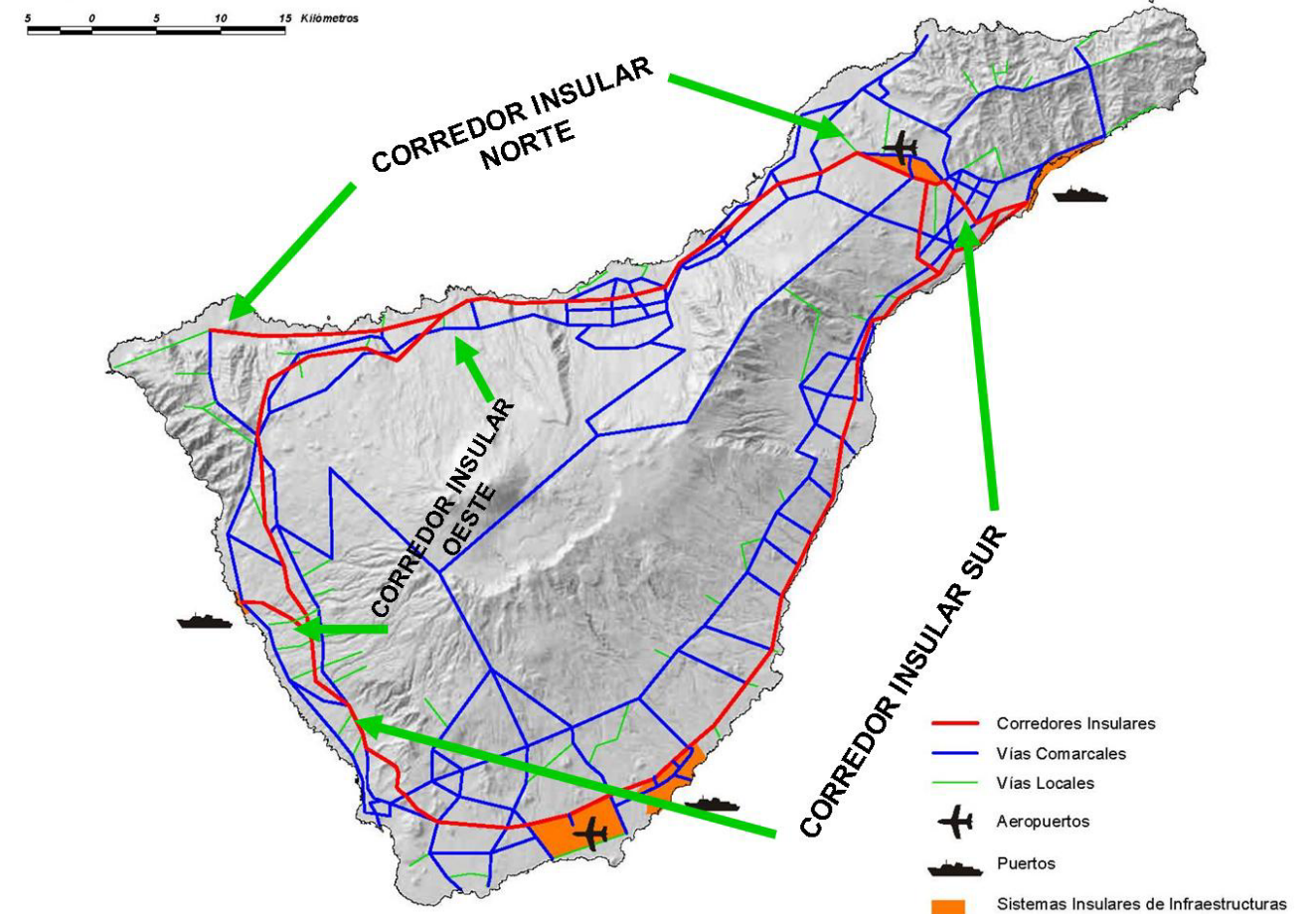
- AVANCE DE PLAN TERRITORIAL ESPECIAL Y FASE "A" DEL ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR INSULAR NORTE DE CARRETERAS DE TENERIFE. TRAMO: LOS REALEJOS – ICOD DE LOS VINOS.
- PLAN TERRITORIAL ESPECIAL Y ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR INSULAR NORTE DE TENERIFE. TRAMO: LOS REALEJOS – ICOD DE LOS VINOS.
- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE ICOD DE LOS VINOS (Adaptación a la Ley 19/2003 de 14 de abril de Directrices y al PIOT). APROBACIÓN PROVISIONAL. JUNIO 2006.

Respecto al Corredor Insular, en el Plan Insular de Ordenación de Tenerife, documento que se ocupa de la ordenación integral de la isla estableciendo un modelo territorial, regulando los usos y estableciendo los criterios de planificación, intervención y gestión, se establece la necesidad de un modelo viario constituido por un anillo perimetral de la isla de alta capacidad que comunique los principales centros de población, actividad y servicios, y desde el cual los viarios de menor rango articularán las distintas comarcas.

En el Plan Insular, para la zona norte de la isla, se establece que el trazado del Corredor Insular debe discurrir desde Santa Cruz hasta el núcleo de Buenavista del Norte, en gran parte coincidente con la actual Tf-5. Desde el final de la actual autopista hasta Icod deberá tener características de vía de alta capacidad y a partir de allí, reducirá el nivel viario, adaptándose a menores necesidades de los municipios de la Isla Baja.

Con fecha 30 de Noviembre de 2001, la antiguamente denominada Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias realizó el trámite de Información Pública del "PLAN TERRITORIAL ESPECIAL Y ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR INSULAR NORTE DE TENERIFE. TRAMO: LOS REALEJOS-ICOD DE LOS VINOS con el objetivo de dar a conocer al ciudadano y a los diferentes organismos e instituciones la propuesta de dotar a la zona nororiental de la isla de una vía de alta capacidad que mejore la accesibilidad y los niveles de servicio y seguridad hoy en día existentes.

ESQUEMA DEL MODELO VIARIO Y DE TRANSPORTES



## 1.2. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Los documentos técnicos citados anteriormente tenían como objetivo analizar el territorio, plantear alternativas compatibles con él y seleccionar aquella que más se adapte a los condicionantes indicados.

El Plan Territorial Especial y Estudio Informativo tuvo dos fases de trabajo. En la primera fase se comenzó definiendo la zona de estudio, con el objeto de cualificarla desde el punto de vista medioambiental. Con ello se plantean alternativas de trazado para la nueva infraestructura compatibles con el medio ambiente (con impacto ambiental potencialmente asumible). Las restricciones del medio físico (topografía y geología – geotecnia, básicamente), del medio socioeconómico y de planeamiento determinaron las alternativas para la nueva vía.

El proceso organizado de esta forma es bastante más propicio a obtener soluciones sin graves problemas ambientales que el proceso contrario de definir primero los trazados y posteriormente hacer sobre ellos el estudio de los posibles impactos que generaría esta infraestructura sobre el medio.

Estudiado el tráfico, al plantear las alternativas compatibles con el medio ambiente, se intenta que éstas cumplan las condiciones de funcionalidad, si bien, muy probablemente, no todas las alternativas lo harán en el mismo grado.

Como resultado del proceso anteriormente descrito (Avance del Plan Territorial Especial y Fase A del Estudio Informativo) se obtuvo una serie de soluciones, que pasaron a estudiarse con mayor intensidad y nivel de detalle. Posteriormente, a escala 1:5000, se desarrolla el estudio de alternativas obtenidas y seleccionadas en la fase anterior. Su objetivo es analizar detalladamente cada una de ellas con el fin de establecer su impacto ambiental, su funcionalidad y su coste. En esta fase todas las alternativas se estudiaron de manera homogénea con el fin de seleccionar, mediante un análisis multicriterio, aquella que se consideró más conveniente.

Finalmente se generó el correspondiente documento que fue sometido a Información Pública, incluyendo el Estudio de Impacto Ambiental.

En lo relativo al Estudio de Impacto Ambiental se siguió una metodología paralela al propio plan territorial y estudio informativo en el sentido de ir profundizando en el conocimiento del medio en función de la fase de desarrollo del estudio.

Así, en la fase de Avance de Planeamiento y Fase A del Estudio Informativo se cualificó la zona de estudio desde el punto de vista medioambiental, obteniendo alternativas compatibles con él, siendo las restricciones del medio físico las que determinaron las posibles alternativas para la nueva vía. La escala de trabajo permitió una aproximación al conocimiento del entorno a la vez que una importante fuente de información básica.

En la siguiente fase, la del Plan Territorial Especial y Estudio Informativo, el desarrollo de las alternativas obtenidas y seleccionadas de la anterior fase permitió el estudio del impacto ambiental residual de cada una de ellas. Para ello se siguió lo prescrito en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, con la salvedad que se aplica a cada una de las alternativas estudiadas. La metodología aplicada es la utilizada para obras lineales, de esta manera el ámbito de afección del proyecto ha quedado dividido en tramos claramente diferenciados en función de su sensibilidad, donde quedan localizados tanto las actuaciones más significativas de la obra, como los factores ambientales afectados. Posteriormente, para cada tramo, se realizó la evaluación de los impactos más significativos que se pueden producir sobre los distintos factores del medio.



CORREDOR INSULAR NORTE: TRAZADOS ESTUDIADOS



CORREDOR INSULAR NORTE: DUPLICACIÓN ESTRICTA DE CALZADA



CORREDOR INSULAR NORTE: TRAZADOS ESTUDIADOS EN DETALLE

## 2. EL CORREDOR INSULAR NORTE

Se realiza en este apartado la descripción general de la alternativa seleccionada en el PLAN TERRITORIAL ESPECIAL Y ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR INSULAR NORTE DE TENERIFE.

Dentro del tramo objeto de estudio en el citado documento se establecieron tres subtramos bien diferenciados, tanto por las características de los terrenos atravesados desde el punto de vista orográfico, paisajístico y de valor natural como por el tipo de soluciones que se han estudiado para cada uno de ellos. Los subtramos establecidos eran los siguientes:

- o Subtramo 1: Los Realejos- Playa del Socorro
- o Subtramo 2: Playa del Socorro – San Juan de la Rambla
- o Subtramo 3: San Juan de la Rambla – Santo Domingo (Icod de Los Vinos)

La alternativa seleccionada en el Plan Territorial Especial y estudio Informativo fue la denominada 2 en aquel documento. En el primer subtramo resultó seleccionada la segunda alternativa, al sur de la C-820 atravesando en túnel los barrios de San Agustín y San Vicente, ambos de Los Realejos.

Pertenciente al segundo subtramo, que abarca la zona entre La Playa del Socorro y San Juan de La Rambla, la alternativa de trazado seleccionada fue la que busca la duplicación de la carretera C-820 actual por el lado mar donde las condiciones geométricas lo permitan.

Por último, entre San Juan de La Rambla y el final de la zona de estudio, donde se conecta con el tramo Icod de Los Vinos - Santiago del Teide, se seleccionó la alternativa Sur 3-3 es la variante más al sur, con un túnel frente a Las Aguas y alejada de la C-820 en la zona de La Montañeta.

## 3. OBJETO DEL PRESENTE ESTUDIO

El presente estudio tiene por objeto **evaluar desde un punto de vista ambiental** la implantación del corredor insular a su paso por el municipio de Icod de los Vinos. Para ello, se analiza la alternativa propuesta en el Plan Territorial y Estudio Informativo teniendo en cuenta las variables y unidades ambientales homogéneas consideradas en el PGO.

El trazado en el ámbito de estudio, antes de llegar a San Juan de La Rambla, gira hacia el sur de la actual carretera para atravesar en túnel el lomo de San José, lo que minimiza la afección a edificaciones existentes en la zona. La nueva vía se desarrolla al Sur de Santa Catalina e intercepta la carretera TF-2214 de acceso a La Guancha (lugar seleccionado para la ubicación de uno de los enlaces del tramo). Posteriormente discurre al sur de Santo Domingo, atravesando la zona de Las Cucharas en túnel para terminar a la altura de Buen Paso donde se conecta con la nueva vía proyectada entre Icod y Santiago del Teide (tramo integrante del futuro cierre del anillo insular). En este punto se prevé el enlace de conexión con Icod de Los Vinos y la Isla Baja, de gran importancia para la accesibilidad de esta comarca.



Las principales características técnicas se resumen en los siguientes parámetros:

- Tipo de vía: Autovía A-80
- Número de carriles: 2 por sentido
- Longitud total en el término municipal de Icod de los Vinos: 520 m

En el tramo se desarrolla el enlace denominado de Buen Paso, enlace tipo trompeta que se ubica al sur de Buen Paso y que conecta con la C-820 dando comunicación con la Isla Baja. El final del estudio conecta con el Proyecto de construcción Icod de los Vinos-Santiago del Teide. En el enlace tipo trompeta los ramales de la calzada izquierda se unen formando un ramal bidireccional que atraviesa el tronco mediante un paso inferior y al que se unen los ramales de la calzada derecha para dirigirse a la C-820 y conectar directamente con ella. Esto provoca que la calzada de esta carretera se reponga mediante calzadas de un carril separadas para cada sentido. Se ha dispuesto el lazo de la trompeta para el movimiento Isla Baja – Los Realejos para alejar la cuña del carril de aceleración del ramal respecto a la entrada del túnel de Las Cucharas todo lo posible para disponer de los 250 m que exige la normativa vigente. Para el movimiento Los Realejos – Isla Baja no es posible disponer esa distancia, porque ello obligaría a desplazar todo el enlace hacia delante, con la inevitable afección al núcleo de Buen Paso.

#### 4. ÁMBITO TERRITORIAL DE ANÁLISIS

El ámbito geográfico queda delimitado al Este por el Municipio de La Guancha, al Sur por el pie de las laderas del Teide, al Norte por el Océano Atlántico y finalmente al Oeste por el resto del Municipio de Icod de Los Vinos.

El ámbito de estudio abarca de Este a Oeste una parte del municipio de Icod de los Vinos en la franja de medianías al sur de la actual C-820. El núcleo poblacional más importante es el de Buen Paso.

No existen accidentes naturales sobresalientes o con carácter protegido en el ámbito de estudio.

#### 5. JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO AMBIENTAL

El objeto del presente estudio es analizar ambientalmente la inserción territorial de la alternativa propuesta en el marco de lo dispuesto en el *Decreto 35/1995, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de contenido ambiental de los instrumentos de planeamiento*. Dado que **este análisis se integra en el Plan General de Ordenación (Aprobación Provisional) de Icod de los Vinos**, actualmente en tramitación, **se toma como información de referencia la memoria ambiental contenida en dicho instrumento de ordenación y parte de la contenida en los documentos técnicos anteriormente citados.**

En aplicación de lo dispuesto en el art. 2.2 del Decreto 35/1995, el nivel de profundización del contenido ambiental debe estar en consonancia con la escala de análisis, en este caso municipal, *“incorporando exclusivamente el análisis y las medidas correspondientes a las determinaciones propias”* del instrumento de planeamiento en que se inserta. Por tanto, **la evaluación de la alternativa propuesta se analiza en el marco de las unidades ambientales y de diagnóstico establecidas en el planeamiento general en tramitación**, sin proceder a revisar su delimitación y fundamentos, ni siquiera a profundizar en la escala territorial de estudio.

#### 6. ANÁLISIS DE LA AFECCIÓN AMBIENTAL DEL TRAZADO DEL CORREDOR INSULAR EN EL MARCO DE LA MEMORIA AMBIENTAL DEL PGO (APROBACIÓN PROVISIONAL)

Como se indica en el apartado anterior, el estudio del impacto generado por la alternativa se desarrolla a partir del inventario ambiental contemplado en la documentación del PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN en tramitación y del PLAN TERRITORIAL ESPECIAL Y ESTUDIO INFORMATIVO DEL CORREDOR INSULAR NORTE DE TENERIFE. TRAMO: LOS REALEJOS – ICOD DE LOS VINOS (Fases A y B).

##### 6.1. AFECCIÓN A LAS UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS CONSIDERADAS EN EL PGO

El PGO de Icod de los Vinos diferencia tres grandes unidades ambientales: Corona forestal y parque nacional de Las Cañadas del Teide, Medianías, Rampa geomorfológico y por último la Franja costera. Las tres últimas se dividen a su vez en pequeñas unidades ambientales. El trazado del corredor insular a su paso por Icod de los Vinos afecta, directamente o por cercanía de paso, a cinco de las pequeñas unidades ambientales homogéneas consideradas en la Memoria de Contenido Ambiental del PGO. Estas unidades son: la pequeña unidad ambiental de “canales lávicos” perteneciente a la unidad ambiental de medianías y rampa geomorfológico; la pequeña unidad ambiental “agricultura tradicional” que también pertenece a la unidad ambiental de medianías y rampa geomorfológico; la pequeña unidad ambiental “edificación en medio rural” que

vuelve a pertenecer a ambas unidades ambientales; la pequeña unidad ambiental "núcleos urbanizados" que forma parte de la unidad ambiental de medianías y franja costera, y por último la pequeña unidad ambiental "agricultura intensiva\_3" que pertenece a la unidad ambiental franja costera.

#### 6.1.1. Canales lávicos

Discurren normalmente en dirección sur-norte y se encuentran en unos casos ocupados por pequeños bancales que retienen la humedad y facilitan la explotación agrícola, y en otros están cubiertos de pinar.

#### Valores Ambientales

Esta pequeña unidad ambiental constituye un corredor ecológico que conecta la unidad de las medianías con la de la costa. Aunque la acción antrópica en las zonas que están cultivadas es clara, el valor paisajístico es elevado, al igual que el cultural, teniendo valor etnográfico los muros de agrícola de mampostería y otros elementos vinculados a la agricultura. Esto se corresponde con los usos tradicionales para la producción agrícola, lo cual implica un elevado valor ambiental y agrológico. La existencia de bancales, además de retener la humedad supone un freno de la erosión. Además, estos canales, con pinar o cultivos, constituyen un hábitat apropiado para muchas especies, por lo que la diversidad es elevada, estando en las zonas cultivadas dominadas por especies que están perfectamente adaptadas a la presencia del hombre.

Tiene una calidad para la conservación muy alta y una capacidad de uso nula. Deben impedirse todas aquellas actuaciones que alteren el relieve original del terreno, de la estructura del suelo y de los bancales. Según la ordenación propuesta por el PGO se clasifica el suelo como rústico con protección ambiental paisajística y/o fisiográfica, excepto las zonas de cultivo que es suelo rústico con protección de valores económicos agropecuarios. Como objetivos principales se debe potenciar el valor de los canales lávicos como corredores ecológicos, mantener las manchas de pinar y el ecosistema asociado al mismo y mantener los bancales y elementos de contención existentes.

Esta unidad, si bien no es atravesada por el trazado sí limita con la misma justo en el fin de estudio.

#### 6.1.2. Agricultura tradicional

Principalmente con policultivos de secano, en ocasiones con ganadería familiar, silvicultura y actividades cinegéticas. Formada por fincas de tamaño pequeño o medio, con muchos senderos y caminos de herradura y carreteros.

La calidad paisajística de esta unidad no es muy elevada, aunque sí es elevado su valor cultural, destacando los muros de mampostería, eras, lagares y otros elementos vinculados a la agricultura. La calidad para la conservación es media y la capacidad de uso es baja. Al igual que en la unidad anterior, los cultivos suponen un freno a la erosión y constituyen un hábitat propicio para muchas especies que están totalmente adaptadas a la presencia humana. El continuo abandono de tierras de cultivo supone un importante impacto paisajístico. De la misma forma, la expansión de núcleos urbanos y pequeñas poblaciones en esta unidad generará un gran impacto sobre la misma.

La ordenación propuesta por el PGO lo clasifica y categoriza como suelo rústico con protección de los valores económicos agropecuarios y se protegen los elementos con valor cultural etnográfico. Como objetivos principales se debe proteger el suelo, mantener la agricultura tradicional de las medianías y proteger los elementos con valor cultural etnográfico.

Esta unidad es la que más afectada se ve por la construcción del trazado, si bien está tremendamente antropizada, como lo demuestra los cultivos y las edificaciones dispersas.

#### 6.1.3. Edificación en medio rural

Se caracteriza por la elevada presencia humana. Los antiguos caminos fueron ampliados y asfaltados para mejorar el acceso a las fincas. Esta mejora provocó el aumento de edificaciones dispersas y con el tiempo un sistema de núcleos residenciales en medio rural.

Tiene una baja calidad paisajística, la diversidad no es muy elevada, la calidad para la conservación es baja y su capacidad de uso alta.

La ordenación propuesta por el PGO establece que los asentamientos rurales se delimitarán de forma muy estricta, con base a la edificación existente, y los viales existentes se califican como sistema general de carreteras locales y caminos.

Como objetivos prioritarios destaca el evitar la extensión irregular de los asentamientos rurales, mejorar el acceso a los edificios y la conexión entre éstos y las fincas con aprovechamiento agropecuario y proteger los elementos con valor etnográfico.

El trazado discurre al norte de esta pequeña unidad ambiental.

#### **6.1.4. Núcleos urbanizados**

Son núcleos poblacionales con una lógica urbana, un uso residencial en ocasiones acompañado por usos industriales y terciarios, un crecimiento muy dinámico y relativamente organizado.

Tiene bajo valor paisajístico (elevada antropización) y poca diversidad biológica, una capacidad de uso alta, principalmente para uso residencial y una baja calidad para la conservación. El valor cultural es debido de las zonas y edificios catalogados por valor patrimonial.

La ordenación propuesta por el PGO proyecta redes de evacuación, depuración y vertido de aguas residuales, abastecimiento de agua potable y suministro de energía eléctrica de media tensión. También propone delimitar los espacios libres, equipamientos y mejorar el sistema viario, y por último delimitar el centro histórico y precatalogar los edificios y elementos de interés cultural.

Para ellos propone como objetivos prioritarios mejorar las infraestructuras técnicas, mejorar el medio ambiente urbano y proteger las zonas y elementos con valor patrimonial.

El trazado discurre al sur de esta pequeña unidad, quedando la misma entre la nueva vía y la actual C-820.

#### **6.1.5. Agricultura intensiva\_3**

Cultivos de regadío en terrenos mejorados mediante sorribas. Las parcelas son de grado medio o pequeño.

Tiene un alto valor paisajístico marcado por el color verde de las plataneras, principal cultivo de la zona. La calidad para la conservación también es alta y la capacidad de uso baja. Cuentan con valor etnográfico los muros de mampostería, mollaros, lagares y otros elementos relacionados con la agricultura tradicional.

La ordenación propuesta por el PGO clasifica y categoriza el suelo como rústico con protección de valores económicos agropecuarios y se protegen los elementos con valor cultural etnográfico, siendo los principales objetivos potenciar el uso agrícola y proteger los elementos con valor cultural etnográfico.

El proyecto de trazado de la nueva vía no atraviesa esta pequeña unidad ambiental, aunque el enlace de Buen Paso, que conecta la nueva carretera con la C-820 para dar conectividad a la Isla Baja, sí se introduce en esta pequeña unidad, si bien esta intrusión se limita a unos metros al norte de la C-820.

### **6.2. AFECCIÓN A LAS VARIABLES AMBIENTALES MÁS SIGNIFICATIVAS**

Este apartado describe las principales variables ambientales de la zona de estudio así como los previsibles impactos que la nueva infraestructura podría generar.

#### **6.2.1. Clima**

El clima de Icod de los Vinos es el "normal" de la vertiente septentrional de Tenerife. El Anticiclón de los Azores es el que domina durante todo el año y determina las características climáticas del municipio. Estos vientos tienen dos componentes: vientos alisios inferiores, frescos y húmedos procedentes del NE y N, que actúan desde el nivel del mar hasta los 1.500 m aproximadamente, y los vientos alisios superiores, procedentes del NO, cálidos y secos, que actúan por encima de los 1.500 m. El municipio de Icod de los Vinos se ve afectado únicamente por los vientos alisios inferiores. La intensidad de los vientos es mayor en la zona de la costa, disminuyendo hacia el interior, siendo más débiles en las medianías.

En función de la altura se pueden dar diferentes tipos de clima. La franja más baja, de 0 a 200 m tiene un clima mediterráneo, clima templado y seco, con temperaturas entre 19°C y 23°C de media y marcado por la influencia de la brisa marina. De los 200 a los 600 m es clima de tipo oceánico, con menor influencia de la brisa marina, por lo que es más fresco y agradable, y con unas temperaturas medias entre los 16°C y los 21°C. A medida que aumenta la altura el clima pasa a ser oceánico aunque más frío para pasar luego a continental pudiendo incluso darse el sub-alpino, aunque el ámbito de estudio sólo presenta los dos primeros, es decir, el mediterráneo y el oceánico.

Con respecto a las precipitaciones, se puede por un lado realizar una diferenciación estacional, con máximos en invierno y otoño, y mínimos en verano, y por otro lado altitudinal, dando lugar a tres niveles: de 0 a 200 m. entre los 200 y 300 mm anuales; de 200 a 400 m entre los 300 y los 400 mm anuales, y entre los 700 y 1.000-1.100 m. entre los 500 y los 600 mm anuales.

Este aspecto no ofrece condicionantes al trazado propuesto.

### 6.2.2. Calidad del aire

La permanente presencia de los alisios en la vertiente norte, de componente noreste hace que la calidad del aire en el municipio sea muy buena. Esta buena calidad sólo se va a ver afectada por acciones antrópicas como los movimientos de tierra para la construcción o con fines agrícolas, la quema de rastrojos, etc. La principal fuente de emisiones la constituye, sin duda alguna, las emisiones de gases de los vehículos. Icod de los Vinos cuenta con una zona industrial, el polígono industrial de Las Almenas, para el cual se propone una gran ampliación, y cuyas emisiones podrían tener una consideración importante aunque actualmente no suponen un foco de contaminación atmosférica de consideración.

La construcción de la nueva vía lleva consigo un empeoramiento de la calidad del aire en la zona de actuación sobre todo en la fase de construcción, debido a los movimientos de tierra, tránsito de maquinaria, etc. que van a provocar un aumento de las emisiones de partículas y polvo, aunque esta afección es de carácter temporal. Durante la fase de explotación la calidad del aire no va a diferir mucho de la situación actual debido principalmente al régimen de vientos existente y la lejanía de los núcleos poblacionales.

### 6.2.3. Geología y Geomorfología

Las características geomorfológicas de Icod de los Vinos se deben a las erupciones que construyen el terreno y por la acción de los agentes morfogenéticos que dan lugar a procesos erosivos en función del clima y la vegetación en un territorio determinado.

La geología se explica a partir de las series volcánicas, encontrándose en Icod de los Vinos materiales de las series II y III, sepultados en su mayoría por materiales de la serie IV.

La serie II aparece al noroeste del municipio, no encontrándose en la zona de estudio. Son coladas y piroclastos basálticos del plioceno y principio del pleistoceno.

La serie III, con materiales emitidos durante el pleistoceno se puede encontrar en zonas aisladas y reducidas del noroeste. Son también coladas y piroclastos basálticos. También hay coladas de basaltos plagioclásticos (series III-IV), cubriendo los Valles de Icod y Santa Bárbara y en los acantilados de San Marcos y Playa Moreno. Estos materiales no se encuentran en el ámbito de estudio.

La serie IV, reciente, del holoceno (últimos 10.000 años), recubre el resto del municipio. Está formada por coladas de basaltos plagioclásticos (serie III-IV), traquitas del Teide antiguo, traquibasaltos-traquitas máficas, traquibasaltos del Pico Viejo, traquito-fenolitas de Roques Blancos, fenotraquitas de la erupción central del Teide y traquito-fenolitas de Pico Cabras. Estos materiales sí se encuentran en la zona de estudio.

Es posible encontrar materiales sedimentarios más recientes pertenecientes a la colada en erupción central del Teide originados por procesos erosivos, son los derrubios de ladera.

Geomorfológicamente destaca el Valle de Icod, dentro del cual se pueden encontrar lavas recientes ácidas y básicas cubiertas por pinar y lavas pleistocenas cubiertas en su mayor parte por pinar y Monteverde. Aparte de esto destacan los acantilados costeros de materiales policuaternarios.

Por último hay que mencionar el riesgo por posibles erupciones volcánicas, movimientos sísmicos y corrimiento de derrubios de ladera que presenta la zona debido a procesos geomorfológicos.

El trazado de la nueva carretera no pasa por zona de protección geomorfológica, encontrándose a su paso principalmente zonas residenciales y cultivos.

### 6.2.4. Hidrología

El municipio de Icod de los Vinos se incluye en la comarca hidráulica formada por Icod, La Guancha, y San Juan de La Rambla. Se trata de uno de los sectores de la isla con cierto interés hidrológico y expuesto en la gran cantidad de infraestructuras hidráulicas existentes. El Plan Hidrológico insular de Tenerife realiza una zonificación haciendo una clasificación por zonas, subzonas y sectores. La mayor parte de Icod de los Vinos se encuadra en la zona III, subzona 0, sector 1 y 2. El resto del municipio pertenece sobre todo a la zona II, subzona 0, sectores 1,2 y 3. Por último, una pequeña parte pertenece a la zona III, subzona 0, sector 3. Debido a las características geológicas de Icod de los Vinos, con materiales muy porosos situados sobre materiales más antiguos impermeables se tiene una infiltración de aproximadamente el 38%. El agua infiltrada supera los 19,5

hm<sup>3</sup>/año, formando parte del acuífero del municipio. De los 19,51 hm<sup>3</sup>/año infiltrados, se extraen 0,10 hm<sup>3</sup>/año de pozos y 3,31 hm<sup>3</sup>/año de galerías, por lo que se obtiene un balance positivo de 16,1 hm<sup>3</sup>/año. Es decir, que el municipio cuenta con agua suficiente para el abastecimiento urbano y la agricultura y actúa incluso como exportador.

Con respecto a la hidrología superficial, Icod de los Vinos cuenta con 10 cuencas, siendo las más importantes las de los barrancos de Las Ánimas, Castro, Centinela, El Molino y Caforiño, que ocupan el 85% del municipio. El trazado no va a provocar la destrucción de infraestructuras hidráulicas de interés como pozos o galerías aunque es posible que algún estanque sí se vea afectado.

#### 6.2.5. Suelos

Icod de los Vinos cuenta con suelos muy variables debido al aporte de materiales de naturaleza muy diversa en los distintos episodios volcánicos, que han dado lugar a suelos de diferente grado de desarrollo y más expuestos unos que otros a fenómenos de erosión.

Según el PGO el municipio de Icod de los Vinos presenta 5 tipos de suelo: entisoles, inceptisoles, alfisoles, ultisoles y sorribas.

Los entisoles son suelos poco evolucionados sin desarrollo de horizontes y poca vegetación. Tienen poco interés agrícola aunque el aporte de sorribas ayuda a aumentar su fertilidad. Se encuentran en la zona costera y límite sur del municipio.

Los inceptisoles son los suelos más representados, ocupando la mayoría del municipio. Tampoco están muy evolucionados y principalmente están ocupados por formaciones forestales. Se pueden encontrar en la zona de estudio.

Los ultisoles son los mejores suelos naturales del municipio. Se encuentran en medianías coincidiendo con el poblamiento disperso. Son suelos muy evolucionados y tienen alta capacidad de retención del agua. Son esencialmente suelos forestales y es posible encontrarlos en la zona de estudio.

Las sorribas suponen un aporte artificial al suelo para mejorar su fertilidad. Tienen mucho valor agrológico y se encuentran en costa, en las inmediaciones de la zona de estudio.

El trazado de la nueva carretera atraviesa principalmente inceptisoles y en una pequeña proporción ultisoles. Estos últimos son los mejores suelos naturales del municipio pero debido a la escasa porción de estos suelos que se ven afectados y el grado de antropización de la zona, la afección será muy leve.

#### 6.2.6. Espacios Naturales Protegidos

Icod de los Vinos tiene dentro de su término municipal 4 espacios naturales protegidos, que son el Parque Nacional del Teide, el Monumento Natural del Tedie, el Parque Natural de la Corona Forestal y el Paisaje Protegido del Acantilado de la Culata. Ninguno de estos espacios naturales protegidos se ve afectado por el trazado, siendo el más cercano el Acantilado de la Culata, que tiene una superficie total de 5,52 Km<sup>2</sup>, aunque la superficie en Icod es de 1.51 Km<sup>2</sup>.

#### 6.2.7. Vegetación y Flora

Hay una clara diferenciación entre la vegetación potencial, influenciada por el clima, la latitud y el suelo, y la vegetación antrópica dentro del municipio.

El PGO de Icod de los Vinos desglosa la vegetación potencial hasta la cota 1.000 m en grandes formaciones climatófilas y edafófilas.

Entre las primeras cabe destacar los bosques y matorrales termófilos, que van desde el nivel de mar hasta los 250 m, con especies como el pastel de risco (*Anagyris latifolia*), tajinaste (*Echium giganteum*) o la jara (*Cistus simphyfolius*). El resto de este piso de vegetación se corresponde con el matorral de sustitución. Luego está el matorral termófilo de transición donde se pueden encontrar especies como los barbusanos (*Apollonias barbujana*) y mucho matorral de sotobosque con granadillos (*Hypericum canariense*), jaras (*Cistus simphytifolius*), etc. Por último cabe destacar el Monteverde, que está reducido y fragmentado por las coladas y cultivos, encontrando especies como el brezo (*Erica arborea*), la faya (*Myrica faya*), etc, y el pinar, que puede llegar a cotas extremadamente bajas formado principalmente por pino canario (*Pinus canariensis*) y ocasionalmente por pino de Monterrey (*Pinus radiata*).

Con respecto a las formaciones edafófilas destaca la vegetación de los acantilados costeros y los sauzales de cauces de barrancos. Por último están las formaciones edafófilas de vegetación nitrófila y ruderal asociadas a causas antrópicas: cultivos abandonados, bordes de carreteras, etc.

Con respecto a la vegetación de sustitución o antrópica se debe mencionar la gran cantidad de cultivos, destacando las plataneras en la costa y aumentando la variedad en medianías, las comunidades ruderales – arvenses sobre ambientes degradados, los matorrales de degradación o sustitución de Artemiso – Rumicion (vinegales e inciensales), la elevada presencia de rabo de gato (*Pennisetum setaceum*), las piteras, los tunerales y las zonas ajardinadas.

El trazado no ofrece mucha afección sobre comunidades vegetales de especial interés. Se trata de una zona muy degradada caracterizada por la producción agrícola a escala familiar con pequeñas huertas, muchas de las cuales están abandonadas, y numerosas edificaciones dispersas.

#### Especies Vegetales Protegidas.

En el ámbito del municipio están presentes algunas de las especies incluidas en el Catálogo Canario de Especies Protegidas. Hay cinco especies de flora vascular estrictamente protegidas, se incluyen en el anexo I de la Orden 20 de Febrero de 1991 de la Consejería de Política Territorial, son: *Anagyris latifolia*, *Cistus osbaeckiaefolius*, *Kunkuliella subsucculenta*, *Limonium arborescens* y *Ruta pinnata*. No se encuentran afectados por el trazado ya que su hábitat es la costa.

Las especies protegidas por la Comunidad Autónoma de Canarias a través del Catálogo Canario de Especies Amenazadas, aprobado mediante Decreto 151/2001, de 23 de julio en el municipio de Icod de los Vinos son las siguientes:

- *Anagyris latifolia* → en peligro de extinción
- *Kunkuliella subsucculenta* → en peligro de extinción
- *Apollonias barbujana* → sensible a la alteración de su hábitat
- *Limonium arborescens* → sensible a la alteración de su hábitat.

Al igual que con las especies que encontramos en la orden 20 de Febrero de 1991 el trazado no afectará a estas especies amenazadas.

Aún así, se han planteado ciertas medidas para minimizar las afecciones a las comunidades vegetales así como un proyecto de restauración vegetal.

#### 6.2.8. Fauna

Las principales áreas de interés faunístico del municipio de Icod de los Vinos son las zonas boscosas (pinar y Monteverde) y los sectores costeros.

Dentro de los invertebrados destaca el subgrupo troglobia, algunas arañas, coleópteros, etc, que aprovecha como hábitat la porosidad y los intersticios de las coladas recientes, aunque ninguno está protegido.

Los reptiles están representados por el perenquén de Delalande (*Tarentola delalandii*), el lagarto tizón (*Gallotia galloti*) y la lisa (*Chalcides viridanus*), todas endémicas aunque ninguna de ellas protegida.

Entre los anfibios, la ranita verde (*Hyla meridionalis*) y la rana (*Rana perezii*), ambas introducidas.

El grupo de las aves es uno de los más importantes. Se pueden encontrar aves marinas y de cumbre. Entre las primeras destacan la gaviota patiamarilla (*Larus cachinnans atlantis*) y la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*), que nidifican en zonas costeras y allí encuentran su refugio. En la cumbre se puede observar ejemplares de bisbita caminero (*Anthus berthelotii*) o el alcaudón real (*Lanius excubitor koenigi*).

En zonas agrícolas y asentamientos rurales, como la gran parte del ámbito por el que transita el trazado, hay especies muy acostumbradas a la presencia del hombre, como la curruca capirotada (*Sylvia atricapilla*), le gorrión moruno (*Passer hispanoliensis*), el canario (*Serinus canarius*), etc.

En barrancos, cantiles y cuevas se pueden ver cernícalos (*Falco Tinniculus canariensis*), lechuzas (*Tyto alba*), aguilillas (*Buteo buteo insularum*) o búhos chicos (*Asio otus canariensis*).

Por último, en zonas de Monteverde destacan el petirrojo (*Erithacus rubecula superbus*), el pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*) las palomas turqué y rabiche o el gavián. En el pinar es posible encontrar el pinzón azul (*Fringilla teydea teydea*).

Dentro del ámbito de estudio la avifauna que se va a ver afectada se limita a aquellas zonas en las que la influencia humana es notoria y que están perfectamente adaptadas a la presencia del hombre.

En el grupo de los mamíferos hay presencia de murciélagos, estando presente 5 de las 6 citadas en Tenerife. Se encuentran dentro del municipio: el murciélago orejudo canario (*Plecotus teneriffae*), el noctámbulo pequeño (*Nyctalus leisleri*), el murciélago rabudo (*Taradita tetionis*), el murciélago de bosque (*Barbastella barbastellus*) y el murciélago de Medeira (*Pipistrellus maderensis*). Sobre todo están en zonas de pinar aunque también pueden observarse en asentamientos rurales. Hay otros mamíferos que han sido introducidos como la musaraña (*Suncus etruscus*), el conejo (*Oryctolagus cuniculus*), la rata campestre (*Rattus rattus*) o el gato doméstico asilvestrado o cimarrón.

Algunas de estas especies tienen alguna figura de protección, tanto por legislación comunitaria o nacional como a través de convenios internacionales. Entre estas figuras de protección cabe destacar el Decreto 151/2001, Catálogo de especies amenazadas de Canarias, dentro del cual podemos destacar, por importancia, las siguientes:

- *Fringilla teydea teydea* (Pinzón azul) → en peligro de extinción
- *Collumbia bollii* (Paloma turqué) → sensible a la alteración del hábitat
- *Columba junoniae* (Paloma rabiche) → sensible a la alteración del hábitat
- *Plecotus teneriffae* (murciélago orejudo canario) → vulnerable
- *Bulweria bulwerii* (Petrel de Bulwer) → vulnerable
- *Sylvia atricapilla* (Curruca capirotada) → de interés especial
- *Falco tinniculus* (Cernícalo) → de interés especial
- *Buteo buteo* (aguiluilla) → de interés especial
- *Accipiter nisus granti* (gavilán) → de interés especial

Aunque dentro de las especies anteriormente nombradas hay muchas con un elevado grado de protección, el trazado de la nueva carretera no va a afectar a las especies más sensibles. No es zona de nidificación de estas especies, y las que se acercan al ámbito de estudio lo hacen para obtener alimento. El trazado discurre por una zona donde reinan los cultivos y las edificaciones dispersas por lo que las únicas especies afectadas de alguna forma son aquellas que frecuentan dichas zonas, es decir, especies que están totalmente acostumbradas a la presencia humana, zonas agrícolas y asentamientos rurales.

#### 6.2.9. Paisaje

El municipio de Icod de los Vinos tiene varias unidades paisajísticas diferenciadas entre sí. Por un lado está la zona costera, marcada por la agricultura intensiva, donde el principal cultivo es el plátano, los núcleos de población con crecimiento caótico sin ningún tipo de orden y las actividades que los mismos conllevan. Es un paisaje muy antropizado, con muy baja calidad visual. Por otro lado está la zona de medianías, dentro de la cual se puede distinguir la medianía baja, muy antropizada, donde se entremezclan los núcleos rurales con los urbanos, teniendo en función de la zona una calidad paisajística media, baja o muy baja. La otra zona dentro de medianías es la medianía alta, con una mejor calidad paisajística dado su menor influencia humana, y en caso de que ésta sea clara, con una mayor organización en todos los sentidos. Por último, la zona de cumbre se configura como la de mayor calidad paisajística, muy poco o nada transformada.

El territorio por el que discurre el trazado propuesto se corresponde con la zona de medianía baja. Se trata de una zona marcada por su carácter antrópico, donde se intercalan las áreas de cultivo, muchas en estado de abandono, con las edificaciones dispersas, destacando el núcleo poblacional de Buen Paso.

En el caso del territorio objeto de estudio, y debido a su amplitud, se puede definir una serie de unidades paisajísticas en las que se combinan las tres componentes básicas del paisaje: abiótica, integrada por los elementos geológicos y geomorfológicos, así como el mar; biótica, constituida por la cubierta vegetal dominante en el paisaje; y antrópica, correspondiente a todos aquellos elementos resultantes de la actividad humana. El predominio de uno u otro -o su equilibrio- determinan las características de cada una de las unidades paisajísticas definidas. A su vez, éstas vienen configuradas por una serie de elementos visuales (forma, línea, color, textura y espacio), que dan distintas propiedades y características a cada una de las unidades.

La franja que ocupa el Corredor Insular se corresponde en la memoria ambiental del PGO con las unidades "Zonas urbanizadas con una intensa edificación" y "Cultivos con edificaciones intercaladas".

#### 1.- Zonas Urbanizadas o con una Intensa Edificación.

Se corresponde al casco urbano de la capital municipal, sus barrios próximos, así como a las entidades de población más concentradas y con un mayor nivel de poblamiento, ubicadas a lo largo de la Carretera General del Norte (C-820): Santa Catalina y Santo Domingo. En esta unidad de paisaje predomina de forma absoluta la componente antrópica, definida por los volúmenes regulares de las edificaciones, con una coloración blanca intensa y algo de rojo, correspondientes a los tejados.

También destacan las líneas de fuerza, de color gris oscuro intenso, trazadas por el viario y por las carreteras principales en las inmediaciones de estas aglomeraciones urbanas. La componente biótica se reduce a las zonas de ajardinamiento y las huertas aisladas intercaladas entre las construcciones.

#### 2.- Cultivos con Edificaciones Intercaladas.

Se extiende por la zona intermedia comprendida entre el casco urbano de La Guancha y los sectores más bajos próximos a la Carretera General del Norte. En esta unidad de paisaje predomina igualmente la componente antrópica, determinada por los volúmenes regulares de las edificaciones.

Junto a las edificaciones, los bancales y terrazas de cultivo dedicados a papa, viñedo, frutales, hortalizas o abandonados, constituyen el otro elemento antrópico dominante en el paisaje, con muros de piedra que se suceden escalonadamente adaptándose a la pendiente del terreno.

La componente antrópica está constituida por los cultivos anteriormente citados, así como vegetación relictas, tipo matorral con algunos ejemplares arbóreos en los sectores menos antropizados y el herbazal que cubre las terrazas abandonadas. Las coloraciones cubren toda la gama de verdes, incluyendo los tonos marrones y amarillentos durante la temporada estival.

El trazado propuesto atraviesa la franja de menor valor paisajístico del municipio.

#### **6.2.10. Patrimonio Histórico y Arqueológico**

El municipio de Icod de los Vinos cuenta con un gran número de edificios catalogados, destacando el casco de dicho municipio. Según el anejo de la memoria ambiental del PGO, este catálogo de edificios va a revisarse próximamente como documento complementario del PGO. Además de éstos, hay numerosas zonas catalogadas como Bien de interés cultural (B.I.C.), estos son:

- Ermita de Nuestra Señora del Buen Paso → Sitio Histórico
- Icod de los Vinos → Conjunto Histórico
- Ex - Convento de San Francisco → Monumento
- Drago de Icod de los Vinos → Jardín Histórico
- Ermita del Calvario → Monumento
- Iglesia de San Marcos → Monumento
- Iglesia del Amparo → Monumento
- Casa Campino → Monumento
- Cueva de los Guanches → Zona Arqueológica
- Cuevas de Don Gaspar → Zona Arqueológica

Ninguno de estos edificios catalogados ni de estos B.I.C. se verá afectado por la construcción del nuevo trazado. No obstante, se está realizando un estudio de campo por medio de un arqueólogo que pretende determinar con certeza la existencia o inexistencia de yacimientos arqueológicos de interés en el trazado y en las cercanías que pudiesen ser afectados directa o indirectamente durante las obras de construcción, y en caso de su existencia plantear las correspondientes medidas preventivas, correctoras o compensatorias.

## **7. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL**

### **7.1. PROBLEMÁTICA AMBIENTAL. IMPACTOS AMBIENTALES PREEXISTENTES**

La problemática ambiental del municipio, al igual que ocurre en el resto de municipios y prácticamente en todo espacio de tierra, viene determinado por la presencia del hombre y la búsqueda y posterior utilización de todos los recursos naturales disponibles en las zonas de asentamiento humano para su subsistencia. El aumento de la población trajo consigo una mayor intensidad en todas las acciones con influencia negativa sobre el medio ambiente, aunque es cierto que los antiguos modelos de desarrollo eran mucho más respetuosos que los actuales.

El aumento poblacional provocó el incremento de las edificaciones, en muchos casos sin ningún orden y basándose en viviendas unifamiliares con cercanía a las parcelas de explotación agrícola, principal actividad del municipio en épocas pasadas, acompañada por los usos forestales y la ganadería. Estas transformaciones del territorio son las principales acciones generadoras de impactos en el municipio de Icod de los Vinos.

Sólo en las últimas décadas, y debido fundamentalmente al desarrollo turístico del Puerto de la Cruz, el sector terciario ha visto disminuida su actividad de forma drástica para dar poso a un auge del sector servicios y el de la construcción, unido a la actividad comercial.

### **7.2. TIPOS DE IMPACTOS EXISTENTES**

El PGO de Icod de los Vinos caracteriza los impactos existentes y potenciales en función de la actividad causante de dichos impactos.

#### **7.2.1. Agricultura y actividades forestales**

El principal impacto que esta actividad genera viene como consecuencia del abandono de terrenos y la invasión de los mismos por especies rudero-nitrófila y el deterioro paisajístico. Además de esta afección, el excesivo uso de fertilizantes conlleva una degradación de las cualidades del acuífero.

#### 7.2.2. Actividades extractivas

Suponen un grave impacto paisajístico, una modificación de la geomorfología, un aumento de la contaminación por emisiones de partículas y la obligada construcción de vías para el tránsito de camiones y vehículos.

#### 7.2.3. Urbanización

El principal impacto viene provocado por las edificaciones desordenadas y en muchos casos "ilegales", que no siguen ningún patrón urbanístico. Tienen un fuerte impacto sobre el paisaje, y en muchos casos van acompañadas de la construcción de nuevas vías para su acceso, así como la ampliación de cableado para suministro eléctrico y de la red de canalizaciones de agua para evacuación de desechos y abastecimiento de agua potable. Generan, principalmente, un impacto sobre el paisaje, tanto por la edificación como por todo lo que conlleva (carreteras, tendido eléctrico, etc).

#### 7.2.4. Transportes y Comunicaciones

La red viaria implica un claro impacto paisajístico cuya gradación va en función del terreno que atraviese y el espacio que lo circunda. Aparte de esta afección sobre el paisaje, tiene un impacto sobre la fauna ya que crea un efecto barrera que en muchos casos impide el libre tránsito de especies y también favorecen la introducción y colonización de especies introducidas.

La existencia del sistema de cableado para el transporte de energía eléctrica y la red telefónica así como las antenas de telefonía móvil también suponen un importante impacto paisajístico.

#### 7.2.5. Procesos naturales

Hay que destacar los procesos erosivos de origen natural, aunque son procesos lentos, y por otro lado la actividad volcánica y sísmica, ya que en la zona de estudio han sido detectados numerosos sismos que pueden estar relacionados con la actividad volcánica. La zona tiene una probabilidad de erupciones baja pero en caso de que se produjera dado el elevado número de edificaciones en el Valle y al pie de escarpes costeros tendría graves consecuencias.

#### 7.2.6. Contaminación y otros

Debido al régimen de vientos y condiciones climáticas reinantes en el municipio la contaminación atmosférica no es muy elevada, aún así los principales focos contaminantes son los vehículos y la zona industrial de Las Almenas, aunque esta última de escasa importancia. El tránsito de vehículos tanto por la C-820 como por el resto de carreteras constituye el principal foco de contaminación acústica. También hay que nombrar los procesos contaminantes cuyo origen es la quema de rastrojos. Por otra parte está la contaminación hídrica provocada esencialmente por los aportes de fertilizantes, pesticidas y otros productos a las tierras en las labores agrícolas.

En el apartado de "otros" se pueden incluir las actividades de ocio y turismo de aventura como los 4x4 que deterioran las pistas de la zona de cumbre y la espeleología, difícilmente controlable y que supone la pérdida de nuestro patrimonio.

### 7.3. IMPACTOS SOBRE LAS VARIABLES AMBIENTALES. IMPACTOS PREVISIBLES POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA CARRETERA

A continuación, tras la identificación de los impactos existentes y potenciales provocados por las diferentes actividades generadoras de impactos que propone el PGO, se realiza una nueva clasificación de impactos en la que se identifican las afecciones sobre las principales variables ambientales.

#### Suelos

La agricultura ha sido la gran transformadora del suelo en medianías y en costa, con aporte de sorribas para el monocultivo del plátano en costa y con plantación de diferentes cultivos en medianías. Los suelos menos transformados se encuentran en medianía alta y en zona de cumbre. La zona por la discurre la futura nueva carretera se caracteriza por ser un área de producción agrícola, con numerosas parcelas, muchas de ellas en estado de abandono, que se mezclan con edificaciones dispersas.

Es, por lo tanto, un suelo muy transformado, pero debido a todo el suelo que va a ser sacado y cambiado de uso se considera como un impacto significativo.

## **Contaminación**

En este punto se incluye la calidad del aire, la contaminación acústica y la hídrica. En el primer caso, dadas las condiciones climáticas, con un régimen de vientos favorable para la dispersión de los contaminantes del municipio, la calidad del aire es bastante buena. Además, las emisiones de gases a la atmósfera no son muy elevadas, limitándose a los vehículos y el polígono industrial de Las Almenas, de escasa consideración. La construcción del nuevo trazado generará un aumento de estas emisiones, sobre todo en la fase obras, aunque su carácter es temporal, y una vez que esté en funcionamiento las emisiones pueden asimilarse a las actuales.

En cuanto a la contaminación acústica, vuelve a ser el tránsito de vehículos el principal causante de esta afección. La fase de obras va a generar un aumento de ruidos, siendo también su carácter temporal. Para la fase de funcionamiento está previsto realizar un estudio de mediciones que puede desembocar, en caso de que éstas sean demasiado elevadas, la implantación de medidas correctoras como pantallas acústicas artificiales o naturales por medio de plantación de árboles.

La contaminación hídrica tiene su origen en el uso de los diferentes productos que se utilizan para proteger y aumentar la producción agrícola. Muchos de ellos se infiltran y contaminan el acuífero. Los principales contaminantes son el ión nitrato, aunque no es muy elevada, y el ión bicarbonato que influye en la calidad del agua y está relacionada con la actividad volcánica. Para la construcción de la nueva vía se plantean una serie de medidas preventivas tendentes a evitar cualquier tipo de contaminación hídrica, como por ejemplo la instalación de mallas impermeables en la zona de cambio de aceite de vehículos, de modo que no se produzca ningún tipo de contaminación al acuífero ni a los barrancos.

El impacto de la contaminación en general se considera poco significativo.

## **Vegetación**

La agricultura, principalmente, la ganadería, los aprovechamientos forestales y la excesiva urbanización sin orden alguno son las actividades que más impacto han generado sobre la vegetación potencial del municipio, teniendo como consecuencia una pérdida de la misma. Las zonas menos afectadas son la cumbre, medianías altas, los pinares sobre coladas lávicas y parte de la vegetación halófito costera.

La zona por la que discurre el corredor no cuenta con especies de interés, ya que se trata de una zona eminentemente agrícola y de asentamientos urbanos.

El impacto, dado el inventario de la zona que determina las especies que se encuentran y por ser sobre todo terrenos de cultivo, muchos de ellos en abandono, es poco significativo.

## **Fauna**

La influencia humana ha marcado la presencia de la fauna del municipio. La fauna de medianías y costa está totalmente acostumbrada a la presencia humana, limitándose las especies que requieren una mayor protección a la zona de medianía alta y de cumbre, donde la antropización es menor.

Las especies que se encuentran en el ámbito de estudio de la nueva carretera están totalmente habituadas a la presencia del hombre.

El impacto sobre la fauna en la zona de estudio se considera como poco significativo.

## **Paisaje**

El paisaje del municipio está muy modificado por la actividad agrícola y los asentamientos urbanos, en muchas ocasiones caóticos. Este caos urbanístico y el abandono de muchas de las parcelas agrícolas deterioran el paisaje. Sin embargo, existen algunas unidades con elevado valor paisajístico como son los cultivos de plataneras que dominan el paisaje de costa, y los pinares sobre coladas lávicas. Actividades como las extractivas en la zona de El Riquel también marcan el paisaje con una influencia negativa sobre el mismo. Además de esto, la red viaria, los numerosos caminos y el tendido eléctrico y cableado telefónico también suponen una afección negativa sobre el paisaje.

La construcción de la nueva vía, como infraestructura lineal, va a modificar el paisaje de la zona sobre la que se implante. El impacto visual va a ser significativo. Para reducirlo, un diseño de trazado que tenga en cuenta el paisaje así como la implantación de medidas preventivas y correctoras en la fase de construcción y funcionamiento son fundamentales.

Debido a lo alterada que se encuentra la zona por la que pasa la nueva carretera y la cercanía a la C-820 en el último tramo (enlace Buen Paso) el impacto se considera como poco significativo.

#### 7.4. LIMITACIONES DE USO DERIVADAS DE ALGÚN PARÁMETRO AMBIENTAL

Para el cumplimiento de las limitaciones de uso reflejadas en la memoria ambiental del PGO se hacen las consideraciones.

- Se tienen en cuenta que los suelos fértiles son un recurso escaso y muy difícilmente recuperable cuando son eliminados por algún motivo, por lo cual se adoptan medidas en relación a la conservación de la capa superficial de suelo del territorio; así como prever el reciclaje de suelo agrícola que como consecuencia del desarrollo de la implantación del Corredor Insular.
- Con el fin de mantener la calidad del paisaje de la zona, el nuevo viario contará con diseño que permita su mimetización y la implantación de elementos que reduzcan su afección visual.
- El desarrollo del viario considera la existencia de endemismos vegetales protegidos por la legislación vigente.
- Si como consecuencia de la implantación de la vía surgiesen restos arqueológicos se procederá a su protección y a la recuperación de los restos.
- Dada la tendencia a usar las laderas de barranco y acantilados como puntos incontrolados de vertidos y escombros, se dispondrán elementos de control de accesos desde la vía.
- No se utilizarán para ajardinamientos, restauraciones paisajísticas, etc., especies vegetales distintas a las autóctonas del municipio y propias del piso bioclimático donde se desarrolla el trazado.
- No se realizarán actividades extractivas relacionadas con la vía, salvo las excavaciones previstas en el proyecto.
- El trazado propuesto deja, respecto a los acantilados costeros, una distancia de seguridad superior a 200 m respecto al borde de los mismos.
- Para el alumbrado se utilizarán sólo luminarias homologadas por el I.A.C. (Instituto Astrofísico de Canarias).

#### 7.5. DINÁMICA DE TRANSFORMACIÓN TERRITORIAL EN FUNCIÓN DE LAS UNIDADES AMBIENTALES DEFINIDAS

El estudio de la dinámica de la transformación de zona objeto de planeamiento se alejaría de la realidad territorial si se ciñera sólo al ámbito de la misma. El análisis y, en consecuencia, las propuestas de ordenación territorial, son instrumentos con los que se debe trabajar a un nivel más amplio para articular una estructura territorial más equilibrada que corrija los desajustes del actual proceso de crecimiento y proponga un modelo de distribución de la población, actividades y recursos más acorde con la realidad insular.

Como ampliación de lo considerado a este respecto en el Plan General de Ordenación, y relativo a la implantación del Corredor Insular, se ha de tener especial precaución con la edificación a borde de viario para evitar la repetición de colonizaciones similares a la actual carretera.

#### 8. MEDIDAS CORRECTORAS

Con respecto a la nueva carretera cierre del anillo insular, el PGO en el apartado de medidas ambientales protectoras y correctoras dice textualmente: "*En el proyecto y construcción de la nueva carretera cierre del anillo insular se preverá la eliminación de barreras que impidan la comunicación entre lo que será la nueva zona alta y la baja del municipio; se vigilará el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras que prevea el correspondiente estudio de impacto*".

Aparte de esto, el diseño de trazado supone una de las medidas preventivas ambientales más importantes pues pretenden integrar la obra en el entorno (muros de piedra vista, viaductos con mínimos apoyos, diseño en trinchera, etc).

Asimismo, en el Plan Territorial Especial del Corredor Insular se presentó una propuesta de medidas correctoras encaminadas a evitar, reducir o compensar los efectos negativos que la construcción de la autovía generaría, así como las actuaciones de restauración del medio natural que han de concretarse en la fase de proyecto de la actuación. Entre estas destacan las referentes a la ubicación de las zonas auxiliares, vertederos y préstamos; para éstas se recomienda el establecimiento de una zonificación previa que dé preferencia a las zonas admisibles. Para los vertederos se establecen unas condiciones de uso en cuanto a los vertidos, para evitar la acción de manera indiscriminada.

Se fijan recomendaciones encaminadas a frenar la contaminación atmosférica, sobre todo en la fase de construcción, debido al levantamiento de polvo. Para la protección y conservación de los suelos se establecen una serie de medidas con referencia a la correcta delimitación de los perímetros de actividad de la obra, así como las referentes a la recuperación de la capa superior de tierra vegetal que deberá ser acopiada convenientemente a una altura determinada y con medidas que eviten la pérdida de las propiedades del suelo.

La protección del sistema hidrológico se centra en evitar la colocación de las instalaciones próximas a los cauces de los barrancos o laderas con el fin de evitar las posibles escorrentías. Las medidas preventivas y correctoras también han de aplicarse en las instalaciones y parques de maquinaria

con el objetivo de evitar fenómenos de contaminación por lodos, aceites, alquitranes, etc. Se establecen medidas para reducir la posible contaminación por vertidos incontrolados mediante arquetas de control.

En cuanto a la vegetación se evitará durante la fase de construcción dañar lo menos posible a las especies vegetales de interés, sobre todo a los elementos arbóreos y arbustivos. Así, en las operaciones de desbroce se tomarán una serie de medidas encaminadas a no dañar las especies vegetales, a prohibir fuegos, a no afectar el sistema radicular de las especies debido a derrames de productos químicos o a proteger el tronco y las raíces de ejemplares que pudiesen verse afectados.

Teniendo en cuenta que en la fase de construcción de la vía la fauna puede verse afectada de forma negativa se recomienda ejecutar los trabajos que más ruido desencadena fuera de la época de cría de las mismas, pues con ello se evitarán interferencias en los ciclos reproductivos.

El impacto acústico será mayor durante la fase de construcción; como medida destinada a mitigar estos efectos se obliga al uso de maquinaria de bajo nivel sónico así como llevar a cabo revisiones periódicas de la misma.

Las medidas adoptadas para la protección del patrimonio Arqueológico se centran sobre todo en medidas de prevención, consistentes en la vigilancia de los movimientos de tierras.

La protección de los servicios existentes, permeabilidad territorial y la protección de los propios usuarios, quedará garantizada con la adopción de medidas encaminadas a restaurar y reponer las infraestructuras afectadas. De la misma forma, éstas se extenderán en el diseño de trazados alternativos que dañen lo menos posible la actividad diaria de los usuarios.

Por último, la mayoría de las medidas preventivas y correctoras se centran en la restauración de los terrenos afectados por las obras, así como la restauración de los taludes y terraplenes. Con respecto a esto último, las revegetaciones deberán reunir una serie de condiciones y medidas encaminadas a potenciar la recuperación medioambiental del espacio afectado. En la elección de las especies vegetales se potenciará el uso de especies autóctonas, aunque dado que la zona objeto de estudio cuenta con un importante número de especies ornamentales, se procurará intercalar unas y otras, de esta manera la integración con el entorno será inmediata.

Las zonas degradadas serán restauradas y se procederá a la descompactación de los terrenos y al extendido de tierra vegetal, para posteriormente poder llevar a cabo las labores de revegetación. Las plantaciones en general tenderán a formas irregulares y heterogéneas y con una densidad de plantación adecuada que favorezca su mejor integración con el entorno.

## 9. PROGRAMA DE VIGILANCIA

El Programa de Vigilancia Ambiental supone la aceptación de unas condiciones generales como son entre otras el vigilar el cumplimiento de las medidas y condiciones que se establezcan en la Declaración de Impacto Ambiental, comprobar que las medidas correctoras y protectoras propuestas en el estudio se realizan correctamente, determinar su grado de eficacia y controlar la aparición de impactos residuales o la aparición de los no previstos, etc.

Este Programa establece sobre todo vigilancia durante la fase de ejecución de las obras y se organizará en conexión espacial y temporal con la ejecución de las diferentes obras de construcción de la vía y las medidas correctoras asociadas a éstas. Así pues las medidas de seguimiento durante la fase de ejecución se centrarán en la vigilancia de la ejecución de medidas protectoras y correctoras y la vigilancia de la aparición de impactos ambientales, sobre todo los relacionados con las zonas sensibles y más próximas a las zonas de interés ambiental.

El Plan de Vigilancia Ambiental contemplará entre otros los siguientes controles:

- Control de los movimientos de tierras y maquinaria
- Vigilancia de la ejecución de viaductos y puentes.
- Vigilancia de la ejecución de vertederos y zonas de préstamo.
- Sobre las operaciones de mantenimiento de la maquinaria.
- Sobre las afecciones a las poblaciones cercanas.
- Sobre el cumplimiento de las medidas propuestas para la revegetación.
- Sobre la ejecución de pantallas antiruido.
- Sobre el aseguramiento de la circulación por pistas y caminos secundarios.
- Vigilancia sobre el acabado y limpieza final

Este Plan además se extenderá a la fase de funcionamiento de la obra, controlando aspectos como los referentes al control de los niveles de ruido, a las labores de mantenimiento de las áreas degradadas restauradas, evolución de las mismas y vigilancia relativa a la aparición de situaciones e impactos no previstos.

**10. CONCLUSIONES DE LA EVALUACIÓN**

El trazado propuesto es el que minimiza, a nivel municipal, los impactos sobre el medio. Su relativa cercanía a los asentamientos poblacionales y zonas de cultivo mejoran la funcionalidad del corredor insular.

Cualquier trazado más al sur supone afección a zonas de mayor valor ambiental y mucho menos antropizadas. Más al norte, hacia la costa, se afectarían a zonas de interés paisajístico, botánico, faunístico y agrícola.

En Santa Cruz de Tenerife, Octubre de 2006.



**EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL TRAZADO DEL CORREDOR INSULAR NORTE A SU PASO POR ICOD DE LOS VINOS  
EN EL MARCO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN (APROBACIÓN PROVISIONAL)**

**APÉNDICE N° 1: PLANOS**

**ÍNDICE DE PLANOS**

1. ALTERNATIVAS ESTUDIADAS
  - 1.1. Corredor insular norte. Trazados estudiados
  - 1.2. Alternativas P.T.E. y E.I.
2. PROPUESTA DE TRAZADO Y VARIABLES AMBIENTALES
  - 2.1. Geología
  - 2.2. Hidrología
  - 2.3. Tipos de suelo
  - 2.4. Vegetación
  - 2.5. Zonas de interés faunístico
  - 2.6. Patrimonio cultural
  - 2.7. Unidades de paisaje
  - 2.8. Unidades ambientales homogéneas
3. ORDENACIÓN PORMENORIZADA