

**ORDEN DE LA CONSEJERA DE POLÍTICA TERRITORIAL, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD POR LA QUE SE FORMULA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DENOMINADO “LÍNEA ELÉCTRICA A 66 KV GUÍA DE ISORA-LOS OLIVOS”, PROMOVIDO POR RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A.U., EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE ADEJE Y GUÍA DE ISORA, ISLA DE TENERIFE (EXPT 2008/1708).**

**ANTECEDENTES**

1º.- La Consejería de Empleo, Industria y Comercio, con fecha 1 de diciembre de 2011, remitió a la Viceconsejería de Medio Ambiente el proyecto denominado “Línea eléctrica a 66 KV Guía de Isora – Los Olivos”, promovido por Red Eléctrica de España, S.A.U., junto con el Estudio de Impacto Ambiental (EslA) y la documentación relativa al trámite de Información Pública y de consultas, al objeto de que por parte del órgano ambiental se formulase la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

2º.- Los documentos integrantes del conjunto de actuaciones de la fase 2 del procedimiento de evaluación de impacto ambiental han sido los siguientes:

- Proyecto de ejecución de la Línea aérea/subterránea de transporte de energía eléctrica a 66 KV doble circuito Guía de Isora-Los Olivos que consta de: Memoria descriptiva, cálculos, planos, presupuesto, estudio de seguridad, relación de bienes y derechos y pliego de condiciones técnicas. Elaborado D. Ángel Gallego del Monte (Ingeniero Industrial) y fechado en febrero de 2010.

- El EslA que ha sido realizado por un equipo multidisciplinar compuesto por titulados superiores, todos ellos con la formación adecuada para llevar a cabo la evaluación de los impactos potenciales que el proyecto pudiera tener en el medio ambiente. El EslA, elaborado por Hydra Soluciones Ambiental, consta de las siguientes partes:

1. Tomo I: Memoria, Anexo Fotográfico, y Apêndice.
2. Tomo II: Planos
3. Documento de Síntesis.
4. Estudio de campos electromagnéticos.
5. Informe de viales de accesos.
6. Informe Arqueológico
7. Informe de Desmantelamiento.
8. Estudio de viabilidad de la alternativa de soterramiento.

3º.- Instruido el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del referido proyecto, se han tenido en cuenta los informes emitidos por diversas instituciones y Administraciones Públicas, así como los realizados por las unidades administrativas de





este Departamento, en relación con sus competencias, para una mejor evaluación del proyecto que nos ocupa.

4º.- Asimismo, en cuanto al cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, figura informe del Cabildo Insular de Tenerife que se pronuncia acerca de las afecciones al patrimonio histórico del proyecto de referencia.

## FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I. La Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico; el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos (TRLEIAP), aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero; y el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental, normas todas éstas aplicables al presente proyecto, según dispone la disposición transitoria séptima, apartado 2, de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, establecen la obligación de formular la Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, la autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos de las citadas disposiciones.

El presente proyecto se somete a evaluación de impacto ambiental de conformidad con lo establecido en el citado Texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, al estar entre los incluidos en el Anexo I, grupo 9, apartado b, *“Los proyectos correspondientes a actividades listadas en el anexo I que, no alcanzando los valores de los umbrales establecidos en el mismo, se desarrollen en zonas especialmente sensibles, designadas en aplicación de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, y de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo de 1992, o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar: 8. Líneas aéreas para el transporte de energía eléctrica con una longitud superior a 3 kilómetros.”*

I.

II. Conforme al artículo 17 de la citada Ley 11/1990, de 13 de julio, la Declaración de Impacto Ambiental es un acto administrativo en el que se recoge el criterio del órgano ambiental actuante, a la vista de un estudio de impacto ecológico. Las declaraciones de impacto ecológico condicionadas incluirán los detalles técnicos del condicionado ambiental como apéndice. Por su parte, las declaraciones de impacto desfavorables serán razonadas, especificando si se recomienda revisar el proyecto o si se considera necesario realizar estudios más precisos.





Igualmente en la disposición transitoria tercera de la misma norma territorial se establece el índice al que deberá ajustarse el contenido de la Declaración de Impacto Ambiental, en tanto éste no sea fijado reglamentariamente.

**III.** La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) es el órgano ambiental competente para formular la declaración de impacto ambiental, en virtud del artículo 20.3, apartado a) de la nombrada Ley 11/1990, de 13 de julio.

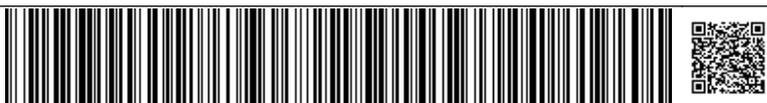
Sin embargo, mediante acuerdo de la COTMAC, en sesión celebrada el día 2 de octubre de 2015 (BOC nº 202, de 16 de octubre), se delegó en la persona titular de la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad la competencia que corresponde a la COTMAC como órgano ambiental en la emisión de las Declaraciones de Impacto Ambiental.

En virtud de los antecedentes y consideraciones precedentes, y vista la propuesta de la Viceconsejera de Medio Ambiente,

### RESUELVO

**Primero.** Formular, a los solos efectos ambientales, la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado “LÍNEA ELÉCTRICA A 66 KV GUÍA DE ISORA-LOS OLIVOS”, promovido por Red Eléctrica de España, S.A.U., en los términos municipales de Adeje y Guía de Isora, Isla de Tenerife, con arreglo a las siguientes determinaciones:

- A)** El título del proyecto presentado para su evaluación es: “L/66kV Guía de Isora- Los Olivos.
  
- B)** El ámbito territorial de la actuación es: Espacio comprendido entre la subestación de Guía de Isora, situada en el paraje de Los Pajares, y la subestación de Los Olivos, ubicada en la proximidades de la glorieta que marca el final de la Autopista del Sur (TF-1).
  
- C)** El proyecto está promovido por: Red Eléctrica de España, S.A.U.
  
- D)** El autor del proyecto es: Ángel Gallego del Monte (Ingeniero Industrial).





**E)** El Estudio de Impacto Ambiental fue realizado por: Hydra Soluciones Ambientales Presta-Servicios Ambientales, S.L., estando dirigido el equipo redactor por D. Eric Landrau Potier.

**F)** Al proyecto presentado le ha correspondido la categoría de Evaluación de Impacto Ambiental.

**G)** Los autores del Estudio de Impacto Ambiental consideraron que la evaluación ambiental conjunta del impacto del proyecto resulta ser POCO SIGNIFICATIVA.

**H)** La resolución del órgano ambiental actuante sobre la Declaración de Impacto Ambiental solicitada resulta ser CONDICIONADA. Los condicionantes relacionados en el Anexo, se consideran, a todos los efectos, como parte integrante de esta Declaración de Impacto Ambiental y, por ende, de este apartado H).

**I)** La presente Declaración de Impacto Ambiental tiene carácter VINCULANTE, en aplicación del artículo 18.3 de la Ley territorial 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico.

## **J) Observaciones generales**

**J.1.-** El proyecto objeto de evaluación ambiental incluye una línea aérea/subterránea a 66 kV, de doble circuito, entre la subestación de Guía de Isora (de tipo GIS) sita en el término municipal de Guía de Isora (isla Tenerife) y la subestación de Los Olivos (de tipo GIS) situada en el término municipal de Adeje (isla de Tenerife), con una longitud de 13,4 km.

La interconexión entre las subestaciones de Guía de Isora y Los Olivos está constituida por:

- Tramo aéreo: La línea aérea discurrirá desde el apoyo de transición aéreo-subterráneo de salida de la subestación de Guía de Isora a 66 kV hasta el apoyo 41 donde se hace la transición aéreo-subterráneo. Este tramo estará compuesto por un total de 41 apoyos de doble circuito, con una longitud de 11,9 km.





- Tramo subterráneo: El tramo subterráneo discurrirá en cada subestación desde los apoyos de transición aéreo-subterráneo de entrada o salida hasta las celdas GIS de 66 kV de las mismas.

En la subestación de Guía de Isora la entrada en subterráneo será desde el apoyo T-1, apoyo de transición aéreo-subterráneo hasta las celdas GIS de dicha subestación. La longitud aproximada será de 60 m, 100 m entre terminales.

En la subestación de Los Olivos, la entrada en subterráneo se hará desde el apoyo nº 41, apoyo de transición aéreo-subterráneo, hasta las celdas GIS de 66 kV de la subestación de Los Olivos con una longitud aproximada de 1480m, 1530m entre terminales.

#### Tramo aéreo

El tramo aéreo de la línea tiene como principales características las siguientes:

- Las torres se diseñan para distancias eléctricas de 220 kV pero el aislamiento que se colocará en la línea es para 66 kV.
- Sistema: Corriente alterna trifásica.
- Frecuencia: 50 Hz
- Tensión nominal: 66 kV
- Tensión más elevada de la red: 72.5 kV
- Temperatura de diseño: 85° C
- Capacidad térmica de transporte por circuito: Condiciones del Real Decreto 2819/1998: 134 MVA
- Nº de circuitos: Dos
- Nº de conductores por fase: Uno
- Tipo de conductor: CONDOR AW
- Nº de cables de tierra: 1
- Tipo de cables de tierra: 1 OPGW de 48 fibras tipo I (17 kA)
- Tipo de aislamiento: Bastones de goma de silicona
- Apoyos: Torres metálicas de celosía galvanizadas en caliente
- Cimentaciones: de zapatas individuales
- Puesta a tierra: anillos cerrados de acero descarbonado
- Longitud total: Guía de Isora – Los Olivos 11,960 km

#### Tramo subterráneo

El tramo subterráneo de la línea objeto del presente proyecto tiene como principales características las siguientes:

- Sistema: Corriente alterna trifásica.
- Frecuencia: 50 Hz
- Tensión nominal: 66 kV
- Tensión más elevada de la red: 72,5 kV





- Nº de circuitos: Dos
- Nº de cables por fase: Uno
- Tipo de cable: Aislamiento seco XLPE
- Sección de conductor: 1.200 mm<sup>2</sup> Al
- Tipo de instalación: Zanja: 2 circuitos con tubos hormigonados
- Configuración de los cables: Tresbolillo
- Tipo de conexión a tierra de las pantallas metálicas:
- Entrada SE Guía de Isora: Single Point
- Entrada SE Los Olivos: Cross Bonded
- Nº de cámaras de empalmes: 2
- Nº de terminales exteriores: 12
- Nº de terminales GIS: 12
- Capacidad térmica de transporte por circuito: 93 MVA
- Factor de carga: 100 %
- Longitud total aproximada: 1530 m.
- S/E Guía de Isora - Apoyo nº1 : 69 m.
- Apoyo nº41 – S/E Los Olivos: 1481 m.

**J.2.-** La categoría de evaluación a aplicar es la de evaluación de impacto ambiental, conforme a lo establecido en el TRLEIAP, habida cuenta de que este proyecto se incluye en el Anexo I, grupo 9, apartado b “ *Los proyectos correspondientes a actividades listadas en el anexo I que, no alcanzando los valores de los umbrales establecidos en el mismo, se desarrollen en zonas especialmente sensibles, designadas en aplicación de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, y de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo de 1992, o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar*”: 8. *Líneas aéreas para el transporte de energía eléctrica con una longitud superior a 3 kilómetros*”.

**J.3.-** Consta en el expediente, como resultado del trámite de información pública del proyecto evaluado, lo siguiente:

- Copia de la publicación en el Boletín Oficial de Canarias (BOC nº 196 de 04/10/2010; corrección de errores BOC nº 2051 de 18/10/2010) y Boletín Oficial de la Provincia (BOP nº 177 de 06/09/2010; corrección de errores BOP nº 227 de 23/11/2010) y periódicos de 16/04/2011 y corrección de erratas de 27/05/2011, concretamente desde el día 24/11/2010 hasta el día 31/01/2011, sobre la información pública del proyecto epigrafiado.





- Certificado del Jefe de Servicio de Transporte y Generación en Régimen Ordinario, sobre el resultado de la información pública y consulta ambiental en aplicación del art. 9 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos; en el mismo, se certifican los trámites efectuados, las alegaciones recibidas, las publicaciones en el Boletín Oficial de Canarias, en el Boletín Oficial de la Provincia y Edictos y consultas a las administraciones públicas y personas interesadas del proyecto y Estudio de Impacto Ambiental y alegaciones que se adjuntan en el Anexo I del expediente.
- Durante el mismo periodo, se recibieron varios informes de los que fueron previamente consultados. Tanto las alegaciones como los informes fueron contestados por el promotor a través del Servicio de Transporte y Generación en Régimen Ordinario.
- Edicto en el tablón de anuncios del Cabildo Insular de Tenerife, no constando la presentación de alegación alguna.
- Edicto en los tabloneros de anuncios de los Ayuntamientos de Guía de Isora y de Adeje.

**J.4.-** Como justificación del proyecto, la documentación presentada señala que para minorar el riesgo que actualmente pesa sobre la garantía de suministro en la zona oeste de Tenerife, la “Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016”, aprobada en Consejo de Ministros del 30 de mayo de 2008, recoge la repotenciación y el paso a doble circuito de la actual línea a 66 kV Los Olivos – Guía de Isora, dejándolo preparado para 220 kV. Esta medida, conjuntamente con la puesta en servicio de la subestación Los Vallitos 220/66 kV, su conexión a Los Olivos en 66 kV y la repotenciación y su paso a doble circuito de la actual línea de 66 kV Cuesta de la Villa – Icod, dotará a la zona oeste de Tenerife de niveles de seguridad de suministro eléctrico adecuados.

**J.5.-** La Revisión del PECAN 2006-.2015, de enero de 2012, recoge la presente actuación al efecto de poder suministrar la demanda prevista, aclarando que en el paso de la Línea Guía de Isora-Los Olivos a 66 kV a doble circuito se deja preparada para 220 kV. Este aspecto fue requerido en el documento de amplitud y nivel de detalle emitido por esta Dirección General, el 26 de agosto de 2009, así como en otro posterior de fecha 3 de enero de 2013, entendiéndose que al no haber respuesta sobre este aspecto, el proyecto a tramitar ambientalmente es una línea eléctrica a 66 kV.

**J.6.-** No obstante lo anterior, en la documentación técnica del expediente (Es.I.A), aportada tras la información pública, el promotor señala que la línea queda preparada a 220 kv. Sin embargo, analizado el Estudio de Impacto Ambiental, se comprueba que los





los potenciales impactos son considerados para una línea de 66 kv. Si bien algunos de los potenciales impactos para las líneas de 66 kv y 220 kv serían similares o parecidos, como la ocupación de suelo y las molestias a la población por ruido y polvo durante la fase de construcción, por lo que de se podrían entender como analizados en el estudio de impacto presentado, otros, como los efectos de los campos electromagnéticos (CEM) sobre la salud de la población en fase operativa serían distintos.

**J.7 .-** Según lo dispuesto en la disposición transitoria novena y en los artículos 9 y 35.2 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, en la redacción dada por la Ley 17/2007, de 4 de julio, para adaptarla a lo dispuesto en la Directiva 2003/54/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad, Red Electrica de España, S.A.U. es el gestor de la red de transporte y transportista único, teniendo atribuida la función de transportar energía eléctrica, así como construir, mantener y maniobrar las instalaciones de transporte.

De acuerdo con la Orden 1371 de la Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías, de 28 de septiembre de 2005, por la que se fijan los criterios de de definición de la red de transporte de energía eléctrica de la Comunidad Autónoma Canaria *“tendrán la consideración de red de transporte en el sistema eléctrico insular de la Comunidad Autónoma Canaria las siguientes instalaciones “a) Las líneas de tensión igual o superior a 66 kV y c) los parques de tensión igual o superior a 66 kV”.*

**J.8.-** Las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas mediante Ley 19/2003, de 14 de abril, concretamente, la Directriz ND -36 indica: *“5. Los Planes Insulares de Ordenación señalarán los corredores para las conducciones de energía, teniendo en cuenta las consideraciones ambientales y de ordenación del territorio, evitando su paso por la proximidades de los asentamientos residenciales o turísticos existentes o previstos y priorizando la utilización de los corredores viarios existentes, cuando ello fuera posible, para la instalación de conducciones enterradas.”*

**J.9.-** El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) establece en su Capítulo III. Infraestructuras los criterios de ordenación sobre las infraestructuras de energía eléctrica. En concreto, *“[...] 5-D Los criterios que se establecieron en el marco de la política energética de Canarias, serán aplicados por el Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras Eléctricas, en cuya formulación se atenderá a las siguientes condiciones específicas:*





*-En la definición de los elementos de 1er nivel, y a partir del estudio y racionalización de los elementos existentes, establecerá las determinaciones adecuadas para que, en la medida de lo posible, las líneas de transporte sigan trazados vinculados a tramos viarios del corredor insular, previendo los elementos de protección necesarios para evitar la invasión de las servidumbres que su eventual ampliación pudiera producir.*

*-Junto al contenido propio de su carácter de PTEOI, incluirá también las determinaciones propias de un PTEO de las actividades económicas sobre la regulación de las actividades de producción, distribución y consumo de energía eléctrica, incorporando medidas para racionalizar la demanda y para disminuir el consumo de combustibles fósiles y la contaminación.*

*En cuanto a las condiciones particulares sobre las conducciones de energía eléctrica específica:*

*1-R Los trazados en que necesariamente deba optarse por tendidos aéreos se proyectarán manteniendo en lo posible una cota de trazado y evitando cambios de cota innecesarios. El proyecto deberá optimizar las luces de los vanos para obtener una máxima adaptación al relieve por el que discurre.*

*2-AD Cualquier nuevo tendido eléctrico aéreo de alta tensión deberá guardar una distancia a toda edificación residencial o dotacional de 50 metros cada 100 kv.*

*3-AD Los proyectos de ejecución de nuevas subestaciones y centros de transformación se tramitarán junto con las líneas de Alta Tensión que confluyan en ellos, siendo inseparable la tramitación de ambos proyectos”.*

**J.10.-** El Plan General de Ordenación de Guía de Isora, Adaptación Básica al Decreto Legislativo 1/2000, recoge en las Normas Urbanísticas Generales, Título Quinto “Régimen del Suelo Rústico”, Capítulo 2 “Régimen de las Categorías del Suelo Rústico”, artículo 5.2.1. “Régimen del suelo rústico de Protección Ambiental” lo siguiente:

*“Punto 4. Salvo que los instrumentos de ordenación o regulación de Espacios Naturales Protegidos dispongan otras en los mismos queda expresamente prohibido:*

*[...]*

*- Los tendidos eléctricos, cables telefónicos, o instalaciones de telecomunicación, excepto los ya existentes, cuya eliminación deberá valorar y determinar -en su caso- en instrumentos de ordenación o regulación correspondiente.”*

**J.11.-** El Plan General de Ordenación de Adeje, en su artículo 6.5.2, establece las “Condiciones específicas de las infraestructuras para el abastecimiento de energía eléctrica” “[...] 2.- En cualquier clase de suelo, toda instalación de nueva planta, salvo





*de carácter provisional, tanto de transporte de alta tensión como de transformación, deberá implantarse en los lugares que se señalen por el planeamiento, dando origen a sus correspondientes servidumbres, en concreto, en los casos de redes de transporte de pasillo eléctricos. Si se produjera alguna discrepancia con lo dispuesto en el Plan como consecuencia de imprevisiones en el planeamiento, o nuevas determinaciones de infraestructuras, deberá demostrarse que la actuación necesaria no tiene cabida en las reservas que el Plan ha contemplado, así como que con ella no se dañan las condiciones que el Plan se propusiera mejorar o mantener.”*

**J.12.-** El ámbito de actuación del proyecto de referencia afecta a Zonas Especiales de Conservación (Z.E.C.) integrantes de la Red Natura 2000 y/o espacios de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos. El Paisaje Protegido del Barranco de Erques (T-31) y ZEC (ES7020070) es sobrevolado por la línea, aunque los apoyos se colocarán los apoyos fuera del sector declarado como ENP.

El hábitat de interés comunitario no prioritario existente en su cauce y laderas, así como en los límites del ámbito es el *5330 Matorrales termomediterráneos y preestépicos*.

**J.13-** El *Plan Especial del Paisaje Protegido del Barranco de Erques* se encuentra aprobado definitivamente por Resolución de 9 de diciembre de 2005 (BOC nº 249, 22 de diciembre de 2005). Este Plan Especial recoge, en el Documento Normativo, las siguientes consideraciones sobre redes eléctricas:

**“CAPÍTULO 2. RÉGIMEN GENERAL.**

**Artículo 23. Usos y actividades prohibidas.**

[...]

*18. La instalación de nuevos tendidos aéreos eléctricos, telefónicos o para usos similares.*

**SECCIÓN 2ª: ZONA DE USOS TRADICIONAL.**

**Artículo 27. Suelo Rústico de Protección Agraria.**

**3. Usos y actividades autorizables:**

*l) La instalación de tendidos no aéreos eléctricos o telefónicos.*

**Artículo 37. Condiciones para las redes de distribución y transporte de energía y telecomunicaciones.**

*1. Los nuevos tendidos eléctricos, telefónicos o similares deberán ser realizados de forma subterránea buscándose la solución técnica más adecuada, que reduzca al máximo las afecciones de ejecución y ajustándose donde sea posible al trazado de otras infraestructuras lineales para evitar la duplicidad de impactos sobre el territorio.*





2. Se seleccionará de entre las alternativas posibles aquella que produzca la mínima interferencia hacia los procesos naturales no pudiendo afectar en ningún caso a comunidades y especies vegetales, faunísticas catalogados como en peligro de extinción, vulnerables o sensibles a la alteración de su hábitat, así como cualesquiera otros recursos naturales y culturales protegidos por el presente plan o por los diferentes documentos jurídicos vigentes, o para los que se constate una necesidad de protección por criterios de peculiaridad, rareza, valor científico o socioeconómico u otros que justifique el órgano de gestión y administración del paisaje.

3. Deberán adaptarse al entorno aplicando el criterio de mínimo impacto visual para reducir al máximo posible las afecciones paisajísticas. Por ello, se seguirá el criterio de sacarle el máximo rendimiento a su canalización a lo largo de la infraestructura viaria existente.

4. En los tendidos existentes se procurará igualmente su enterramiento, permitiéndose las obras de mantenimiento. Si debiera de ser sustituido algún tramo o pie de torre sólo se modificará el trazado si supusiera una mejora para el paisaje y en este caso habrá que eliminar los restos del tendido que quede fuera de servicio.

#### Artículo 45. Infraestructuras.

1. Siempre que sea técnica y económicamente viable y que no suponga una mayor afección para el medio, se procurará la instalación subterránea de los tendidos eléctricos o telefónicos eliminando los aéreos ya existentes. En todo caso, deberán adaptarse al entorno aplicando el criterio del mínimo impacto visual, para conseguir reducir al máximo posible las afecciones paisajísticas. Por ello, se seguirá el criterio de sacarle el máximo rendimiento a la canalización a lo largo de la infraestructura viaria existente (TF-6237 y C-822).”

**J.14.-** El proyecto no afecta a Bien de Interés Cultural (BIC) declarado o con expediente de declaración incoado ni se inscribe en el entorno de protección de BIC alguno. En el Es.I.A. se incorporó un Estudio Arqueológico, elaborado por un técnico especialista en la materia, en el que se registrándose la existencia de, al menos, 5 bienes de naturaleza arqueológica, entre los que figuran 4 estaciones de grabados rupestres , con material arqueológico en superficie asociado y una única dispersión de material sin estructuras vinculadas. También se documentaron 5 bienes de naturaleza etnográfica, que se concretan en 2 eras, un abrigo pastoril, un estanque y un pajero. El Área de Patrimonio del Cabildo Insular de Tenerife informa favorablemente el proyecto supeditándolo al cumplimiento de una serie de condiciones que deberán ser incluidas en la Declaración de Impacto.

**K)** En cuanto a los órganos administrativos oídos han sido los siguientes: la extinta





Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial; el Cabildo Insular de Tenerife, el Ayuntamiento de Adeje y el Ayuntamiento de Guía de Isora.

**L)** El órgano ambiental actuante es la Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, por delegación de la COTMAC.

**Segundo.** Notificar la presente Declaración de Impacto Ambiental a Red Eléctrica de España, S.A.U., a la Dirección General de Industria y Energía, al Cabildo Insular de Tenerife, al Ayuntamiento de Guía de Isora, al Ayuntamiento de Adeje y a la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural.

**Tercero.** Publicar la presente orden en el Boletín Oficial de Canarias.

Contra el presente acto, por ser de trámite, no cabe recurso alguno, pudiendo no obstante interponerse el que se considere más oportuno de entenderse que se dan alguno de los supuestos excepcionales establecidos en el artículo 107 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

## **LA CONSEJERA DE POLÍTICA TERRITORIAL, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD**

(Por delegación de la COTMAC, Acuerdo de 02/10/2015)





## ANEXO

### CONDICIONANTES

Examinada la documentación aportada hasta la fecha, incluida en el expediente número 2008/1708, el contenido de las respuestas a las consultas realizadas y la obtenida como consecuencia del reconocimiento de campo efectuado, se establecen los siguientes condicionantes, a los solos efectos ambientales, de manera que se asegure la minimización de los posibles efectos ambientales negativos y que la realización de la actuación propuesta pueda considerarse ambientalmente viable.

#### CONDICIONANTE Nº 1.

La presente Declaración de Impacto Ambiental se emite, exclusivamente, para las obras, actuaciones y actividades recogidas en el proyecto técnico y evaluadas en el Estudio de Impacto Ambiental, incluidos los anexos de dicho estudio.

Cualquier modificación del proyecto o nueva propuesta de instalaciones o actuaciones relacionadas con las fases de construcción y funcionamiento que no hayan sido evaluadas en este procedimiento de evaluación de impacto ambiental deberán remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, la cual emitirá un informe acerca de si la modificación es o no significativa desde el punto de vista ambiental, analizando si comporta una mejora ambiental, si deviene del cumplimiento del condicionado de la presente Declaración de Impacto Ambiental (DIA) o si, por el contrario, se justifica el sometimiento del presente proyecto a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la legislación vigente.

#### CONDICIONANTE Nº 2.

El contenido de este condicionante no se refiere a la posibles modificaciones que estén sujetas a lo establecido en el anterior- Condicionante nº 1-, sino a los ajustes puntuales y no sustanciales que pudieran resultar de la fase de replanteo del proyecto como consecuencia de las incidencias que se puedan producir en dicha fase, derivadas de acuerdos con los propietarios e inconvenientes técnicos y/o ambientales encontrados tanto en la instalación de los apoyos como en el trazado de las pistas y la ubicación de zonas de acopios.

Estas modificaciones deberán ser recogidas, literal y cartográficamente, en un informe y ser evaluadas ambientalmente, debiéndose remitir a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía, con carácter previo al inicio de las obras.





No obstante lo anterior, de una manera específica, en la fase de replanteo se debe tener en consideración que en la zona de actuación hay una extensa muestra de antiguos bancales de cultivo que han sido abandonados y que tras el uso agrícola han sido recolonizados, por especies de la zona o bien por especies invasoras. Existen por lo tanto, bancales abandonados recientemente o de más antigüedad en los que se ubicarán distintos apoyos y, para los que se aprovechan las antiguas pistas de servicio para la actividad agrícola. Sin embargo, algunas alegaciones presentadas por los particulares en el periodo de información pública señalan la afección directa de la línea a terrenos que pueden ser puestos en cultivo en un futuro cercano o próximo.

Por tanto, se estudiará la posibilidad de reubicar los apoyos en las lindes de las antiguas parcelas de cultivo o acercarlos a las pistas existentes a fin de minimizar y evitar la afección potencial a la actividad agrícola.

### **CONDICIONANTE Nº 3.**

El apoyo T-3 se localiza en una loma y para su acceso se aprovecha un camino existente en buen estado, prolongándose con un tramo de 150 metros de nueva construcción que sube por la misma. El apoyo T-4, de igual manera, se encuentra en una zona contigua a ésta, por lo que aprovecha el mismo camino existente que se ramifica, para ser también prolongado unos 150 metros. Por último, para acceder al apoyo T-31, que también se ubica en una loma, se propone una pista de nueva construcción de unos 300 metros. A fin de minimizar la ocupación de suelo y el impacto paisajístico y geomorfológico de las acciones de ejecución de estas pistas deberá estudiarse la posibilidad de utilizar otros medios o alternativas para el acceso y montaje de estos tres apoyos, y si no fuera posible, intentar reubicarlos cercanos a las pistas existentes.

Estas modificaciones deberán ser recogidas, literal y cartográficamente, en un informe y ser evaluadas ambientalmente, debiéndose remitir a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía, con carácter previo al inicio de las obras.

### **CONDICIONANTE Nº 4.**

Los apoyos T-3, T-15, T-16, T-17, T-18, T-19, T-24, T-27, T-28, T-31 y T-38 se sitúan en las lomas junto a las laderas de distintos barrancos de mayor o mejor entidad. Algunos de estos barrancos, localizan en su cauce y sus laderas el hábitat de interés comunitario no prioritario (5330 "*Matorrales termomediterráneos y preestépicos*") y reductos de vegetación potencial. Así mismo, en los riscos y zonas más escarpadas existen especies rupícolas de interés que pueden albergar además especies orníticas





nidificantes. Por lo tanto, es necesario que tanto en la instalación de los apoyos, como para la ejecución o mejora de las pistas de accesos y elección de los lugares de acopio, se delimiten las zonas de trabajo y se realice un vallado perimetral y un cerramiento físico de las obras a fin de evitar el derrame de materiales ladera abajo, debiendo tener unas características tales que permita contener los posibles vertidos resultantes de los movimientos de tierras.

Las medidas concretas que adopte el promotor al respecto se recogerán en un informe, que incluirá una descripción literal y cartográfica de las medidas propuestas. Dicho informe deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza quien deberá emitir un pronunciamiento favorable previo al inicio de la fase de obras.

#### **CONDICIONANTE Nº 5.**

La línea sobrevuela la ZEC *ES7020070 Barranco de Erques*, por distinto punto que la línea existente, evitando así atravesar directamente la población de Tijoco Bajo, tal y como ocurre con la línea actual. Este nuevo trazado coloca los dos apoyos T-27 y T-28 fuera de la ZEC y del Paisaje Protegido (T-31 Barranco de Erques), pero sobrevuela un punto del Barranco por el que discurren el Camino Real Leñas Blancas y Camino Real Escaño. Este se convierte en un lugar de gran incidencia paisajística, no solo por la calidad paisajística de Barranco de Erques, sino por el impacto visual que percibirán aquellos que transiten por ambos caminos reales. Así mismo, se produce una pérdida en el valor cultural de ambos senderos debido a la intrusión de este elemento artificial (cableado) en el recorrido de los mismos.

La posibilidad de unificar la infraestructura viaria y la línea en un mismo corredor aguas abajo del Barranco, en ese pequeño tramo, minimizaría así la intrusión visual de la línea en el el tramo del Barranco por el que inician su recorrido ambos caminos reales. Por tanto, debe estudiarse la posibilidad de trasladar el apoyo T-28 unos 50 metros aguas abajo del Barranco, acercándolo a la edificación agrícola existente a unos 189 metros y a la TF-82, para lo que posiblemente habría que mover también, al menos, los apoyos T-27, T29 y T-30. Posteriormente la línea deberá realizar un pequeño quiebro en el trazado para sortear los núcleos de Tijoco Bajo, Chamachete y el de Alcojora.

Estas modificaciones deberán ser recogidas, literal y cartográficamente en un informe y ser evaluadas ambientalmente, debiéndose remitir a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía, con carácter previo al inicio de las obras.

#### **CONDICIONANTE Nº 6.**





Los apoyos T-9, T-14, T-15, T-16, T-17, T-18, T-19, T-21, T-30, T-32 , T-33 , T-34, T,35, T-36, T-37 y T-40, sus pistas de acceso y las zonas de acopio de materiales se emplazarán en las inmediaciones de las viviendas aisladas a una distancia no inferior de aproximadamente 100 metros. Con respecto a estas viviendas, es necesario tener en cuenta aquellos efectos derivados de la ejecución de las pistas y la instalación de los apoyos, como las molestias por ruidos y vibraciones así como, otros consecuencia de la interrupción y obstáculo para el acceso a sus viviendas (al utilizarse pistas comunes) o las interferencias en el tráfico local durante el transporte de materiales. Asimismo, si fuera necesario, deberán establecerse unas medidas correctoras para minimizar las citadas alteraciones en la calidad de vida de los residentes de la zona, producidos en las distintas acciones a acometer en la instalación y construcción.

A tal fin se deberá cumplir con lo siguiente:

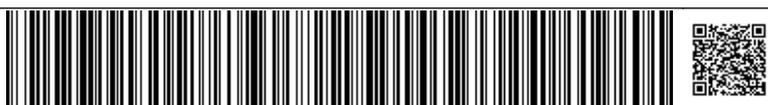
- 1.- Se realizará un informe previo en el que se detalle la metodología seguimiento de los aspectos mencionados, que deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía con carácter previo al inicio de las obras.
- 2.- En el citado informe se recogerán las medidas correctoras encaminadas a reducir las molestias y afecciones cercanas a los citados apoyos, en caso de que sea necesario.
- 2.- Finalmente, la metodología de seguimiento deberá incorporarse al Programa de Vigilancia Ambiental señalado en el Condicionante n<sup>o</sup>12.

#### **CONDICIONANTE Nº 7.**

Por otro lado, en fase operativa, es necesario considerar el efecto de los campos electromagnéticos (CEM) sobre la salud de los habitantes de estas viviendas y núcleos aislados, así como los efectos psicológicos debido al impacto visual de la línea. Por este motivo, se considera necesario que se hagan estimaciones de exposición a campos electromagnéticos en viviendas cercanas a menos de 70 metros.

A tal fin se deberá cumplir con lo siguiente:

- 1.- Se realizará un informe previo en el que se detalle la metodología seguimiento de los aspectos mencionados, que deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía con carácter previo al inicio de las obras.
- 2.- En el citado informe se recogerán las medidas correctoras encaminadas a reducir las molestias y afecciones cercanas a los citados apoyos, en caso de que sea necesario.
- 2.- Finalmente, la metodología de seguimiento deberá incorporarse al Programa de Vigilancia Ambiental señalado en el Condicionante n<sup>o</sup>13.





### **CONDICIONANTE Nº 8.**

Se produce una afección directa al hábitat de interés comunitario no prioritario denominado “*Matorrales termomediterráneos y preestépicos*”, concretamente por la ubicación de los apoyos T-17, T-19, T-20, T-22, T-27, T-28, T-29, T-30, T-31, T-32, T-33, T-34 y T-38, 39, 40 y 41 y/o sus viarios de accesos. Por consiguiente, será necesario un trabajo de replanteo con un experto en flora canaria, metro a metro, a fin de ir ajustando el trazado de las pistas y el punto concreto para la ubicación de cada apoyo para no incidir sobre las zonas mejor conservadas del citado hábitat y aprovechar aquellas en peor estado. Es importante que, en aquellos casos en los que no sea posible esta medida, se acuda a labores de restauración y revegetación con aquellas especies existentes en origen.

Con este objetivo y a fin de recuperar, aprovechar y reutilizar el material vegetal que se obtenga de la fase de desbroce de la vegetación y limpieza de terrenos, se debe contar con el asesoramiento de un experto en flora canaria que establezca los protocolos para llevar a cabo las acciones de obtención, conservación y replantación del material afectado por las actuaciones derivadas de la ejecución de la línea y el trazado de las pistas .

Asimismo, preferentemente en la restauración, deberán utilizarse los ejemplares extraídos y la tierra retirada, quedando prohibido el uso de tierras para la restauración y remodelado que no provengan de los movimientos de tierra del propio proyecto.

A fin de cumplir con lo anterior, el promotor deberá realizar un informe ambiental en el que se detallan detallan los aspectos mencionados que deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía, con carácter previo al inicio de las obras. Este informe podrá remitirse para todo el trazado de la línea o, conforme se vayan ejecutando los distintos tramos del trazado.

### **CONDICIONANTE Nº 9.**

El Es.I.A propone como medida preventiva, antes del comienzo de las obras, un estudio en profundidad de la avifauna que sobrevuela la zona de actuación. Aunque el trazado aéreo/subterráneo de la línea de 66 kV no atraviesa Zonas de Especial Protección para las Aves, discurre por zonas de interés para la avifauna, que se localizan principalmente en los barrancos más encajados del trazado. En estos enclaves nidifican diferentes aves rupícolas, entre las que destacan las rapaces, constituyendo además importantes corredores de vuelo.





Por tanto, el promotor deberá realizar un estudio previo de identificación y valoración de las afecciones sobre la avifauna y los quirópteros, que caracterice y verifique el estado preoperacional. Este estudio deberá consistir en un inventario exhaustivo cuya duración sea de al menos año, a fin de englobar periodos de reproducción y no reproducción de las aves y que permita determinar la presencia por nidificación o utilización de los barrancos como corredores de vuelo. Para ello, se deberá seguir de manera estricta, al menos, la siguiente metodología de trabajo:

1.- Estudio en profundidad de toda la bibliografía que recoge la presencia de especies en la zona.

2.- Inspección visual, para lo que se debe establecer un número de visitas suficientes que comprendan todas las épocas del año. Registros de un día que recojan todas las horas de luz solar, que comprendan desde media hora antes de la salida del sol hasta media hora después de su puesta. En los meses de abril y mayo los registros se harán cada 15 días.

3.- Detección de puntos de nidificación e identificación de las especies nidificantes.

4.- Detección de corredores de vuelo e identificación de las especies que los utilizan.

5.- Detección de accidentalidad preexistente sobre las líneas de 20kV y de 66kV existentes (colisión y electrocución), debiendo seguir la siguiente metodología:

5.1.- Deberá ser realizado por personal competente en la materia, con experiencia o formación acreditada, utilizando para ello la metodología más apropiada dadas las condiciones del terreno.

5.2.- Se establecerán visitas en todo el recorrido de las líneas, estableciéndose una franja constante a lo largo de su recorrido.

5.3.- Estas visitas, de igual manera, comprenderán todas las épocas del año y con periodicidad mensual y tendrán registros diarios que engloben desde media hora antes de la salida del sol hasta media hora después de su puesta. En los meses de abril y mayo se realizarán cada 15 días.

5.4.- Los resultados obtenidos quedarán reflejados en un informe que contendrá como mínimo la siguiente información:

-Fecha, hora de inicio y hora de finalización de los muestreos que deben ser sistemáticos empleando en todos ellos la misma metodología, de acuerdo a las condiciones del terreno.

-Tabla de registros en la que figuren las coordenadas UTM y número de ejemplares, con especificación del sexo y la edad.

-Tiempo aproximado de la muerte en días y estado del cadáver (reciente, parcialmente descompuesto, huesos y restos, depredado, etcétera.)





-Fotografía del ejemplar.

-Identificación del personal que haga el seguimiento y autoría del informe de seguimiento.

-En un apartado de Observaciones, se debe incluir cualquier incidencia registrada fuera del periodo de búsqueda o colisiones detectadas en otros tramos de línea.

Los resultados de los estudios requeridos en este condicionante se comunicarán a la Dirección General de Protección de la Naturaleza previamente al inicio de las obras.

### **CONDICIONANTE Nº 10.**

Una vez hecho el anterior análisis, el promotor deberá redactar y adoptar un Programa de Vigilancia Ambiental que siga la metodología anterior, en lo que se refiere a aves y quirópteros, debiendo atender a los siguientes objetivos:

1.- Seguimiento con una periodicidad trimestral, de la mortalidad en el trazado de la línea eléctrica de funcionamiento, con el objeto de identificar con claridad si existen patrones temporales y/o estructurales sobre la mortalidad de aves o murciélagos (tramos especialmente conflictivos y con mayor mortalidad, coincidencia de las incidencias con periodos de relevancia biológica para las especies, etc.). A partir del segundo año, si no se ha detectado una mortalidad relevante de especies protegidas, el seguimiento se realizará en los meses de mayo y noviembre.

2.- Censo de aves y/o murciélagos. Durante los tres primeros años se realizará un censo de anual aves durante el periodo reproductor y otro de murciélagos (entre mayo y octubre).

### **CONDICIONANTE Nº 11.**

Dada la imposibilidad de repotenciar la actual línea a 66kV y su paso a doble circuito, se ha planteado este nuevo doble circuito a 66kV entre las subestaciones de Guía de Isora–Los Olivos, con lo que el actual simple circuito se daría de baja una vez entre en servicio la línea proyectada. Por ello, a fin de evitar la coexistencia de ambas líneas - la actual y la futura- y los impactos sinérgicos y acumulativos sobre el paisaje, la geomorfología, la población, la vegetación y la fauna, se deberá acometer el desmantelamiento de manera inmediata, una vez entre en servicio la nueva línea, comunicándose el mismo a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía.

Como anexo al Estudio de Impacto Ambiental se presenta un *Estudio ambiental del desmantelamiento de la línea 66 kV de circuito simple entre la SE de Guía de Isora y la*





*SE de Los Olivos*, cuyo contenido es genérico. El citado documento prevé la apertura de accesos en aquellos apoyos que carezcan de los mismos, con posteriores labores de revegetación tanto del lugar donde se emplazaba el apoyo, como en las nuevas pistas a ejecutar.

A tal fin se deberá proceder de la siguiente manera:

1.- Para determinar las acciones y los impactos específicos en el desmantelamiento de cada uno de los apoyos, será necesario que se presente un proyecto detallado del desmantelamiento apoyo por apoyo, con la ejecución o rehabilitación de cada una de las pistas a realizar, así como un documento ambiental en el que se detallen las acciones específicas a llevar a cabo, los impactos que se prevén, así como las medidas correctoras que se proponen para su minimización. Dada la naturaleza y el trazado de la línea, en el documento ambiental se deberá distinguir entre los apoyos a desmantelar en zonas naturales, zonas agrícolas, áreas rurales y núcleos urbanos.

2.- Será necesario redactar un plan de restauración y revegetación de las pistas y de las plataformas de los apoyos, indicándose la manera de actuar en cada caso, siguiendo el mismo criterio anterior.

Ambos documentos deberán remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía, con carácter previo al inicio de las obras de desmantelamiento.

## **CONDICIONANTE Nº 12.**

La entidad promotora, en relación con el patrimonio histórico, etnográfico, cultural y arqueológico, aporta una "Evaluación patrimonial de proyecto" realizado por la empresa Tibicena, adoptando una serie de medida correctoras. Además, el Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife añade otras medidas para garantizar la conservación de los bienes patrimoniales y que también deben incorporarse al Programa de Vigilancia Ambiental, a saber:

1.- Se deberá efectuar una labor de seguimiento arqueológico por parte de un técnico especialista en Arqueología, debidamente autorizado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 66 y siguientes de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias y del Decreto 261/2003, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre intervenciones arqueológicas en la Comunidad Autónoma de Canarias.

2.- Respecto de los bienes etnográficos se procederá a la delimitación y balizamiento de cada uno de estos enclaves patrimoniales a los efectos de evitar que puedan verse afectados por movimientos de tierra, apertura de pista, vertidos de escombros, acopio





de materiales, tráfico de vehículos o similares. Esta delimitación deberá ser realizada por un técnico especialista en Arqueología.

Del contenido del estudio arqueológico no queda claro si se han evaluado las posibles afecciones al patrimonio histórico originadas por toda una serie de acciones complementarias a la instalación de las infraestructuras eléctricas, como puede ser la apertura de pistas de acceso, la creación de zonas destinadas a acopio de materiales, escombros o maquinaria y cualquier otro movimiento de tierra que pueda afectar a bienes patrimoniales. En consecuencia, es necesario que en cada una de estas acciones esté presente un técnico especialista en Arqueología, que verificará la inexistencia de afecciones a los bienes patrimoniales identificados u otros que no se hubieran documentado previamente.

3.- Durante el acta de replanteo de las torretas, de las pistas o caminos de nueva traza o en la delimitación de cualquier espacio cuya superficie vaya a ser trasformada y con carácter previo al inicio de las obras, estará presente un técnico especialista en Arqueología, que comprobará la inexistencia de afecciones al patrimonio cultural de la zona.

4.- El mismo técnico le compete la decisión de detener las obras que puedan afectar a un bien inventariado, comunicándolo de inmediato al Servicio de Cultura y Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife a los efectos de proceder a su paralización y a la toma de decisiones para su salvaguarda, así como en el caso de que en el transcurso de los trabajos aparezcan bienes patrimoniales no inventariados previamente, todo ello en virtud de lo dispuesto en el artículo 70 de la citada Ley 4 /1999.

Todos estos aspectos se recogerán en un informe que se remitirá a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y a la Dirección General de Industria y Energía, con carácter previo al inicio de las obras.

### **CONDICIONANTE Nº 13.**

En la actual propuesta de PVA, que integra el Estudio de Impacto Ambiental, se incluye un esbozo del seguimiento y control que deberá llevarse a cabo. Por ello es necesario que el Programa de Vigilancia Ambiental integre un protocolo de actuación que permita verificar la puesta en marcha de las medidas correctoras propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental, en esta Declaración de Impacto, y en los documentos adicionales que en ella se solicitan, y que permita contrastar la efectividad y la exactitud de la evaluación de impacto, permitiendo minimizar o corregir las incidencias previstas y controlar y minimizar o corregir incidencias no previstas.





Se deberá presentar un texto refundido del Programa de Vigilancia Ambiental que englobe todos los aspectos desarrollados en esta Declaración de Impacto, en especial las determinaciones adoptadas con respecto los impactos sobre las aves y la población.

La información técnica que sustente el Programa de Vigilancia deberá recoger, al menos, los siguientes aspectos relativos a la fase de instalación, construcción, operativa, desmantelamiento y restauración:

- 1) Deberán chequearse y verificarse los impactos detectados y las medidas correctoras propuestas durante el proceso de evaluación. Para ello se iniciará el documento de la siguiente manera:
  - Se aportará un listado de todos los impactos previstos para la fase de instalación, construcción, operativa, desmantelamiento y restauración. También deberán figurar las características espaciales y temporales (corto, medio y largo plazo), así como las medidas correctoras correspondientes a cada uno, si las hubiera.
  - Se aportará un listado de todas las medidas correctoras propuestas en la documentación ambiental para la fase de instalación, construcción, operativa, desmantelamiento y restauración, indicándose el momento de aplicación de cada medida en el tiempo de duración de la ejecución del proyecto y en el espacio que abarquen las distintas fases del proyecto.
  - Se señalará el responsable de verificar las medidas correctoras, el momento de su verificación y el método o técnica de chequeo utilizado.
- 2) El Seguimiento y Control se desarrollará en función de los siguientes aspectos:
  - Se señalarán las relaciones causa-efecto detectadas en la evaluación de impacto ambiental, y en la documentación solicitada en esta Declaración de Impacto, enumerándose los indicadores de impacto a utilizar para cada una de las actuaciones a realizar.
  - Posteriormente se detallarán las campañas de medidas a realizar, señalándose cartográficamente las estaciones de seguimiento y describiéndose la metodología a aplicar, los parámetros, herramientas y la cronología a desarrollar en las distintas campañas.
- 3) Como garante del funcionamiento del Programa de Vigilancia Ambiental propuesto, y a fin de que el mismo se retroalimente con los resultados del seguimiento, permitiendo así controlar los impactos no previstos, los impactos residuales y aquéllos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad, se propondrán métodos, mecanismos y medidas correctoras alternativos a los propuestos.





- 4) Finalmente, el documento debe establecer el formato y el contenido de cada uno de los informes a remitir especificándose tanto la periodicidad de la emisión de los mismos como la fecha de remisión.

Este Plan se deberá remitir, al menos, antes del inicio de las obras a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, de la Viceconsejería de Medio Ambiente, para su informe favorable.

#### **CONDICIONANTE Nº 14.**

Será responsabilidad única del promotor la solución de cualquier tipo de problema o alteración del medio no prevista y causada por el desarrollo de la actividad en cualquiera de sus fases, tanto en la zona de actuación como en cualquier otra área distinta que se viera afectada, debiendo poner de forma inmediata todos los medios necesarios para paliar cualquier situación conflictiva y, de ser el caso, proceder a la restauración ambiental pertinente.

En tales casos, se deberá informar a la Dirección General de Protección de la Naturaleza con el fin de que, tras el análisis de las propuestas de corrección que proponga, arbitre la adopción de las medidas correctoras más adecuadas para efectuar la restauración ambiental del medio, de tal modo que no se advierta indicio alguno de que se haya producido alguna alteración.

#### **CONDICIONANTE Nº 15.**

La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto o actividad perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez autorizado el proyecto, no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto o actividad en el plazo de cinco años.

En defecto de regulación específica, se entenderá por inicio de la ejecución del proyecto cuando, una vez obtenidas todas las autorizaciones que sean exigibles, hayan comenzado materialmente las obras o el montaje de las instalaciones necesarias para la ejecución del proyecto o actividad y así conste a la Administración.

A los efectos de poder establecer si la Declaración de Impacto Ambiental sigue vigente al inicio de las obras, se requiere lo siguiente:

- 1.- Al órgano sustantivo, la notificación de la autorización administrativa del proyecto en el momento de ser emitida.
- 2.- Al promotor, que comunique la fecha de inicio de las obras.

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
NIEVES LADY BARRETO HERNÁNDEZ - CONSEJERA	Fecha: 16/03/2016 - 14:03:37
Este documento ha sido registrado electrónicamente:	
ORDEN - Nº: 57 / 2016 - Fecha: 16/03/2016 15:22:05	Fecha: 16/03/2016 - 15:22:05
En la dirección <a href="https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc">https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc</a> puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0QZmRKbX0Hgnzi fC46rSKqfPdd-q9aNYg	 
El presente documento ha sido descargado el 11/04/2016 - 08:53:35	