

PROPUESTA DE LA VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE EN RELACIÓN CON LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PROYECTOS DENOMINADOS “EJECUCIÓN DE LA LÍNEA DE TRANSPORTES DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 132 Kv DOBLE CIRCUITO GRAN TARAJAL-MATAS BLANCAS”, “NUEVA SUBESTACIÓN DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA 132 kV DE”, T.M. TUINEJE Y PAJARA. EXP 2009/1742-CPIA

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en la sesión celebrada el 02 de Marzo de 2015, en la sede de Las Palmas de Gran Canaria, adoptó, entre otros, el siguiente ACUERDO:

**PRIMERO.- APROBAR**, a los solos efectos ambientales, la **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL**, de los proyectos denominados “EJECUCIÓN DE LA LÍNEA DE TRANSPORTES DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 132 Kv DOBLE CIRCUITO GRAN TARAJAL-MATAS BLANCAS”, “NUEVA SUBESTACIÓN DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA 132 kV DE”, T.M. TUINEJE Y PAJARA. EXP 2009/1742-CPIA en aplicación de la Disposición Transitoria Tercera de la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, con las siguientes determinaciones:

**A)** Los títulos de los proyectos presentados para su evaluación son “PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA LÍNEA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 132 kV DOBLE CIRCUITO GRAN TARAJAL – MATAS BLANCAS” y “PROYECTO DE EJECUCIÓN NUEVA SUBESTACIÓN DE TRANSPORTE MATAS BLANCAS 132 kV”.

**B)** El ámbito territorial de la actuación: Sector suroccidental de la isla de Fuerteventura. La línea se inicia en el futuro parque 132 kV de la subestación de Gran Tarajal, en el término municipal de Tuineje, con un primer tramo subterráneo de 120 m aproximadamente, para continuar en aéreo en dirección oeste con 100 apoyos y una longitud de 32,960 m, pasando a discurrir de nuevo en subterráneo los últimos 100 m antes de llegar a la subestación de Matas Blancas, en el término municipal de Pájara. Señalar que a partir del apoyo 71 aproximadamente la línea propuesta discurre por el interior del Parque Natural de Jandía, por la Zona de Especial Conservación Jandía y por la Zona de Especial Protección para las Aves Jandía.

**C)** El proyecto está promovido por la entidad mercantil RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA S.A.U. (REE)

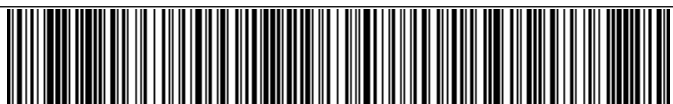
**D)** El autor del proyecto de la línea es Don Luis Fernando Acarregui Zabala (Ingeniero Industrial), y el de la subestación de Matas Blancas es Don Julio Alguacil Prieto (Ingeniero Industrial)

**E)** Los autores del estudio de impacto ambiental son: por parte de la empresa encargada del EsIA, BIOSFERA XXI Estudios Ambientales S.L., Don Ricardo García Moral (Geólogo), Don Raúl Mohedas Guayerbas (Ingeniero de Montes), Doña Paloma Cristóbal Martín (Ingeniero Técnico Forestal), Doña Yolanda Aranda (Bióloga) y Doña Raquel Rodríguez Gallego (Licenciada en Ciencias Ambientales), por parte de REE llevando la dirección del EsIA, Doña Amaya Ibarguren Salesse (Licenciada en Ciencias Ambientales).

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

**G)** La evaluación conjunta del impacto ecológico previsible, en opinión de los autores del estudio de impacto ambiental resulta ser -POCO SIGNIFICATIVO- (valoración tomada de la página 795 del Estudio de Impacto Ambiental).

**H)** La Resolución del órgano ambiental actuante sobre la declaración de impacto ambiental solicitada resulta ser **CONDICIONADA**. Los **CONDICIONANTES** relacionados en el apartado M), se consideran, a todos los efectos, como parte integrante de esta Declaración de Impacto Ambiental.



I) La presente declaración de impacto ambiental tiene carácter VINCULANTE, en aplicación del artículo 18.3 de la Ley 11/1990.

J) Observaciones:

1. El proyecto tiene por objeto la ejecución de una nueva línea de doble circuito a 132 kV, que conecta la subestación de Gran Tarajal (Tuineje) y la subestación de Matas Blancas (Pájara), siendo necesaria la construcción de un nuevo parque de 132 kV en la de Matas Blancas. La línea cuenta con dos tramos soterrados y uno intermedio aéreo. El primer tramo soterrado parte de la subestación de Gran Tarajal y cuenta con una longitud aproximada de 120 m. El tramo en aéreo consta de 100 apoyos, con una longitud de aproximadamente 32.960 m. El segundo tramo soterrado llega hasta la subestación de Matas Blancas con una longitud aproximada de 100 m.

2. Para la línea el promotor plantea tres alternativas de trazado en aéreo y una completamente soterrada (AS) y tres alternativas de soterramiento en el interior de los espacios naturales mencionados en el apartado B) de la presente declaración, así como el estudio de la alternativa cero. Tras llevar a cabo la evaluación del proyecto, el promotor considera como inviables las alternativas soterradas, considerado como la de menor impacto la denominada alternativa 1.

3. Durante el período de Información Pública se presentaron 22 alegaciones, relacionadas con la afección a fincas particulares por la línea de transporte. En muchas de ellas se indica que el proyecto no está justificado en el aumento de demanda.

4. Durante el mismo período de Información Pública se presentaron diversos informes de Administraciones, Instituciones y personas físicas o jurídicas previamente consultadas y otras, durante el establecimiento del alcance y nivel de detalle del estudio de impacto ambiental. A continuación se expone un resumen de los informes recibidos:

– **Ayuntamiento de Tuineje.-**

Según las Normas Subsidiarias de planeamiento Municipal de Tuineje, el proyecto afecta a Suelo Rústico de Protección Agrícola en los cuales “se prohíben las edificaciones o instalaciones, aunque sean de utilidad pública e interés social, que no estén estrictamente relacionados con la actividad agrícola, excepción hecha de la implantación de infraestructuras, cuando quede suficientemente justificada la necesidad de situarlas en esta categoría de suelo”.

De acuerdo con el PIOF, los nuevos tendidos eléctricos deberán discurrir por pasillos infraestructurales definidos en dicho plan.

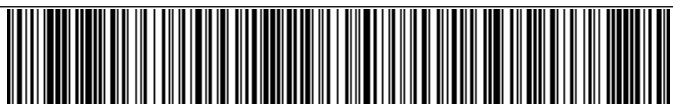
– **Ayuntamiento de Pájara.-**

Según el Plan General de Ordenación (PGO) del Municipio, el trazado sería compatible con todas las categorías de suelo afectado excepto con el Suelo de Protección Natural que se corresponde con el Parque Natural de Jandía.

Según el PIOF, el tendido de líneas aéreas es incomfortable con todas las categorías de suelo rústico.

El Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de Jandía establece la necesidad de enterrar las líneas a su paso por el mismo.

El proyecto no afecta a propiedades de ese municipio.



La revisión del PGO prevé una ubicación distinta para la subestación, que no ha sido analizada. Dicha revisión también prevé el soterramiento de la línea siguiendo un trazado paralelo a la carretera actual FV-2.

Tampoco ha sido analizado el soterramiento de la línea en el Parque Natural de Jandía ni la posibilidad de realizar una línea submarina. En este sentido, recuerdan que la Ley 42/2007 establece que en los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 deben analizarse todas las alternativas posibles.

En caso de llevarse a cabo el proyecto, solicitan que se desmantele la actual línea de transporte a 66 kV.

– **Cabildo de Fuerteventura.-**

Remiten un certificado del Pleno del Cabildo donde se aprobó por unanimidad el siguiente acuerdo:

1. Rechazar la instalación, por el trazado que se pretende, con la prohibición total de que sea en aéreo.
2. El nuevo trazado deberá discurrir por el corredor de infraestructuras paralelo al Eje Norte-Sur y no ocupar nuevas áreas para la instalación del nuevo trazado.
3. Teniendo en cuenta que REE es una empresa de capital público, acuerdan dirigir un escrito al Gobierno de España para que fije como norma general en la planificación de REE en Fuerteventura el soterramiento del cableado y la no ocupación de nuevos espacios ajenos al corredor Norte-Sur.

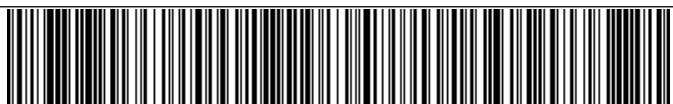
También se recibió un escrito de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico, remitiendo un informe a los efectos de lo previsto en el artículo 51 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico. En dicho informe se indica lo siguiente:

.- El estudio de impacto ambiental detecta un impacto significativo sobre los elementos patrimoniales ARQ-001, ARQ-002, ARQ-003, ARQ-004, ARQ-005 y el BID-001 La Pared de Jandía.

Consideran adecuadas las medidas preventivas propuesta para dichos elementos, que consisten en la señalización y balizamiento previos al comienzo de las obras. En cualquier caso, consideran fundamental y necesaria la presencia de un arqueólogo para la vigilancia y seguimiento de las obras en todos los elementos arqueológicos que presentan un impacto significativo.

.- Se deben remitir a la Unidad de Patrimonio Cultural de ese Cabildo los informes que se realicen, tanto previos como los derivados del seguimiento arqueológico

.- Con respecto al BIC-001, aunque los apoyos a-69 y a-70 se localizan fuera de su delimitación y es el tendido el que lo atraviesa, recuerdan que es necesario tener en cuenta lo dispuesto en el decreto de incoación del expediente de declaración del BIC, en el que se dice: *“se determina y limita algunas actividades que vienen dándose en la Pared de Jandía, así como algunas intervenciones que podrían realizarse en el futuro: Como entre las funciones primordiales del entorno de protección, aparte de la física, es la protección paisajística del propio bien se deben controlar e incluso mejorar tanto los aspectos de visuales como los de visualización del conjunto. Para lograr este objetivo es necesario tener en cuenta en el futuro, entre otras cosas, la eliminación de las torretas de UNELCO ubicadas en el entorno de protección del bien”*. Por ello, consideran necesario que se estudio que el trazado discurra fuera del ámbito del BIC, es decir, por el espacio en el que discurre el eje o corredor Norte-Sur, infraestructura viaria actualmente en construcción.



5. La ampliación de la Subestación Matas Blancas se realiza en el interior del Parque Natural de Jandía (F-3), recogido en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo. Igualmente, la línea discurre por el interior de dicho espacio entre el apoyo 71 y el final de la misma a su llegada a la S.E. Matas Blancas.

6. Respecto a espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, la S.E. Matas Blancas se ubica en el interior de la Zona de Especial Conservación “Jandía” y de la Zona de Especial Protección para las Aves ES0000039 “Jandía”.

A partir del apoyo 71 del tramo en aéreo, la nueva línea discurre por el interior de los espacios citados anteriormente.

En general, la instalación de una línea de transporte de energía eléctrica en aéreo supone un riesgo de colisión y electrocución para las aves.

Respecto a la electrocución, la distancia entre los conductores y la longitud de los aislantes, superior a la envergadura de las aves presentes en el lugar, hace que el riesgo sea mínimo.

En cuanto al riesgo de colisión, la adopción de las medidas preventivas y correctoras previstas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el condicionado de la presente declaración de impacto ambiental, así como el desmantelamiento de la línea actual a 66 kV, que discurre cercana y paralela a la proyectada, minimiza dicho riesgo. Cabe resaltar que entre los apoyos 89 y 100, donde es mayor el riesgo de colisión, se instalarán unos dispositivos salvapájaros experimentales que aumentan su visibilidad para las aves con hábitos crepusculares y se llevará a cabo un estudio que analice su efectividad durante un periodo de dos años, de modo que, en caso de ser necesario, se puedan adoptar medidas de prevención adicionales o, incluso, introducir cambios en la línea.

7. Según la documentación aportada por el promotor durante el procedimiento, la realización en subterráneo de la línea, salvo en los tramos previstos en el proyecto, está desaconsejada tanto por aspectos legales, como por problemas en asegurar el servicio ya que, en caso de avería, los plazos de localización y reparación son muy superiores a los necesarios en aéreo. En este sentido, recordar que se trata de la única línea de transporte en el área, que proporciona la energía eléctrica a todo el sur de Fuerteventura y que cualquier avería en la misma podría llevar a un corte en el suministro en dicha zona, con las consiguientes repercusiones sociales y económicas.

Por todo ello, unido a las medidas preventivas y correctoras previstas, al desmantelamiento de la actual línea de transporte a 66 kV y a los estudios de seguimiento previstos, se considera ambientalmente viable la realización del proyecto con los condicionantes recogidos en el apartado M) de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

**K)** Los órganos ambientales oídos, según la definición expresa del artículo 19 de la Ley territorial 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, son el Cabildo de Fuerteventura y los Ayuntamientos de Tuineje y Pájara.

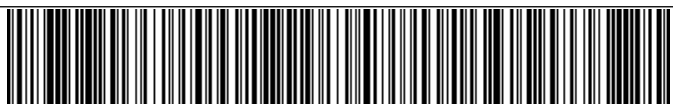
**L)** El órgano ambiental actuante es la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC).

#### **M) CONDICIONANTES**

Edificio de Usos Múltiples I – 6ª  
Avda. Anaga nº35  
Tels. 922.922.454 – Fax. 922.475.986  
38001 SANTA CRUZ DE TENERIFE

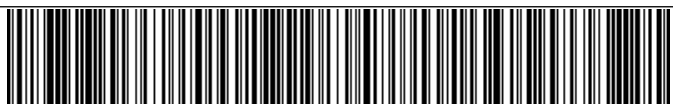
4

Edificio de Usos Múltiples I – 7ª plta.  
Plaza de los Derechos Humanos  
Tel. 928 306550 - Fax: 928 306560  
35071 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA



Examinada la documentación aportada hasta la fecha, incluida en el expediente número 2010/2178, 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.

1. La presente Declaración de Impacto Ecológico se emite, exclusivamente, para las actuaciones y actividades recogidas en el Proyecto Técnico y evaluadas en el Estudio de Impacto Ambiental y anexos al Es.I.A. relativos al soterramiento de la línea y el desmantelamiento de la actual línea a 66 kV que se sustituye, denominado ““PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA LÍNEA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 132 kV DOBLE CIRCUITO GRAN TARAJAL – MATAS BLANCAS”” y “PROYECTO DE EJECUCIÓN NUEVA SUBESTACIÓN DE TRANSPORTE MATAS BLANCAS 132 kV”. Cualquier modificación del Proyecto deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza de la Viceconsejería de Medio Ambiente, 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 o si, por el contrario, se justifica el sometimiento del proyecto a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la legislación vigente.
2. Una vez realizado el replanteo de la ubicación de apoyos y el trazado de los accesos, resultado de los distintos acuerdos con los propietarios e inconvenientes técnicos o ambientales encontrados, deberá remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza y al Cabildo de Fuerteventura, descripción literal y cartográfica de las pequeñas modificaciones puntuales que puedan realizarse, así como de las nuevas afecciones puntuales derivadas de las mismas y las medidas correctoras y seguimiento específicos a adoptar en cada una de ellas.
3. Tras finalizar la fase de instalación no podrán quedar restos de materiales procedentes de las obras, debiendo ser trasladados los posibles excedentes a vertedero o bien utilizarse como préstamos. No obstante, siempre y cuando sea posible, los materiales serán reutilizados en la propia obra, o en la restauración o acondicionamiento de accesos.
4. En el plazo máximo de 18 meses a contar desde la puesta en funcionamiento de la nueva línea a 132 kV, deberá estar finalizado el desmantelamiento de la línea a 66 kV Gran Tarajal - Matas Blancas existente. A tal fin, antes de iniciar las obras de instalación de la nueva línea a 132 kV, se deberá presentar en la Viceconsejería de Medio Ambiente el proyecto de desmantelamiento de la mencionada línea a 66 kV,



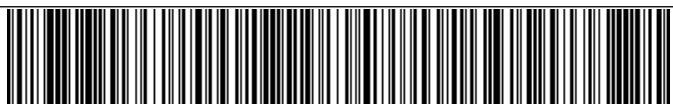
con el objeto de recabar informe sobre su adecuación al documento “Estudio Ambiental de Desmantelamiento de la Línea Eléctrica a 66 kV Gran Tarajal – Matas Blancas”, el cual deberá incluir un programa de vigilancia ambiental integrado con el de la línea a 132 kV. En el desmantelamiento deberá tenerse en cuenta lo dispuesto en el Plan de Recuperación del Guirre (*Neophron percnopterus*), aprobado por el Decreto 183/2006.

5. El promotor deberá coordinar las obras de instalación de la nueva línea a 132 kV y las dos nuevas subestaciones de forma que la línea pueda ponerse en funcionamiento inmediatamente una vez finalizadas las obras de construcción, con el fin evitar demorar en el tiempo su puesta en funcionamiento y el consiguiente desmantelamiento de la línea a 66 kV existente, evitando los impactos acumulativos y sinérgicos derivados de la convivencia de ambas líneas.

En cualquier caso, deberá respetarse la limitación de fechas para las obras de instalación recogidas en el apartado 10.2.5.12 Medidas preventivas en obra para reducir los efectos sobre la fauna, del Estudio de Impacto Ambiental.

6. En relación con el patrimonio histórico detectado en el ámbito del proyecto, deberán adoptarse todas las medidas preventivas previstas en el Estudio de Impacto Ambiental y deberán seguirse las siguientes medidas con carácter general:

- ⑩ Se comunicará a la Unidad de Patrimonio Cultural del Cabildo de Fuerteventura el inicio de las obras. Asimismo, el arqueólogo a pie de obra comunicará a dicha Unidad cualquier incidencia que pueda ocurrir durante la ejecución de la misma.
- ⑩ Durante la fase constructiva, un técnico especialista en arqueología llevara a cabo labores de vigilancia para apreciar y valorar la aparición de posibles bienes culturales en el subsuelo, así como el adecuado cumplimiento de las medidas preventivas.
- ⑩ En el supuesto caso que durante la realización de las obras se produjera el hallazgo de restos arqueológicos o anatomopatológicos, se paralizarán inmediatamente las obras y se pondrá en conocimiento de la Viceconsejería de Medio Ambiente y de la Unidad de Patrimonio Cultural del Cabildo de Fuerteventura, determinando este último las acciones y medidas a adoptar.
- ⑩ En el caso de cambios de trazados o de otras obras no previstas en el proyecto se deberá solicitar nuevamente informe a dicho Cabildo.





7. Integrado en el Plan de Vigilancia Ambiental deberá realizarse un seguimiento de colisiones y electrocuciones, que deberá llevarse a cabo desde el momento en que la línea esté ejecutada total o parcialmente y haya entrado o no en funcionamiento, siguiendo la metodología, o equivalente, a la realizada por Lorenzo, J.A. & J. Ginovés 2007 *Mortalidad de aves en los tendidos eléctricos de los ambientes esteparios de Fuerteventura y Fuerteventura, con especial referencia a la avutarda hubara*. SEO/BirdLife. La Laguna. Tenerife, con el propósito de facilitar la comparación de los resultados obtenidos en estudios anteriores. En cualquier caso, deberá tenerse en cuenta lo siguiente:

- a. El seguimiento 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.
- b. El seguimiento de las colisiones se realizará con periodicidad mensual durante un mínimo de cinco años. Transcurrido dicho plazo se podrá reconsiderar la periodicidad del seguimiento sobre la base de los resultados obtenidos. En tanto no se finalice el desmantelamiento de la línea a 66 kV Gran Tarajal - Matas Blancas, el seguimiento de colisiones se realizará en ambas líneas.
- c. Los resultados obtenidos quedarán reflejados en un informe anual, que contendrá como mínimo la siguiente información:
  - i. 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.
  - ii. Tabla de registros en la que figuren las coordenadas UTM y número de ejemplares, con especificación del sexo y la edad según el código de EURING si fuera posible.
  - iii. Si los ejemplares accidentados portaran anillas o cualquier otro dispositivo de marcaje (bandas alares, cintas, geolocalizadores o sistemas GPS, etcétera.) se anotarán todos los datos relativos a las mismas: inscripción completa, colores, disposición relativa de las mismas con respecto a las patas y a otras anillas que portara el ave, etc. y se entregarán los dispositivos de marcaje a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.
  - iv. Tiempo aproximado de la muerte en días y estado del cadáver (reciente, parcialmente



- descompuesto, huesos y restos, depredado, etcétera.)
- v. Fotografía del ejemplar.
  - vi. Identificación del personal que haga el seguimiento y autoría del informe de seguimiento.
  - vii. En un apartado de Observaciones, se debe incluir cualquier incidencia registrada fuera del periodo de búsqueda o colisiones detectadas en otros tramos de línea.
- d. Los informes anuales se deberán remitir al órgano sustantivo y a la Viceconsejería de Medio Ambiente, antes del día 30 de enero del año siguiente.
- e. Siendo la mortalidad por veneno un problema importante para algunas especies de aves protegidas, para poder discernir si la causa de mortalidad es debida a la colisión o electrocución, o bien se ha debido a uso ilegal de veneno, para aquellas especies susceptibles de haber muerto por envenenamiento que se encuentra durante el seguimiento se aplicarán los protocolos establecidos por la Orden de 28 de marzo de 2014, por la que se aprueba la estrategia para la erradicación del uso ilegal de veneno en el medio no urbano de Canarias, garantizando en todo momento la cadena de custodia.
8. Los resultados del estudio de efectividad de los dispositivos salvapájaros experimentales a instalar entre los apoyos 89 y 100, deberán remitirse a la Dirección General de Protección de la Naturaleza en el plazo máximo de DOS (2) meses a contar desde los dos años de la puesta en funcionamiento de la línea.
- Si de sus resultados se derivara que los dispositivos salvapájaros instalados no han obtenido la efectividad pretendida, la Viceconsejería de Medio Ambiente podría proponer a esta Comisión la modificación de la presente declaración de impacto ambiental de forma que el promotor estudie nuevas medidas correctoras o, en su caso, que se estudien alternativas de diseño y/trazado de la línea en el interior de los espacios pertenecientes a la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos y a la Red Natura 2000, con el fin de asegurar la no afección a los objetivos de conservación de los mismos.
9. En el plazo máximo de TRES (3) MESES a contar desde la notificación de la presente declaración, el promotor deberá presentar en la Dirección General de Protección de la Naturaleza una propuesta de medidas compensatorias por las afecciones del proyecto sobre los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000. La Dirección General de Protección de la Naturaleza informará sobre dicha propuesta tras recabar informe del Cabildo de Fuerteventura.
10. Con el fin de conseguir la integración paisajística de la totalidad de la Subestación Matas Blancas, las





medidas correctoras sobre el paisaje previstas para su ampliación deberán extenderse a las instalaciones existentes en la subestación.

En el plazo máximo de TRES (3) MESES a contar desde la notificación de la presente declaración, el promotor deberá presentar en la Dirección General de Protección de la Naturaleza un documento donde se desarrollen dichas medidas, especificando los colores concretos a emplear, y en el que se incluirán simulaciones gráficas del aspecto final de las instalaciones desde distintos puntos de vista, entre los que deben incluirse varios puntos en la carretera FV-2 y en vías localizadas el interior del Parque Natural de Jandía desde donde sea visible la subestación.

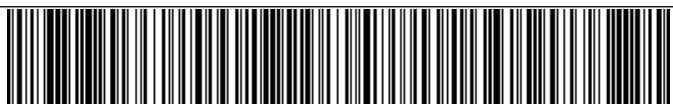
11. En la actual propuesta de Plan de Vigilancia Ambiental recogida en el EsIA se incluye un esbozo de los controles que deberán llevarse a cabo durante la fase operativa de la línea. No obstante, el Programa de Vigilancia Ambiental deberá desarrollar un protocolo de actuación que permita verificar la 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 integre todos los aspectos desarrollados en esta Declaración de Impacto, en especial las determinaciones adoptadas con respecto a las Aves y las medidas de integración paisajística.

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:

A) 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.

B) 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.

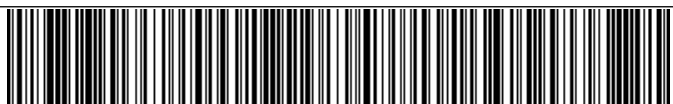
C) Como garante del funcionamiento del Programa de Vigilancia Ambiental propuesto, y a fin de que el mismo se retroalimente con los resultados del seguimiento, permitiendo así controlar los impactos no previstos, los impactos residuales y aquéllos que se hayan detectado con datos de dudosa fiabilidad, se propondrán métodos, mecanismos y medidas correctoras alternativos a los propuestos.

D) 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.

12. Se deberán adoptar todas las medidas preventivas y correctoras incluidas en el Proyecto Técnico y en el Estudio de Impacto Ambiental, siempre y cuando no vayan en contra de lo dispuesto en este Apéndice de Condicionantes.

13. Tras el análisis de los documentos e informes que hayan de remitirse a los que se hace referencia en este Condicionado, la Viceconsejería de Medio Ambiente podrá proponer nuevos condicionantes y/o modificaciones de los establecidos, en función de una mejor consecución de los objetivos ambientales de la presente Declaración de Impacto Ambiental.



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 Viceconsejería de Medio Ambiente 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.

15. La presente Declaración de Impacto Ambiental caducará a los cinco años, contando el plazo a partir de la fecha de emisión de la correspondiente autorización para la realización de las obras. Por este motivo, el promotor deberá comunicar a este órgano ambiental, con la suficiente antelación, la fecha del comienzo de la ejecución del Proyecto.

**SEGUNDO.** Dar traslado del presente acuerdo a la Viceconsejería de Medio Ambiente a efectos de que se practiquen las notificaciones y publicaciones que procedan.

Belén Díaz Elías  
Secretaria de la Comisión de Ordenación del  
Territorio y Medio Ambiente de Canarias

Edificio de Usos Múltiples I – 6ª  
Avda. Anaga nº35  
Tels. 922.922.454 – Fax. 922.475.986  
38001 SANTA CRUZ DE TENERIFE

11

Edificio de Usos Múltiples I – 7ª plta.  
Plaza de los Derechos Humanos  
Tel. 928 306550 - Fax: 928 306560  
35071 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

ES COPIA AUTÉNTICA DE DOCUMENTO PÚBLICO ADMINISTRATIVO ELECTRÓNICO

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

MARIA BELEN DIAZ ELIAS

Fecha: 04/03/2015 - 12:44:36

En la dirección [https://sede.gobcan.es/sede/verifica\\_doc](https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc) puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:  
06WzQgaJBuRi2P0S\_ipIHki1gyjOQCdbU



La presente copia ha sido descargada el 05/03/2015 - 12:40:32



**Gobierno  
de Canarias**

Consejería de Educación,  
Universidades y Sostenibilidad  
Dirección General de Protección  
de la Naturaleza  
Servicio de Impacto Ambiental

**DIRECCIÓN GENERAL DE  
INDUSTRIA Y ENERGÍA  
C/ León y Castillo, nº 200  
35071 Las Palmas de Gran Canaria**

**ASUNTO: “PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA LÍNEA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA A 132 KV DOBLE CIRCUITO GRAN TARAJAL - MATAS BLANCAS” Y “PROYECTO DE EJECUCIÓN NUEVA SUBESTACIÓN DE TRANSPORTE MATAS BLANCAS 132 KV”, TÉRMINOS MUNICIPALES DE TUINEJE Y PÁJARA EN FUERTEVENTURA, RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, (EXP. 2009/1742-CPIA)**

Adjunto se remite copia de Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, con la Declaración de Impacto Ambiental, de fecha 2 de marzo de 2015, sobre el proyecto epigrafiada, para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Las Palmas de Gran Canaria

Jefe de Negociado de Prevención Ambiental  
Isidoro Jesús Díaz Curbelo

C/ Profesor Agustín Millares Carló, nº 18º  
(Edificio de Usos Múltiples II- 5 Planta)  
Teléfono: (928) 30-65-50 – Fax: (922) 30-65-35  
38071 Las Palmas de Gran Canaria

Avenida de Anaga, nº 35  
(Edificio de Usos Múltiples I)  
Teléfono: (922) 47-50-00 – Fax: (922) 47-54-59  
38001 Santa Cruz de Tenerife

ES COPIA AUTÉNTICA DE DOCUMENTO PÚBLICO ADMINISTRATIVO ELECTRÓNICO

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:

ISIDORO DIAZ CURBELO

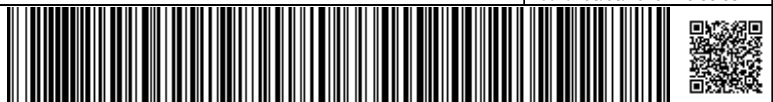
Fecha: 06/03/2015 - 13:42:58

Este documento ha sido registrado electrónicamente:

ENTRADA - N. General: 0 / 2015 - N. Registro: CEIC / 54041 / 2015  
REGISTRO INTERNO - N. Registro: REUS / 22627 / 2015 - Fecha: 06/03/2015 13:59:38

Fecha: 06/03/2015 - 14:03:38  
Fecha: 06/03/2015 - 13:59:38

En la dirección [https://sede.gobcan.es/sede/verifica\\_doc](https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc) puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente:  
0Um5Q9oD5VR8CQEAx1epQo5ux-ZnYm0Si



La presente copia ha sido descargada el 09/03/2015 - 08:00:47