

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
2. OBJETO	4
3. NECESIDAD DE LAS INSTALACIONES.....	5
4. ÁMBITO DE ESTUDIO	6
5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	14
5.1. Descripción de las acciones del proyecto	14
5.1.1 Componentes de las líneas eléctricas.....	14
5.1.2 Descripción de las acciones de proyecto de las líneas eléctricas	18
6. DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES ALTERNATIVAS QUE SE CONSIDERAN. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR CADA UNA DE ELLAS.....	20
6.1. Criterios de definición de corredores para la línea eléctrica.....	20
6.1.1 Criterios técnicos.....	20
6.1.2 Criterios ambientales	20
6.2. Descripción de alternativas	21
6.2.1 Alternativa cero.....	21
6.2.2 Alternativas seleccionadas	23
6.3. Diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por cada alternativa.....	25
6.3.1 Diagnóstico ambiental del ámbito	25
6.3.2 Diagnóstico ambiental de cada alternativa:.....	28
Tramo A.....	30
Tramo B	31
Tramo C	32
Tramo D.....	34
Tramo E.....	35
Tramo F.....	36
Tramo G.....	37
Tramo H.....	38
Tramo I.....	39

Tramo 1.....	40
Tramo 2.....	40
Tramo 3.....	41

7. ANÁLISIS DE LOS POTENCIALES IMPACTOS DE CADA ALTERNATIVA.....44

7.1. Impactos potenciales de cada línea eléctrica.	44
7.2. Valoración global de impactos para cada alternativa considerada.	50

ANEJOS

- I. Corredores de enlace sobre síntesis ambiental (E. 1:15.000)

1. INTRODUCCIÓN

Red Eléctrica de España S.A.U. (en adelante RED ELÉCTRICA), de conformidad con el artículo 4.2 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, tiene por objeto transportar energía eléctrica, así como construir, maniobrar y mantener las instalaciones de transporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, en su nueva redacción dada, en aplicación de 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, actuando, como transportista único, desarrollando la actividad en régimen de exclusividad, en su condición de gestor de la red de transporte.

La Red de Transporte de energía eléctrica del Sistema Eléctrico Canario está definida por la Orden 1371 del Gobierno de Canarias de 28 de septiembre de 2005 y está constituida principalmente por las líneas de energía eléctrica (66 y 220 kV) y las subestaciones de transformación, existiendo en la actualidad más de 1.150 km de líneas de transporte de energía eléctrica y unas 45 subestaciones distribuidas por todas las Islas. Según la Orden de 28 de septiembre de 2005, por la que se fijan los criterios de definición de la red de transporte de energía eléctrica de la Comunidad Autónoma de Canarias, concretamente, en el Anexo I, “tendrán la consideración de red de transporte en el sistema eléctrico insular de la Comunidad Autónoma de Canarias las líneas de tensión igual o superior a 66 kV”.

RED ELÉCTRICA es, por consiguiente, responsable del desarrollo y ampliación de dicha Red de Transporte, de tal manera que garantice el mantenimiento y mejora de una red configurada bajo criterios homogéneos y coherentes. En este contexto, tiene en proyecto la construcción de las líneas aéreas de transporte de energía eléctrica que se indican a continuación: Línea eléctrica a 66 kV Los Olivos – Los Vallitos, línea eléctrica a 66 kV Chayofa – Los Vallitos y doble entrada/salida desde la SE 66 kV Los Vallitos a la L/66kV Chayofa-Los Olivos.

El citado proyecto de instalación eléctrica se encuentra sometido a Evaluación de Impacto Ambiental, de conformidad con lo establecido en el 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, estando incluido en el Anexo I, Grupo 9.b “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”, apartado 8 “líneas aéreas para el transporte de energía eléctrica con una longitud superior a 3 kilómetros”. De igual forma, durante el trámite ambiental que se inicia con el presente Documento Inicial de Proyecto, también se cumplirá con lo establecido en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención del Impacto Ecológico, de aplicación en la comunidad autónoma de Canarias.

2. OBJETO

El presente documento tiene como objeto servir de base para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, mediante la realización del trámite de Consultas Previas, tal como se contempla en el artículo 6 del citado 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.

Conforme a lo establecido en la citada Ley 17/2007, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico, 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, y al tratarse el presente proyecto de una instalación de la red de transporte secundario, cuyo ámbito de afección está contenido únicamente dentro de la Comunidad Autónoma de Canarias, resulta órgano sustantivo la Dirección General de Energía de la Consejería, de Industria y Energía, siendo, por tanto, órgano ambiental la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.

Las instalaciones presentes en el proyecto objeto del presente documento se encuentran recogidas en la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas del MITYC, Desarrollo de las Redes de Transporte 2008-2016, aprobado en el Consejo de Ministros de 30 de mayo de 2008

- Línea eléctrica a 66 kV Los Olivos – Los Vallitos, línea eléctrica a 66 kV Chayofa – Los Vallitos y doble entrada/salida de la SE 66 kV Los Vallitos a la L/66kV Chayofa-Los Olivos.

El Documento Inicial de Proyecto contiene la siguiente información:

- a) Definición, características y ubicación del proyecto.
- b) Diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto.
- c) Principales alternativas que se consideran y análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas.

3. NECESIDAD DE LAS INSTALACIONES

Entre las funciones asignadas a RED ELÉCTRICA como Operador del Sistema, se encuentra la de proponer a la Subdirección General de Planificación Energética la planificación de nuevas instalaciones de transporte eléctrico, líneas y subestaciones y que son contempladas en el “Documento de los Sectores de Electricidad y Gas, horizonte 2008-2016”, documento aprobado en el Consejo de Ministros de 30 de mayo de 2008. En su proceso de elaboración el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ha contado con la colaboración de todos los Ministerios afectados, en especial con los de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y de Fomento; la Comunidad Autónoma Canaria; los operadores de los sistemas eléctrico y gasista; la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES) y la Comisión Nacional de Energía. Además, ha superado el trámite de la evaluación ambiental de planes y programas (Ley 9/2006). Esto es nuevo.

El principal objetivo es crear en la región una infraestructura de red de transporte de energía eléctrica de 66 kV, integrando las principales áreas de mercado de la región en la red de 66 kV preexistente.

Adicionalmente, y dado el carácter mallado de la red, la infraestructura creada permite obtener importantes beneficios al conjunto del sistema insular, por facilitar el mejor aprovechamiento de los recursos del mismo, aumentándose la fiabilidad y reduciéndose la necesidad de nuevos equipamientos.

Las funciones que va a cumplir la nueva instalación en el sistema eléctrico son las siguientes:

- Mallado de la Red de Transporte (MRdT).

Las nuevas instalaciones de transporte, formadas por las nuevas instalaciones objeto de este documento, se encuentran contempladas en la propuesta de Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008-2016 Desarrollo de las Redes de Transporte, propuesta por el

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio por medio de la Subdirección General de Planificación Energética. Aprobada en el Consejo de Ministros en Mayo de 2008.Repetido

Mallado de la Red de Transporte

Las líneas en proyecto, que interconectarán las subestaciones de Los Vallitos con Olivos, Los Vallitos con Chayofa, así como Los Vallitos con la línea actual que conecta Chayofa con Los Olivos (a doble circuito), son fundamentales para asegurar la calidad del suministro de la demanda del sistema. Contribuye notablemente al mallado de la red de transporte obteniéndose una mayor fiabilidad y calidad en el suministro de la demanda especialmente en las zonas que malla.

El desarrollo de las nuevas líneas eléctricas, proporcionan una vía natural para la evacuación, transporte y alimentación de las demandas de electricidad en dichas regiones. Con la ejecución del proyecto el nivel de calidad del suministro eléctrico en las zonas malladas mejorará notablemente obteniéndose una mayor fiabilidad y calidad en el suministro de la demanda especialmente en las zonas que malla.

4. ÁMBITO DE ESTUDIO

La caracterización del ámbito de estudio ha supuesto el análisis de las distintas variables ambientales que lo definen (abióticas, bióticas y socioeconómicas), lo que ha permitido identificar los principales valores del mismo. A continuación se lleva a cabo una síntesis didáctica del Inventario Ambiental realizado.

El ámbito se localiza en la isla de Tenerife, abarcando una superficie total en torno a 39,3 Km², que define una franja que se extiende entre el borde costero y las medianías del sector suroccidental de la Isla, alcanzando cotas máximas que rondan los 1.000 m sobre el nivel del mar. Comprende este territorio los términos municipales de Arona y Adeje, siendo la superficie del área de cada uno de estos municipios la que se recoge en la siguiente tabla:

Municipios	Superficie en A.E. (1)	Superficie total (2)	% de 1/2
Arona	10,2 Km ²	81,8 Km ²	12,4
Adeje	29,0 Km ²	105,9 Km ²	27,3

(1) Área de estudio.

(2) Dato extraído del Banco de Datos del Cabildo Insular de Tenerife.

Desde el punto de vista geológico, en la superficie del municipio de Arona incluida dentro del ámbito de estudio, encontramos materiales pertenecientes a la Serie I, que se corresponden con

coladas basálticas (estribaciones del macizo de Adeje), mientras que los materiales de la Serie II son los de menor ocupación superficial y se corresponden con traquibasaltos intermedios de Adeje y bandas del sur con piroclastos intercalados. En el municipio Adeje, los materiales de la Serie I, se localizan fundamentalmente en la zona de ocupación del macizo de Adeje, y se corresponden con coladas basálticas. Los materiales de la Serie II, se localizan básicamente en el sector septentrional y se corresponden con traquibasaltos intermedios de Adeje y bandas del sur con piroclastos intercalados y aglomerado traquítico. En cuanto a los materiales de la Serie III, se localizan principalmente en el sector meridional, y se corresponden con tobas traquíticas y fonolíticas (Caldera del Rey). Finalmente, en todo el ámbito existen de manera muy abundante dos tipos de formaciones sedimentarias; depósitos de barranco/rambla, localizados en el fondo de la mayoría de los cauces y depósitos de ladera-conos de deyección.

En cuanto a la geomorfología, en el ámbito se han diferenciado tres grandes unidades: Una ocupa el sector central, compuesta por una caldera de explosión con una morfología espectacular, que presenta unos rasgos claramente definatorios de su particular origen (La Caldera del Rey). La otra ocupa todo el sector oriental del ámbito y se corresponde con las estribaciones del macizo de Adeje, donde se encuentra inserto el hito geomorfológico del Roque del Conde. En tercer lugar destaca la geomorfología de la llanura que desciende de manera suave hasta el mar y que engloba a todos los elementos anteriores. Según el Instituto Geológico y Minero de España (IGME), en el interior del ámbito no aparece ningún Punto de Interés Geológico (PIG).

En relación con la red hidrográfica, los barrancos se disponen con una orientación predominante de noreste-suroeste. En términos generales, los cauces se disponen paralelamente entre sí, presentando un mayor desorden en la mitad meridional del ámbito. Dentro de los barrancos, solo destaca el cauce del Barranco de Troya (localizado en el sector meridional del ámbito, anexo a la vertiente sur de la Caldera del Rey e incluido en su parte central y final dentro del ámbito de estudio) debido a su alto grado de encajamiento, presentando un perfil marcadamente en “V”. El resto de los barrancos presentan tipologías de barrancos abiertos, poco encajados y con un marcado perfil en “U”.

El medio natural se encuentra transformado por las actividades humanas, y en concreto por el uso residencial y agrícola, esto ocurre principalmente en todo el sector llano de suave pendiente que desciende hasta el mar (sector meridional, occidental y septentrional del ámbito). Donde único se ha respetado un poco más el medio natural, es en las zonas más abruptas de las estribaciones del macizo de Adeje (zona centro oriental del ámbito). Las áreas de interés son

aquellas que se engloban en el interior de la Red de Espacios Naturales de Canarias y en la Red Natura 2000, siendo éstas:

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	% del ENP interceptado	Observaciones	Singularidad
Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno (T-8).	42% en todo el sector centro-norte del ámbito de estudio	Área de Sensibilidad Ecológica (ASE) en su totalidad.	En conjunto el espacio está determinado por un paisaje de gran belleza y orografía abrupta modelada por la erosión. La presencia de hábitats riparios -en franca regresión en el archipiélago-, y de especies amenazadas, le confieren gran importancia científica y conservacionista.
Monumento Natural de la Caldera del Rey (T-23).	100% en el sector centro-sur del ámbito.	Área de Sensibilidad Ecológica (ASE) en su totalidad.	Constituye un elemento geomorfológico de gran singularidad, al ser una de las tres mejores muestras de volcanismo freatomagmático-explosivo en Tenerife.
RED NATURA 2000	% de LIC interceptado	Observaciones	Singularidad
Barranco del Infierno LICES7020051.	42%	-	Ver Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno

ENP: Espacio Natural Protegido; LIC: Lugar de Interés Comunitario; ASE: Área de Sensibilidad Ecológica

Los Hábitats de Interés Comunitarios prioritarios presentes en el ámbito de estudio (según la Directiva 92/43/CEE y el Real Decreto 1997/1995), son los siguientes:

HÁBITAT	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	LOCALIZACIÓN
PRIORITARIO	9565	Bosques endémicos de <i>Juniperus</i> spp.	En el interior de la Reserva Especial del Barranco del Infierno. En la cumbre del Roque del Conde.

El medio biótico presente en el ámbito no destaca por su singularidad, salvo las zonas incluidas en el interior del Espacio Natural Protegido (en adelante ENP) y/o de la Red Natura 2000 (Lugar de Interés Comunitario -en adelante LIC-), ya que son sectores de mayor naturalidad.

La vegetación actual difiere sustancialmente de la vegetación potencial en las zonas que han sido objeto de una evidente antropización, mientras que en aquellas que no se han visto fuertemente alteradas por las intervenciones humanas, es donde se localizan los reductos de vegetación potencial, siendo estos los sectores con mayor valor natural. Los enclaves con vegetación potencial se localizan principalmente en el interior de los ENP interceptados (Reserva Natural Especial de Bco. del Infierno y Monumento Natural de la Caldera del Rey), estando representados mayoritariamente por las siguientes comunidades vegetales: Cardonal tinerfeño (*Periploco laevigatae-Euphorbietum canariensis*) y Tabaibal dulce tinerfeño (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*).

Dentro del ámbito de estudio, pero fuera de los ENP, la vegetación natural está representada principalmente por pequeñas áreas de vegetación potencial muy fragmentadas (*tabaibal dulce*

tinerfeño: localizado al sur y sudeste de la Caldera del Rey, en el tramo del barranco del Infierno localizado al sur del núcleo de Adeje y en el área del Lomo del Cuchillo; y *baleras*: emplazadas en varios tramos de los diferentes barrancos, tales como barranco del Burro, barranco de Las Torres, barranco del Inglés, barranco del Agua, barranco de Fañabé, barranco de Troya y barranco de Aquilino), y por extensiones de tabaibal amargo y aulagar-saladar blanco (en las áreas menos antropizadas del ámbito), constituyendo ambas un matorral de sustitución.

Las comunidades vegetales que se desarrollan en el ámbito, presentan diversas especies protegidas por la normativa autonómica y nacional. Las especies protegidas se localizan principalmente en el interior de las superficies interceptadas de los ENP, formando generalmente parte del cardonal tinerfeño, del tabaibal dulce, del acebuchal o de las comunidades rupícolas, ya que son los sectores menos antropizados. En el siguiente cuadro, se recogen las especies protegidas citadas para la totalidad de la superficie de los ENP interceptados por el proyecto (fuente: Documento Informativo del “Barranco del Infierno” y del “Caldera del Rey”).

Categoría de protección*	Especies florísticas
En peligro de extinción	<i>Christella dentata, Anagyris latifolia, Barlia metlesciana</i>
Sensible a la alteración del hábitat	<i>Sideritis infernales, Tolpis crassinulata, Convolvulus volubilis, Dracaena draco, Marcetella moquiana, Salix canariensis</i>
Vulnerable	<i>Sideroxylon marmulano</i>
De interés Especial	<i>Plantago asphodeloides, Dorycnium eriophthalmum</i>

* Según el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias (Decreto 151/2001, de 13 de julio)

La fauna es más representativa en aquellas zonas del ámbito en las que se localizan las comunidades vegetales naturales poco fragmentadas. Teniendo en cuenta las fuentes consultadas (Documentos informativos de los ENP interceptados e Inventario Nacional de Biodiversidad -Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino-), dentro del ámbito y/o en su entorno inmediato existen especies de interés.

La fauna invertebrada es muy variada e incluye diferentes especies endémicas, pero no se citan especies protegidas. En lo referente a reptiles, existen en el ámbito tres especies endémicas canarias: el perenquén (*Tarentola delalandii*), la lisa (*Chalcides viridanus*) y el lagarto tizón (*Gallotia galloti galloti*). Su grado de abundancia es variable, de manera que la especie más común es el lagarto tizón y la más rara la lisa. Los mamíferos no revisten interés ya que afectan a especies introducidas. Finalmente, en cuanto a las aves, el ámbito no es un área especialmente sensible, ya que no alberga superficies catalogadas como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) o Área Importante para las Aves (IBA -Áreas delimitadas por la Sociedad Española de Ornitología y BirdLife-). Predominan las especies de amplia valencia ecológica (gorrión chillón, mosquitero común, pardillo común o millero, curruca mosquitera, bisbita

camenero, curruca capirotada, curruca tomillera, cernícalo y canario principalmente). En general, las aves de mayor interés (por presentar una menor abundancia) son las rapaces (halcón peregrino y búho chico) y las asociadas al litoral costero, las cuales pueden nidificar en barrancos alejados del mar (petrel de Bulwer y pardela cenicienta principalmente).

La mayor parte de las especies citadas, incluso las de amplia valencia ecológica, están recogidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, destacando el halcón peregrino que está en “peligro de extinción” y el gorrión chillón incluido como “sensible a la alteración de su hábitat”. Mención especial requiere el alcaraván (*Burhinus oedicnemus distinctus*), especie catalogada como vulnerable en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, debido a su especial sensibilidad frente a las líneas eléctricas. En el documento denominado “*Estudio para la conservación de aves esteparias en las islas de Tenerife y Gran Canaria*”, se recoge como parte del área de distribución actual, tres sectores incluidos del ámbito de estudio.

Respecto a la población y las actividades económicas, los municipios de Arona y Adeje han visto notablemente aumentada su población en los últimos tiempos, por lo que ambos municipios se configuran como dos de los focos de inmigración más importantes de la isla de Tenerife, favorecido por el crecimiento turístico de la zona, que ha propiciado un aumento progresivo de la llegada de población foránea, la cual trabaja fundamentalmente en el sector servicios. Este aumento de población ha generado numerosos problemas en ambos municipios entre los que destaca un incremento de la presión urbanística, problemas sociales, económicos, medioambientales y paisajísticos, así como de los residuos sólidos urbanos y de la construcción.

Las economías municipales están orientadas principalmente hacia el sector terciario y más concretamente al subsector servicios (turismo). El sector secundario representa el de menor implantación en la comarca, ocupando el segundo lugar tras el sector servicios. El sector primario, sin dejar de tener su importancia histórica, viene sufriendo un desplazamiento por parte de los otros dos sectores de productividad, localizándose las parcelas de cultivos en el interior de la Caldera del Rey y en el fondo de los valles del antiguo macizo de Adeje.

Término Municipal	Núcleos de población	Población (01-01-2008)²	Sector Primario (%)³	Sector Secundario (%)³	Sector Terciario (%)³
Arona	*Los Cristianos, *Arona, Chayofa, *La Camella *Playa de las Américas.	75.903 habitantes	4,19	18,3	77,4
Adeje	Adeje, La Caldera, Fañabé, *Ifonche y Benítez, Costa Adeje.	41.002 habitantes	4,7	14,1	81,2

1. El “*” significa que el núcleo sólo se encuentra parcialmente en el ámbito de estudio. Sus denominaciones proceden del Nomenclátor del Padrón Municipal a 01-01-2007 del INE.
2. La población ha sido extraída de la Revisión del Padrón Municipal a 01-01-2008 (INE).
3. La importancia relativa de cada sector de actividad ha sido calculada a partir de los datos extraídos del Censo de Población y Vivienda de Canarias a fecha 01 de noviembre de 2001 del ISTAC.

En cuanto a las explotaciones mineras, el ámbito presenta dos concesiones de explotación de la Sección “A” (en el municipio de Adeje); la explotación de “Las Palmitas” y la de “Los Olivos”, estando ambas caducadas. En cuanto los derechos mineros activos de la Sección “C”, solo se encuentra uno dentro del ámbito de estudio (“Garehagua”), ocupando más de la mitad de su superficie.

En relación a las infraestructuras y servicios, como carreteras de rango superior destaca la TF-1 (Autopista de Santa Cruz a Armeñime), que discurre por el sector centro occidental del ámbito. Existe una helisuperficie (localizada totalmente en el interior del ámbito) en las inmediaciones de la Policía Local de Adeje, la cual es utilizada únicamente para casos de emergencia.

Se encuentran varias Infraestructuras energéticas, donde destacan tres subestaciones eléctricas (SE), la SE de “Chayofa”, la SE “Los Olivos” y la SE de “Los Vallitos” (en la actualidad en fase de obras). En relación a las líneas eléctricas, se localizan líneas de 66 kV (aérea y soterrada), así como una de 20 kV que discurre próxima al ENP del Bco. del Infierno. Finalmente, hay que destacar que en la actualidad se encuentra en ejecución una línea de 220 kV.

En el caso de las infraestructuras hidráulicas, el sector central del ámbito está sembrado de pequeños embalses y depósitos de aguas, fruto de la actividad agrícola pasada y presente.

De cara a las infraestructuras de tratamiento de agua, a tan sólo 100 metros del límite noreste del Espacio Natural de La Caldera del Rey, se localiza la Estación Depuradora de Aguas Residuales (en adelante EDAR) ADEJE-ARONA, la cual cuenta con una extensión aproximada de 7,4 ha. Además, en la franja occidental del ámbito (en la zona con predominio de urbanizaciones), se localizan un total de 8 EDAR. Entre la autopista TF-1 y el campo de Golf de Las Américas, se localiza una estación desaladora de agua de mar (en adelante EDAM) conocida como “Las Américas”.

Finalmente, dentro del ámbito de estudio se localizan 9 grandes superficies destinadas al ocio: Águilas Jungle Park, Aqualand Costa Adeje, Siam Park, Golf “Costa Adeje”, Golf “Las Américas”, Equinas (2), Sky Park y Karting Club Las Américas

Por otro lado, en cuanto a los instrumentos de planeamiento vigentes, el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) es el instrumento básico de planificación del territorio y de los recursos naturales de la isla de Tenerife, el cual fue aprobado definitivamente por Decreto 150/2002, de 16 de octubre (BOC nº 140, de 19 de octubre de 2002). El PIOT está integrado por un conjunto de Planes Territoriales Especiales y Parciales, algunos de los cuales afectan total o parcialmente al ámbito de estudio, según se recoge en la siguiente tabla:

Denominación	Instrumento de Ordenación	Publicación en el BOC	Estado de Tramitación	Municipios afectados
Infraestructuras de Telecomunicación	Plan Territorial Especial	BOC nº063, 01/04/2009	Avance	Todo el ámbito de estudio
Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT)	Plan Territorial Especial	BOC nº 168, 26/08/2005	Aprobado definitivamente	Todo el ámbito de estudio
Actividad Ganadera	Plan Territorial Especial	BOC nº 110, 04/06/2007	Aprobado definitivamente	Todo el ámbito de estudio
Infraestructura del Tren del Sur	Plan Territorial Especial	BOC nº 106, 28/05/2008	Aprobación inicial	Todo el ámbito de estudio
Residuos de la isla de Tenerife	Plan Territorial Especial	BOC nº 179, 07/09/2007	Aprobación Inicial	Todo el ámbito de estudio
Comarca de Abona	Plan Territorial Parcial	BOC nº 123, 20/06/2008	Avance	Arona
Áreas de Esparcimiento y Espacios Libres	Plan Territorial Especial	BOC nº 130, 06/07/2006	Avance	Todo el ámbito de estudio
Prevención de Riesgos	Plan Territorial Especial	BOC nº 138, 18/07/2006	Avance	Todo el ámbito de estudio
Campamentos de Turismo	Plan Territorial Especial	BOC nº 138, 18/07/2006	Avance	Todo el ámbito de estudio
Paisaje de Tenerife	Plan Territorial Especial	-	Avance	Todo el ámbito de estudio

- Fuente: Elaboración propia a partir de los datos consultados a través de la Web del Cabildo Insular de Tenerife.

A nivel municipal, en el siguiente cuadro se recogen los planeamientos vigentes para cada T.M.:

Municipio	Planeamiento Vigente
Arona	Plan General de ordenación urbana de 13 de noviembre de 1992
Adeje	Normas subsidiarias. Última modificación 1982.

- Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las Oficinas Técnicas de los Ayuntamientos consultados.

En relación con el patrimonio cultural, dentro del ámbito de estudio se localizan Bienes de Interés Cultural (BIC), los cuales se identifican en el siguiente cuadro:

Municipio	Denominación	Tipología	Estado
Adeje	Casa Fuerte	Monumento	Declarado según BOC nº 028 de 07 de marzo de 1986
Adeje	Casa Fuerte-Delimitación	Monumento	Declarado según BOC nº 003 de 04 de enero de 2008.
Adeje	Ex - Convento de San Francisco	Monumento	Declarado según BOC nº 028 de 07 de marzo de 1986.
Adeje	Iglesia de Santa Ursula	Monumento	Declarado según BOC nº 028 de 07 de marzo de 1986.
Adeje	Morro Grueso	Zona Arqueológica	Declarado según BOC nº 065 de 22 de mayo de 2002.

- Fuente: Datos facilitados por la Unidad Orgánica de Patrimonio Histórico del Cabildo Insular de Tenerife a fecha 06 de mayo de 2008.

Además dentro del ámbito de estudio se han identificado los siguientes yacimientos Arqueológicos; según el “*Inventario Arqueológico del territorio limitado por la autopista del sur (TF-1), carretera C-822 y carretera C-820, de los municipios del sur y oeste de Tenerife*”. Para la localización espacial de cada Yacimiento Arqueológico, ver Anejo I “Corredores de enlace sobre síntesis ambiental”.

Por último, el paisaje del ámbito está definido por un alto grado de antropización, como consecuencia tanto de los usos agrícolas pasados como por los usos asociados al desarrollo socioeconómico (uso residencial y turístico). Dentro del ámbito se identifica un sector urbano-turístico (en el extremo oeste y sur), un sector agrícola (al este) y un sector urbano residencial (al norte). El primero se localiza en la plataforma que buza hacia el mar, habiendo sufrido un rápido crecimiento en los últimos 20 años. El segundo engloba las estribaciones más meridionales y occidentales del macizo de Adeje, las cuales incluyen los interfluvios en cresta y las cuencas de drenaje, así como aquellos paisajes agrícolas en abandono donde se ha producido una recolonización vegetal. El tercero se localiza en la rampa de suave pendiente que alberga el núcleo poblacional del casco de Adeje.

En relación a la calidad paisajística, aquellos sectores donde se localiza el uso residencial-turístico se valoran con baja calidad, los sectores con uso agrícola (activo o en abandono) se le asigna una media calidad paisajística, y los sectores más abruptos (incluidos dentro del macizo de Adeje) se valoran con alta calidad. En relación con la fragilidad, únicamente aquellos sectores con alta calidad, también presentan una alta fragilidad.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Al abordar un Estudio de Impacto Ambiental, es imprescindible conocer con detalle las características de la actuación en estudio, en este caso la ejecución del proyecto de las nuevas líneas de conexión de 66 kV Los Olivos – Los Vallitos, Chayofa – Los Vallitos y doble entrada/salida desde la SE 66 kV Los Vallitos a la L/66kV Chayofa-Los Olivos.

La descripción de una infraestructura de estas características ha de realizarse de manera que su análisis permita la determinación de los impactos ambientales que puede ocasionar su ejecución, de una forma objetiva y correcta.

Para ello, a continuación se plasman los datos referentes a las características más relevantes de su tipología, dimensiones de sus elementos constituyentes, método constructivo, maquinaria y materiales empleados, actividades desarrolladas para el mantenimiento, etc.

5.1. Descripción de las acciones del proyecto

5.1.1 Componentes de las líneas eléctricas

Las líneas objeto del presente documento son líneas de doble circuito, de corriente alterna trifásica y una tensión nominal de 66 kV.

La estructura básica de la línea eléctrica se compone de unos cables conductores, agrupados en dos grupos de tres fases constituyendo cada grupo un circuito, por los que se transporta la electricidad, y de unos apoyos que sirven de soporte a las fases, manteniéndolas separadas del suelo y entre sí.

Las particularidades de cada línea están en función de su tensión, que condiciona, entre otras cosas las dimensiones de sus elementos, dictadas por el Reglamento de Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión (R.L.A.T.) según el Real Decreto 223/2008 de 15 Febrero.

Las principales características técnicas son las siguientes:

Sistema	Corriente alterna trifásica
Frecuencia	50 Hz
Tensión nominal	66 kV
Nº de circuitos	2
Nº de conductores por fase	Uno (simplex)

Tipo de conductor	Gull AW
Tipo aislamiento	Goma silicona/Aisladores tipo compuesto de goma-silicona
Apoyos	Metálicos de celosía
Cimentaciones	Zapatas individuales/monobloque
Puestas a tierra	Anillos cerrados de acero descaburado
Cable de tierra	2 cables de guarda compuestos tierra-óptico
Longitud aproximada	6,5 km para la alternativa más larga

La longitud citada es orientativa, ya que la real será la del Proyecto de Ejecución, tras el estudio de alternativas de pasillos y el diseño del trazado en el pasillo de menor impacto.

Apoyos

En el diseño de la presente instalación se han previsto apoyos metálicos para doble circuito, estando compuesta cada una de las fases por un conductor (configuración simplex).

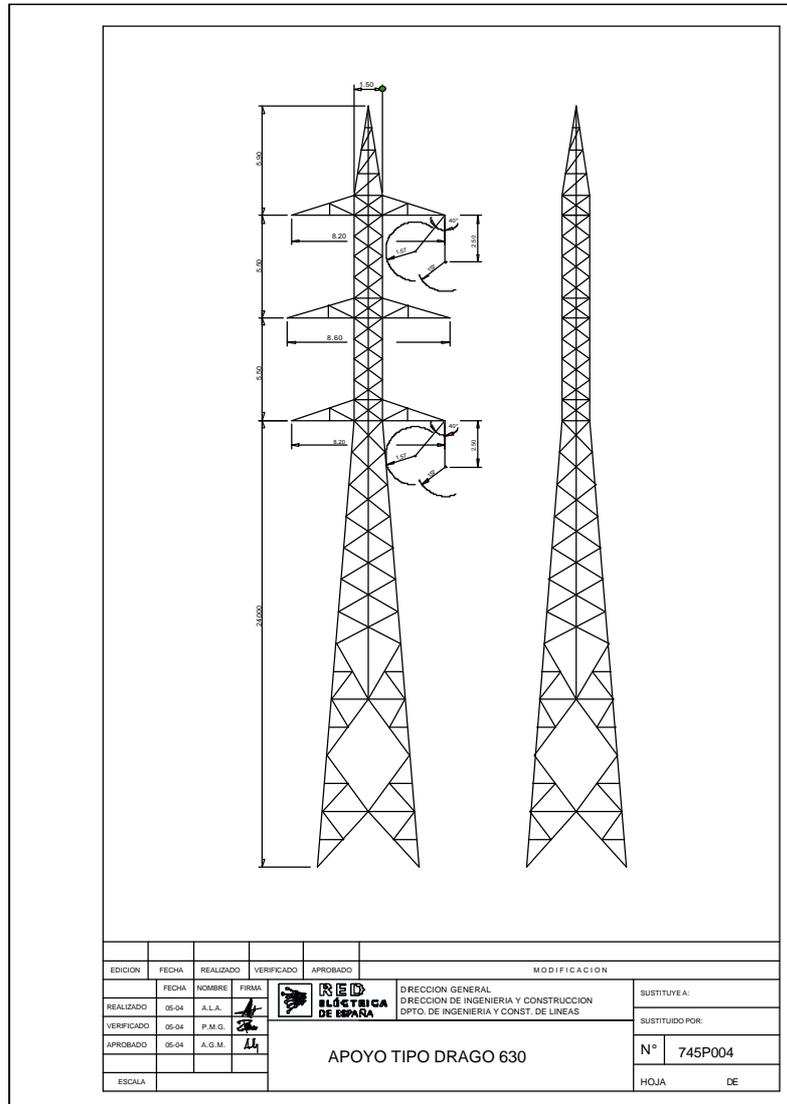


Figura 1. APOYO TIPO DE DOBLE CIRCUITO

Su altura viene definida por el R.L.A.T. en su Instrucción Técnica Complementaria-LAT-07, en función de diversos criterios, entre los que destaca la distancia mínima que ha de existir del conductor al terreno en el caso de máxima flecha vertical. Aunque la distancia mínima para 66 kV se fija en 6m, RED ELECTRICA adopta en sus proyectos, para mayor seguridad, una distancia de 7 m, que será superior en cruzamientos con carreteras, otras líneas eléctricas y de telecomunicaciones, cursos de agua, etc., utilizando en cada caso las distancias que indica el R.L.A.T.

La distancia media entre las torres es del orden de los 300 a 400 m, pudiendo llegar, en caso máximo, a una distancia de entre 700 y 900 m en función de diversas variables, entre las que destacan la orografía y la vegetación existente.

Las alturas de los apoyos tipo, desde la cruceta superior al suelo, son los siguientes:

Apoyos de cadenas de suspensión:	38 m
Apoyos de cadenas de amarre:	33 m

La anchura de las crucetas de los apoyos está comprendida entre 9,40 y 11,20 m. La base de la torre está compuesta por cuatro pies, con una separación entre ellos de entre 5,00 y 10,00 m.

Cimentaciones

La cimentación de los apoyos de la línea es del tipo de patas separadas, esto es, está formada por cuatro bloques macizos de hormigón en masa, uno por pata, totalmente independientes.

Estas cimentaciones tienen forma troncocónica con una base cilíndrica de 0,5 m de altura, en la que se apoya la pata, siendo las dimensiones del macizo función de las características del terreno y del apoyo resultante de cálculo.

Conductores

Los conductores están constituidos por cables trenzados de aluminio y acero y tienen unos 30 mm de diámetro. El conductor empleado será el Cóndor de Al-Ac, de 516,8 mm² de sección. Los seis conductores forman las seis fases que determinan los dos circuitos, lo que se denomina configuración simplex, con una separación de 6 m entre dos fases, estando estas distancias fijas definidas en función de la flecha máxima.

Aisladores

Para que los conductores permanezcan aislados y la distancia entre los mismos permanezca fija, se unen a los apoyos mediante las denominadas cadenas de aisladores, que mantienen los conductores sujetos y alejados de la torre. Estas cadenas cuelgan (suspensión) o se anclan (amarre) en la estructura metálica de la torre.

Cables de tierra

La línea dispondrá de dos cables de tierra, de menor sección (15 y 18 mm de diámetro) que los conductores. Están situados en la parte superior de la instalación, a lo largo de toda su longitud,

constituyendo una prolongación eléctrica de la puesta a tierra, o potencial cero, de los apoyos con el fin de proteger los conductores de los rayos y descargas atmosféricas.

Debido a la menor sección de los cables de tierra, puede existir en ciertas zonas un riesgo de colisión para algunas especies de avifauna, por lo que se pueden señalar con dispositivos anticolidión, denominados salvapájaros, que aumentan la visibilidad de dichos cables.

Servidumbres impuestas

En el caso de la línea en estudio, se intentará que discorra por áreas donde las servidumbres generadas por la instalación sean mínimas, limitándose a la ocupación del suelo correspondiente a la base de las torres, y a una servidumbre de paso que, en los casos del suelo no público, no impide al dueño del predio sirviente cercarlo, plantar o edificar en él, dejando a salvo dicha servidumbre.

Se entenderá que la servidumbre ha sido respetada cuando la cerca, plantación o edificación construidas por el propietario no afecten al contenido de la servidumbre y a la seguridad de la instalación, personas y bienes.

En todo caso, y tal como se refleja en el Reglamento, queda prohibida la plantación de árboles y la construcción de edificios e instalaciones industriales en la proyección y proximidades de la línea eléctrica a menor distancia de la establecida reglamentariamente.

5.1.2 Descripción de las acciones de proyecto de las líneas eléctricas

El Proyecto se realizará a partir del levantamiento topográfico del trazado de la línea, con el diseño y distribución de los vértices. Al definir el trazado del proyecto se incorporarán criterios ambientales tales como elegir alineaciones alejadas de las edificaciones existentes y de enclaves de interés ecológico, ubicar los vértices en las zonas de peor calidad agrícola, etc.

Básicamente, las actuaciones que se precisan para la construcción de una línea eléctrica son las siguientes:

- Obtención de permisos.
- Apertura de caminos de acceso.
- Excavación y hormigonado de las cimentaciones del apoyo.
- Retirada de tierras y materiales de la obra civil.
- Acopio de material de los apoyos.

- Armado e izado de apoyos.
- Poda de arbolado.
- Acopio de los conductores, cables de tierra y cadenas de aisladores.
- Tendido de conductores y cable de tierra.
- Regulado de la tensión, engrapado.
- Eliminación de materiales y rehabilitación de daños.

6. DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES ALTERNATIVAS QUE SE CONSIDERAN. DIAGNÓSTICO TERRITORIAL Y DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR CADA UNA DE ELLAS.

6.1. Criterios de definición de corredores para la línea eléctrica

6.1.1 Criterios técnicos

A la hora de diseñar los posibles corredores para el trazado de una línea eléctrica de transporte deben considerarse una serie de recomendaciones y limitaciones, como:

- Evitar los cambios bruscos de orientación.
- Minimizar la presencia de apoyos en pendientes pronunciadas o en zonas con riesgos elevados de erosión, así como en zonas desfavorables desde el punto de vista geotécnico.
- Cumplir las limitaciones de distancia que el Reglamento de Líneas de Alta Tensión impone a los tendidos eléctricos, en particular, distancia del conductor a cursos de agua, a masas de vegetación y a líneas ya existentes.

6.1.2 Criterios ambientales

La principal medida preventiva para atenuar la incidencia de la futura línea eléctrica sobre el medio circundante consiste en la elección, en esta fase de proyecto, de un corredor que, siendo técnicamente viable, evite las zonas más sensibles y presente, una vez cumplida esta premisa, la menor longitud posible. Para ello, deben atenderse las siguientes recomendaciones sobre cada uno de los diferentes elementos del medio:

- Suelo: Seleccionar, en la medida de lo posible, zonas con caminos de acceso ya existentes, con pocas pendientes y escasos problemas de erosión y tender hacia el acondicionamiento de los existentes antes de abrir nuevos accesos.
- Hidrología: Eludir las láminas de agua y cursos de agua, tanto de carácter permanente como temporal, así como evitar, en la medida de lo posible, las redes de drenaje.
- Atmósfera: Delimitar las distancias a las antenas y a núcleos de población.

- Vegetación: Evitar las zonas con vegetación arbolada densa, tales como masas boscosas, así como los enclaves con hábitats y/o flora catalogada, tanto para el trazado de la línea como en el diseño de los accesos.
- Fauna: Evitar los enclaves donde se producen concentraciones de aves, tales como dormideros, muladares, rutas migratorias y, en general, las zonas sensibles para las especies amenazadas de fauna.
- Población y socioeconomía: Tender al alejamiento de los núcleos de población y edificaciones habitadas. Evitar las concesiones mineras. Deben de prevalecer los suelos considerados no urbanizables de carácter genérico frente a otras categorías de planeamiento. Se sortearán, asimismo, las zonas con recursos turísticos o recreativos de interés, así como las áreas donde se registren grandes concentraciones de gente, fruto de romerías de carácter religioso u otras manifestaciones festivas y/o culturales. También se evitarán las áreas con elementos del patrimonio.
- Espacios naturales: Evitar, en la medida de lo posible, el paso sobre espacios naturales protegidos o propuestos para formar parte de la Red Natura 2000, así como otros espacios o elementos naturales que se encuentren inventariados.
- Paisaje: Debe tenderse hacia alternativas que registren poco tránsito, en las que el número de posibles observadores sea el menor, alejadas de núcleos de población, eludiendo el entorno de monumentos histórico-artísticos y de enclaves que acogen un alto número de visitantes, así como evitar las zonas dominantes, los trazados transversales a la cuenca y emplazamientos en zonas muy frágiles que aumenten la visibilidad de la línea, tendiendo a aprovechar la topografía del terreno para su ocultación.
Además, con objeto de pasar por espacios ya alterados desde el punto de vista paisajístico, se intentará que las nuevas líneas eléctricas ocupen áreas que ya han sido intervenidas por la implantación de infraestructuras eléctricas.

6.2. Descripción de alternativas

6.2.1 Alternativa cero

En este apartado se analiza la necesidad operativa de las líneas 66 kV que unirán la subestación Los Vallitos con las subestaciones Chayofa y Olivos.

Actualmente, la demanda de la zona sur de Tenerife es aproximadamente el 25 % del total de este sistema eléctrico y se alimenta desde la central térmica de Granadilla.

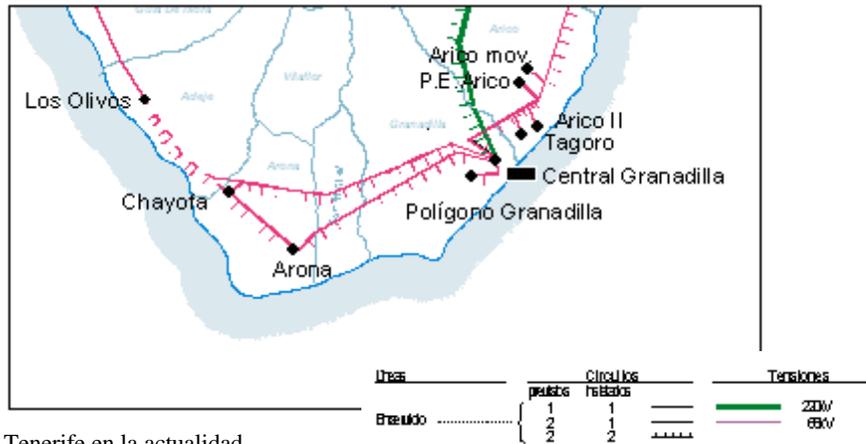


Fig. 1. Zona sur de Tenerife en la actualidad

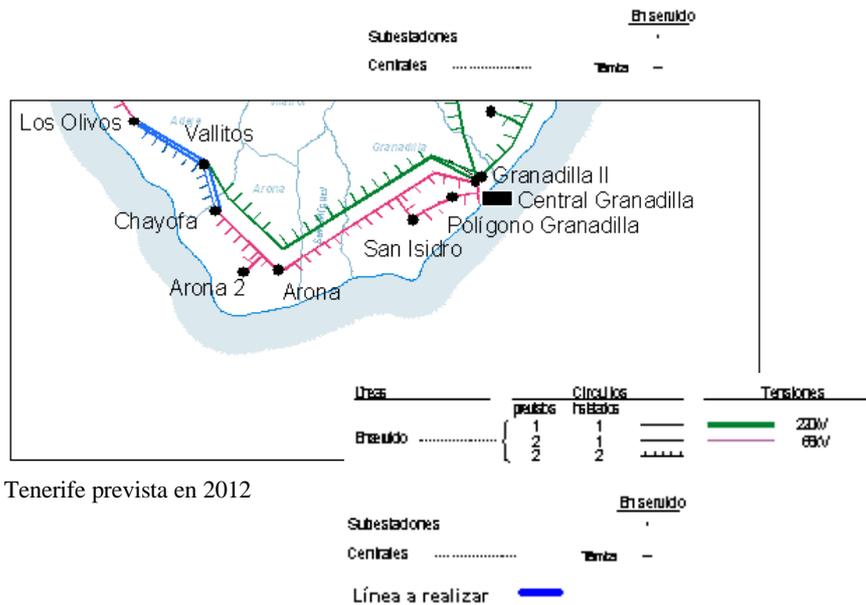


Fig. 2. Zona sur de Tenerife prevista en 2012

El aumento de demanda eléctrica en la zona sur de Tenerife, eminentemente turística, producirá, según el distribuidor, que la red de distribución sea insuficiente a la hora de dar suministro eléctrico a esa demanda. Para evitar esto, es necesario acercar la red de transporte a las áreas de consumo mediante la instalación de la nueva subestación eléctrica de Los Vallitos y su correspondiente conexión con las subestaciones 66 kV Chayofa y Los Olivos.

Por otro lado, hasta la ejecución de la instalación de refuerzo de red considerada en este documento, la capacidad de la red para atender la demanda de nuevos suministros podría ser insuficiente en la situación actual, máxime en esta zona predominantemente turística.

Por otro lado, UNELCO ya dispone de autorización administrativa para la SE Los Vallitos 220 kV y para el doble circuito 220 kV Los Vallitos – Granadilla. Para poder evacuar la generación

que llegará a través de este doble circuito 220 kV, desde la central térmica de Granadilla, serán necesarias las líneas de 66 kV objeto de este estudio.

Por todo ello, para garantizar el suministro eléctrico en la zona sur de Tenerife, con un consumo creciente, y para minorar el riesgo de incidente, la “Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016”, aprobada en Consejo de Ministros del 30 de mayo de 2008, recoge la creación de tres circuitos 66 kV que unirán las subestaciones de Los Vallitos y Chayofa, y de tres circuitos 66 kV que unirán las subestaciones de Los Vallitos y Olivos, que posibilitarán el mallado de la red de transporte que abastecerá a la zona sur de Tenerife. Se deberá tener en cuenta que el tercer circuito 66 kV Los Vallitos – Chayofa tendrá una entrada/salida en la nueva subestación Troya, planificada ésta para el año 2012.

6.2.2 Alternativas seleccionadas

a) Justificación de los sectores sin ubicación de alternativas.

Para el planteamiento de los corredores alternativos, se ha tenido en cuenta la realidad del territorio, planteando únicamente aquellos que son técnica y ambientalmente viables. El conocimiento de esta realidad, se obtiene gracias a la caracterización realizada en el punto 4 “Ámbito de estudio”.

Por ello, los corredores propuestos se han trazado, de manera general y siempre que ha sido posible, evitando las superficies de Espacios Naturales Protegidos (Monumento Natural de la Caldera del Rey y la Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno), Áreas de Sensibilidad Ecológica, Lugares de Importancia Comunitaria (Barranco del Infierno -ES70200051-) y Hábitats de Interés Comunitario Prioritarios existentes dentro del ámbito.

En relación a las superficies ocupadas sometidas a protección, una superficie mínima de los corredores ocupan la estibación suroeste del ENP de la Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno (concretamente el entorno de La Cardonera y de Morro Grueso). Se incluyeron estas superficies, ya que se corresponden con áreas antropizadas sin valores naturales. En cuanto al ENP del Monumento Natural de la Caldera del Rey, en ningún momento es afectado por los corredores planteados.

Otras consideraciones que se han tenido en cuenta para el trazado de corredores, son:

- Se ha evitado en la medida de lo posible el ámbito de Los Cristianos, Las Américas y Costa Adeje, debido a la consolidación del uso turístico- residencial y a la existencia de una densidad edificatoria elevada, así como numerosas zonas de ocio.
- Se ha evitado en gran medida delimitar corredores a través de las áreas urbanas existentes (núcleo de Adeje, Los Olivos, Fañabé, Torviscas Alto y Chayofa).
- Se ha minimizado la ocupación de las parcelas agrícolas en explotación, intentando que los corredores discurran por aquellas zonas que presentan parcelas agrícolas en abandono.

b) Descripción de las alternativas seleccionadas.

En el Anejo I “Corredores de enlace sobre síntesis ambiental” del presente documento, se han reflejado cartográficamente catorce tramos que mediante su combinación definen los distintos corredores alternativos planteados.

A partir de las premisas iniciales de evitar la aproximación a los núcleos de población del ámbito, y de favorecer el alejamiento respecto a las áreas de mayor sensibilidad ambiental, se plantean 17 corredores alternativos compuestos por la combinación de catorce tramos independientes.

Con el objeto de facilitar la visualización de las distintas alternativas de corredores, éstas se han agrupado en “unidades” en función de las distintas líneas que incluye el Proyecto:

- Para la **línea 66 kV Los Vallitos – Los Olivos** (unidad 1), se plantean diez corredores compuestos por la combinación de nueve tramos.

Alternativa	Tramos	Longitud Aproximada
I	A-B-E-H	5,6 Km
II	A-B-E-I	5,8 Km
III	A-B-D-F-H	6,5 Km
IV	A-B-D-F-I	6,7 Km
V	A-B-D-G-H	7,4 Km
VI	A-B-D-G-I	7,4 Km
VII	A-C-F-H	6,3 Km
VIII	A-C-F-I	6,4 Km
IX	A-C-G-H	7,1 Km
X	A-C-G-I	7,3 Km

- Para la **línea 66 kV Chayofa – Los Vallitos** (unidad 2), se plantean dos corredores compuestos por la combinación de tres tramos.

Alternativa	Tramos	Longitud Aproximada
I	1-2	2,7 Km
II	1-3	2,9 Km

- Para **la doble Entrada/Salida a 66 kV Los Vallitos – L/Chayofa-Los Olivos** (unidad 3), se plantean cinco corredores compuestos por la combinación de siete tramos.

Alternativa	Tramos	Longitud Aproximada
I	a	2,7 Km
II	b	3 Km
VIII	A-B-E	3,9 Km
IX	A-B-D	3,5 Km
X	A-C	3,2 Km

6.3. Diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por cada alternativa.

6.3.1 Diagnóstico ambiental del ámbito

El diagnóstico ambiental del ámbito (considerándolo como un conjunto), permitirá tener una visión global de los elementos más sensibles.

Tal y como se ha descrito en el punto 4, el ámbito de estudio se puede dividir en dos grandes unidades claramente diferenciadas desde el punto de vista geomorfológico. De este modo, en el ámbito se define una amplia plataforma con suave pendiente descendente hasta el mar que ocupa la mayor parte de la superficie del mismo (solo rota por la presencia del hito geomorfológico de la Caldera el Rey), y por otro lado, se definen las estribaciones del macizo de Adeje localizado en una amplia franja del sector oriental del ámbito. Este macizo se presenta con pendientes elevadas y cauces de barrancos bien definidos, dejando en algunas ocasiones interfluvios bien marcados.

No obstante, desde el punto de vista del presente diagnóstico territorial previo, la mayor parte de los elementos sensibles se concentran en la unidad conformada por las estribaciones meridionales del macizo de Adeje, puesto que la otra unidad está muy antropizada por el

crecimiento de los núcleos turísticos y residenciales. No obstante, el uso turístico-residencial, se considera un uso de alta sensibilidad ambiental (medio socioeconómico), respecto al proyecto objeto de análisis.

En definitiva, los elementos valorados con sensibilidad ambiental en las 2 unidades diferenciadas son los siguientes:

- Presencia de superficies sometidas a protección por estar incluidas dentro de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Canarias (el Monumento Natural de la Caldera del Rey y la Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno), y/o dentro de la Red Natura 2000 (LIC ES7020051 Barranco del Infierno).
- Presencia de hábitats naturales (cardonal tinerfeño, tabaibal dulce, tabaibal amargo, etc.), los cuales además de aportar calidad paisajística a los sectores del ámbito donde se localizan, son interesantes por las especies florísticas y faunísticas que albergan. Se incluye el Hábitat de Interés Comunitarios prioritario de poca extensión superficial correspondiente a bosques endémicos de *Juniperus* spp.
- Presencia de uso turístico y residencial significativo. Este uso turístico y residencial se localiza principalmente en los sectores topográficamente llanos del ámbito de estudio, destacando los valles que aparecen en el interior del mismo, aunque en algunos casos las edificaciones han ascendido por las laderas. El uso turístico se localiza principalmente en toda la franja costera, dando lugar a los núcleos de Los Cristianos, Las Américas y Costa Adeje. En el caso de Los Cristianos existe una dicotomía clara entre el uso turístico y el uso residencial mucho más marcado que en los otros dos sectores. La mayor parte del uso residencial se localiza en las zonas de medianías bajas como es el caso del núcleo de Adeje y Chayofa.
- La presencia de Bienes de Interés Cultural u otros elementos de interés patrimonial y arqueológico, son poco significativos, estando bien localizados en el plano “Corredores de enlace sobre síntesis ambiental”.

Considerando estos elementos de mayor sensibilidad ambiental, la superficie del ámbito donde poder proponer alternativas de corredores, queda limitada de forma significativa, viéndose reducida aproximadamente en un 30%.

Partiendo de los condicionantes anteriores, se pueden plantear corredores, los cuales, para minimizar su longitud, y por lo tanto, en gran medida su potencial impacto visual, deben de seguir trazados lo más rectilíneo posible.

Por lo tanto, el criterio para definir los corredores alternativos ha sido el de minimizar la ocupación de los elementos sensibles indicados anteriormente. No obstante, debido a la amplia extensión superficial de alguno de ellos, no ha sido posible evitar su inclusión en algunos de los tramos de cada alternativa. De esta forma, se ha tenido en cuenta que si aumentando el recorrido del corredor se protege/conserva elementos valorados con sensibilidad ambiental, se ha planteado un corredor de mayor longitud que evite su afección.

Por otro lado, en las superficies no ocupadas por elementos de elevada sensibilidad ambiental, no existen variables ambientales (geología, hidrología, otros usos del suelo, etc.) que pudieran impedir el planteamiento de alternativas. Dentro de los otros usos, hay que destacar la actividad agrícola como la más sensible. No obstante, tal y como se aprecia en los sectores agrícolas, no solo del ámbito de estudio, sino a nivel insular, la presencia de líneas eléctricas no limita ni condiciona este uso, siendo perfectamente compatibles. Además, la actividad agraria activa en el interior del ámbito es muy reducida, debido al retroceso económico de la misma frente a otros sectores económicos más pujantes como el sector servicios y el sector comercio.

De igual forma, hay que destacar que debido al importante uso turístico y residencial existente, la presencia de líneas eléctricas en el ámbito de estudio (principalmente de 20 kV) es significativa, siendo un elemento común en el paisaje, por lo que, tanto la población local como los visitantes ya lo han integrado como parte del mismo.

Tal y como se aprecia en el plano “Corredores de enlace sobre síntesis ambiental”, el ENP de la Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno (T-8) presenta una disposición transversal en relación a la superficie del ámbito en algunos interfluvios, lomas y crestas, por lo que ha sido inevitable que algunos tramos incluyan determinados sectores del ENP (Lomo del Cardón y Morro Grueso). No obstante, debe tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

- La ocupación superficial por parte de los corredores del ENP es mínima.
- Los sectores ocupados por los tramos se localizan en los extremos del ENP, cerca de núcleos de población o edificaciones, por lo que estas zonas se encuentran altamente desnaturalizadas, careciendo de valores que puedan limitar o impedir su ocupación, existiendo incluso pistas en su interior.

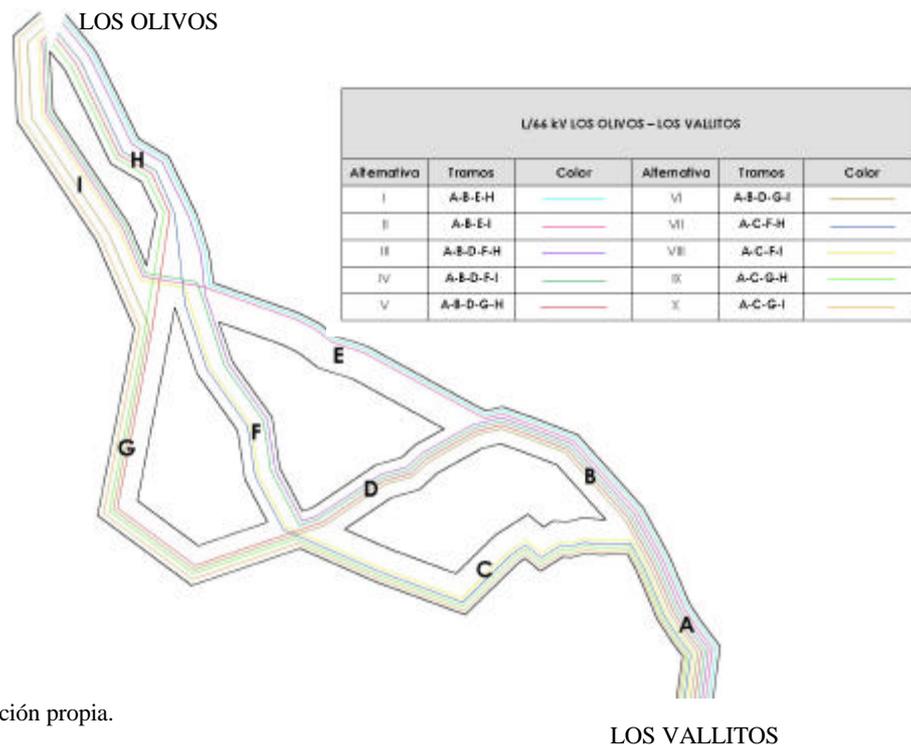
En el plano “Corredores de enlace sobre síntesis ambiental” recogido en el Anexo I, se aprecia con claridad cómo las alternativas de corredores planteados, se ajustan a lo indicado en este apartado.

6.3.2 Diagnóstico ambiental de cada alternativa:

Tal y como se aprecia en el plano “Corredores de enlace sobre síntesis ambiental”, se han propuesto 17 alternativas de corredores. Realizar el diagnóstico ambiental separadamente de cada una de ellas resultaría redundante, ya que en muchos casos la única diferencia entre alternativas se reduce a un único tramo.

Por ello, para obtener un documento que se ajuste a lo solicitado en el artículo 6 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*, y que cumpla con el objetivo de facilitar la exposición de la documentación, se ha optado por realizar un diagnóstico del territorio, no por alternativas, sino teniendo en cuenta los tramos que conforman cada alternativa. A continuación se incluye un esquema de las 3 unidades diferencias en el apartado “b” del punto 6.2.2., representando las alternativas que alberga:

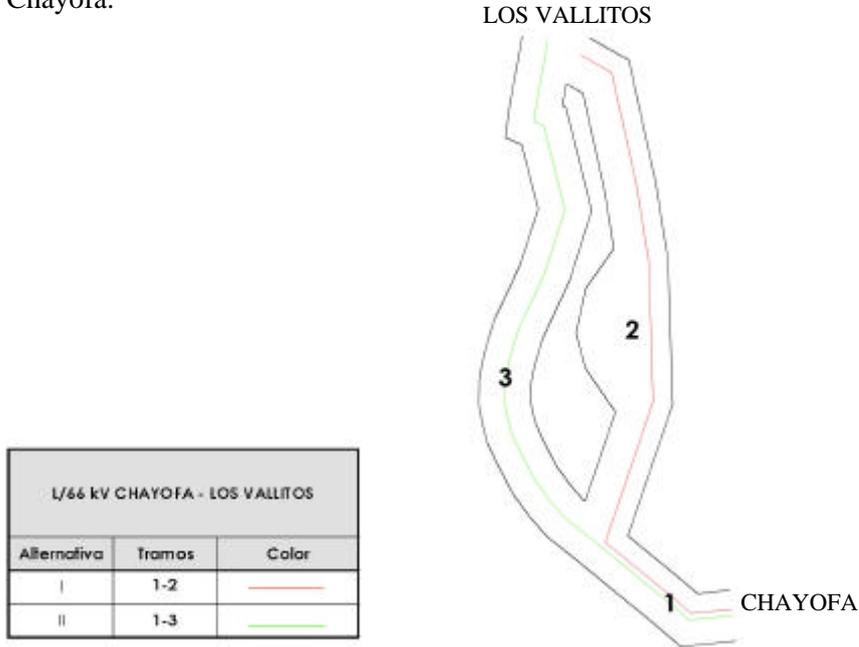
- **UNIDAD 1:** Alternativas para unir la subestación de Los Vallitos con la subestación de los Olivos.



- Fuente: Elaboración propia.

LOS VALLITOS

- **UNIDAD 2:** Alternativas para unir la subestación de Los Vallitos con la subestación de Chayofa.



- Fuente: Elaboración propia.

- **UNIDAD 3:** Alternativas para unir la subestación de Los Vallitos con la línea a 66 kV (actual) de Chayofa - Los Olivos (doble entrada/salida).



- Fuente: Elaboración propia.

Por lo tanto, tras la justificación de los sectores descartados para el planteamiento de corredores alternativos (ver apartado “a” *Justificación de los sectores sin ubicación de alternativas* del punto “6.2.2” *Alternativas seleccionadas*) y tras el diagnóstico ambiental del ámbito en su conjunto (ver apartado “a” *Diagnóstico ambiental del ámbito* del punto “6.3” *Diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por cada alternativa*), se procede a realizar un diagnóstico de cada uno de los tramos definidos. Esta metodología de diagnosis, permite posteriormente hacer la correspondiente valoración de los potenciales impactos ambientales de cada alternativa (ver punto “7” *Análisis de los potenciales impactos de cada alternativa*).

A.- UNIDAD 1: Línea 66 kV Los Vallitos – Los Olivos

Tramo A

La salida de la subestación de Los Vallitos en dirección a la subestación de Los Olivos, se realiza mediante un tramo único, ya que las variables ambientales existentes (pendiente y delimitación de los Espacios Naturales Protegidos “La Caldera del Rey” y “Barranco del Infierno”, así como la presencia del núcleo residencial de Torviscas Alto), impiden plantear tramos alternativos.

Desde la salida de la subestación hasta llegar a la cresta del interfluvio (primer codo del corredor), el tramo carece de valores naturales ya que discurre por terrenos agrícolas en estado de abandono, los cuales están actualmente colonizados por un matorral de sustitución (tabaibal amargo). Por lo tanto la geología, como la geomorfología y la vegetación, se encuentran totalmente desnaturalizadas, lo que ha definido el trazado del tramo.

Al pasar el interfluvio, el tramo discurre en su mayor parte por suelo urbano y por una pequeña superficie del ENP “Barranco del infierno” (catalogada también como Área de Sensibilidad Ecológica), la cual se inicia en el margen noreste de la pista existente. No obstante, en la zona central del tramo, fuera del ENP, hasta llegar a los dos depósitos de aguas reguladores, existe una franja de suelo urbano sin uso residencial, la cual, además, carece de valores naturales que pudieran limitar la delimitación del tramo.

En relación a los elementos patrimoniales, pese a que el recorrido del tramo A no afecta a Bienes de Interés Cultural, según recoge el Documento Informativo del ENP “Barranco del Infierno”, el tramo incluye una pequeña superficie de la zona arqueológica del Roque del Conde, la cual deberá ser objeto de un informe específico en el Estudio de Impacto Ambiental, una vez se conozca la localización exacta de los apoyos y accesos.

En cuanto a la incidencia visual, desde la EDAR hasta el primer codo del tramo, se valora con baja incidencia. El resto del tramo presenta una alta incidencia visual, ya que el uso residencial de San Eugenio Alto llega hasta el propio tramo. Sin embargo, a pesar de ser un trazado que implica una afección paisajística en una parte de su recorrido, desplazarlo al este o al oeste implicaría una mayor afección paisajística.

El inicio del tramo se incluye en un sector con fuerte pendiente. Sin embargo, no es un condicionante para el paso de la línea eléctrica, ya que existen pistas relacionadas con usos pasados, con lo que se evitarían los potenciales impactos asociados a la apertura de nuevas pistas.

Al finalizar el tramo se plantean dos tramos alternativos, el tramo B y el tramo C.

Tramo B

Desde el punto de vista morfoestructural, y de manera general el tramo se ubica entre dos valles (Valle de Torviscas y Llano del Majano), separados por un interfluvio de escasa altura (Morro Guanche). Estos valles se caracterizan por presentar sectores en rampa descendente, con pendiente relativamente suave, las cuales no condicionan técnicamente la instalación de una línea. Sin embargo a partir del límite noreste del tramo hacia la cumbre del Roque del Conde, la pendiente es mucho más pronunciada, lo cual descarta la definición de otros tramos alternativos, e incluso de otras delimitaciones de tramo.

El Tramo B consiste en la prolongación en línea recta del Tramo A. La principal limitación ambiental que pudiera condicionar el planteamiento de este tramo, es que se incluye puntualmente superficie perteneciente al ENP “Barranco del Infierno”, la cual es a su vez ASE y LIC. Por ello, la definición del tramo ha tenido en cuenta la minimización de su ocupación, atravesando una zona donde tanto el ENP, como el ASE y el LIC se estrechan (ver plano de síntesis ambiental incluido en el Anexo I). Cabe destacar que la superficie del ENP incluido en el tramo, se encuentra parcialmente desnaturalizada debido a la presencia de pistas, zonas con presencia de movimientos de tierras y áreas erosionadas principalmente. El desplazamiento del corredor hacía el oeste o hacia el este, implicaría una mayor ocupación del Espacio Natural Protegido, así como ocupar unas zonas de pendientes más acusadas, escarpadas y abruptas.

Desde el punto de vista de los valores vegetales, en el entorno inmediato se incluyen dos áreas de vegetación potencial: un cardonal tinerfeño (localizado entre el Valle de Torviscas y Morro Guanche -*Periploco laevigatae-Euphorbietum canariensis*-) y un tabaibal dulce (localizada en

la ladera que da al Llano del Majano (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*). Por ello, la definición del tramo ha tenido en cuenta la localización indicada de estas unidades de vegetación, maximizando la ocupación de sectores desnaturalizados y/o sin valores vegetales, como consecuencia de usos pasados (matorral de sustitución formado por un tabaibal amargo - *Periploco laevigatae-Euphorbietum canariensis facies de Euphorbia lamarckii*- y herbazales anuales) y por la presencia de pistas.

Por otro lado, debido a la vegetación existente y a los usos actuales, la fauna asociada es de amplia valencia ecológica, y por lo tanto tampoco condiciona la definición del tramo.

Aprovechando el fuerte grado de desnaturalización del sector final del Morro Guanche (superficie sin cobertura vegetal donde destacan procesos erosivos), el tramo se reorienta hacia el oeste, evitando incluir las instalaciones destinada a uso equino, incluyendo por lo tanto las superficies con uso agrícola activo (cultivo de plátanos), las cuales son perfectamente compatibles con las líneas eléctricas.

La incidencia visual es baja debido a la geomorfología del terreno y a la ausencia de sectores de alta concentración de potenciales observadores, ya que éstos se sitúan a una distancia considerable (autopista TF-1 y núcleo Fañabé).

En el tramo se incluyen sectores con pendientes pronunciadas, las cuales han sido salvadas por la ejecución de numerosas pistas. La presencia de accesos asociados a usos pasados, posibilitaría el trazado de la nueva línea sin la necesidad de crear nuevos accesos. Por lo tanto la pendiente no se considera un condicionante para el paso de la línea eléctrica.

Al finalizar el tramo, se plantean dos nuevos tramos alternativos; uno atraviesa en diagonal el Valle del Majano (tramo E), y el otro sigue en paralelo al barranco de Fañabé llegando a la autopista TF-1 (tramo D).

Tramo C

La definición del tramo C se plantea como alternativa al tramo B para evitar la ocupación de los sectores mejor conservados del Lomo del Cardón (el cual es a su vez ENP, ASE y LIC). Además dicho tramo no se ha localizado más hacia el sur del Valle de Torviscas para evitar el acercamiento al núcleo residencial que se localiza en toda la mitad meridional de dicho valle. El límite norte del tramo está definido por la pista que da acceso a un depósito de agua existente, la cual define el ámbito del ENP.

Para conectar el Valle de Torviscas con el Llano del Majano, se ha optado por hacerlo ocupando puntualmente el sector más desnaturalizado del Lomo del Cardón, permitiendo de esta forma alejarse del uso residencial de la urbanización de Miraverde. El grado de desnaturalización del ENP en este punto es significativo, ya que existen numerosas pistas, movimientos de tierras, embalses y alguna edificación aislada con sus parcelas de cultivos. Además se trata de una zona que está sometida a una fuerte presión por parte de los procesos urbanizadores que se localizan anexas al ENP.

Desde el punto de vista de la vegetación, y pese a la fuerte presión antrópica del uso residencial contiguo y/o el uso agrícola en abandono, el tramo está caracterizado prácticamente en su totalidad por tres áreas de vegetación potencial; un cardonal tinerfeño (*Periploco laevigatae-Euphorbietum canariensis*), un tabaibal tinerfeño (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*) y una balera (*Plocametum pendulae*). No obstante, pese a la presencia de unidades de vegetación con valor ambiental, la localización de especies sensibles, como cardones (*Euphorbia canariensis*) y tabaiba dulce (*Euphorbia balsamifera*) es puntual y está bien definida, por lo que no limita la definición de este tramo. Su potencial afección vendrá definido por la ubicación de los apoyos y los accesos.

Debido a la vegetación existente, y a los usos actuales, la fauna asociada es de amplia valencia ecológica, y por lo tanto, no condiciona la definición del tramo.

En relación a los usos, tal y como se dijo anteriormente, el tramo ha evitado incluir el uso residencial de Miraverde y el de Torviscas. Además se ha evitado incluir las zonas con mayores valores ambientales, de tal modo que el tramo discurre por suelos altamente desnaturalizados y alterados, entre los que destacan zonas con una gran red de pistas y caminos, presencia de embalses y movimientos de tierras, así como parcelas de cultivo principalmente en estado de abandono.

La incidencia visual es alta, ya que al sur del corredor existe un uso residencial-turístico (Torviscas Alto y la urbanización de Miraverde), el cual tendría una visión directa y cercana de la línea. Sin embargo, a pesar de ser un trazado que implica una afección paisajística en una parte de su recorrido, el desplazamiento del mismo implicaría una mayor afección paisajística.

El tramo en su conjunto presenta una pendiente media suave, por lo que no existe ningún inconveniente para el paso de la línea eléctrica.

Una vez finalizado el tramo C, se plantean dos tramos alternativos, el tramo F y el tramo G.

Tramo D

El tramo D, se desarrolla en su totalidad sobre terrenos agrícolas en abandono, salvo un pequeño sector localizado en el margen sur del barranco de Fañabé, donde existe un uso agrícola activo. Esta mínima superficie con uso agrícola activo se incluye dentro del ENP, del ASE y del LIC “Barranco del Infierno”. Debido a estas figuras de protección, y pese a la ausencia de valores naturales, se optó por ajustar el límite del tramo al ENP.

La definición de este tramo, se plantea como alternativa al tramo E, ya que el tramo D permite no fragmentar el Llano del Majano con una nueva línea eléctrica, cuestión esta importante, si se tiene en cuenta que el Llano del Majano (según la bibliografía consultada), es utilizado como dormitorio temporal por el alcaraván *-Burhinus oedicnemus distinctus-*. No obstante, en dicho documento se indica que durante la realización del estudio no se constató la presencia de ejemplares nidificantes.

El uso predominante dentro del tramo es el agrícola en abandono, localizándole algunas edificaciones puntuales y dispersas en el sector final del mismo (en las proximidades de la autopista TF-1). A lo largo de todo el tramo existe suelo con valor agrícola (sorrifa), lo cual no condiciona la definición del corredor, y por lo tanto nos lleva a localizar este tramo a lo largo de toda la vertiente meridional del Llano del Majano. Además la localización de este tramo permite la posibilidad de no afectar al núcleo residencial de Fañabé ni al Espacio Natural Protegido anexo a los límites de dicho núcleo residencial.

En relación con la calidad del paisaje, se valora que para el conjunto del tramo es media, ya que se corresponde principalmente con terrenos agrícolas en abandono. En cuanto a la incidencia visual, se valora como baja salvo en su parte final donde se valora como alta (presencia del núcleo de Miraverde) Por lo tanto, aunque implique afección paisajística en su parte final, no condiciona la ubicación del tramo..

El tramo en su conjunto presenta una pendiente media suave, lo que no supone ningún inconveniente para el paso de la línea eléctrica.

Al finalizar el tramo se plantean dos tramos alternativos. El tramo F que discurre por el eje de la autopista TF-1, y el tramo G, el cual se aleja de la autopista TF-1.

Tramo E

El tramo E es una de las dos alternativas de continuidad que tiene el tramo B. El objetivo principal del tramo, es trazar una línea eléctrica lo más recta posible, permitiendo una reducción significativa de la línea proyectada.

No obstante, esta alternativa implica el tener que atravesar el ENP “Barranco del Infierno”. Por ello, para atravesar dicho ENP, el tramo se ha definido por el sector más degradado del interfluvio denominado Morro Grueso (incluido en el ENP), dejando fuera del mismo tanto al Bien de Interés Cultural del mismo nombre, como el uso residencial del núcleo de Fañabé. La desnaturalización del ENP se debe tanto a la cercanía al núcleo de Fañabé, como por la presencia en su interior de una pista.

De igual modo, al elegir la opción de atravesar Morro Grueso sin afectar al núcleo urbano de Fañabé, se incluye dentro del tramo una amplia superficie de un tabaibal dulce tinerfeño (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*), para lo cual no se pueden plantear alternativas que la eviten, ya que este sintaxon se desarrolla en toda la superficie de Morro Grueso. No obstante, el sector más degradado de Morro Grueso (el cual fue incluido en el tramo), está definido por la presencia de un aulagar-saladar blanco (*Launaeo arborescentis-Schizogynnetum sericeae* -predominio de aulagas y salados-) y por un barrillar (*Mesembryanthemetum cristallini* -predominio de barrillas-), unidades que carecen de valor botánico.

Al final del tramo, hay que saltar el barranco del Agua, no pudiendo plantear alternativas a este cruce. En cualquier caso, desde el punto de vista ambiental no existen limitaciones ni geomorfológicas ni de vegetación. No obstante, en los márgenes del barranco del Agua, existen 3 yacimientos arqueológicos incluidos en la carta arqueológica consultada en la Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife. Por lo tanto, si este tramo es finalmente el elegido para el trazado de la línea, antes del inicio de la obra, se realizará un estudio específico que asegure la protección y/o conservación de los potenciales valores.

En cuanto a la incidencia visual, se valora que la primera mitad del tramo presenta una baja incidencia visual, asignándose al tramo final una alta incidencia (ya que discurre anexa al núcleo de Fañabé, además de ser posible su visión desde la Autopista TF-1). Por lo tanto, es un trazado que implica cierta una afección paisajística en su mitad norte.

La mitad meridional del tramo presenta una pendiente suave, mientras que la mitad septentrional presenta una pendiente más acusada (Morro Grueso), lo que no supone ningún inconveniente para el paso de la línea eléctrica.

Al finalizar el tramo, se plantean dos tramos alternativos (el tramo H y el tramo I) para el acceso a la SE de Los Olivos.

Tramo F

La definición del tramo F, sigue el criterio de plantear una alternativa que parte desde el núcleo urbano de Miraverde, hasta llegar a la subestación de Los Olivos (si se sigue en línea recta a través del tramo H), y que tenga en su interior la autopista TF-1. Por lo tanto, el principal planteamiento para la definición tramo, es dar la posibilidad de que la línea eléctrica siga el trazado de la autopista TF-1, ya que se corresponde con un ámbito altamente degradado.

No obstante, el tramo tiene como aspecto más desfavorable la alta incidencia visual que tendría la línea proyectada, más aún teniendo en cuenta que el ámbito se localiza en un entorno turístico con una alta presencia de visitantes durante todo el año, además de que la autopista TF-1.

En general, a ambos lados del tramo no existen usos que pudieran impedir la ubicación de apoyos, por lo que el tramo deja a la autopista TF-1 en su eje central. Los usos existentes en estos sectores son el agrícola en abandono y explanadas asociadas a la propia ejecución de la autopista y viarios de servicio.

Los puntos más sensibles se corresponden con los núcleos de Fañabé y Catesa. En este sector del tramo se ha optado por alejarse del núcleo de Fañabé (ya que el uso existente en su totalidad es residencial), incluyendo dentro del tramo un sector de Catesa, donde predomina el uso industrial (gasolinera, policía, depósitos de agua).

Desde el punto de vista de la vegetación, únicamente al finalizar el tramo (desde el bco. del Agua hasta el inicio de los tramos H e I, se identifica tabaibal dulce (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*) y a una balera (*Plocametum pendulae*). La primera se localiza en las proximidades del barranco del Agua, y la segunda en el cauce del citado barranco. La presencia de estos dos sectores con vegetación potencial, al igual que en otros tramos, no impide la definición del tramo, ya que la ubicación de los apoyos se realizaría en los sectores más degradados. No obstante, el tramo es lo suficientemente ancho como para poder instalar apoyos en sectores donde no se desarrollan estas unidades de vegetación.

En relación a la fauna, según el documento denominado “*Estudio para la conservación de aves esteparias en las islas de Tenerife y Gran Canaria*”, el tramo se incluye dentro del área definida como dormitorio temporal del alcaraván.

Una vez finalizado el tramo, se plantean dos alternativas para acceder a la subestación de Los Olivos; el tramo H y el tramo I. El primero es la continuación en línea recta del tramo F, y por lo tanto discurre básicamente sobre la autopista TF-1. El segundo, se plantea como alternativa para evitar incluir dentro del tramo los usos de ocio y comerciales existentes en el margen oeste de la autopista TF-1, evitando así el impacto paisajístico en un tramo valorado con alta incidencia visual.

Tramo G

El acceso al tramo G, se puede hacer desde el tramo D y desde el tramo C. Este tramo se plantea como alternativa para evitar tanto la autopista TF-1 (debido principalmente al significativo impacto paisajístico), como el núcleo de Catesa.

El inicio del tramo (Llano de las Casillas), se aleja de la Autopista TF-1 abriéndose hacia el oeste, con dos objetivos: evitar incluir dentro del tramo edificaciones dispersas con uso residencial, y alejarse de la helisuperficie situada en el sector de Catesa.

Por este motivo, y teniendo en cuenta que las líneas eléctricas son compatibles con el uso agrícola, se ha definido un tramo donde se incluyen dos grandes superficies con uso agrícola activo (al aire libre y bajo invernadero), evitando incluir las edificaciones con uso residencial.

La verdadera limitación ambiental que presenta el tramo es la presencia de numerosos yacimientos arqueológico en el sector de cárcavas o “bad lands” localizado en el Lomo del Cuchillo y Hoya Honda (fuente: Unidad de Patrimonio Histórico del Cabildo de Tenerife).

Una vez localizados en el plano la ubicación de los yacimientos, se detecta un pasillo sin presencia de yacimientos, el cual ha sido utilizado como eje de este sector del tramo. Dirigir el pasillo más hacia el oeste evitaría la zona de cárcavas o “bad lands”, pero implicaría un acercamiento significativo al área con uso residencial y de ocio, el cual posee también yacimientos arqueológicos dispersos, implicando además de un incremento de la longitud de la línea, con lo que la ocupación territorial sería mayor.

En relación con la vegetación, en toda la superficie con presencia de cárcavas o “bad lands” se identifica la unidad sintaxonómica correspondiente al tabaibal dulce tinerfeño (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*), la cual se corresponde con vegetación potencial. De igual forma, en el cauce interceptado del barranco del Agua se identifica la presencia de la unidad *Plocametum pendulae*, correspondiente con una balera. No obstante, existen pistas que dan

acceso a pequeños sectores con presencia de usos agrícola en abandono, las cuales pueden ser utilizadas para el acceso durante la fase de instalación de la línea eléctrica, por lo que se minimizarían los potenciales impactos sobre las unidades vegetación potencial citadas.

El tramo se caracteriza por presentar una media-alta incidencia visual en función del sector. Entre la Autopista TF-1 y el bco. del Agua se valora alta, mientras que el sector comprendido al norte del bco. del Agua, se valora como media. Por lo tanto, si es un trazado que implica una afección paisajística, concretamente en el sector valorado con alta incidencia visual. Minimizar el impacto paisajístico desplazando el tramo al oeste, implicaría incluir dentro del tramo a un mayor número de yacimientos arqueológicos, por lo que esta alternativa fue descartada.

En relación con el relieve, en la segunda mitad del tramo (sector norte) encontramos una superficie irregular, correspondiéndose con una intrincada red de drenaje natural. No obstante, tal y como se dijo anteriormente, existen pistas interiores que permitirían, durante la fase de obras, un fácil acceso.

Una vez finalizado el tramo, se plantean dos alternativas para acceder a la subestación de Los Olivos, el tramo H y el tramo I.

Tramo H

El tramo H sigue básicamente la dirección marcada por la autopista TF-1, siendo la continuación del tramo F. No obstante hay dos sectores dentro el tramo bien diferenciados, en función de los usos existentes en los márgenes de la autopista.

Desde el enlace situado al inicio del tramo, hasta llegar donde el uso residencial del núcleo de Adeje se desarrolla en el margen este de la TF-1, debido a que en los márgenes de la autopista y/o vías de servicio el uso existente es el agrícola en abandono, se plantea que la autopista sea el eje del tramo.

Una vez comienza el uso residencial en el margen este de la autopista, el tramo se aleja del núcleo de Adeje, dejando en su interior el uso comercial y de ocio en el margen oeste de la TF-1. Además de este uso, se incluyen amplias superficies totalmente desnaturalizadas como consecuencia del uso agrícola en abandono o por la propia ejecución de la autopista y vías de servicios, las cuales son una buena alternativa para la localización de apoyos.

Desde el punto de vista ambiental, los usos indicados (residencial, ocio y esparcimiento) son los principales condicionantes que definen el tramo, ya que las demás variables ambientales no

afectan a su definición. El desplazar el tramo hacia el este se descartó, ya que incluiría el núcleo de Adeje casco. Su desplazamiento hacía el oeste es del todo factible, por lo que se plantea como tramo alternativo (ver tramo I).

En relación con la percepción paisajística, el tramo presenta una calidad paisajística baja y una alta incidencia visual, igual que el tramo F. En cualquier caso, la alta incidencia visual, condiciona significativamente la elección del tramo, ya que la instalación de la línea supondría un alto impacto visual.

Tramo I

La definición del tramo I, es se plantea como alternativa al tramo H, con el fin por un lado, de minimizar el potencial impacto visual de la línea, ya que el tramo se aleja de los potenciales observadores (autopista TF-1 y núcleo de Adeje), y por otro lado, con el fin de alejarse del uso residencial.

En relación a esta segunda cuestión, el tramo se define en el centro del espacio que separa el núcleo de Adeje y el uso residencial asociado al campo de golf de Adeje. Los usos existentes en la actualidad, se corresponden íntegramente con el agrícola en abandono, por lo que no supone una limitación para la implantación de la línea eléctrica.

Tras el abandono del uso agrícola, se ha desarrollado en superficie la unidad sintaxtonómica ahulagar-saladar blanco (*Launaeo arborescentis-Schizogynetum sericeae*), la cual se corresponde con un matorral de sustitución, y por lo tanto carente de valor botánico. El principal valor vegetal se ubica en el cauce del bco. del Inglés, donde se localiza un tabaibal dulce tinerfeño (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*), el cual no ha podido ser evitado ya que su disposición es perpendicular al tramo. No obstante su presencia no impide la definición el tramo.

En cuanto a la incidencia visual, tal y como se dijo anteriormente, la definición de este tramo sigue el objetivo de alejarse de los usos residenciales, por lo que se le asigna una baja incidencia.

En cuanto a la orografía, se trata de un tramo llano y sin pendiente significativa, surcado además por una amplia red de pistas asociadas al antiguo uso agrícola. La presencia de estas pistas permitiría ejecutar la nueva línea sin la necesidad de crear nuevos accesos significativos, minimizando así los potenciales impactos asociados a los mismos.

B.- UNIDAD 2: Línea 66 kV Chayofa – Los Vallitos

Tramo 1

La salida de la línea eléctrica desde la subestación de Chayofa en dirección a la subestación de Los Vallitos, está condicionada tanto por el uso residencial de Chayofa, como por la nueva infraestructura sanitaria en ejecución ubicada junto a la montaña del Mojón. Estos dos usos definen los límites del tramo, limitando el planteamiento de tramos alternativos para la salida de la subestación.

El tramo discurre sobre terrenos agrícolas en abandono, por lo que la vegetación no condiciona la definición del tramo. En su conjunto, se corresponde con una superficie desnaturalizada, tanto por los usos pasados (agrícola), como actuales (agrícola en abandono, presencia de pistas y un viario asfaltado, presencia de acopios de materiales procedentes de movimientos de tierra, presencia de explanadas sin vegetación utilizadas como estacionamiento temporal y presencia de líneas eléctricas). Por lo tanto, desde el punto de vista ambiental, el tramo no presenta limitaciones que pudieran condicionar su definición.

No obstante, en relación a la percepción paisajística, pese a que el tramo se valora con baja calidad, la incidencia visual es alta, debido a que existe un alto número de potenciales observadores (núcleo de Chayofa y carretera TF-28), desde donde la visión de la nueva línea sería permanente y directa.

Tramo 2

El objetivo del tramo 2 es el acceder a la subestación de Los Vallitos por su margen este, evitando de esta forma las infraestructuras que se concentran a su alrededor: EDAR, línea eléctrica y depósito de agua.

Para ello, al interceptar el Bco. de La Arena, el tramo se orienta hacia el sector denominado La Rabona, siguiendo las curvas de menor pendiente. Hay que tener en cuenta que, La Rabona se corresponde con un sector agrícola en abandono, al cual se puede acceder a través de pistas existentes.

Siguiendo en línea recta en dirección norte, al llegar al bco. de Chacama o de Troya, la pendiente aumenta significativamente, pudiendo definirse el terreno como abrupto y escarpado, con presencia de numerosas barranqueras. La continuidad de la línea al llegar a este punto, se realizaría mediante la instalación de apoyos en puntos elevados (para lo cual se definirían los

accesos de menor impacto ambiental), permitiendo salvar los desniveles hasta llegar a la subestación de Los Vallitos con un número mínimo de apoyos.

Además de la complejidad técnica para la ubicación de los apoyos, el tramo presenta un alto valor paisajístico, el cual, se vería deteriorado. Como factor favorable para la elección de este tramo, hay que destacar que la incidencia visual es baja, ya que los potenciales observadores se localizan principalmente en la carretera que da acceso a la EDAR y/o subestación de Los Vallitos, presentando una baja frecuencia de usuarios.

Por otro lado, en cuanto a la vegetación, hay que destacar que tanto la superficie agrícola en desuso de La Rabona, como el resto del tramo, en general está definido por un matorral de sustitución (tabaibal amargo), lo cual no impide la definición del tramo.

Tramo 3

La definición del tramo 3 sigue 3 condiciones básicas: no ocupar la superficie del ENP ni del ASE “Caldera del Rey”, no seguir el eje definido por el cauce del bco. de Troya (únicamente se intercepta perpendicularmente) y finalmente, seguir el eje de la nueva vía recogida en el Plan Territorial Parcial de la Comarca de Abona (en estado de avance).

Teniendo en cuenta los tres condicionantes anteriores, así como la ausencia de comunidades vegetales que pudieran condicionar la definición del tramo (la unidad con valor botánico se corresponde con un tabaibal dulce tinerfeño -*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*-), únicamente es posible la definición del tramo planteado.

No obstante, debido a la numerosa presencia de pistas, la potencial afección del sintaxon tabaibal dulce tinerfeño se vería minimizada, ya que éstas serían utilizadas como accesos, proyectando la localización de los apoyos en cualquiera de las superficies sin presencia de tabaibas dulces (*Euphorbia balsamifera*), ya que es la especie que define a esta unidad.

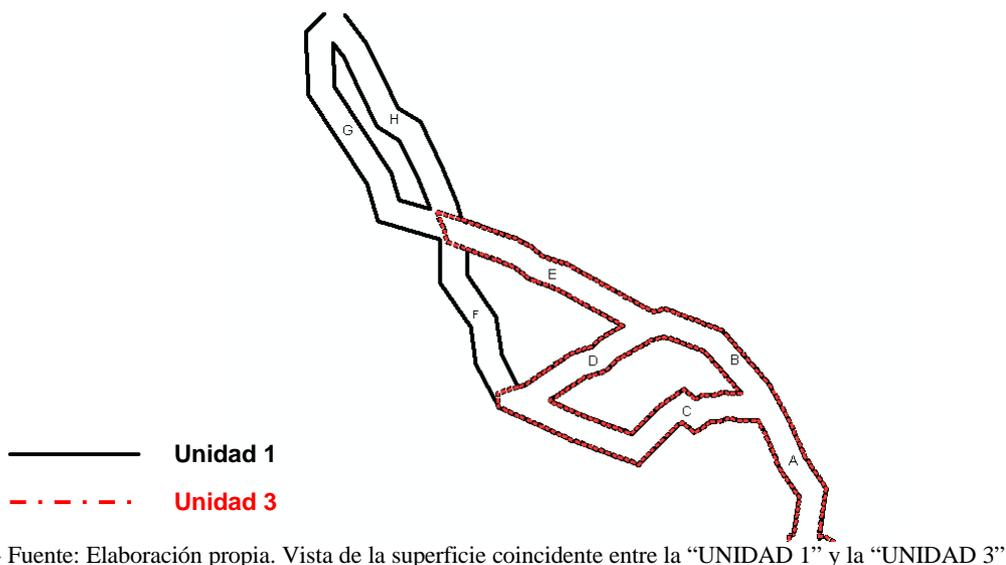
Desde el punto de vista de la percepción paisajística, se valora la incidencia visual como media, ya que, pese a que los potenciales observadores se localizan únicamente en la carretera TF-28 y en el nuevo complejo hospitalario en construcción, desde ellos se tiene, o tendrá, una observación permanente y directa, contando ambos con una alta presencia de potenciales observadores. En relación a la calidad paisajística, se tiene en consideración la numerosa presencia de pistas, la existencia de áreas totalmente desnaturalizadas (explanadas de origen antrópico), por lo que la valoración final asignada es baja.

Finalmente, pese a que el final del tramo incluye una EDAR y un depósito de agua, existen superficies donde ubicar los apoyos. La inclusión de estas infraestructuras dentro del tramo se debe a que la subestación de Los Vallitos se localiza en un cuello de botella geomorfológico, lo cual, junto con las líneas eléctricas existentes y las superficies objeto de protección por la legislación ambiental vigente, condiciona directamente la ubicación de nuevas líneas.

C.- UNIDAD 3: Línea 66 kV Los Vallitos – Línea 66 kV Chayofa-Los Olivos

a) Tramos situados al norte de La Caldera del Rey

Los 5 tramos definidos en la UNIDAD 3, hasta alcanzar la TF-1 (donde se localiza aproximadamente la línea con la que se proyecta conectar), coinciden con el trazado de los tramos de la UNIDAD 1 (ver imagen).

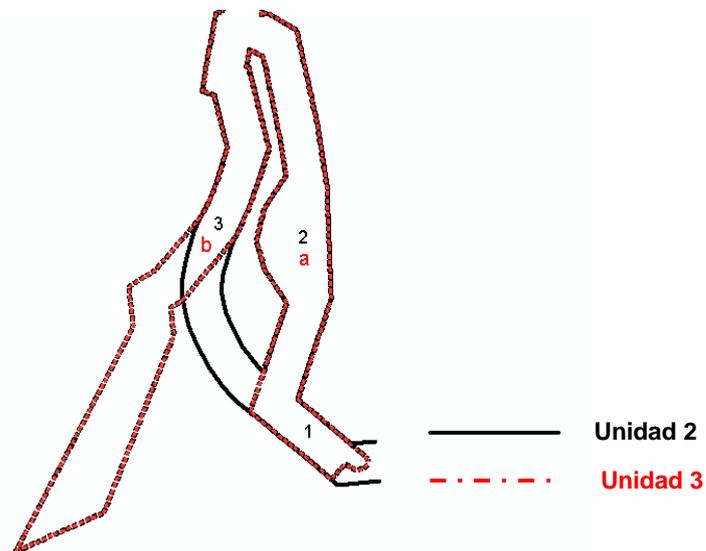


Por lo tanto, el diagnóstico de estos tramos, es igual al realizado para la UNIDAD 1.

b) Tramos situados al sur de la Caldera del Rey.

La definición de los tramos (tramo a y tramo b) coincide prácticamente en su totalidad con el trazado de los tramos alternativos de la UNIDAD 2, salvo un pequeño sector del tramo b que se prolonga a través del llano del valle comprendido entre La Caldera del Rey y las estribaciones del Roque Conde, con el fin de conectar con la línea soterrada existente en un sector

comprendido entre la autopista TF-1 y la carretera TF-28 (ver imagen). Por lo tanto, el diagnóstico de los sectores coincidentes de cada tramo, ya ha sido valorado en la UNIDAD 2.



- Fuente: Elaboración propia. Vista de la superficie coincidente entre la “UNIDAD 2” y la “UNIDAD 3”

El nuevo sector del tramo b no presenta valores ambientales significativos que pudiera limitar la definición del tramo. El principal valor ambiental, es el desarrollo de la unidad fitosociológica correspondiente a un tabaibal dulce tinerfeño (*Ceropogio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*). No obstante, existen numerosas pistas que lo atraviesan, por lo que tanto el acceso como la localización de los apoyos, se podría realizar minimizando la potencial afección a las especies que la definen (tabaiba dulce, tabaiba amarga, balo y salado blanco).

Desde el punto de vista paisajístico el tramo implica un impacto visual ya que la visión de la línea eléctrica sería directa y permanente desde dos sectores valorados con alto potencial de vista, como son la autopista TF-1 y la carretera TF-28. Por lo tanto, si es un trazado que implica una afección paisajística.

Finalmente, hay que destacar que se ha descartado la conexión con la línea existente en otro punto, ya que cualquier sector situado más al oeste implicaría cruzar la autopista TF-1 y una ubicación situada más al este implicaría una mayor proximidad al centro hospitalario en ejecución. En ambos casos el impacto visual sería mayor.

7. ANÁLISIS DE LOS POTENCIALES IMPACTOS DE CADA ALTERNATIVA.

7.1. Impactos potenciales de cada línea eléctrica.

Una vez definido el trazado de cada una de las diecisiete alternativas básicas propuestas, se realiza una evaluación de las potenciales consecuencias ambientales que cada una de las alternativas planteadas de corredor podría tener sobre los valores del territorio identificados. La evaluación que se realiza tiene en consideración el carácter aéreo del trazado de la totalidad de los tramos que integran el proyecto de referencia. Para la evaluación de las potenciales consecuencias ambientales, se han diferenciado cuatro niveles de potencial afección a los valores ambientales identificados:

- Significativo: de elegirse esta alternativa de corredor, el Proyecto de Ejecución podría afectar a elementos valorados con alta sensibilidad ambiental. No obstante, la presencia de estos elementos en ningún caso imposibilitaría la implantación de un corredor eléctrico, ya que en el Proyecto se incluirían medidas correctoras, protectoras y/o compensatorias con las que se eliminarían o minimizarían los potenciales efectos negativos.
- Poco Significativo: de elegirse esta alternativa de corredor se podría afectar a elementos valorados con media sensibilidad ambiental. La presencia de estos elementos tampoco imposibilitaría la implantación de un corredor eléctrico.
- Nada Significativo: la alternativa valorada se desarrolla en ámbitos con una valoración predominante de baja sensibilidad ambiental, por lo que el desarrollo del Proyecto no presentaría ninguna limitación ambiental.
- Positivo: cuando sobre la variable ambiental en estudio, la ejecución del Proyecto previsiblemente generará efectos beneficiosos.

No obstante, la mera presencia de un elemento valorado con alta o media sensibilidad ambiental en una alternativa, no implica la aplicación directa de esta baremación, ya que el evaluador, de forma cualitativa, también valora aspectos como su ocupación superficial en el ámbito, singularidad, etc.

Los factores del medio afectado y su valoración son los siguientes:

7.1.1. Variaciones de las características físicas, químicas y biológicas.

a) Calidad del Aire: Los principales impactos potenciales se producirán durante la fase de obras y están relacionados con las emisiones de polvo y gases que se generan durante la movilización de tierras para la apertura y acondicionamiento de caminos de acceso, así como por las excavaciones precisas para cimentar los apoyos de las líneas, el trasiego de maquinaria pesada, etc. La afección tendrá un carácter temporal, aunque podría derivar en incidencias negativas sobre el bienestar social de modo indirecto.

Durante la fase operativa, las labores de mantenimiento de las líneas generarán emisiones temporales de gases y polvo (trasiego de vehículos). Estas actuaciones tendrán una escasa repercusión en la calidad del aire, debido a la temporalidad de las obras. En el caso específico de los núcleos de población existentes en el interior del ámbito de estudio, el trazado de los tramos ha evitado en la medida de lo posible integrar sectores poblados y, cuando ha sido imposible evitar áreas habitadas, los tramos sólo incluyen parcialmente a las mismas (Los Olivos, Adeje, Fañabé, Miraverde, Torviscas Alto y Chayofa).

b) Geología: En general, la afección a este factor tendrá que ver con la entidad superficial y volumétrica, y sobre todo con el grado de singularidad, de los productos litológicos afectados en cada caso por las obras (apertura de accesos y cimentaciones).

En el ámbito del proyecto las unidades geológicas que se podrían definir con valores dignos de preservación, se corresponderían los diferentes conos estrombolianos compuestos básicamente por escoria, bombas y lapillis basálticos, y que se localizan de manera puntual en el territorio (Montaña del Mojón) al sur del ámbito. También destacan los suelos que se localizan en el interior de la Caldera del Rey. El resto del ámbito se caracteriza por materiales que aparecen altamente alterados por las acciones antrópicas (roturación para la obtención de terrenos de cultivo, carreteras, pistas, edificaciones, etc.), lo que les confiere que prácticamente carezcan de valores. Todos los corredores que conforman las diferentes alternativas se encuentran localizados sobre los materiales carentes de valor.

c) Geomorfología: Las afecciones geomorfológicas se relacionan en todos los casos con la alteración de superficies debido a la apertura de accesos y por excavación de huecos para cimentación de los apoyos de la línea, y en menor medida por afecciones indirectas relacionadas con terraplenados, acopios de tierras excedentarias, etc.

Las alternativas cuyo trazado discurren por terrenos más agrestes por la presencia de barrancos e interfluvios, son todas aquellas que tienen alguno de sus tramos ubicados en las estribaciones del macizo de Adeje, (en nuestro caso prácticamente todas, salvo las alternativas “II” de la línea a 66 kV Chayofa-Los Vallitos y la línea doble entrada salida a 66 kV Los Vallitos – L/Chayofa-Los Olivos). Dentro del ámbito de estudio y en la zona afectada por las alternativas II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y X de la línea a 66 kV Los Vallitos – Los Olivos, se pueden destacar unos elementos o hitos geomorfológicos de relevancia, que coinciden con la zona de Hoya Honda, donde se aprecia un paisaje de “cárcavas” o “bad lands”.

d) Hidrogeología: Se prevé que las labores de cambios de aceite se realicen en talleres o zonas autorizadas para tales actividades, por lo que se puede descartar totalmente un vertido durante esta acción. De igual forma, no es previsible el requerimiento de actuaciones de tratamiento químico (herbicidas, etc.) para el desbroce preciso en la fase de obras, ni para el posterior control del crecimiento de la vegetación en las vías a lo largo de la fase de explotación.

f) Hidrología: Se valora el grado en que se interfiere la red de drenaje de aguas pluviales que atraviesa el ámbito de estudio a través de la posible ocupación directa de los cauces por escombros de obras y/o materiales fruto de las labores de acondicionamiento de los sectores destinados a los apoyos y la apertura o adaptación de los accesos a dichos apoyos, considerando que todas las opciones deberán plantear las medidas adecuadas para garantizar el desvío o canalización de aguas pluviales en los casos necesarios, así como que todas se traducen en similar afección sobre la red de barrancos que atraviesa el ámbito territorial de estudio.

Todas las alternativas atraviesan puntualmente algún sector de la red de drenaje natural. Ahora bien los cauces de los barrancos, se suelen salvar mediante saltos aéreos, por lo que las incidencias serán mucho menores, salvo que exista la necesidad imperiosa de abrir nuevas pistas de acceso para las cimentaciones.

g) Suelos: Los potenciales impactos estarán relacionados con la ocupación de terreno por la cimentación de apoyos, pequeñas explanadas y apertura de nuevos accesos, sin embargo estas acciones en líneas generales no revisten interés debido a las características de los suelos.

En aquellos casos en los que no quede más remedio que implantar los apoyos sobre las sorribas (terrenos de mayor valor agrológico dentro del ámbito de estudio) se propone que la cubierta de tierra vegetal afectada pueda ser objeto de medidas de conservación (recuperación y reutilización).

h) Vegetación: Las afecciones principales se producirían durante la fase de construcción por el desalojo de la cubierta vegetal sobre las superficies afectadas por los apoyos del tendido y por la construcción de los accesos a la base de los apoyos, y en menor medida por las afecciones relacionadas con la apertura de explanadas en torno a los apoyos, tendido de cables, etc.

En líneas generales, las alternativas más sensibles son aquellas que interceptan los reductos de vegetación potencial existente (cardonal tinerfeño y tabaibal dulce tinerfeño) que se encuentran fragmentados formando hábitats de diferentes superficies; cabe citar que éstas corresponden a formaciones vegetales de biotipo arbustivo. Los corredores no interceptan hábitats prioritarios de interés comunitario.

i) Fauna: En las fuentes consultadas, no se citan especies protegidas ni de invertebrados, ni de mamíferos, ni de reptiles. Las aves son el grupo de mayor interés, incluyendo especies sometidas a protección, pese a lo cual, las diferentes alternativas de tramos planteados no interceptan ni ZEPA ni IBA.

No se ha tenido en consideración en la valoración de impactos las incidencias positivas que se atribuyen a las infraestructuras de transporte de electricidad en la literatura biológica en base al funcionamiento de las líneas y las estructuras para el apoyo de nidos y servir como perchas para algunas especies de aves, así como a la consideración del efecto de “margen” cuando las áreas desbrozadas pueden proporcionar sitios de reproducción y alimentación para las aves y los mamíferos, efecto que ha sido bien documentado como “positivo” por el aumento de la diversidad que se infiere en el contacto entre el derecho de vía y la vegetación existente.

j) Paisaje: La principal alteración sobre este factor del medio se identifica con la ocupación definitiva del territorio por las estructuras de transporte de electricidad, teniendo en general las acciones del Proyecto una incidencia similar en cuanto a superficie de paisaje intervenida, aunque variable en función del diferente grado de calidad paisajística e incidencia visual de los distintos espacios a ocupar.

En relación a las alternativas que discurren al sureste de la Caldera del Rey, se considera que la mayor afección en principio se puede atribuir a las alternativas “I” de las dos líneas, ya que el tramo identificado como “a” ó “2”, presenta un alto valor paisajístico. En este tramo se incluye tanto el tramo final del sector más encajado del barranco de Troya, como otras barranqueras localizadas en el entorno de la SE de Los Vallitos.

En relación a las alternativas planteadas al noroeste de la Caldera del Rey, se valora que todas las alternativas que discurren por algún tramo de la TF-1, presentan un impacto significativo (el número de potenciales observadores es alto), recibiendo las demás alternativas una menor valoración. Además se valora que los tramos que discurren por ENP, presentan sectores alterados (pistas y movimientos de tierras principalmente), lo cual le resta al ENP calidad paisajística.

k) Espacios Protegidos: Se valora que la mayor parte de los tramos no afectan a sectores del territorios sometidos a protección, siendo únicamente los que sí lo incluyen parcialmente los tramos A, B, C, E (todos tramos comunes en la línea a 66 kV Los Vallitos – Los Olivos y la línea de doble entrada y salida a 66 kV Los Vallitos – L/66 kV Chayofa-Los Olivos). No obstante, estas superficies de espacios protegidos incluidas en los citados tramos, presentan amplios sectores antropizados y/o con presencia de pistas, lo que posibilita la instalación de líneas eléctricas ya que los potenciales impactos se ven minimizados.

7.1.2. Variaciones de los factores socioeconómicos y culturales.

a) Empleo y Desarrollo Socioeconómico: La realización de las obras se traducirían en un incremento de la actividad económica en el sector secundario, puesto que las actuaciones a desarrollar supondrían una activación de la economía que afectará tanto a la empresa constructora, como indirectamente a las empresas de suministro del material, transportes, etc.

Más significativo sería el impacto relacionado con la fase operativa atendiendo a la importancia de la puesta en servicio de las líneas eléctricas de 66 kV proyectadas de cara a garantizar la demanda de suministro eléctrico, por lo que este servicio supone para las expectativas de desarrollo socioeconómico y crecimiento demográfico de la Isla en general y del ámbito de estudio en particular.

b) Intersección de Infraestructuras Preexistentes y/o Proyectadas: De forma general, cada alternativa se adapta a la infraestructura del entorno, destacando de forma positiva que alguna de las alternativas (o en su caso algunos tramos) se hayan planteado adaptándose a una infraestructura viaria proyectada, recogida en el PTP de la Comarca de Abona.

De igual forma, las alternativas de corredores se han planteado teniendo en cuenta las infraestructuras existentes (líneas eléctricas, viarios, centro de ocio y EDAR).

c) Alteración de Usos del Suelo: En relación a las alternativas de corredores planteados al sureste de la Caldera del Rey, éstas se han adaptado a los usos existentes en el ámbito de estudio (principalmente con el agrícola en abandono), quedando descartada cualquier alternativa en los sectores con mayor densidad de uso residencial y el propio ENP de la Caldera del Rey.

Por otro lado, en las alternativas planteadas al noroeste de la Caldera del Rey, se han tenido en cuenta los núcleos residenciales consolidados, así como algunas edificaciones dispersas también con uso residencial, de tal forma que los corredores pasen por su perímetro exterior.

d) Bienestar Social: Las alteraciones de este factor durante la fase de ejecución del Proyecto, se encontrarían relacionadas con las perturbaciones temporales que se asocian a las obras debido a las emisiones de ruidos, gases, polvo, etc., al trasiego de maquinaria y vehículos pesados, a las alteraciones del paisaje y también del uso (turístico-residencial principalmente) potencialmente afectados. De este modo las alternativas al noroeste de la Caldera del Rey (sector norte), presentan un mayor grado de incidencia sobre este factor ambiental, pues afectan a un número mayor de áreas residenciales/comerciales/industrial que las alternativas que se localizan al sureste de la Caldera del Rey (sector sur), que comprenden espacios deshabitados o con una población de baja densidad, exceptuando el núcleo de Chayofa que se localiza relativamente cerca.

e) Patrimonio Histórico: Ninguna de las alternativas planteadas incluye en su trazado Bienes de Interés Cultural incoados según la Ley de Patrimonio Histórico de Canarias, que han merecido el mayor reconocimiento a nivel del patrimonio cultural a escala regional.

En cuanto a la afección sobre yacimientos arqueológicos y elementos patrimoniales y etnográficos, y según las fuentes consultadas, el número de áreas potencialmente arqueológicas y/o con presencia de elementos patrimoniales, es reducido en comparación con la superficie del mismo debido fundamentalmente a la alteración antrópica que ha experimentado el territorio mediante la creación de áreas urbanas, tierras de cultivo, apertura de pistas y carreteras, etc. Sin embargo, en base a las fuentes consultadas, los tramos E, G e I de la línea eléctrica a 66 kV Los Olivos – Los Vallitos, incluyen en algún punto de su recorrido zonas de potencialidad arqueológica.

7.2. Valoración global de impactos para cada alternativa considerada.

A continuación sigue una tabla resumen en la que se muestra sintéticamente la magnitud de los diferentes impactos asociados a cada una de las alternativas posibles para el desarrollo del Proyecto:

VARIABLES AMBIENTALES	CORREDORES ALTERNATIVOS																
	LÍNEA 66 kV LOS VALLITOS – LOS OLIVOS										LÍNEA 66 kV CHAYOFA – LOS VALLITOS		DOBLE E/S DE LA SE 66 kV LOS VALLITOS – L/66 kV CHAYOFA-LOS OLIVOS				
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	I	II	I	II	III	IV	V
Calidad del Aire	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	P	P	P	N	P	P	P
Geología	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Geomorfología	S	S	P	S	S	P	P	S	S	P	S	N	S	N	S	P	P
Hidrogeología	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Hidrología	P	S	P	S	S	S	P	S	S	S	S	P	S	P	N	N	N
Suelos	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	N	N	N	N	P	P	P
Vegetación	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
Fauna	S	S	S	S	S	S	S	S	P	P	P	P	P	P	P	P	P
Paisaje	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	P	P	P
Espacios Protegidos	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	N	N	N	N	P	P	P
Empleo y Desarrollo Socioeconómico	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Intersección de Infraestructuras	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Alteración de Usos del Suelo	S	P	S	S	S	P	S	P	P	P	N	P	N	P	P	P	P
Bienestar Social	S	P	S	P	S	P	S	P	S	P	P	N	P	N	P	P	P
Patrimonio Histórico	S	S	N	P	S	S	N	P	S	S	N	N	N	N	N	N	N

+: POSITIVO, N: NADA SIGNIFICATIVO, P: POCO SIGNIFICATIVO y S: SIGNIFICATIVO.

En Santa Cruz de Tenerife, a abril de 2009.

Fdo.- Eric Landrau Potier
EurGeol (Federado nº 90)
Director General

ANEJO I

Corredores de enlace sobre síntesis ambiental