

RESOLUCIÓN DE LA VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE POR LA QUE SE EMITE INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DENOMINADO “LINEA AÉREA Y SUBTERRÁNEA DOBLE CIRCUITO 66 KILOVOLTIOS ENTRE LA S.E. ARINAGA Y S.E. ESCOBAR”, PROMOVIDO POR RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE AGÜIMES E INGENIO, GRAN CANARIA (2015/7975-SIM).

ANTECEDENTES

Con fecha 28 de septiembre de 2015 (REU/211975), se ha recibido en esta Consejería un escrito del órgano sustantivo, Consejería de Economía, Industria, Comercio y Conocimiento, solicitando que se inicie la Evaluación Ambiental Simplificada conforme a lo establecido en el artículo 35 de la Ley 14/2014 de 26 de diciembre de Armonización y Simplificación en Materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales.

CONSIDERACIONES TÉCNICAS

PRIMERA.- El proyecto consiste en el tendido e instalación de una nueva línea de alta tensión en doble circuito a 66 kV, desde la futura S.E. Arinaga hasta la S.E. Escobar, que discurre a través de los llanos al Este y Sureste de la Montaña de Agüimes, con una longitud total de 8,04 km, de los que aproximadamente 5 km corresponden al tendido aéreo y el resto al tendido subterráneo, que discurre por zona alta del la trama urbana del Carrizal.

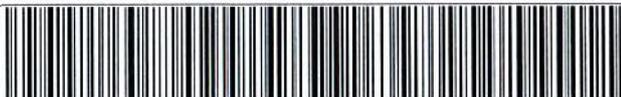


El tramo aéreo de la línea cuenta con 17 apoyos (Ap_T0 a Ap_T16) y discurre en aéreo por zonas de invernaderos y terrenos de cultivo en abandono e invernaderos desmantelados, hasta su llegada al apoyo 16

Profesor Agustín Millares Carro, nº 18 – 5ª Planta
(Edificio de Usos Múltiples II)
Teléfono: (928) 30 65 04
35071 Las Palmas de Gran Canaria

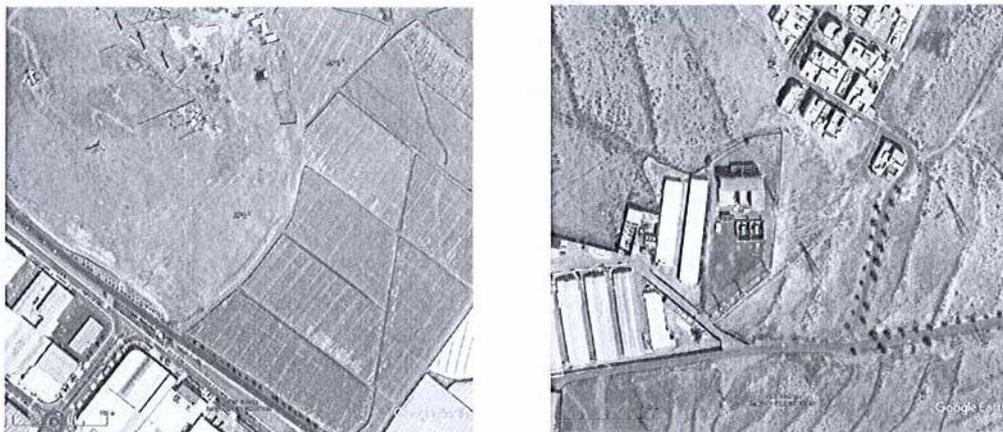
Ayda de Arinaga, nº 35 – 4ª Planta
(Edificio de Usos Múltiples II)
Teléfono: (922) 92 22 35
35071 Santa Cruz de Tenerife

www.gobcan.es





de transición aéreo subterráneo; para desde aquí continuar soterrada por carreteras interiores de la zona alta del Carrizal y, con dirección oeste, llegar a la SE Escobar.



Ubicación de las futura SE Arinaga (Izq) y situación de SE Escobar (dcha)

Por su parte, la subestación eléctrica Arinaga se ubicará entre la montaña de San Francisco y la carretera GC-100 y cuenta con Resolución de Autorización de la Viceconsejería de Industria y Energía nº VIE-208 de 3 de febrero de 2011.

En su recorrido la línea atraviesa suelo rústico de protección potencialmente productivo, suelo agrícola grado 1-A1 y grado 5-A5 en el tramo aéreo que afecta al municipio de Agüimes; en el tramo que afecta al municipio de Ingenio la línea discurre por Suelo urbano consolidado, Sistema general de espacios libres, Suelo rústico de protección agraria y Suelo rústico de protección hidrológica.

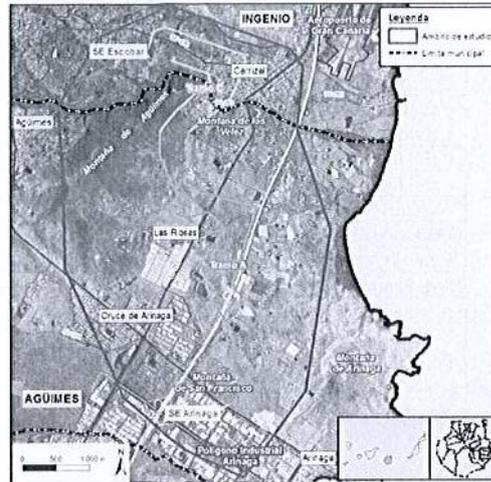
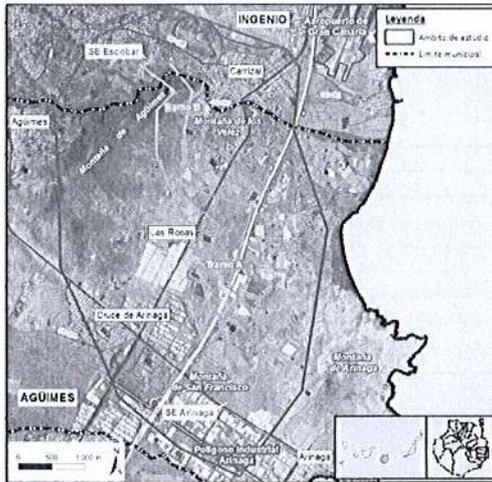
SEGUNDA. La construcción de la citada línea surge por requisitos de evacuación del régimen especial debido a la futura construcción de nuevos parques eólicos y de plantas fotovoltaicas que se están instalando, y se encuentra contemplada en el documento “Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020.”

TERCERA. El proyecto plantea dos corredores (I y II), en aéreo y aéreo soterrado, descartando el soterramiento total de la línea por cuestiones de carácter ambiental, técnico y económico.

Corredor I tramos: A + B en aéreo

Corredor II tramos: A (aéreo) + C (soterrado)





Las diferencias entre los tramos B y C radican en que: el tramo B afecta en su recorrido a la montaña de Agüimes que es Paisaje Protegido de la Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos, mientras que el tramo C lo hace por vías urbanas en soterrado y no afecta a ningún espacio protegido.

Por su parte, el soterramiento total de la línea se ha descartado por el promotor al ser una alternativa con mayores inconvenientes ambientales, técnicos y económicos que en en aéreo, ya que la remoción de los terrenos, destrucción de infraestructuras como invernaderos, afección sobre dominio público hidráulico, afección a vegetación de cauce de barranco, ocupación del terreno, etcétera, así como la orografía y pendiente del terreno en determinadas zonas causaría mayor impacto que la instalación de la línea en aéreo. Dicha alternativa no sólo presenta una serie de dificultades ambientales y condicionantes técnicos, sino que además habría que añadir la imposición de la correspondiente servidumbre de protección, mayor en soterrado que en aéreo, y otros condicionantes de tipo económico (coste económico muy superior en soterrado que en aéreo), debido esto último, al carácter vinculante recogido en la Planificación Energética: Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020, ya que el trazado en soterrado no estaría contemplado en la citada planificación eléctrica.

CUARTA. El proyecto se desarrolla fuera de Espacios Naturales Protegidos y de espacios integrantes de la Red Natura 2000.

QUINTA. En virtud del artículo 35 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales se realizaron consultas a las Administraciones públicas y personas físicas o jurídicas, públicas o privadas afectadas por el proyecto y que a fecha del presente han respondido son:

Organismo y entidades consultados	Fecha
Dirección General de Infraestructura Viaria	17/12/15
Dirección General de Salud Pública: Servicio de Sanidad Ambiental	-





Dirección General de Ordenación del Territorio	29/03/16
Dirección General de Protección de la Naturaleza. Biodiversidad	13/11/15
Dirección General de Protección de la Naturaleza. Residuos	-
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Agua. Viceconsejería de Sector Primario	-
Cabildo de Gran Canaria. Servicio de Placamiento	29/12/16
Cabildo de Gran Canaria. Área de Medio Ambiente	-
Cabildo de Gran Canaria. Área de Patrimonio Histórico	25/11/15
Cabildo de Gran Canaria. Área de Obras Públicas	-
Asociaciones de Vecinos Afectados	-
Dirección General de Industria y Energía	-
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria	-
Ayuntamiento de Agüimes	-
Ayuntamiento de Ingenio	-
Sociedad Española de Ornitología	-
Federación Ecológica de Canarias Ben Magec	-
Colectivo Ornitológico de Gran Canaria	-
Viceconsejería de Turismo	-

RESUMEN SOBRE EL RESULTADO DE LAS CONSULTAS:

- Dirección General de Protección de la Naturaleza. (Servicio de Biodiversidad). El desarrollo de las obras, así como la ubicación propuesta no se encuentra dentro de ningún Espacio Natural Protegido o zona integrante de la Red Natura 2000 de Canarias, ni es previsible que el proyecto tenga repercusiones negativas sobre los espacios integrantes de la Red Natura 2000.
Sin embargo, parte del trazado aéreo de la línea de alta tensión discurre por una zona designada como Área prioritaria por la Orden de 15 de mayo de 2015 (BOC nº 124, de 29 de junio de 2015), concretamente el Área N°44 La Goleta-Arinaga, cuya designación se fundamenta en la presencia de *Charadrius alexandrinus*, *Burhinus oedienemus distinctus* y *Falco pelegrinoides*.
Entre los efectos potencialmente negativos sobre las especies de avifauna, se señala que el más relevante sería el incremento de la mortalidad debido a la colisión con los cables del tendido aéreo, y considera que las medidas preventivas en las fases de ejecución y funcionamiento de la línea son adecuadas para evitar las posibles repercusiones negativas del proyecto sobre la avifauna. No obstante, se entiende necesario incorporar al documento ambiental la indicación de que parte del trazado aéreo discurre por el área prioritaria citada, y la verificación del cumplimiento de las prescripciones técnicas establecidas en los artículos 6 y 7 del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.





- Dirección General de Infraestructura Viaria. Señala que las dos Subestaciones están pendientes de construir. Respecto al análisis de alternativas y las afecciones generadas sobre las infraestructuras, señalan que las afecciones detectadas en el epígrafe 8.3.1.10 intersección de infraestructuras preexistentes y/o proyectadas, deberán ser analizadas y contempladas reglamentariamente en su futuro proyecto de construcción, así como contar con los permisos de cruces que la normativa sectorial establecen.
- Cabildo de Gran Canaria (Servicio de Planeamiento). El desarrollo de esta actuación se prevé, y desde el punto de vista de los efectos ambientales que pudieran ocasionarse a escala insular, compatible. Por todo ello la incidencia ambiental y territorial de la misma es mínima, no suponiendo ninguna afección importante a destacar.
- Cabildo de Gran Canaria (Patrimonio Histórico). Se ha valorado favorablemente la prospección arqueológica presentada, aunque añade que el hecho de que una parte de la canalización (tendido subterráneo) discorra próximo a la iglesia del Buen Suceso, ha motivado que se recomiende la necesidad de implementar nuevas medidas preventivas a las ya planteadas pese a la no afección directa a tales bienes. En este sentido la apertura de zanja de soterramiento en esta zona hace posible que exista una afección a restos arqueológicos que hayan permanecido ocultos hasta el momento (enterramientos, restos de la primitiva ermita u otras construcciones, acondicionamiento de calles, etc). Para ello se establecen unos requisitos que se incorporarán al proyecto definitivo de ejecución.
- Dirección General de Ordenación del Territorio. Según la zonificación del PIOGC, la actuación prevista se emplaza en zonas donde la compatibilidad de las mismas tienen un alcance de I a 5 y remitidas al PTE de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica PTE-31. El PTE-31 establece un corredor que con respecto al proyecto presentado se aprecian ligeras diferencias de trazado, por lo que en virtud del propio PTE-31 tendrá que justificarse la alteración del trazado propuesto por el promotor respecto del trazado previsto y que en el DA que se ha analizado no se aporta la justificación para dar cumplimiento a lo previsto en el PTE-31.





Conforme a las determinaciones del PGO de Ingenio la actuación prevista deberán cumplir con las determinaciones relacionadas en el apartado 3.4 del informe para cada una de las categorías de suelo afectadas. Debe advertirse que la actuación prevista se encuentra afectada por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria.

CRITERIOS PARA DETERMINAR SI UN PROYECTO DEL ANEXO II DEBE SOMETERSE, O NO, A EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIA:

1. Características del proyecto:

El proyecto consiste en una línea de alta tensión aérea – soterrada a 66 kV con una longitud total de aproximada de 8.04 km. Consta de un tramo en aéreo de longitud 5.058 km con 17 apoyos y dos tramos soterrados uno de 110 metros que parte desde futura SE Arinaga hasta un apoyo de transición subterráneo-aéreo (Ap_T0) y el segundo de 2875 metros desde el apoyo de transición aéreo-subterráneo (apoyo T-16), hasta las celdas de 66 kV del edificio de la SE de Escobar.

En la ejecución y funcionamiento, el consumo o utilización de recursos naturales más destacados son: el suelo usado temporalmente para el acopio de materiales, el suelo utilizado para las cimentaciones de los apoyos, para el armado e izado de los apoyos, mediante grúas-plumas pesadas o bien montaje sobre la propia torre mediante una pluma. Las vías y caminos existentes. En los apoyos para los que no hay camino existente, el documento ambiental y el proyecto proponen transporte de los materiales campo a través, con una longitud lineal de 529,05 metros.

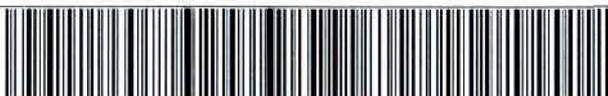
Así mismo, la operatividad de la línea supone la imposición de una servidumbre eléctrica de protección, que supone la limitación de determinados usos en el trazado de la línea.

En la fase de construcción se podrán generar residuos plásticos, aceites, excedentes de excavación, etc. que tendrán que ser gestionados correctamente por gestor autorizado a vertedero autorizado, asegurando así que no se causarán efectos negativos sobre el medio ni sobre las personas.

No existen riesgos de contaminación ni de accidentes debidos a las sustancias y tecnología utilizados. No obstante y conforme a lo establecido en el Informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio, debe advertirse que la actuación prevista se encuentra afectada por las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria, y la instalación debe contar con la preceptiva autorización del organismo competente en seguridad aérea, es decir la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA).

2. Ubicación del proyecto: El trazado de la línea en tendido aéreo atravesará una zona agrícola, dominada por invernaderos y parcelas de cultivo, cruza la carretera GC-1. La actividad agrícola se encuentra en regresión en la zona de los llanos, aunque actualmente la actividad agropecuaria es muy considerable en el ámbito de estudio (46 explotaciones ganaderas).

El proyecto se ejecuta fuera de áreas de Red Natura 2000 y de espacios naturales protegidos. En general se trata de un área más o menos transformada por actividades antrópicas en la zona del tramo en aéreo y completamente urbanizada en la zona del tramo soterrado.





Sin embargo, parte del trazado aéreo de la línea de alta tensión discurre por una zona designada como Área prioritaria por la Orden de 15 de mayo de 2015 (BOC nº 124, de 29 de junio de 2015), concretamente el Área Nº44 La Goleta-Arinaga, cuya designación se fundamenta en la presencia de *Charadrius alexandrinus*, *Burhinus oedicnemus distinctus* y *Falco pelegrinoides*. Entre los efectos potencialmente negativos sobre las especies de avifauna, se señala que el más relevante sería el incremento de la mortalidad debido a la colisión con los cables del tendido aéreo, y considera que las medidas preventivas en las fases de ejecución y funcionamiento de la línea son adecuadas para evitar las posibles repercusiones negativas del proyecto sobre la avifauna. No obstante, se entiende necesario incorporar al documento ambiental la indicación de que parte del trazado aéreo discurre por el área prioritaria citada, y la verificación del cumplimiento de las prescripciones técnicas establecidas en los artículos 6 y 7 del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Desde el punto de vista de la compatibilidad de la infraestructura con los usos existentes y previstos del suelo, a tenor del informe del Serv. Planeamiento Territorial -DGOT- y según la zonificación del PIOGC, la actuación prevista se emplaza en zonas donde la compatibilidad de las mismas tienen un alcance de 1 a 5 y remitidas al PTE de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica PTE-31. El PTE-31 establece un corredor que con respecto al proyecto presentado se aprecian ligeras diferencias de trazado, por lo que en virtud del propio PTE-31 tendrá que justificarse dicha alteración del trazado propuesto por el promotor respecto del trazado previsto en el Plan, ya que en el Documento Ambiental presentado no se aporta la justificación para dar cumplimiento a lo previsto en el PTE-31.

Desde el punto de vista del patrimonio histórico no parece que el proyecto vaya a tener repercusiones negativas sobre el mismo y así se pone de manifiesto en el informe del Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria, quien ha valorado favorablemente la prospección arqueológica presentada, aunque añade que el hecho de que una parte de la canalización (tendido subterráneo) discorra próximo a la iglesia del Buen Suceso, ha motivado que se recomiende la necesidad de implementar nuevas medidas preventivas a las ya planteadas pese a la no afectación directa a tales bienes.

La subestación de Arinaga estará ubicada en terrenos roturados contiguos al polígono industrial. Se trata de una zona carente de valores o hábitats o vegetación y/o especies de flora o fauna catalogadas.

Según la base de datos de Biodiversidad de Canarias, en la zona no se habrían inventariado especies de la flora o fauna invertebrada que estén catalogadas. Respecto a la avifauna las especies inventariadas en la zona son:

De acuerdo con la información recogida en el Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias posteriores a 1990, y los datos con los que cuenta este Servicio, en el ámbito afectado por el proyecto no se han inventariado especies protegidas de la flora silvestre ni de fauna invertebrada. Por otro lado, se ha inventariado al menos de las siguientes especies protegidas de fauna vertebrada:

ESPECIES	CEEA-LESPRE (Decreto 139/2011)	Directiva 92/43/CEE	Directiva 2009/147	CCEP (Ley4/2010)
REPTILES				
<i>Gallioia stehlini</i>	RPE	ANEXO IV		PE

7





AVES				
<i>Falco tinnunculus ssp. canariensis</i>	RPE			Anexo VI
<i>Falco peregrinoides</i>	E		ANEXO I	E
<i>Fulica atra</i>				IEC
<i>Gallinula chloropus</i>				IEC
<i>Himantopus himantopus</i>	RPE		ANEXO I	Anexo VI
<i>Burhinus oedicnemus ssp. distinctus</i>	RPE	VV	ANEXO I	Anexo VI
<i>Charadrius dubius</i>	RPE			Anexo VI
<i>Calandrella rufescens ssp. rufescens</i>	RPE			Anexo VI

CCFP = Catálogo Canario de Especies Protegidas (Ley 4/2010, de 4 de junio); CIEA = Catálogo Español Especies Amenazadas; E = En peligro de extinción; V = Vulnerable; RPE = Régimen de Protección Especial; IEC = Interés para los ecosistemas canarios.

3. Características del potencial impacto:

Los impactos en la fase de construcción (ruidos, vibraciones, molestias a la población) se han descrito, caracterizado y evaluado, para el recorrido de la línea aéreo-soterrada, considerando las operaciones de ejecución de los 17 apoyos y el soterramiento de la línea, y la ocupación temporal de las áreas de trabajo al pie de cada uno. Serán directos, de carácter local, no tendrán efectos transfronterizos, y la duración será limitada, intermitente, y reversibles.

No abra efectos negativos ni se verán perjudicadas ningunas de las especies de flora y fauna catalogadas, ni tampoco sobre hábitat de interés.

Aunque no se espera efectos negativos sobre elementos del patrimonio cultural, cabe la posibilidad de algún eventual hallazgo en la zona del trazado subterráneo que afecta al núcleo del Carrizal al tratarse de una zona con potencial arqueológico en el subsuelo; por tanto en este ámbito las medidas preventivas que establece el Documento Ambiental son las correctas para evitar efectos negativos sobre los potenciales bienes arqueológico.

En la fase operativa los previsibles impactos se relacionan con la generación de campos electromagnéticos y el riesgo para la salud de ellas personas y el riesgo de colisiones para las aves:

Campos electromagnéticos. La línea en aéreo discurre por zonas deshabitadas y tan solo el Ap_T16 estaría ubicado a escasos 30-35 metros de la fachada principal del Colegio Público La Banda. La línea soterrada discurre por zonas habitadas. Según el Documento Ambiental, respecto de la generación de campos electromagnético y el riesgo que conlleva para la salud de las personas, en ningún caso se superarán los límites establecidos por la legislación vigente para la protección de la salud de las personas (niveles de referencia para el campo electromagnético de 50 Hz: 5 kV/m para el campo eléctrico y 100 μ T para el campo magnético):

.- Se extrae de la página 292 del Documento Ambiental lo siguiente: "Las líneas a 66 kV, los valores registrados en el punto más cercano a los conductores se encuentra entre 0,5-0,8 kV/m para campos eléctricos y entre 0,2-0,5 μ T para campos magnéticos. A 30 metros de distancia los niveles de campo eléctrico y magnético son inferiores a 0,1 kV/m y 0,1 μ T, siendo prácticamente despreciables a partir de 100 metros de distancia (< a 0,04 kV/m y < a 0,03 μ T). Considerando que los valores de referencia para el

8





campo electromagnético de 50 Hz recomendados por el Consejo de la Unión Europea son de 5 kV/m para el campo eléctrico y 100 μ T para el campo magnético, los valores registrados en esta línea a 30 metros son 50 veces más bajos para el campo eléctrico y 1.000 veces más bajo para los campos magnéticos” y consideran como compatible la generación de campos electromagnéticos dada su escasa nula incidencia sobre la salud de las personas.

.- En el caso de las líneas eléctricas a 66 KV soterradas los valores registrados en el punto más cercano a los conductores se encuentra entre 0,5-0,8 kV/m para campos eléctricos y entre 0,2-0.5 μ T para campos magnéticos, y a un metro sobre los conductores los valores máximos registrados son del orden de 3.92 μ T, por el contrario, el campo eléctrico queda anulado en líneas soterradas. De la misma manera que en el tendido aéreo, se considera compatible.

Otro de los potenciales efectos que el tramo aéreo de la línea pudiera tener es el riesgo de colisiones y electrocuciones sobre la avifauna, ya que parte del trazado aéreo discurre por una zona designada como Área prioritaria por la Orden de 15 de mayo de 2015 (BOC nº 124, de 29 de junio de 2015), concretamente el Área Nº44 La Goleta-Arinaga, cuya designación se fundamenta en la presencia de *Charadrius alexandrinus*, *Burhinus oediconemus distinctus* y *Falco pelegrinoides*. En este sentido, el Documento Ambiental, recoge la verificación y el cumplimiento de las prescripciones técnicas establecidas en los artículos 6 y 7 del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- El artículo 23.2 de la Ley territorial 4/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales establece los proyectos que serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada, regulando el artículo 35 de la expresada ley autonómica el procedimiento de evaluación ambiental simplificada.

Segunda.- La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la citada Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En este sentido, los artículos 45 a 48 del referido texto legal determinan, con carácter de legislación básica estatal (a excepción de algunos de los plazos contemplados) el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada.

Tercera.- La actividad se encuentra sujeta a evaluación ambiental simplificada, de acuerdo con el art 23.2, apartado b) de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, al figurar este proyecto en el anexo II de la citada ley.

Cuarta.- El artículo 38.1 de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, establece que el informe de impacto ambiental constituye un trámite preceptivo y determinante, cuya omisión genera la nulidad de pleno derecho de la autorización sustantiva del proyecto.





Quinta.- La Consejería de Política Territorial, Sostenibilidad y Seguridad, conforme al artículo 7 del Decreto 103/2015, de 9 de julio, del Presidente, por el que se determinan el número, denominación y competencias de las Consejerías (BOC núm. 133, de 10/07/2015), asume las competencias en materia de medio ambiente de la extinta Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad.

Asimismo, en virtud de lo establecido en la disposición transitoria primera del Decreto 183/2015, de 21 de julio, por el que se determina la estructura central y periférica, así como las sedes de las Consejerías del Gobierno de Canarias (BOC núm. 142, 23/07/2015), continúa vigente el Reglamento Orgánico de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, aprobado por Decreto 20/2004, de 16 de marzo (BOC núm. 52, 16/03/2004), hasta tanto se apruebe el correspondiente al actual Departamento.

Sexta.- Según el artículo 23.3 de la Ley 4/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, en la redacción operada por la Ley 9/2015, de 27 de abril, el órgano ambiental competente para la evaluación de impacto ambiental, será la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (en adelante COTMAC).

No obstante ello, el apartado tercero del Acuerdo de la COTMAC en sesión celebrada el día 2 de octubre de 2015 (BOC núm. 202, de 16 de octubre), ha delegado en la persona titular de la Viceconsejería de Medio Ambiente la competencia que corresponde a la COTMAC, como órgano ambiental en la emisión de los Informes de Impacto Ambiental, en los procedimientos de evaluación simplificada de impacto ambiental de proyectos.

Séptima.- Una vez analizada la documentación técnica aportada, con base a los datos que se conocen, cabe concluir que el Proyecto que nos ocupa no tiene efectos significativos para el medio ambiente, en los términos previstos por el artículo 35, apartado e), epígrafe segundo, de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, así como del artículo 47.2, apartado b), la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En consecuencia,

PROPONGO

1º. Que de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada y los criterios del anexo III de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre, no resulta previsible que el Proyecto denominado **"LINEA AÉREA Y SUBTERRÁNEA A DOBLE CIRCUITO 66 KILOVOLTIOS ENTRE S.E. DE ARINAGA Y S.E. ESCOBAR"**, **PROMOVIDO POR RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA**, en los **T.M.M.** de **AGÜIMES e INGENIO, GRAN CANARIA**, vaya a producir impactos adversos significativos en el medio ambiente, en los términos del presente informe de impacto ambiental, por lo que **NO se considera necesario la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario**, debiendo entenderse que ello no exime al promotor de obtener las restantes autorizaciones, permisos o licencias que resulten legalmente exigibles.





No obstante lo anterior, tanto durante la fase de obras como operativa, se dará cumplimiento a las medidas, que vienen contempladas en el Documento Ambiental, junto con las establecidas en esta Resolución que permitan prevenir, reducir, compensar y/o corregir cualquiera de los efectos negativos:

Primera.- En la fase de ejecución, se adoptarán e implementarán las medidas protectoras y correctoras propuestas, especialmente aquellas dirigidas a: la instalación, transporte de los materiales hasta los emplazamientos de los apoyos, transporte campo a través en aquellos casos en los que no hay camino de acceso existentes (de acuerdo con el cuadro de la página 378 del Documento Ambiental).

Segunda.- De acuerdo con el informe del Servicio de Patrimonio Histórico, se deberán incorporar en el Programa de Vigilancia Ambiental los requerimientos recogidos en el mismo, como cautelas de protección añadidas, esto es: Los trabajos que afecten al subsuelo que se desarrollen en el tramo que comprenden la plaza del Buen Suceso y parte de la C/ Sor Josefa que transcurre junto a los bienes culturales AQT-12 y AQT-13 deberán contar con seguimiento arqueológico, cumpliendo con los siguientes requisitos:

A.- El inicio de los trabajos que conlleven seguimiento arqueológico, se deberá comunicar por escrito al Cabildo, con al menos 10 días de antelación, a efectos del adecuado cumplimiento de las labores de inspección que la ley sectorial encomienda a esa administración.

B.- Las actuaciones indicadas deberán contar con seguimiento arqueológico permanente y a pie de obras por parte de técnico titulado y cualificado en materia de patrimonio arqueológico durante todo el tiempo que se desarrollen los trabajos que afecten al subsuelo en el área indicada.

C.- Conforme al artículo 70 de la Ley Territorial de Patrimonio Histórico, la identificación de restos arqueológicos conlleva la inmediata paralización de las obras y la notificación inmediata de tal circunstancia a la administración competente.

De la documentación que pueda generarse en el transcurso del seguimiento arqueológico, se dará traslado a la Dirección General de Protección de la Naturaleza, para su incorporación al expediente de referencia.

Tercera.- Se adoptarán las medidas anti-colisión de aves mediante la instalación de sistemas salvapájaros en el tendido eléctrico aéreo, en aplicación del *Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión*. Y se llevará a cabo el seguimiento y control de tal medida, empleando para ello la metodología y protocolo de seguimiento de colisiones ampliamente reconocida en la literatura científica.

Cuarta.- El apoyo 16 (UTM X 458857,62; Y 3086873,65) que sirve de transición del pasó de la línea de aéreo a subterránea, se ubica a unos 30-35 metros de la fachada principal del Colegio Público La Banda; además se da la circunstancia de la existencia de otras dos torres eléctricas situadas a menor distancia que la que nos ocupa. En este sentido y con el objetivo de descartar incidencias por la generación de campos electromagnéticos sobre la salud de las personas presentes en el colegio, se considera imprescindible llevar a cabo un seguimiento de los niveles de exposición a campos electromagnéticos en el entorno del colegio y tomando las mediciones durante el horario escolar del mismo; las mediciones comenzarán desde la fase preoperacional, lo que permite conocer los niveles de fondo actualmente existentes, y continuará durante la fase operativa de la nueva línea; para ello, se seguirá la metodología más apropiada en cuanto a tiempo de seguimiento y periodicidad de las mediciones, lugares de medición, etcétera. Si durante el seguimiento llevado a cabo se registrasen valores superiores a los estimados en el Documento Ambiental, se tomarán las medidas adecuadas para paliar sus efectos, llegando incluso a trasladar de ubicación el citado apoyo 16 si fuese el caso.





Todo ello se recogerá en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) del Documento Ambiental, con su correspondiente valoración económica y partida presupuestaria y el PVA modificado se remitirá al órgano ambiental, antes del comienzo de las obras de ejecución de la línea, quien deberá emitir informe al respecto.

Transcurrido el seguimiento de niveles de exposición a campos electromagnéticos y antes del 30 de enero del año siguiente a la finalización del mismo, se enviarán los resultados y conclusiones obtenidas al órgano ambiental quien deberá emitir informe al respecto.

2º. Notificar el presente informe de impacto ambiental al promotor y a la Dirección General de Industria y Energía.

3º. Comunicar asimismo el informe de impacto ambiental al Cabildo Insular de Gran Canaria, al Ayuntamiento de Agüimes, Ayuntamiento de Ingenio y a la Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural, a los efectos oportunos.

4º. Hacer público el informe de impacto ambiental a través del «Boletín Oficial de Canarias» y de la sede electrónica de la Viceconsejería de Medio Ambiente, así como un extracto del contenido de la autorización o aprobación del proyecto, de conformidad con las previsiones de los artículos 47 y 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La Directora General de Protección de la Naturaleza
Sinesia María Medina Ramos

A la vista del expediente 2015/7975-SIM y de la propuesta de resolución formulada por la Directora General de Protección de La Naturaleza, manifiesto mi conformidad.

CONFORME SE PROPONE, SE RESUELVE

La presente resolución no será objeto de recurso administrativo alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía judicial contencioso-administrativa frente al acto de aprobación o autorización del proyecto o frente a la declaración responsable o la comunicación previa precedente.

Las Palmas de Gran Canaria

La Viceconsejera de Medio Ambiente
(Delegación Acuerdo COTMAC 02/10/2015)
Blanca Delia Pérez Delgado

Este documento ha sido firmado electrónicamente por:	
BLANCA DELIA PEREZ DELGADO - VICECONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE SINESIA MARIA MEDINA RAMOS - DIR GRAL DE PROTECCION DE LA NATURALEZA	Fecha: 21/11/2016 - 21:44:41 Fecha: 21/11/2016 - 11:02:03
Este documento ha sido registrado electrónicamente:	
RESOLUCION - Nº. 578 /2016 - Tomo: 1 - Fecha: 22/11/2016 07:34:41	Fecha: 22/11/2016 - 07:34:41
En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0q4FHgsDCrLWsbQzhmz6en0Ic80SAv60N	 
El presente documento ha sido descargado el 25/11/2016 - 11:35:58	