

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

EXCMO. CABILDO INSULAR DE GRAN CANARIA

Consejería de Gobierno de Política Territorial y Paisaje

Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental de Gran Canaria

ANUNCIO

1.178

ASUNTO: Formulación de la declaración de impacto ambiental del proyecto: Infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados.

PROMOTOR: Ferrocarriles de Gran Canaria.

ÓRGANO SUSTANTIVO: Consejería de Presidencia y Movilidad Sostenible del Cabildo de Gran Canaria.

N.º Expediente: 13.047/23

Acuerdo del Órgano Ambiental de Gran Canaria de fecha 16 de marzo de 2026, por el que se formula **DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL** con **CONDICIONANTES** al proyecto: Infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados.

ANTECEDENTES DE HECHO.

Primero. Con fecha 3 de julio de 2023, RE N.º 202350013047, tuvo entrada en el registro del Órgano Ambiental la solicitud de inicio de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria del Proyecto de la Infraestructura Ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y Elementos Asociados.

Segundo. Con fecha 25 de agosto de 2023, RS N.º 2023155016773 se remitió al Órgano Sustantivo oficio requiriendo la subsanación del Estudio de Impacto Ambiental y subsanación del Trámite de Consulta.

Tercero. Con fecha 15 de septiembre 2023, RE N.º 202350017824, tuvo entrada en el registro del Órgano Ambiental escrito de subsanación y mejora, con la documentación solicitada, así como dos nuevos informes recibidos en el Trámite de Consulta, (salvo el informe de consulta del Consejo Insular de Aguas al no haber sido evacuado hasta el momento de la subsanación).

Cuarto. Con fecha 22 de septiembre de 2023, RE N.º 202350018207, el Órgano Sustantivo presenta nuevo escrito de subsanación, aportando el informe favorable evacuado por el Consejo Insular de Aguas, así como la respuesta al mismo del órgano Promotor.

Quinto. Con fecha 23 de noviembre de 2023, RE N.º 202350022920, tuvo entrada en el registro del Órgano Ambiental la siguiente documentación, remitida por el Órgano Sustantivo:

“Proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados” y su Estudio de Impacto Ambiental de mayo 2023, resultante de los trámites de Información Pública y de Consulta, así como el Documento de respuesta a alegaciones y consultas, firmado electrónicamente por el equipo redactor del órgano promotor, con objeto de que no haya duda de la autenticidad y de la integridad documental, conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Informe preceptivo del Ministerio de Defensa de carácter Favorable.

Sexto. Por escrito de fecha 22 de mayo de 2024, RS N.º 202439009870, se remitió al Órgano Sustantivo oficio requiriendo información aclaratoria y documentación complementaria con objeto de ultimar el pronunciamiento ambiental y del mismo modo determinar si en virtud de lo dispuesto en el Artículo 41.g) de la Ley 21/2013 en relación al art. 52 del mismo texto normativo, procede la creación de una “Comisión de Seguimiento” durante las fases de ejecución y explotación del proyecto que finalmente resulte autorizado por el órgano que corresponda.

Séptimo. Con fecha 23 de julio de 2024, RE N.º 202450013847, el Órgano Sustantivo responde al requerimiento efectuado y remite la documentación elaborada por el órgano promotor, en un pendrive, que incluye la información aclaratoria y la documentación complementaria solicitada por la Oficina de Apoyo del Órgano Ambiental, incluido el informe de la Dirección General de Aviación Civil, que señala que dado que el documento facilitado no es un instrumento de ordenación urbanística o territorial, sino que corresponde a un proyecto constructivo, no procede emitir informe por parte de la Dirección General, ni realizar alegaciones al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario.

Octavo. Por escrito de fecha 28 de noviembre de 2024, RS N.º 202439022841, la Oficina de Apoyo del Órgano Ambiental, manifiesta que analizada la documentación aportada han comprobado que parte de ella ha sido enviada de forma correcta, quedando por subsanar una serie de cuestiones, contenidas en el referido escrito, que deberán ser aportadas.

Noveno. Con fecha 28 de enero de 2025, RE N.º 202550001651, el Órgano Sustantivo remite oficio con la documentación complementaria de subsanación y explica que el Órgano Promotor ha elaborado un documento actualizado y denominado “Subsanación y mejora de la solicitud de inicio de evaluación ambiental ordinaria del proyecto de infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados” (julio 2024/diciembre 2024), para atender el requerimiento de noviembre de 2024 y solicitud de aclaraciones emitidos por el Órgano Ambiental en las sesiones celebradas en diciembre de 2024.

Décimo. Con fecha 13 de mayo de 2025, RS N.º 2025155009061 se remitió al Órgano Sustantivo oficio requiriendo la subsanación de la documentación aportada con fecha 28 de enero de 2025.

Decimoprimer. Con fecha 9 de junio de 2025, RE N.º 202550010816, el Órgano Sustantivo remite oficio con la documentación en respuesta al requerimiento de “Subsanación y mejora de la solicitud de inicio de evaluación ambiental ordinaria del proyecto de infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados” (junio 2025”).

Decimosegundo. Con fecha 12 de junio de 2025, RE N.º 20250011162, el Órgano Sustantivo remite oficio en el que comunica que el promotor, por error material involuntario, omitió remitir con la documentación de respuesta al requerimiento de subsanación y mejora de la solicitud el Anexo 4 denominado: “Estudio de Paisaje y Sinergias” del Apéndice 23 - Complementario EIA PE 6 AEROS, y adjunta la documentación remitida.

Decimotercero. Con fecha 27 de junio de 2025, la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental comunica el inicio del expediente.

Decimocuarto. Con fecha 18 de julio de 2025 se emite informe técnico referido “Parque eólico de autoconsumo de 6 aerogeneradores dentro del proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados”, T.M. Agüimes.

Decimoquinto. Con fecha 15 de octubre de 2025 se emite informe técnico por el Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria a las Medidas de conservación y protección, en materia de patrimonio cultural, del proyecto objeto de este expediente.

Decimosexto. Con fecha 10 de diciembre de 2025, RI N.º 202539024162, se requiere al Órgano Sustantivo que traslade la documentación complementaria, que en la reunión de fecha 26 de noviembre de 2025 propusieron aportar, en relación a las obras relativas a la ampliación y relleno de escollera de la estación de San Telmo y tramo 2.

Decimoséptimo. Con fecha 19 de diciembre de 2025, RI N.º 202550025017, el Órgano Sustantivo remite oficio con la documentación complementaria elaborada por el promotor, en respuesta a los extremos requeridos, dicha documentación lleva por nombre: “Apéndice 24. Análisis ambiental específico del relleno de San Telmo en el frente marítimo.”

Decimooctavo. Con fecha 21 de enero de 2026 la Técnico de la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental emite Informe Técnico Ambiental de las estaciones, talleres, cocheras, áreas de mantenimiento, subestaciones y líneas de acometida del “Proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados e Informe Técnico Ambiental de los residuos dentro del “Proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados”.

Decimonoveno. Con fecha 26 de enero de 2026, el Técnico de la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental emite Informe Técnico Ambiental de los tramos de la línea ferroviaria, las líneas aéreas de contacto (LAC) y las zonas de instalaciones auxiliares (ZIAs) dentro del “Proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados”.

Vigésimo. Con fecha 26 de enero de 2026 emite informe técnico, la Arquitecta del Servicio Técnico de Planeamiento y Paisaje, en el que realiza un Análisis del impacto paisajístico derivado de la implantación de estaciones de trasbordo, infraestructuras auxiliares y subestaciones eléctricas asociadas al proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados.

Vigesimoprimero. Con fecha 11 de febrero de 2026, los Técnicos de la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental emiten informe propuesta de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria del proyecto objeto de este expediente.

Vigesimosegundo. Con fecha 11 de febrero de 2026 la Técnico de Administración General de la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental emite informe jurídico.

2. FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Primero. Objeto de evaluación ambiental.

El objeto de evaluación ambiental es el proyecto denominado “Infraestructura Ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y Elementos Asociados” por el procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental.

Segundo. Órgano ambiental competente.

El artículo 11.3 de la LEA señala que, en el caso de planes, programas y proyectos, cuya adopción, aprobación o autorización corresponda a las entidades locales, las funciones atribuidas por esta ley al órgano ambiental y al órgano sustantivo corresponderán al órgano de la administración autonómica o local que determine la legislación autonómica.

La Disposición Adicional Primera, referida a la evaluación ambiental de proyectos, de la ley autonómica 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, dispone:

“4. A los efectos de la presente ley, el órgano ambiental será el que designe la Administración competente para autorizar o aprobar el proyecto, o en su caso para controlar la actividad de los proyectos sujetos a declaración responsable o comunicación previa, debiendo garantizarse la debida separación funcional y orgánica respecto del órgano sustantivo en los términos previstos en la legislación estatal básica.”

La Ley 8/2015, de 1 de abril, de Cabildos Insulares en su artículo 6. d) dispone que es competencia del Cabildo el transporte por carretera, por cable y ferrocarril, por lo que la autorización de este proyecto de infraestructura Ferroviaria y elementos asociados corresponde a un órgano del Cabildo de Gran Canaria, Consejería de Presidencia y Movilidad Sostenible de este Cabildo de Gran Canaria.

La Disposición Adicional Primera de la Ley autonómica 4/2017, al amparo del art. 11.3 de la Ley 21/2013 estatal, faculta a la Administración Insular a designar el órgano ambiental.

En concordancia con el artículo 66 de la Ley 8/2015 de Cabildos Insulares, el Pleno del Cabildo de Gran Canaria, en sesión celebrada el día 4 de junio de 2018, acordó la aprobación definitiva del Reglamento Orgánico por el que se crea y regula el Órgano Ambiental de Gran Canaria, (Órgano de Evaluación Ambiental), como órgano complementario del Cabildo de Gran Canaria.

El ámbito material de actuación del Órgano Ambiental del Cabildo de Gran Canaria, según el Art. 4 del referido reglamento, se encuentra determinado por lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, normativa de carácter básico en los términos establecidos en su Disposición final octava.

En particular, el ámbito material está determinado por la evaluación ambiental de planes, programas y proyectos, ya sean de iniciativa pública o privada, que precisen de evaluación ambiental, regulados en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, y cuya aprobación, modificación sustancial, adaptación o autorización, corresponda: a) Al Cabildo Insular de Gran Canaria; b) A los municipios, en el supuesto de encomienda mediante convenio de cooperación. No procederá la encomienda de gestión al Cabildo en los supuestos establecidos en el Art.º 86.6.c) párrafo segundo de la Ley 4/2017, de 13 de julio, referido a los municipios de menos de 100.000 habitantes de derecho, en cuyo caso la competencia para la evaluación ambiental corresponderá al órgano ambiental autonómico.

Para determinar la procedencia del órgano ambiental competente de la evaluación del impacto ambiental del Proyecto de Infraestructura Ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y Elementos Asociados, es necesario precisar que, entre los proyectos que configuran la infraestructura ferroviaria, existen proyectos relacionados con la generación y distribución de energía eléctrica y con obras civiles de relleno y defensa litoral, siendo pertinente aclarar que aunque la autorización de este tipo de proyectos corresponda a Órgano de la Administración Autonómica, en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 5 de la LEA, y atendiendo a la finalidad global del proyecto de la infraestructura ferroviaria, los informes jurídicos que obran en el expediente han concluido la competencia de esta Administración Insular.

“d) “Órgano sustantivo”: órgano de la Administración pública que ostenta las competencias para adoptar o aprobar un plan o programa, para autorizar un proyecto, o para controlar la actividad de los proyectos sujetos a declaración responsable o comunicación previa, salvo que el proyecto consista en diferentes actuaciones en materias cuya competencia la ostenten distintos órganos de la Administración pública estatal, autonómica o local, en cuyo caso, se considerará órgano sustantivo aquel que ostente las competencias sobre la actividad a cuya finalidad se orienta el proyecto, con prioridad sobre los órganos que ostentan competencias sobre actividades instrumentales o complementarias respecto a aquella.”

De esta forma el informe jurídico de 02/02/2026 emitido por el Servicio de Apoyo al Órgano Ambiental concluye:

“Como este proyecto consiste en diferentes actuaciones en materias cuya competencia la ostentan distintos órganos de la Administración pública autonómica y local, se considerará órgano sustantivo a la Consejería de Presidencia y Movilidad Sostenible del Cabildo de Gran Canaria al ostentar las competencias sobre la actividad a cuya finalidad se orienta el proyecto (transporte por ferrocarril), con prioridad sobre los órganos que ostentan competencias sobre actividades instrumentales o complementarias (parque eólico), respecto a aquella.

Por todo lo expuesto corresponde al Órgano Ambiental de Gran Canaria, como órgano de evaluación ambiental actuante en los expedientes de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, y de evaluación ambiental

de proyectos, en el ámbito competencial insular definido en las vigentes leyes, llevar a cabo cuantas actuaciones y procedimientos establezca la normativa de aplicación, con carácter previo a las decisiones del órgano sustantivo insular, o municipal en caso de encomienda en virtud de convenio de cooperación.

Asimismo, la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos objeto del órgano ambiental se realizará de conformidad con lo establecido en la normativa europea, legislación básica estatal y normativa autonómica que sea aplicable en cada momento.”

Tercero. Normativa de aplicación

La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, establecía en los apartados 2 y 3 de su disposición adicional primera los proyectos que debía ser objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada según su anexo de desarrollo. El Decreto Ley 15/2020 del legislador canario de 10 de septiembre, sobre “medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias”, (BOP nº 187 de 11.09.2020), en su disposición derogatoria única 1.c) derogó los apartados 2 y 3 de dicha disposición, y el Anexo de “Evaluación ambiental de proyectos”.

Tal como establece el apartado 1 de la disposición adicional de la Ley 4/2017, para la evaluación de impacto ambiental de los proyectos resultará de aplicación lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante LEA).

Cuarto. Procedimiento de evaluación de impacto ambiental aplicable

El informe jurídico de 11/02/2026, en su apartado tercero, considera suficientemente acreditada la motivación del procedimiento ordinario aplicado a la evaluación de impacto ambiental del Proyecto de la infraestructura ferroviaria y elementos asociados, que se incluye en el expediente y en el Estudio de Impacto Ambiental presentado.

a) El EIA (julio 2022) expone todos los elementos que conforman la línea ferroviaria:

“- Terrenos. Obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etc.; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves.

- Obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.

- Pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera.

- Superestructuras, especialmente: carriles, carriles de garganta y contracarriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción).

- Instalaciones de seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía.

- Instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación.

- Instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes.

Y, por otro lado, los “elementos asociados” que engloban:

- Vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción

- Instalaciones de generación de energía para el funcionamiento del sistema ferroviario completo (parque eólico de autoconsumo en “Monte Piletas”, restos de instalaciones de generación ubicadas en las estaciones ferroviarias y la parcela de Talleres y Cocheras).”

b) El EIA (julio 2022) concluye que el proyecto de la Infraestructura Ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, y elementos asociados, “deberá someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario en aplicación de lo dispuesto en el Anexo 1 de la Ley 21/2013, concretamente incardinado al Grupo 6. Proyectos de infraestructuras, apartado b) Ferrocarriles, 1.º Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido”.

c) De igual modo el informe técnico de la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental de 18/07/2025 verifica la adecuación del procedimiento ordinario de evaluación de impacto para el parque eólico de autoconsumo, señalando en su apartado 4.3.1:

“Según la información oficial disponible y publicada en el IDECANARIAS, en las proximidades del área de estudio se han proyectado un total de 10 nuevos parques eólicos, el más cercano de ellos es el de la empresa Naturgy de 12,8 MW en Piletas, a escasos 400 metros del Aerogenerador más próximo proyectado del PE del Tren, y el resto se encuentran dentro de la distancia de 2km señalada en el Anexo, tal y como se refleja en la siguiente imagen: (...)

Por lo tanto, en cumplimiento del artículo 7 y en base a la nueva redacción del anexo I, grupo 3, toda vez que el Proyecto solicitado se trata de un parque eólico que se encuentra a menos de 2 km de otros, se resuelve que procede la evaluación ambiental ordinaria solicitada.”

d) Asimismo, el informe técnico de Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental de 21/01/2026 al referirse a las Estaciones, talleres, cocheras, áreas de mantenimiento, subestaciones y líneas de acometida, concluye:

“A la vista de la normativa de aplicación este técnico constata que dentro de los Proyectos sometidos a la evaluación ambiental ordinaria regulada en el título II, capítulo II, sección 1.ª del Anexo I, se encuentran nuevas líneas de ferrocarril de más de 5 km. Por otro lado, el Anexo II Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada regulada en el título II, capítulo II, sección 2.ª de la Ley 21/2013, establece que se debe someter a evaluación de impacto ambiental simplificada las instalaciones de transbordo intermodal (estaciones). Sin embargo, en la solicitud de inicio de evaluación ambiental se ha solicitado un único procedimiento, la evaluación de impacto ambiental ordinaria de proyectos, cuestión ésta, de carácter procedimental, que debe ser justificada en el informe jurídico que se emita al respecto.”

Quinto. Documentación necesaria para un procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental.

El artículo 35.1 de la LEA establece que el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos la información detallada en este artículo, en los términos desarrollados en el anexo VI.

El informe de la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental de 21/01/2026, referido a “estaciones, talleres, cocheras, áreas de mantenimiento, subestaciones y líneas de acometida” del Proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y elementos asociados, señala:

a) Que consta en el expediente administrativo un informe firmado con fecha 26/10/2022, por el órgano sustantivo, Consejero de Gobierno de Obras Públicas, Infraestructura, Transportes y Movilidad, D. Miguel Ángel Pérez del Pino y Jefe de Servicio de Transportes D. Eduardo de la Guardia García, en el que se señala que el

Estudio de Impacto Ambiental y el Documento Técnico del proyecto se ajusta al contenido mínimo exigido en el artículo 35 el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

b) Que según lo dispuesto en el artículo 35.4 de la LEA, de los documentos obrantes en el expediente, se infiere que el Estudio de Impacto Ambiental fechado en julio del año 2022, no ha perdido su validez, al haberse presentado, con fecha 11 de octubre de 2022, ante el órgano sustantivo, antes del año desde la fecha de su conclusión, para la realización de la información pública y consulta.

c) El contenido del estudio de impacto ambiental es conforme a lo establecido en el artículo 35 de la LEA.”

Sexto. Cumplimiento del artículo 38.2.

Consta en el expediente administrativo, en los documentos aportados por el Órgano Sustantivo en su solicitud de inicio (Apartado 4 Conclusión art. 38.2 de la LEA) del EIA de 28/01/2025, y en los documentos aportados en respuesta a subsanaciones o aclaraciones solicitadas, que los cambios, aclaraciones y subsanaciones no comportan efectos ambientales significativos, distintos de los previstos inicialmente, por lo que no procede su sometimiento a un nuevo trámite de información pública y/o consultas.

Estas justificaciones se incluyen de forma expresa en el apartado 13. Conclusiones Art. 38.2 de la LEA del EIA FASE B Refundido, firmado con fecha 9/06/2025 y en los siguientes apéndices adicionales presentados.

- AP10 Patrimonio Cultural Refundido;
- AP13 Préstamos y Vertederos Refundido;
- AP16 Fichas de Ordenación de las Estaciones;
- AP17 Integración Ambiental de las Estaciones y las edificaciones Auxiliares;
- AP18 Cronogramas de las Obras de los Proyectos;
- AP19 Viario Logístico de Suministro. Puerto de Arinaga - Cochera;
- AP20 Evaluación de Impacto Ambiental de los elementos que conforman la electrificación;
- AP21 Compatibilidad de las medidas de integración paisajística con el PIOGC vigente;
- AP22 Medidas Adicionales tras reparos derivados del informe de la DG Espacios Naturales y Biodiversidad del GOBCAN
- AP23 Estudio de impacto ambiental específico del parque eólico de autoconsumo con 6 aerogeneradores.
- AP24 Análisis ambiental específico del relleno de San Telmo en el frente marítimo” de 19/12/2025.

Séptimo. Publicación de anuncio en el Tablón de Edictos anuncios de los Ayuntamientos afectados.

El artículo 9.4 de la LEA establece que, en los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos, se publicarán anuncios en el tablón de edictos, y en su caso, en la página web de los Ayuntamientos afectados. El plazo de exposición será de treinta días hábiles.

Transcurrido el plazo de consulta, el Ayuntamiento remitirá al órgano sustantivo o, en su caso, al órgano ambiental, un certificado de exposición pública en el que haga constar el lugar y periodo en que ha estado expuesta la documentación ambiental.

En cumplimiento de lo dispuesto en el referido artículo, el expediente administrativo incluye el certificado de exposición pública haciendo constar el lugar y periodo en el que ha estado expuesta la documentación ambiental, acompañando el siguiente cuadro:

Tablón Anuncios Cabildo GC o Tablón Edictos Ayuntamientos	Plazo exposición	Certificado
Cabildo Insular de Gran Canaria	Del 28/10/2022 al 15/12/2022	16/03/2023
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria	Del 16/01/2023 al 24/02/2023	27/02/2023
Ayuntamiento de Telde	Del 16/01/2023 al 27/02/2023	09/03/2023
Ayuntamiento de la Villa de Ingenio	Del 02/12/2022 al 18/01/2023	20/01/2023
Ayuntamiento de la Villa de Agüimes	Del 18/01/2023 al 03/03/2023	06/03/2023
Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana	Del 17/01/2023 al 28/02/2023	01/03/2023
Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana	Del 17/01/2023 al 17/02/2023	18/02/2023

3. TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS A LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS AFECTADAS Y A LAS PERSONAS INTERESADAS.

3.1 DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA.

Según consta en el expediente administrativo y en el informe jurídico de 02/02/ 2026, el órgano sustantivo publicó anuncio de Información pública del proyecto de la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas y sus elementos asociados y su estudio de impacto ambiental, por un plazo de 30 días hábiles, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 36.1 de la LEA.

Las publicaciones se efectuaron en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas N.º 130 de 28 de octubre de 2022 y en el Boletín Oficial de Canarias N.º 118 de 4 de noviembre de 2022.

En el Trámite de Información Pública se recibió un total de 21 escritos de 15 alegantes diferentes que se relacionan seguidamente:

N.º	ALEGANTE	FECHA RECEPCIÓN ALEGACIÓN	N.º DE REGISTRO	TRÁMITE	EN PLAZO/ FUERA DE PLAZO
1	DISA RED DE SERVICIOS PETROLEROS	15/11/2022	2022104802	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
2	ASO PLATAFORMA CIUDADANA SALVAR CHIRA SO	01/12/2022	2021109244	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
3	ANTONIO GONZÁLEZ JIMÉNEZ	05/12/2022	2022110025	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
4	ARANA & MUÑOZ, EDITA SL	14/12/2022	2022111711	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
		14/12/2022	2022111714	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
		14/12/2022	2022111713	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo

		16/12/2022	2022112413	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
		16/12/2022	2022112418	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
5	ASOCIACIÓN INDUSTRIAL DE CANARIAS (ASINCA)	14/12/2022	2022111715	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
6	TIRMA S.L.	14/12/2022	2022111602	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
7	ENTIDAD URBANÍSTICA DE CONSERVACIÓN PARQUE EMPRESARIAL DEL GORO "GOROECO"	19/12/2022	2022112805	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
8	ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE EL GORO (AEGORO)	20/12/2022	2022112963	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
		10/01/2023	2023001551	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
9	ESTACIÓN DE SERVICIOS ARINAGA S.L.	14/12/2022	2022111725	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
10	FRANCISCA CARMEN SÁNCHEZ MACÍAS	14/12/2022	2022111736	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
11	AUTOS MACHÍN S.L.	19/12/2022	2022112699	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
12	FÉLIX SANTIAGO MACHÍN HERNÁNDEZ	19/12/2022	2022112696	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
13	JUAN VENTURA MEDINA AGUIAR (ASOCIACIÓN CANARIA DE SOSTENIBILIDAD, ENERGÍAS, RENOVABLES Y MOVILIDAD "PROMETHEUS")	15/12/2022	2022111877	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
14	CONSUELO JORGES LÓPEZ (COLECTIVO TURCÓN)	29/11/2022	2022108462	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
		15/12/2022	2022111750	INFORMACIÓN PÚBLICA	En plazo
		09/01/2023	2023001201	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo
15	FALCÓN & PEÑA SL	22/02/2023	2023014694	INFORMACIÓN PÚBLICA	Fuera de plazo

Indicar que el informe jurídico de 02/02/2026 refiere que no se han formulado alegaciones sobre la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, a considerar en la formulación de la declaración de impacto ambiental.

3.2. DEL TRÁMITE DE CONSULTAS.

Según consta en el expediente administrativo y en el informe jurídico de 02/02/ 2026, el órgano sustantivo llevó a cabo el Trámite de consulta a las Administraciones públicas y personas interesadas, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 37.1 de la LEA. Las administraciones consultadas se relacionan en el siguiente cuadro:

ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	FECHA RS OP	FECHA RE entidad
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Aviación Civil	02/11/2022	02/11/2022

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Subdirección General de Planificación, Infraestructura y Transporte	02/11/2022	02/11/2022
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	02/11/2022	03/11/2022
Ministerio para la transición ecológica y el reto demográfico. Dirección General de Infraestructura de la Costa y del Mar	02/11/2022	03/11/2022
Ministerio de Defensa. Subdelegación de Defensa en Las Palmas	09/11/2022	10/11/2022
Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)	02/11/2022	02/11/2022
Autoridad Portuaria de Las Palmas	02/11/2022	02/11/2022
GOBIERNO DE CANARIAS	FECHA RS OP	FECHA RE entidad
Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca	02/11/2022	03/11/2022
Consejería de Turismo, Industria y Comercio	02/11/2022	03/11/2022
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica	09/11/2022	09/11/2022
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático	03/11/2022	03/11/2022
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático	03/11/2022	03/11/2022
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas	03/11/2022	03/11/2022
Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes	02/11/2022	03/11/2022
Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda	02/11/2022	03/11/2022
Consejería de Administraciones Públicas, Justicia y Seguridad. Dirección General de Seguridad y Emergencias	02/11/2022	04/11/2022
Consejería de Sanidad. Dirección General de Salud Pública	06/03/2022	03/11/2022
Demarcación de Costas de Canarias	02/11/2022	03/11/2022
ADMINISTRACIONES LOCALES		
CABILDO DE GRAN CANARIA	FECHA RS OP	FECHA RE entidad
Consejería de Sector Primario y Soberanía Alimentaria. Consejo Insular de Aguas	02/11/2022	03/11/2022
Consejería de Medio Ambiente CGC	02/11/2022	11/11/2022

Consejería de Vicepresidencia primera y de Obras Públicas, Infraestructuras, Transporte y Movilidad. Servicio de Obras Públicas e Infraestructuras.	02/11/2022	03/11/2022
Consejería de Política Territorial y Paisaje CGC	02/11/2022	04/11/2022
Consejería de Arquitectura y Vivienda CGC	02/11/2022	07/11/2022
Consejería de Gobierno de Cultura del Cabildo de Gran Canaria. Servicio de Cultura		
Consejería de Gobierno de Presidencia. Servicio de Patrimonio del Cabildo de Gran Canaria.	03/11/2022	09/11/2022
Servicio de Patrimonio Histórico	03/11/2022	03/11/2022
	FECHA	FECHA
AYUNTAMIENTOS	RS OP	RE entidad
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria	02/11/2022	02/11/2022
Ayuntamiento de Telde	02/11/2022	03/11/2022
Ayuntamiento de la Villa de Ingenio	02/11/2022	03/11/2022
Ayuntamiento de la Villa de Agüimes	02/11/2022	03/11/2022
Ayuntamiento de Santa Lucía de Tirajana	02/11/2022	02/11/2022
Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana	02/11/2022	02/11/2022
	FECHA	FECHA
OTRAS ENTIDADES	RS OP	RE entidad
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria	28/10/2022	31/10/2022
Facultad de Geografía e Historia	28/10/2022	31/10/2022
Facultad de Economía, Empresa y Turismo	28/10/2022	31/10/2022
Facultad de Ciencias del Mar	28/10/2022	31/10/2022
Escuela de Ingenierías Industriales y Civiles	28/10/2022	31/10/2022
Escuela de Arquitectura	28/10/2022	31/10/2022
Red Eléctrica de España REE	07/11/2022	08/11/2022
Unelco ENDESA	07/11/2022	08/11/2022
Sociedad Española de Ornitología (SEO-Birdlife)	07/11/2022	08/11/2022
Federación Ben Magec-Ecologistas en Acción	07/11/2022	Expirada 23/11/2022

Asociación Canaria para la Defensa de la Naturaleza (ASCAN)	07/11/2022	Expirada 29/11/2022
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	09/11/2022	09/11/2022
Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias	28/10/2022	31/10/2022
Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Canarias	28/10/2022	31/10/2022
Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de Centro y Canarias	09/11/2022	09/11/2022
Colegio Oficial de Biólogos de Canarias	09/11/2022	14/11/2022
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación	08/11/2022	09/11/2022
Federación de Empresarios de Transportes de Canarias	08/11/2022	09/11/2022
Asociación de Transporte de Canarias	08/11/2022	Expirada 23/11/2022
GLOBAL	08/11/2022	09/11/2022
Elmasa Tecnología del Agua SAU	09/11/2022	09/11/2022
Canaragua Concesiones SAU	09/11/2022	18/11/2022
Autoridad única del Transporte	03/11/2022	04/11/2022
Fundación Canaria para el fomento del transporte adaptado	03/11/2022	04/11/2022
Consejo Insular de la Energía	03/11/2022	11/11/2022
ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	FECHA RS OP	FECHA RE entidad
Ministerio de Defensa. Subdelegación de Defensa en Las Palmas	06/03/2023	07/03/2023
Consejo de Seguridad Nacional. Consejo de Seguridad Nuclear (CSN)	02/03/2023	03/03/2023
GOBIERNO DE CANARIAS	FECHA RS OP	FECHA RE entidad
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Viceconsejería de Planificación Territorial y Transición Ecológica	06/03/2023	07/03/2023
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático	06/03/2023	07/03/2023
Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático	06/03/2023	07/03/2023

Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas	06/03/2023	07/03/2023
Consejería de Sanidad. Dirección General de Salud Pública	06/03/2023	06/03/2023
Demarcación de Costas de Canarias	06/03/2023	07/03/2023

ADMINISTRACIONES LOCALES

CABILDO DE GRAN CANARIA	FECHA RS OP	FECHA RE entidad
Consejería de Sector Primario y Soberanía Alimentaria. Consejo Insular de Aguas	14/03/2023	No recogido
Consejería de Medio Ambiente CGC	06/03/2023	No recogido

3.3 DE LOS INFORMES PRECEPTIVOS.

Según consta en el expediente administrativo y en el informe jurídico de 02/02/ 2026, el órgano sustantivo ha solicitado los informes que con carácter preceptivo establece la LEA en su artículo 37.2, constando en el expediente las consultas realizadas a las siguientes Administraciones Públicas:

- Órgano con competencias en materia de medio ambiente de la comunidad autónoma en donde se ubica territorialmente el proyecto, habiendo consultado a la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias, Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático, Dirección General de Lucha contra el Cambio Climático, y Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas.

- Informe sobre el patrimonio cultural, habiendo consultado a la Consejería de Gobierno de Presidencia. Servicio de Patrimonio Histórico, Consejería de Gobierno de Cultura y Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes.

- Informe de los órganos con competencias en materia de planificación hidrológica y de dominio público hidráulico, y en materia de calidad de las aguas, habiendo consultado al Consejo Insular de Aguas y a la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial del Gobierno de Canarias. Dirección General de Planificación Territorial, Transición Ecológica y Aguas.

- Informe sobre dominio público marítimo-terrestre, y las estrategias marinas, habiendo consultado al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Dirección General de Infraestructura de la Costa y del Mar. Demarcación de Costas de Canarias.

- Informe preliminar del órgano con competencias en materia de impacto radiológico. Consejo de Seguridad Nuclear.

- Informe de los órganos con competencias en materia de prevención y gestión de riesgos derivados de accidentes graves o catástrofes, habiendo consultado al Consejo de Seguridad Nuclear y Consejería de Administración Pública, Justicia y Seguridad, Dirección General de Seguridad y Emergencias.

- Informe sobre la compatibilidad del proyecto con la planificación hidrológica o de la planificación de la Demarcación marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Dirección General de Infraestructura de la Costa y del Mar y Demarcación de Costas de Canarias.

- Informe del Ministerio de Defensa.

- Informe de los órganos con competencias en materia de salud pública, habiendo consultado a la Consejería de Sanidad, Dirección General de Salud Pública.

Según consta en el expediente administrativo y en el informe jurídico de 02/02/ 2026, el órgano sustantivo, como resultado del Trámite de Consulta, ha recibido los siguientes informes:

Organismos estatales

N.º	ALEGANTE	FECHA RECEPCIÓN INFORME	N.º DE REGISTRO	PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN	EN PLAZO/ FUERA DE PLAZO
1	AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS	14/12/2022	2022111408	1ª CONSULTA	En Plazo
2	MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO, DG DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y MINAS	16/12/2022	2022112153	1ª CONSULTA	En Plazo
3	AENA S.M.E. S.A.	19/12/2022; 23/12/2022	2022114176	1ª CONSULTA	En Plazo
4	CONSEJO DE SEGURIDAD NACIONAL. CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR	15/03/2023	2023020365	1ª CONSULTA	En Plazo
5	MINISTERIO DE DEFENSA. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO.	23/02/2023 17/03/2023	2023014948 2023021277	1ª CONSULTA 2ª CONSULTA	Fuera de plazo En plazo
6	MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL	17/04/2023	2023031834	1ª CONSULTA	Fuera de plazo

Organismos autonómicos

N.º	ALEGANTE	FECHA RECEPCIÓN INFORME	N.º DE REGISTRO	PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN	EN PLAZO/ FUERA DE PLAZO
1	SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE EDUCACIÓN, UNIVERSIDADES, CULTURA Y DEPORTES GOBCAN	03/11/2022	2022099140	1ª CONSULTA	En Plazo
2	D.G. ORDENACIÓN, INNOVACION Y CALIDAD DE LA CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN, UNIVERSIDADES, CULTURA Y DEPORTE. GOBCAN	09/11/2022	2022103409	1ª CONSULTA	En Plazo
3	DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD Y EMERGENCIAS DEL GOBIERNO DE CANARIAS	09/12/2022	2022110449	1ª CONSULTA	En Plazo
4	DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA. S.G.T. OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA GC. GOBCAN	14/12/2022 15/12/2022	2022111635 2022-E-RC-168	1ª CONSULTA 1ª CONSULTA	En Plazo En Plazo
5	CONSJ. TRANSI. ECOLG. Y LUCHA C.C.C. Y PLANIF. TERRIT. GOBCAN	23/11/2022	2022107231	1ª CONSULTA	En Plazo
6	DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. SANIDAD AMBIENTAL GOBCAN	12/04/2023	2023029864	2ª CONSULTA	En Plazo

Organismos insulares

N.º	ALEGANTE	FECHA RECEPCIÓN INFORME	N.º DE REGISTRO	PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN	EN PLAZO/ FUERA DE PLAZO
1	CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE. SERVICIO DE PLANEAMIENTO. CABILDO GC.	21/11/2022	2,0224E+11	1ª CONSULTA	En Plazo
2	SERVICIO DE PATRIMONIO HISTÓRICO CABILDO GC	09/12/2022	2,02216E+12	1ª CONSULTA	En Plazo

Ayuntamientos

N.º	ALEGANTE	FECHA RECEPCIÓN INFORME	N.º DE REGISTRO	PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN	EN PLAZO/ FUERA DE PLAZO
1	AYUNTAMIENTO SANTA LUCÍA DE TIRAJANA	16/12/2022	2022112116	1ª CONSULTA	Fuera de plazo
2	AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	16/12/2022	2022112261	1ª CONSULTA	Fuera de plazo
3	AYUNTAMIENTO DE INGENIO	16/12/2022	2022112310	1ª CONSULTA	Fuera de plazo

Otras entidades

N.º	ALEGANTE	FECHA RECEPCIÓN INFORME	N.º DE REGISTRO	PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN	EN PLAZO/ FUERA DE PLAZO
1	BEN MAGEC	05/12/2022	2022109780	1ª CONSULTA	En plazo
		16/12/2022	2022112133	1ª CONSULTA	En plazo
		10/01/2023	2023001225	1ª CONSULTA	En plazo
		10/01/2023	2023001534	1ª CONSULTA	Fuera de plazo

3.4 DE LOS INFORMES RECIBIDOS FUERA DE PLAZO.

Según consta en el expediente administrativo y en el informe jurídico de 02/02/ 2026 el órgano sustantivo ha recibido, con posterioridad a la solicitud de inicio de evaluación de impacto ambiental a este órgano, los informes siguientes:

a) Con fecha 15 de septiembre de 2023 el OS traslada:

- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Dirección General de Infraestructura de la Costa y del Mar.

- Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial. Viceconsejería de Lucha contra el Cambio Climático.

b) Con fecha 22 de septiembre de 2023 el OS traslada informe emitido por el Consejo Insular de Aguas.

c) Con fecha 23 de noviembre de 2023, el órgano sustantivo traslada el informe favorable emitido por el Ministerio de Defensa.

d) Con fecha 23 de julio de 2024, el órgano sustantivo traslada el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil.

e) Con fecha 28 de enero de 2025, el órgano sustantivo traslada un documento denominado “SUBSANACIÓN Y MEJORA DE LA SOLICITUD DE INICIO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ORDINARIA DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS Y ELEMENTOS ASOCIADOS” (JULIO 2024/DICIEMBRE 2024), que contiene en su apéndice 8, la respuesta

al informe de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias recibido por el Órgano Sustantivo con fecha 26 de septiembre de 2024.

4. ANÁLISIS TÉCNICO DEL PROYECTO.

4.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS ACTUACIONES.

Según consta en el apartado 3.1. del EsIA Fase B (Refundido) la infraestructura ferroviaria proyectada es “un sistema intermodal conectado con el resto de los modos de transporte, tanto de acceso a la isla (aeropuerto y puerto de cruceros), como internos (urbanos e interurbanos)”.

Tiene un trazado de aproximadamente 58 km de longitud, configurado en doble vía entre los tramos de la estación de San Telmo y la estación de Playa del Inglés; y, en vía única, en los tramos de integración urbana situados en los extremos (Santa Catalina-San Telmo y Playa del Inglés-Maspalomas).

El eje recorre el corredor Este insular y será destinado a transporte de viajeros con trenes que alcancen una velocidad máxima de 160 km/h.

A lo largo del corredor ferroviario se encuentran estratégicamente ubicadas las 11 estaciones ferroviarias en los núcleos de mayor demanda como auténticos nodos intermodales, con sus correspondientes aparcamientos disuasorios y conexiones con resto de modos de transporte disminuyendo los tiempos de traspordo y acceso con lo que se logra hacer un sistema competitivo centrado en el usuario, considerando la movilidad como un servicio.

Incluye todas las instalaciones auxiliares necesarias para su operación: los talleres y áreas de mantenimiento, las cocheras, el centro de control y mando ferroviario en las proximidades de la estación de Vecindario, el parque eólico de autoconsumo de 26,4 MW que suministrará la energía eléctrica necesaria para el funcionamiento del sistema, las instalaciones de electrificación con sus subestaciones de tracción, conectadas a las subestaciones de conexión con REE, superestructura tipo vía en placa, y la línea área de contacto para alimentación eléctrica de los vehículos.

4.2. PROYECTOS QUE COMPRENDE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en su ANEXO IV recoge y define los elementos configuran a la “infraestructura ferroviaria”.

En consecuencia, el Promotor en el resumen técnico de los proyectos y en el Estudio de Impacto Ambiental presentado, refieren haber tomado en consideración los siguientes proyectos:

Proyectos Básicos y Constructivos de Plataforma

- Tramo 1: Estación de Santa Catalina-Estación de San Telmo
- Tramo 2: Estación de San Telmo- Estación Jinámar
- Tramo 3: Estación de Jinámar- Polígono Industrial “El Goro”
- Tramo 4: Polígono Industrial “El Goro” - Barranco Guayadeque
- Tramo 5: Barranco Guayadeque - El Berriel (Barranco Hondo)
- Tramo 6: El Berriel (Barranco Hondo) - Playa del Inglés (El Cañizo)

- Tramo 7: Playa del Inglés (El Cañizo) - Estación de Meloneras (Faro de Maspalomas)

Proyectos Básicos y Constructivos de las Estaciones

- Estación de San Telmo

- Estación de Hospitales

- Estación Jinámar

- Estación Telde

- Estación de Aeropuerto

- Estación de El Carrizal

- Estación del Polígono Industrial de Arinaga

- Estación de Vecindario

- Estación de Playa del Inglés

- Estación de Meloneras

Proyecto Básico de Talleres, Cocheras y Área de Mantenimiento.

Proyecto constructivo de la Línea Aérea de Contacto (LAC - catenaria)

Proyecto constructivo de subestaciones y líneas eléctricas

Proyecto constructivo de telemando de energía

Proyecto constructivo de montaje de vía

Anteproyecto de Parque Eólico de Autoconsumo

Anteproyecto de instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones

- Modificados derivados de la Revisión parcial del PTE-21:

- Modificado proyecto constructivo Tramo 6 parcial: p.k. 46 hasta el final del tramo.

- Modificado proyecto constructivo Tramo 7 parcial: desde inicio tramo hasta el p.k. 56 estación de Playa del Inglés.

- Modificado proyecto constructivo de Línea aérea de contacto (catenaria) ámbito Revisión Parcial del PTE-21.

- Modificado proyecto constructivo de Montaje de vía del ámbito de la revisión parcial del PTE-21.

4.3. IDENTIFICACIÓN Y PONDERACIÓN DE IMPACTOS POR FACTORES AMBIENTALES.

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA		
FACTORES AMBIENTALES		
FACTORES AMBIENTALES	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
1. CALIDAD DEL AIRE Y CAMBIO CLIMÁTICO	<p>- Emisión de contaminantes y partículas en suspensión por maquinaria de obra, desbroce, movimiento de tierras y circulación. Afecciones principales: zonas de desbroce, excavaciones y terraplenes, caminos de acceso y áreas de acopio.</p> <p>Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, GENERAL, SIMPLE, TEMPORAL, REVERSIBLE y RECUPERABLE.</p> <p>- Emisiones de gases de efecto invernadero y huella de carbono derivadas de la maquinaria en fase de construcción (estimación global realizada).</p> <p>Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, GENERAL, SIMPLE, TEMPORAL, IRREVERSIBLE e IRRECUPERABLE, aunque mitigable mediante medidas correctoras y emisión distribuida durante la obra.</p>	<p>- Calidad del aire: efecto beneficioso por cambio modal y reducción del tráfico rodado; sin impactos relevantes del resto de proyectos. Impacto: POSITIVO, intensidad BAJA, GENERAL, SIMPLE, PERMANENTE, REVERSIBLE y RECUPERABLE. Valoración global: FAVORABLE.</p> <p>- Cambio climático y huella de carbono: suministro con energía eólica y solar fotovoltaica; reducción de emisiones de CO₂.</p> <p>Impacto: POSITIVO, intensidad ALTA, GENERAL, SIMPLE, PERMANENTE, REVERSIBLE y RECUPERABLE. Valoración: FAVORABLE.</p> <p>- Adaptación al cambio climático: análisis de vulnerabilidad conforme a directrices del MITECO; consideración de variables climáticas (temperatura, nivel del mar, precipitaciones, oleaje) y riesgos (inundación, incendios, fenómenos meteorológicos). Medidas: diseño conforme a normativa (drenaje, taludes revegetados, puentes/viaductos, túneles), protocolos de emergencia y correcto mantenimiento.</p> <p>Valoración global: afección NEGATIVA, intensidad ALTA, GENERAL, SIMPLE, PERMANENTE, REVERSIBLE y RECUPERABLE, con impactos moderados/compatibles y previsión de medidas adicionales en la DIA.</p>
2. RUIDO	<p>- Incremento de niveles sonoros: ruido por maquinaria, transporte de materiales e instalaciones auxiliares; análisis en franja de 60 m para identificar edificaciones sensibles.</p> <p>Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, PARCIAL, SIMPLE, TEMPORAL, REVERSIBLE y RECUPERABLE.</p> <p>Mayor afección en tramos 1, 3 y 7; menor en tramos 2, 4 y 5.</p>	<p>- Ruido ferroviario: incremento de niveles sonoros en entorno de la línea; análisis en buffer de 200 m a cada lado del eje.</p> <p>Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, PARCIAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE y DISCONTINUO.</p> <p>No se superan límites legales ni objetivos de calidad acústica; no se requieren medidas correctoras.</p> <p>- Parque eólico (ruido): emisiones asociadas al movimiento mecánico y aerodinámico de aerogeneradores (modelos con reducción acústica), ubicados a >400 m de núcleos habitados.</p> <p>Sin afección a uso residencial; impacto COMPATIBLE en todos los tramos.</p>
3. VIBRACIONES	<p>- Vibraciones generadas por maquinaria pesada, demoliciones, excavaciones de túneles e hincado de pilotes; mayor afección en tramos con más túneles y estructuras.</p> <p>Impacto: MODERADO, con aplicación de medidas preventivas y recuperación inmediata tras finalizar las obras.</p>	<p>- Vibraciones por tráfico ferroviario: mayor impacto en edificaciones cercanas; tramos 2 y 7 con mayor afección.</p> <p>Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, PARCIAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, IRREVERSIBLE, RECUPERABLE y DISCONTINUO; globalmente MODERADO.</p> <p>Medida: uso de mantas elastoméricas en tramos con superaciones.</p>
4. GEOLOGÍA	<p>- Modelado del terreno y geología: afección por extracción y depósito de materiales; mayor impacto en proyectos de plataforma.</p> <p>Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y CONTINUO; magnitud MODERADA en plataformas, COMPATIBLE en obras menores (estaciones, talleres, líneas eléctricas, parque eólico).</p> <p>Nota: parte del volumen excavado se reutiliza en rellenos (8.345.174,26 m³ de excedente).</p>	<p>- Geología y geomorfología: impactos heredados de la fase de construcción por movimientos de tierras; tramos 3-6 afectados por desmontes (máx. 35 m) y terraplenes (máx. 11,6 m).</p> <p>Impacto: NEGATIVO, intensidad BAJA, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y CONTINUO; afección global COMPATIBLE, magnitud NULA salvo tramos 3-6 (COMPATIBLE).</p> <p>Medidas: adecuación morfológica e integración ambiental/paisajística.</p>

FACTORES AMBIENTALES	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
	<p>- Lugares de Interés Geológico (LIGs): posibles afecciones por ocupación de terrenos y movimientos de tierras. Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y CONTINUO; sin afección detectada sobre patrimonio geológico, por lo que el impacto se considera NULO.</p>	<p>- Lugares de Interés Geológico (LIGs): posibles afecciones por ocupación de terrenos y movimientos de tierras. Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y CONTINUO; sin afección detectada sobre patrimonio geológico → impacto NULO.</p>
5. HIDROLOGÍA SUPERFICIAL	<p>- Alteraciones sobre la hidro-morfología de los cauces: producidas por retirada de vegetación, encauzamientos, aumento de velocidad del agua, reducción del espacio fluvial, pérdida de hábitats y conectividad de riberas. Impacto: NEGATIVO, MEDIO, PARCIAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y de APARICIÓN IRREGULAR; impacto global COMPATIBLE.</p> <p>- Alteración de la calidad de las aguas superficiales: riesgo por vertidos accidentales y movimientos de tierras; estructuras mitigadoras reducen afección. Impacto: NEGATIVO, MEDIO, PARCIAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, REVERSIBLE, RECUPERABLE y de APARICIÓN IRREGULAR; impacto global COMPATIBLE.</p>	<p>- Efecto barrera y drenaje superficial: afecciones por riesgo de inundaciones, represamiento de cauces y alteración permanente del drenaje; mitigadas mediante viaductos y dimensionamiento correcto de obras de drenaje (28 drenajes transversales; viaductos: tramo 3 → 6, tramo 5 → 4, tramo 6 → 6). Impacto: NEGATIVO, ALTO, PARCIAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRRECUPERABLE, REVERSIBLE y DISCONTINUO; impacto global COMPATIBLE.</p>
6. HIDROLOGÍA SUBTERRÁNEA	<p>- Hidrogeología: afecciones por desviación temporal o permanente de caudales, impermeabilización de superficies y vertidos accidentales; tramos 5 y 7 más vulnerables por alta permeabilidad. Impacto: NEGATIVO, intensidad BAJA, PARCIAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y de APARICIÓN IRREGULAR; magnitud global MODERADA considerando buenas prácticas ambientales.</p>	<p>- Hidrología subterránea: afectada por impermeabilización del terreno debido a la infraestructura; mayor incidencia en tramos 2, 4 y 7 (túneles). Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, PARCIAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y CONTINUO; magnitud MODERADA en tramos más desfavorables.</p>
7. SUELO	<p>- Suelos: afectación por desbroce y movimientos de tierras; eliminación o modificación de la capa edafológica. Impacto: NEGATIVO, MEDIO, PUNTUAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y CONTINUO en ocupación definitiva; en ocupación temporal, RECUPERABLE mediante medidas preventivas y correctoras. Valoración global: impacto reducido en suelos de alto valor y túneles/viaductos; mayor afección en tramo 5 sobre suelos relativamente fértiles. Magnitud: MODERADO; medida preventiva: recuperación selectiva de la tierra vegetal.</p>	<p>- Erosión y pérdida de cubierta vegetal: generada por nuevas formas del relieve; desmontes en roca más difíciles de revegetar, terraplenes más fáciles. Impacto: NEGATIVO, MEDIO, PUNTUAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE y CONTINUO; mayor afección en tramos 3, 5 y 6. Valoración global: trazado principalmente en túnel y viaducto, superficies de talud reducidas; aplicación de medidas preventivas y correctoras → impacto COMPATIBLE.</p>
8. VEGETACIÓN	<p>- Eliminación de la cubierta vegetal: causada por tránsito de vehículos, desbroce, preparación de terreno y movimientos de tierras; mayor afección en superficie de ocupación definitiva, restaurable en temporal. Impacto: NEGATIVO, DIRECTO, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE, CONTINUO, LOCAL, PROBABLE y de ALTA intensidad; reversible/recuperable en ocupación temporal. Valoración global: COMPATIBLE/MODERADO, nula en algunas actuaciones; tramos 1 y 7 con mayor afectación.</p> <p>- Afección a vegetación por polvo y partículas: actividades emisoras principales: movimientos de tierra y maquinaria. Impacto: NEGATIVO, INDIRECTO, SIMPLE, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE, PERIÓDICO, LOCAL, PROBABLE y de MEDIA intensidad.</p>	<p>- Degradación de comunidades vegetales (efecto barrera y borde): fragmentación por infraestructura y tránsito de vehículos/personas; incremento de riesgo de incendios por nuevas vías y uso de visitantes. Impacto: NEGATIVO, INDIRECTO, ACUMULATIVO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE, CONTINUO, LOCAL, PROBABLE y de ALTA intensidad; valoración general COMPATIBLE.</p> <p>- Pérdida de vegetación natural por ocupación definitiva: no se generan nuevas afecciones por tráfico de trenes; restauración prevista en ocupación temporal. Impacto: COMPATIBLE en la mayoría de tramos; NULO en Tramo 1; MODERADO en tramos 5 y 6 (228.793 y 158.390 m² ocupados, respectivamente).</p>

FACTORES AMBIENTALES	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
	<p>Medidas: buenas prácticas de maquinaria, riego de caminos y acopios, limpieza y cuidado de árboles; impacto COMPATIBLE.</p> <p>- Riesgo de incendios forestales: depende de época, condiciones meteorológicas y cubierta vegetal; impacto COMPATIBLE, reducible con medidas preventivas.</p> <p>- Eliminación de palmeras canarias (<i>Phoenix canariensis</i>): mayor afectación en tramos 4, 5 y 7 (266, 207 y 201 ejemplares), menor en tramos 1, 2, 6 y Parque Eólico. Impacto: NEGATIVO, DIRECTO, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE, CONTINUO, LOCAL, PROBABLE y de ALTA intensidad; reversible y recuperable en ejemplares trasplantables. Valoración: MODERADO, considerando medidas correctoras y compensatorias → puede considerarse COMPATIBLE tras trasplantes y plantaciones.</p>	
9. FAUNA	<p>- Destrucción de hábitats: afectación por despeje y desbroce; pérdida directa (ocupación de infraestructura) e indirecta (fragmentación y efecto borde). Impacto: NEGATIVO, intensidad variable (BAJO directo, ALTO indirecto), PUNTUAL, SIMPLE, PERMANENTE, REVERSIBLE o IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE; mayor afección en biotopos de matorral. Valoración global: COMPATIBLE para todos los tramos, con diferencias locales.</p> <p>- Molestias a la fauna (cambio de comportamiento): causadas por construcción, movimiento de tierras, tránsito de maquinaria y personas; impacto mayor por ruido, especialmente en épocas de cría y nidificación. Impacto: NEGATIVO, MEDIO, PARCIAL, ACUMULATIVO, TEMPORAL, IRREVERSIBLE y RECUPERABLE. Ruidos intermitentes y maquinaria pesada afectan un radio aproximado de 60 m; incidencia mayor cerca de zonas de nidificación de especies protegidas → impacto MODERADO localmente; medidas preventivas previstas.</p> <p>- Afección a especies protegidas: evaluación de impacto sobre lugares de reproducción, refugio y campeo; especies sensibles: pimelia de las arenas, chorlito patinegro, paloma rabiche; aves esteparias potenciales: terrera marismeña, camachuelo trompetero, alcaraván común. Impacto: NEGATIVO, intensidad ALTA, PUNTUAL, SIMPLE, PERMANENTE, IRREVERSIBLE e IRRECUPERABLE; valoración global COMPATIBLE/MODERADO, nula en algunos casos.</p>	<p>- Efecto barrera por infraestructura ferroviaria: aislamiento de poblaciones, reducción del intercambio genético y división de dominios vitales; mitigado por túneles, viaductos y medidas de permeabilidad en tramos afectados. Impacto: NEGATIVO, intensidad ALTA, GENERAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE pero RECUPERABLE y CONTINUO; valoración NULO en túneles, COMPATIBLE en superficie; mayor atención en tramo 5.</p> <p>- Parque eólico (efecto barrero): aerogeneradores dispuestos en grupos generando corredores de paso para aves. Impacto: COMPATIBLE.</p> <p>- Riesgo de colisión/electrocución: causado por trenes, elementos fijos, LAC (línea aérea de contacto), aerogeneradores y subestaciones; mitigación mediante cerramientos, señalización y medidas preventivas. Impacto: trenes y elementos fijos NEGATIVO, intensidad MEDIA, PARCIAL, SIMPLE, PERMANENTE, IRREVERSIBLE e IRRECUPERABLE; aerogeneradores MODERADO en presencia de especies protegidas; LAC y acometida eléctrica subterránea NULO; subestaciones COMPATIBLE.</p> <p>- Riesgo de atropello: motivado por velocidad de trenes y características de infraestructura; mayor relevancia en tramo 5. Valoración: COMPATIBLE.</p> <p>- Incremento de ruido por tráfico ferroviario: provoca abandono de espacios por fauna; impactos temporales y localizados. Impacto: NEGATIVO, intensidad MEDIA, PARCIAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE y DISCONTINUO; valoración COMPATIBLE por ausencia de nidificación cercana y trazado paralelo a GC-1.</p>
10. ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS	<p>- Pérdida de superficie de Hábitats de Interés Comunitario (HIC): afección directa y permanente por ocupación de la infraestructura; reversible en ocupaciones temporales. Impacto: NEGATIVO, DIRECTO, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE, CONTINUO, LOCAL, PROBABLE y de ALTA intensidad (recuperable en ocupación temporal). Afección principal al HIC 5330 (tabaibales, cardonales y baleras); HIC 9370* sin entidad funcional como hábitat.</p>	<p>- HIC (fase de explotación): principal afección por ocupación definitiva y no recuperable, especialmente en tramos 5 y 6 (≈1 ha y 3 ha del HIC 5330, respectivamente). Impacto: COMPATIBLE en general; MODERADO en tramos 5 y 6, considerando que la mayor afección se produce en fase de construcción.</p>

FACTORES AMBIENTALES	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
	Valoración global: MODERADO (4,82/10); NULO en tramos 1 y 7; COMPATIBLE en tramos 2, 3, 4 y Parque Eólico por escasa superficie y bajo estado de conservación, con medidas preventivas y compensatorias previstas.	
11. PAISAJE	<p>- Impacto sobre el paisaje: derivado de ocupación permanente y temporal de terrenos, movimientos de tierras, apertura de caminos, ejecución de viaductos/pasos, funcionamiento de maquinaria y generación de residuos. Impacto: NEGATIVO, DIRECTO, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, RECUPERABLE y CONTINUO, principalmente por movimientos de tierras y ocupación del espacio.</p> <p>Mayor fragilidad paisajística en tramos 5 y 6 y zona del parque eólico; fragilidad baja en el ámbito directo.</p> <p>Valoración global: MODERADO, carácter temporal y mitigable mediante medidas preventivas y correctoras en un entorno altamente antropizado.</p>	- Impacto paisajístico: condicionado por el trazado paralelo a la GC-1 y la presencia de parques eólicos próximos; elementos distorsionantes: 17 viaductos, 6 pasos superiores y 12 pasos inferiores. Impacto global: MODERADO (infraestructura y parque eólico). Tramos soterrados: NULO. Estaciones, talleres y cocheras: COMPATIBLE, con integración urbanística y paisajística prevista.
12. PATRIMONIO CULTURAL	- Afección a patrimonio cultural: posible impacto sobre elementos inventariados y hallazgos arqueológicos. Impacto: NEGATIVO, intensidad ALTA, PARCIAL, PUNTUAL, SIMPLE, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y de APARICIÓN IRREGULAR.	El impacto se considera "NULO" por el evaluador toda vez que no se prevé una prolongación de los producidos en la fase de obra.
13. PLANEAMIENTO	No se evalúa	- Las actuaciones proyectadas se encuentran amparadas por el PTE-21 o su Modificación Parcial posterior. En relación con el parque eólico, aunque se localiza fuera de la franja delimitada por el PTE-32 (Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Producción, Transporte y Almacenamiento de Energía Eólica), el diseño ha sido adaptado para garantizar su compatibilidad con el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria 2017, conforme a lo expuesto en los apartados 3.3.3 (Alternativas técnicas) y 4.15 (Planeamiento). Asimismo, su implantación se fundamenta en el artículo 51 NAD "Producción energética" del PTE-21, por lo que no se prevén afecciones al planeamiento territorial. El impacto global se valora como COMPATIBLE en el escenario más desfavorable, siendo NULO en el 95% de los casos.
14. CONSUMO DE RECURSOS	- El EsIA indica que la afección se produce principalmente en esta fase, calificándola como NEGATIVA, de intensidad MEDIA, de carácter GENERAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y CONTINUO. No obstante, tras la estimación y análisis de los tipos y cantidades de residuos generados, se concluye que la afección derivada de su gestión se valora como COMPATIBLE para la mayoría de las actuaciones, excepto en los tramos 5, 6 y 7, donde se califica como MODERADA.	El EsIA señala que el consumo de recursos se circunscribe a las actuaciones de mantenimiento, calificando el impacto como NEGATIVO, de intensidad BAJA, de carácter GENERAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE y DISCONTINUO. En conjunto, el evaluador lo valora como COMPATIBLE para todas las actuaciones.
15. GENERACIÓN DE RESIDUOS	- Según el EsIA, los principales residuos previstos corresponden a excedentes de tierras de excavación, balasto de vías férreas, hormigón, ladrillos, tejas y materiales cerámicos, así como madera, hierro y acero. El impacto se caracteriza como NEGATIVO, de intensidad MEDIA, de carácter GENERAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE y CONTINUO. Tras el análisis de las estimaciones realizadas, el evaluador lo valora como MODERADO.	- El EsIA indica que, en esta fase, la generación de residuos se limita a las actuaciones de mantenimiento de la infraestructura, calificando el impacto como NEGATIVO, de intensidad BAJA, de carácter GENERAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE y DISCONTINUO. Aunque se señala la complejidad de su cuantificación, el evaluador concluye que el impacto es COMPATIBLE para la mayoría de las actuaciones, excepto en los tramos 1, 2, 3, 4 y 7, así como en la estación de San Telmo, donde se valora como MODERADO.

FACTORES AMBIENTALES	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
16. RIESGOS DERIVADOS DE ACCIDENTES GRAVES	<p>- Según el EsIA, la identificación de impactos se centra en las zonas de mayor vulnerabilidad, incluyendo: instalaciones auxiliares, almacenamiento de sustancias peligrosas y combustibles, acopios de tierras, desprendimientos o corrimientos de tierras, depuración de aguas residuales o túneles, balsas de decantación, plantas de aglomerado u hormigonado (si se implantan), y otras áreas. El evaluador concluye que ningún riesgo asociado a accidentes durante la obra es alto en ningún tramo y que la vulnerabilidad global del proyecto es baja, considerando las medidas protectoras y los métodos constructivos aplicados en desmontes, rellenos y viaductos. El impacto se califica como NEGATIVO, de intensidad ALTA, PARCIAL, PUNTUAL, SIMPLE, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y de APARICIÓN IRREGULAR. Tras analizar las repercusiones, el evaluador valora que el impacto es COMPATIBLE en la mayoría de las actuaciones de obra, salvo en aquellas con vulnerabilidad media, donde se considera MODERADO, requiriendo cierto tiempo para recuperar las condiciones ambientales iniciales sin necesidad de medidas preventivas o correctoras intensivas.</p>	<p>- El EsIA identifica zonas de riesgo de accidentes graves que, aunque no derivan directamente de la infraestructura, podrían afectar a la misma en caso de materializarse. El impacto se caracteriza como NEGATIVO, de intensidad ALTA, PARCIAL, PUNTUAL, SIMPLE, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y de APARICIÓN IRREGULAR. El evaluador concluye que el impacto se considera MODERADO en el tramo 4, mientras que en el resto de las actuaciones del proyecto se valora como COMPATIBLE.</p>
17. RIESGOS DERIVADOS DE CATÁSTROFES	<p>- El evaluador indica que las principales amenazas se centran en los elementos de la obra que podrían generar accidentes graves (almacenamiento de productos peligrosos, combustibles, grandes acopios de tierras, etc.) y en los elementos vulnerables cuya ejecución avanzada pueda causar daños ambientales o sociales, como viaductos, terraplenes o túneles. Los daños e impactos derivados de estos elementos se consideran equivalentes a los analizados para esta fase en situaciones de catástrofe.</p>	<p>- El impacto se caracteriza como NEGATIVO, de intensidad ALTA, PARCIAL, PUNTUAL, SIMPLE, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, IRRECUPERABLE y de APARICIÓN IRREGULAR.</p> <p><input type="checkbox"/> <i>El evaluador concluye que:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto frente a fenómenos sísmicos se valoran como COMPATIBLES para todas las actuaciones. - El riesgo de inundación es BAJO en la mayoría de los tramos, salvo en los tramos 3, 5 y 6 debido a la concentración de viaductos, que a su vez minimizan el riesgo; globalmente, el impacto se considera MODERADO. <input type="checkbox"/> <i>El bajo riesgo de incendio forestal en los municipios del ámbito de estudio no requiere medidas adicionales, y las Zonas de Alto Riesgo de Incendios Forestales (ZARI) no afectan ninguna actuación; el impacto se valora como COMPATIBLE.</i> - Los riesgos geológicos y geotécnicos son BAJOS en todos los tramos, salvo en los tramos 3 y 6 y en el parque eólico, donde se identifican riesgos de erosión por derrumbes y deslizamientos; las soluciones constructivas aplicadas minimizan estos riesgos, valorándose globalmente como COMPATIBLE. - Los riesgos meteorológicos son BAJOS y no representan amenaza significativa, a pesar de la posibilidad de lluvias torrenciales; el impacto se considera COMPATIBLE para todas las actuaciones. - En conjunto, con las medidas adoptadas y el correcto diseño de las actuaciones, la vulnerabilidad frente a estos fenómenos se evalúa como BAJA; el riesgo global se considera COMPATIBLE, mientras que en tramos con mayor número de elementos frágiles (viaductos) se valora como MODERADO.
18. SALUD PÚBLICA	<p>Según el EsIA, la valoración de los distintos impactos es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emisión de contaminantes y partículas en suspensión: COMPATIBLE en general, MODERADO en algunas localizaciones. 	<p>Según el EsIA, la valoración de los impactos se resume así:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emisión de contaminantes y partículas en suspensión: FAVORABLE en general.

FACTORES AMBIENTALES	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
	<ul style="list-style-type: none"> - Emisiones de gases de efecto invernadero y huella de carbono: COMPATIBLE de forma general; MODERADO en ciertas áreas y NULO en otras. - Vertidos al medio acuático: COMPATIBLE de manera general. - Residuos y suelos contaminados: MODERADO en general, COMPATIBLE en algunas localizaciones. - Agentes químicos: COMPATIBLE de forma general. - Agentes biológicos: COMPATIBLE. - Ruido: MODERADO en general, COMPATIBLE o NULO en algunas localizaciones. - Vibraciones: COMPATIBLE en general, MODERADO en algunas localizaciones. - Campos electromagnéticos: COMPATIBLE. - Paisaje y calidad de vida: MODERADO en general, COMPATIBLE en algunas localizaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Emisiones de gases de efecto invernadero y huella de carbono: FAVORABLE en general. - Vertidos al medio acuático: COMPATIBLE. - Residuos y suelos contaminados: MODERADO. - Agentes químicos: COMPATIBLE. - Agentes biológicos: COMPATIBLE. - Ruido: COMPATIBLE. - Vibraciones: COMPATIBLE en general, MODERADO en algunas localizaciones. - Campos electromagnéticos: COMPATIBLE en general, basado en estudios de M. N. Halgamuge et al. (2010) y mediciones de CEM en mili Gauss (mG). - Paisaje y calidad de vida: COMPATIBLE en general, MODERADO en algunas localizaciones.
19. POBLACIÓN	<p>El EsIA indica que los impactos que puedan generar molestias a la población, como los acústicos, los relacionados con la calidad del aire, la productividad sectorial o la organización territorial, se valoran en los epígrafes independientes correspondientes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generación de efectos económicos directos, indirectos e inducidos: se consideran positivos, incluyendo mejora del empleo local, beneficio en la economía local por consumo, empleos indirectos en transporte, demanda del sector servicios y materiales de construcción. El evaluador califica este efecto como POSITIVO, de intensidad ALTA, GENERAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE y de aparición IRREGULAR, concluyendo que los efectos económicos son MUY FAVORABLES para todas las actuaciones analizadas. 	<p>Según el EsIA, la valoración de impactos socioeconómicos y sobre la población se resume así:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alteración de la población activa: decaimiento de mano de obra en algunos sectores de la fase de obra a favor de otros necesarios en la fase de explotación. El impacto se caracteriza como POSITIVO, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRRECUPERABLE, CIRCUNDANTE e IRREVERSIBLE, siendo la valoración FAVORABLE. - Ahorro de tiempo de viaje: desplazamientos norte-sur más eficientes y seguros. El impacto se califica como POSITIVO, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRRECUPERABLE y CIRCUNDANTE, con magnitud FAVORABLE. - Reducción de accidentalidad: disminución de tasas de accidentes, víctimas y daños materiales, así como menor uso de vehículos a motor; se estima una demanda anual de 26 millones de viajeros. El efecto se considera POSITIVO, SINÉRGICO, PERMANENTE y LOCALIZADO, con valoración FAVORABLE. - Beneficios económicos y ambientales del parque eólico: fomento de energía limpia, reducción del impacto ambiental de la producción energética y menor dependencia de fuentes contaminantes. El impacto se valora como FAVORABLE. - Valoración global sobre la población y rentabilidad socioeconómica: el proyecto se estima rentable económica y socialmente, por lo que los impactos globales se consideran FAVORABLES.
20. PRODUCTIVIDAD SECTORIAL	<p>Según el EsIA, los impactos sobre los distintos sectores productivos se resumen así:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sector primario: afectaciones por ocupación del suelo y movimientos de maquinaria; el impacto se caracteriza como NEGATIVO, SIMPLE, TEMPORAL, LOCALIZADO, RECUPERABLE o IRRECUPERABLE e IRREVERSIBLE. - Sector secundario: incremento de la demanda de materiales, con impacto POSITIVO, SINÉRGICO, TEMPORAL y CIRCUNDANTE, valorado como FAVORABLE para todas las actuaciones. En caso de pérdida de actividad industrial, el impacto sería NEGATIVO, SINÉRGICO, PERMANENTE, RECUPERABLE, LOCALIZADO e IRREVERSIBLE. 	<p>Según el EsIA, las principales consecuencias de la infraestructura son la pérdida de suelo productivo y el fraccionamiento del espacio. El impacto se caracteriza como NEGATIVO, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRRECUPERABLE, IRREVERSIBLE y LOCALIZADO. La magnitud de la afección se valora como COMPATIBLE en esta fase, siendo FAVORABLE especialmente para el sector servicios.</p>

FACTORES AMBIENTALES	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
	<p>- Sector terciario: aumento temporal de la demanda de servicios (hoteles, restaurantes, etc.), con impacto POSITIVO, SINÉRGICO, TEMPORAL y LOCALIZADO, valorado como FAVORABLE. En caso de pérdida de servicios por ocupación del suelo, el impacto se considera NEGATIVO, SINÉRGICO, PERMANENTE, RECUPERABLE, LOCALIZADO e IRREVERSIBLE.</p> <p>- Valoración global: en la fase de obras, el descenso de la productividad primaria se valora con magnitud MODERADA; se han proyectado soluciones como soterramientos y un falso túnel en el término municipal de Telde para minimizar la afectación a suelos agrícolas. La productividad secundaria y terciaria presenta afecciones de escasa magnitud, valorándose como COMPATIBLE.</p>	
21. ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	<p>- En esta fase, el EsIA indica que la mayor afección se deriva de alteraciones en la accesibilidad por tránsito de maquinaria pesada, desvíos provisionales y mayor densidad de vehículos. Los efectos se caracterizan como NEGATIVO, de intensidad MEDIA, GENERAL, SINÉRGICO, TEMPORAL, IRREVERSIBLE y RECUPERABLE. En conjunto, el evaluador los valora como COMPATIBLE para las actuaciones en túnel y MODERADO en los tramos con actuaciones en superficie.</p>	<p>- Según el EsIA, se genera un efecto barrera (alteración de la permeabilidad transversal) sobre la población; no obstante, se implementan medidas como reposición de carreteras y ejecución de caminos de enlace. El impacto se caracteriza como NEGATIVO, de intensidad MEDIA, GENERAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, RECUPERABLE y CONTINUO, y se valora como COMPATIBLE para las actuaciones en superficie, siendo NULO para las que discurren soterradas.</p> <p>- Respecto a la permeabilidad longitudinal, los efectos son favorables al aumentar la conectividad, caracterizándose como POSITIVO, de intensidad MEDIA, GENERAL, SINÉRGICO, PERMANENTE, IRREVERSIBLE, RECUPERABLE y CONTINUO, con valoración MUY FAVORABLE.</p>

IMPACTOS ACUMULATIVOS Y SINÉRGICOS

Según el EsIA, los mayores efectos sinérgicos y acumulativos se producirán sobre la fauna y la población debido al efecto barrera y la fragmentación del territorio, evaluándose únicamente los tramos en superficie. Los impactos sobre la población ya fueron valorados previamente.

- Fauna: las principales afecciones derivan del vallado y la intensidad del tráfico. El vallado de parcelas privadas, la GC-1 y la línea ferroviaria generan un efecto barrero considerado SIGNIFICATIVO; sin embargo, se han previsto obras de drenaje transversal como pasos de fauna, además de los existentes, para mitigar este efecto.

- Parque eólico: los nuevos aerogeneradores se ubican junto a los existentes, lo que podría aumentar el riesgo de colisión; garantizando separación suficiente, el riesgo disminuye, pero no se elimina completamente. En cuanto al impacto paisajístico, se identifican 32 nuevos parques eólicos en trámite en las cercanías, provocando alta incidencia visual; la afección proporcional del parque objeto del estudio se considera baja respecto al total proyectado.

- En conjunto, el evaluador concluye que la infraestructura aporta movilidad sostenible, mejora las conexiones y disminuye el tráfico viario, valorando los impactos como FAVORABLES para las actuaciones proyectadas.

4.4 PONDERACIÓN AGREGADA DE IMPACTOS ACUMULATIVOS Y SINÉRGICOS

ELEMENTO	MAGNITUD DE IMPACTO	
	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
CALIDAD DEL AIRE Y CAMBIO CLIMÁTICO	MODERADO	FAVORABLE
INCREMENTO DE SUSTANCIAS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS MOTORES Y PARTÍCULAS / EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO	MODERADO	FAVORABLE
ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO	-	MODERADO
RUIDO	MODERADO	COMPATIBLE
VIBRACIONES	MODERADO	MODERADO
GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	MODERADO	COMPATIBLE
AFECCIÓN AL MODELADO DEL TERRENO	MODERADO	COMPATIBLE
AFECCIÓN AL PATRIMONIO GEOLÓGICO	NULO	NULO
HIDROLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE
ALTERACIONES A LA HIDROMORFOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE
CALIDAD DE LAS AGUAS	COMPATIBLE	COMPATIBLE
EFEECTO BARRERA	-	COMPATIBLE
HIDROGEOLOGÍA	MODERADO	MODERADO
SUELO	MODERADO	COMPATIBLE
VEGETACIÓN	MODERADO	MODERADO
ELIMINACIÓN DE LA CUBIERTA VEGETAL	MODERADO	COMPATIBLE
AFECCIÓN POR PARTÍCULAS	COMPATIBLE	
RIESGO DE INCENDIOS	COMPATIBLE	
ELIMINACIÓN DE PALMERAS CANARIAS	MODERADO	
DEGRADACIÓN COMUNIDADES VEGETALES		COMPATIBLE
PÉRDIDA DE VEGETACIÓN		MODERADO
FAUNA	MODERADO	MODERADO
DESTRUCCIÓN DE HABITATS	COMPATIBLE	
MOLESTIAS A LA FAUNA	MODERADO	COMPATIBLE
AFECCIÓN A ESPECIES PROTEGIDAS	MODERADO	
EFEECTO BARRERA		COMPATIBLE
COLISIÓN Y ELECTROCUCIÓN		MODERADO
RIESGO DE ATROPELLO		COMPATIBLE
ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS	MODERADO	MODERADO
PAISAJE	MODERADO	MODERADO
PATRIMONIO CULTURAL	SEVERO	NULO
PLANEAMIENTO	-	COMPATIBLE
CONSUMO DE RECURSOS	MODERADO	COMPATIBLE
GENERACIÓN DE RESIDUOS	MODERADO	COMPATIBLE
RIESGOS DERIVADOS DE ACCIDENTES	MODERADO	MODERADO
RIESGOS DERIVADOS DE CATÁSTROFES	MODERADO	MODERADO
SALUD PÚBLICA	MODERADO	FAVORABLE
POBLACIÓN	FAVORABLE	FAVORABLE
GENERACIÓN DE EFECTOS ECONÓMICOS	MUY FAVORABLE	MUY FAVORABLE
ALTERACIÓN POBLACIÓN ACTIVA		FAVORABLE
ECONOMÍA EN EL TIEMPO DE TRANSPORTE		FAVORABLE
INCREMENTO DE LA SEGURIDAD		FAVORABLE
PRODUCTIVIDAD SECTORIAL	MODERADO	COMPATIBLE
ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	MODERADO	MUY FAVORABLE

RESUMEN VALORACIÓN DE IMPACTOS acumulativos y sinérgicos (Fuente: EIA)

4.5 PONDERACIÓN AGREGADA DE IMPACTOS RESIDUALES.

El evaluador concluye que "... los impactos residuales que permanecen una vez adoptadas las medidas correctoras necesarias son compatibles, nulos o favorables, salvo en el caso de la afección a la cubierta vegetal, la geología y la hidrogeología, debido a las superficies de ocupación consideradas, y a la magnitud de los movimientos de tierra,"

El informe técnico concluye que: "La valoración de los impactos residuales realizada por el evaluador, tras la aplicación de las medidas preventivas y correctoras, indica, a juicio de quien informa, que la mayoría de los efectos sobre los factores ambientales y socioeconómicos son compatibles, nulos o favorables, garantizando así la conservación y el desarrollo sostenible del medio receptor. Los impactos más significativos, aunque moderados, se localizan en la afección a la adaptación al cambio climático y vibraciones, ambos en la fase de explotación, a la cubierta vegetal, geología e hidrogeología, en la fase de obras, debido a la envergadura de la infraestructura y los movimientos de tierras necesarios, lo cual resulta esperado para un proyecto de gran magnitud. Además, la infraestructura ferroviaria y sus elementos asociados aportarán beneficios claros en términos de mejora atmosférica y desarrollo socioeconómico, reflejados en aspectos como la salud pública, incremento del empleo, seguridad y organización territorial."

ELEMENTO	MAGNITUD DE IMPACTO	
	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
CALIDAD DEL AIRE Y CAMBIO CLIMÁTICO	COMPATIBLE	FAVORABLE
INCREMENTO DE SUSTANCIAS CONTAMINANTES PROCEDENTES DE LOS MOTORES Y PARTÍCULAS / EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO	COMPATIBLE	FAVORABLE
ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO	-	MODERADO
RUIDO	COMPATIBLE	COMPATIBLE
VIBRACIONES	COMPATIBLE	MODERADO
GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA	MODERADO	COMPATIBLE
AFECCIÓN AL MODELADO DEL TERRENO	COMPATIBLE	COMPATIBLE
AFECCIÓN AL PATRIMONIO GEOLÓGICO	NULO	NULO
HIDROLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE
ALTERACIONES A LA HIDROMORFOLOGÍA	COMPATIBLE	COMPATIBLE
CALIDAD DE LAS AGUAS	COMPATIBLE	COMPATIBLE
EFFECTO BARRERA	-	COMPATIBLE
HIDROGEOLOGÍA	MODERADO	COMPATIBLE
SUELO	COMPATIBLE	COMPATIBLE
VEGETACIÓN	COMPATIBLE	COMPATIBLE
ELIMINACIÓN DE LA CUBIERTA VEGETAL	MODERADO	COMPATIBLE
AFECCIÓN POR PARTÍCULAS	COMPATIBLE	
RIESGO DE INCENDIOS	COMPATIBLE	
ELIMINACIÓN DE PALMERAS CANARIAS	COMPATIBLE	
Degradación Comunidades Vegetales		COMPATIBLE
PÉRDIDA DE VEGETACIÓN		COMPATIBLE
FAUNA	COMPATIBLE	COMPATIBLE
DESTRUCCIÓN DE HABITATS	COMPATIBLE	
MOLESTIAS A LA FAUNA	COMPATIBLE	COMPATIBLE
AFECCIÓN A ESPECIES PROTEGIDAS	COMPATIBLE	
EFFECTO BARRERA		COMPATIBLE
COLISIÓN Y ELECTROCUCIÓN		COMPATIBLE
RIESGO DE ATROPELLO		COMPATIBLE
ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS	COMPATIBLE	COMPATIBLE
PAISAJE	COMPATIBLE	COMPATIBLE
PATRIMONIO CULTURAL	COMPATIBLE	NULO
PLANEAMIENTO	-	COMPATIBLE
CONSUMO DE RECURSOS	COMPATIBLE	COMPATIBLE
GENERACIÓN DE RESIDUOS	COMPATIBLE	COMPATIBLE
RIESGOS DERIVADOS DE ACCIDENTES	COMPATIBLE	COMPATIBLE
RIESGOS DERIVADOS DE CATÁSTROFES	COMPATIBLE	COMPATIBLE

ELEMENTO	MAGNITUD DE IMPACTO	
	FASE DE OBRA	FASE DE EXPLOTACIÓN
SALUD PÚBLICA	COMPATIBLE	FAVORABLE
POBLACIÓN	FAVORABLE	FAVORABLE
INCREMENTO MANO OBRA	MUY FAVORABLE	
ALTERACIONES EN EL TRÁFICO	COMPATIBLE	COMPATIBLE
ALTERACIÓN POBLACIÓN ACTIVA		FAVORABLE
ECONOMÍA EN EL TIEMPO DE TRANSPORTE		FAVORABLE
INCREMENTO DE LA SEGURIDAD		FAVORABLE
PRODUCTIVIDAD SECTORIAL	COMPATIBLE	COMPATIBLE
ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	COMPATIBLE	MUY FAVORABLE

RESUMEN VALORACIÓN DE IMPACTOS residuales (Fuente: EIA)

4.6 IMPACTOS AMBIENTALES DERIVADOS DE LA EJECUCIÓN DEL PARQUE EÓLICO DE AUTOCONSUMO, LÍNEA DE EVACUACIÓN Y SUBESTACIÓN.

CARACTERIZACIÓN Y VALORACIÓN AMBIENTAL	VARIABLE						VALOR DEL IMPACTO	VALORACIÓN
	SIGNO	MAGNITUD	EXTENSIÓN	PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	PERSISTENCIA	REVERSIBILIDAD		
ELEMENTO AMBIENTAL								
FASE DE OBRAS: CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE EÓLICO								
ATMÓSFERA Y CALIDAD DEL AIRE	-	3	1	2	2	1	9	Impacto compatible
CAMBIO CLIMÁTICO	-	3	2	3	2	2	12	Impacto moderado
GEA	-	0	1	1	3	4	9	Impacto compatible
RECURSOS HÍDRICOS Y RED DE DRENAJE	-	3	1	1	2	1	8	Impacto compatible
VEGETACIÓN	-	3	1	1	0	1	6	Impacto compatible
FAUNA	-	3	2	3	2	3	13	Impacto moderado
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	-	0	0	0	0	0	0	Impacto no significativo
PATRIMONIO CULTURAL, ARQUEOLÓGICO Y ETNOGRÁFICO	-	0	0	0	0	0	0	Impacto no significativo
POBLACIÓN Y SALUD HUMANA	-	3	1	2	2	1	9	Impacto compatible
SECTORES ECONÓMICOS Y EMPLEO	+	6	2	2	2	2	14	Impacto moderado positivo
FASE OPERATIVA: FUNCIONAMIENTO DEL PARQUE EÓLICO								
ATMÓSFERA Y CALIDAD DEL AIRE	-	3	1	1	0	0	2	Impacto compatible
CAMBIO CLIMÁTICO	+	6	2	2	2	1	13	Impacto moderado positivo
GEA	-	0	1	1	3	4	9	Impacto compatible
RECURSOS HÍDRICOS Y RED DE DRENAJE	-	3	1	1	0	1	6	Impacto compatible
VEGETACIÓN	-	0	0	0	0	0	0	Impacto no significativo
FAUNA	-	6	2	3	3	4	14	Impacto moderado
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	-	0	0	0	0	0	0	Impacto no significativo
PATRIMONIO CULTURAL, ARQUEOLÓGICO Y ETNOGRÁFICO	-	0	0	0	0	0	0	Impacto no significativo
POBLACIÓN Y SALUD HUMANA	-	3	1	2	3	3	12	Impacto moderado
SECTORES ECONÓMICOS Y EMPLEO	+	3	2	2	3	3	16	Impacto moderado positivo

IMPACTOS AMBIENTALES GENERADOS POR LA SUBESTACIÓN ELEVADORA.

FACTOR AMBIENTAL	FASE DE CONSTRUCCIÓN	FASE DE FUNCIONAMIENTO	MEDIDAS PREVENTIVAS / CORRECTORAS CLAVE
ATMÓSFERA Y CALIDAD DEL AIRE	Compatible (emisiones puntuales de obra)	No significativo	Riego de pistas, mantenimiento de maquinaria
CAMBIO CLIMÁTICO	Poco significativo (emisiones obra)	Positivo (favorece descarbonización)	Combustibles de maquinaria con normativa EU Stage V; balance GEI anual
SUELO / GEA	Compatible (movimiento de tierras limitado)	Compatible	Delimitación del área; acopio y restitución de capa fértil
RECURSOS HÍDRICOS	Compatible	Compatible	Cubetas estancas bajo transformadores; plan de emergencias de derrames
VEGETACIÓN	No significativo (zona sin hábitats naturales)	No significativo	Revegetación perimetral con autóctonas ruderales
FAUNA	Poco significativo (perturbación temporal)	Compatible	Evitar obras en época de cría; vigilancia ambiental
ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS	No significativo (fuera de Red Natura 2000)	No significativo	---
PATRIMONIO CULTURAL	No significativo (sin bienes inventariados)	No significativo	Supervisión arqueológica en remoción de tierras
POBLACIÓN Y SALUD HUMANA	No significativo (ruido puntual)	Compatible (CEM dentro de RD 1066/2001)	Pantallas acústicas si > 65dB diurnos; señalización de CEM
PAISAJE	Compatible (área logística; mimetización)	Compatible	Color RAL-mate en cerramientos; seto arbustivo

5. VIGILANCIA AMBIENTAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.

5.1 ALCANCE.

El Estudio de Impacto Ambiental FASE B Refundido incorpora un Programa de Vigilancia Ambiental (en adelante, PVA) destinado a garantizar el seguimiento de los efectos ambientales derivados de la ejecución y explotación del proyecto, así como la correcta aplicación de las medidas preventivas, protectoras y correctoras previstas.

En la documentación aportada se constata que existe un programa de vigilancia ambiental para la plataforma ferroviaria e instalaciones asociadas, incluido en el EIA FASE B Refundido; y un programa de vigilancia ambiental para la ejecución del Parque eólico de autoconsumo, incluido en el EIA específico que se elabora para dicha instalación.

El PVA de la infraestructura ferroviaria se apoya en los indicadores de sostenibilidad establecidos en el artículo 54 de la normativa del plan territorial especial que ordena el corredor ferroviario (PTE-21), siendo sus objetivos principales:

- verificar la correcta ejecución de las medidas ambientales previstas en el EsIA;
- comprobar la idoneidad de los medios materiales y procedimientos empleados durante la ejecución de las obras;
- evaluar la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias;

- detectar posibles desviaciones respecto a las previsiones del estudio o impactos no previstos;
- realizar el seguimiento ambiental durante la fase de explotación y verificar el éxito de las actuaciones de restauración.

Durante la Fase de Obra el PVA prevé la realización de controles y la elaboración de informes de seguimiento. Derivado de estos controles se adoptarán medidas adicionales cuando se precien desviaciones respecto a las previsiones del EIA, o, se adviertan impactos no considerados inicialmente.

El PVA en Fase de Obra aborda dos tipos de actuaciones:

1. La verificación “in situ” de los impactos previstos en el EsIA.
2. La adopción de medidas de respuesta, orientadas a corregir desviaciones detectadas o a minimizar impactos no previstos.

Los resultados del seguimiento se recogerán en los correspondientes informes técnicos de vigilancia ambiental, que deberán reflejar el grado de cumplimiento de las medidas previstas y la evolución de los principales indicadores ambientales.

El PVA dispone una participación coordinada de los siguientes agentes:

- a. Dirección Ambiental de Obra (DAO).
- b. Responsable Técnico de Medio Ambiente del contratista
- c. Equipo técnico multidisciplinar

5.2 ÁMBITO DE SEGUIMIENTO Y FASES DE APLICACIÓN.

El programa de vigilancia ambiental se desarrollará durante las fases de construcción y explotación del proyecto, abarcando el seguimiento de los principales factores ambientales potencialmente afectados. No está contemplado en este programa el desmantelamiento de la infraestructura ferroviaria.

a. Fase de construcción. Durante la ejecución de las obras se realizará el seguimiento de los siguientes aspectos:

- ocupación del suelo y delimitación de la zona de obras.
- calidad del aire y control de emisiones de polvo.
- niveles de ruido y vibraciones.
- conservación del suelo y gestión de la tierra vegetal.
- protección y restauración de la vegetación.
- protección de la fauna.
- protección de los recursos hídricos y de la calidad de las aguas.
- protección del patrimonio cultural y arqueológico.
- mantenimiento de la permeabilidad territorial y de los servicios existentes.

Entre los principales indicadores de control previstos destacan:

- jalonamiento de las zonas de ocupación y de las áreas de exclusión ambiental;
- control de emisiones atmosféricas y generación de polvo;
- conservación, acopio y posterior reutilización de la tierra vegetal;
- control de vertidos y seguimiento de la calidad de las aguas;
- ejecución de medidas de protección de la fauna, incluyendo pasos de fauna, dispositivos de escape y medidas anticolidión o anti electrocución;
- control de los niveles de ruido y vibraciones durante las obras;
- seguimiento arqueológico de los movimientos de tierra.

b. Fase de explotación. Durante la fase de funcionamiento del proyecto se realizará el seguimiento de:

- las condiciones de sosiego público mediante el control de los niveles acústicos;
- la evolución de la revegetación y restauración paisajística;
- la fauna y la permeabilidad territorial, incluyendo el seguimiento de atropellos.

El promotor asume completar en el PVP Fase de obra con una propuesta de indicadores que aporta en documentación presentada para subsanar reparos advertidos por el Órgano Ambiental. De esta forma, y tras la consideración de los informes emitidos por las administraciones consultadas por razón de la materia; y tras considerar el contenido de los informes preceptivos recibidos, el promotor incluye controles ambientales adicionales que recoge en el apéndice denominado AP22 “Medidas Adicionales tras los reparos contenidos en el informe de la DG Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias”:

- seguimiento de la hidrogeología, mediante el control de niveles freáticos y de la calidad de las aguas;
- medidas de protección de la Red Natura 2000, incluyendo prospecciones faunísticas previas y limitaciones temporales a determinadas actuaciones;
- protección de hábitats de interés comunitario y hábitats naturales, mediante control de superficies afectadas, gestión de la tierra vegetal, prevención de especies exóticas invasoras y restauración ecológica;
- protección de fauna y especies protegidas, incluyendo prospecciones previas y la instalación de dispositivos anticolidión en cerramientos;
- protección de lugares de interés geológico (LIG), mediante su señalización y la adopción de medidas específicas de conservación.

El promotor dispone, de igual modo, medidas adicionales para considerar en el plan de vigilancia- fase de obra en los apéndices firmados vinculados al Estudio de Impacto Ambiental FASE B (Refundido):

- AP10 Patrimonio Cultural Refundido
- AP13 Préstamos y Vertederos Refundido;
- AP17 Integración Ambiental de las Estaciones y las edificaciones Auxiliares;

- AP20 Evaluación de Impacto Ambiental de los elementos que conforman la electrificación;
- AP21 Compatibilidad de las medidas de integración paisajística con el PIOGC vigente;
- AP23 Estudio de impacto ambiental específico del parque eólico de autoconsumo con 6 aerogeneradores.
- AP24 Análisis ambiental específico del relleno de San Telmo en el frente marítimo” de 19/12/2025

6. FORMULACIÓN DE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Y CONDICIONANTES DE LA D.I.A.

Vista la documentación obrante en el expediente administrativo y de conformidad con lo dispuesto en el Título II, Capítulo II, Sección 1.ª de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, relativo al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria; visto el resultado de los trámites de consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, de información pública y de publicación en el tablón de edictos; y a la vista de los informes técnicos y jurídico emitidos por la Oficina de Apoyo al Órgano Ambiental de Gran Canaria, y la propuesta elaborada por los ponentes, el Órgano Ambiental de Gran Canaria reunido en sesión de fecha 16 de marzo del 2026, tras su debate, adopta por unanimidad el siguiente ACUERDO: FORMULAR LA DECLARACIÓN DE IMPACTO del “PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS Y ELEMENTOS ASOCIADOS”, al no preverse efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas preventivas, protectoras y correctoras previstas en el Estudio de Impacto Ambiental, los planes y programas de vigilancia, y los condicionantes formulados en la presente declaración de impacto ambiental:

6.1. DISPOSICIONES PREVIAS.

6.1.1 Constitución de Comisión de Seguimiento.

Atendiendo a la complejidad y diversidad de los proyectos que integran el presente expediente, denominado PROYECTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS Y ELEMENTOS ASOCIADOS, infraestructura localizada en la vertiente este y sur este de la isla de Gran Canaria y discurriendo por una franja de territorio muy heterogéneo que comprende el recorrido entre Las Palmas de Gran Canaria a Maspalomas atravesando en su recorrido a los municipios de Las Palmas de Gran Canaria, Telde, Ingenio, Agüimes, Santa Lucía de Tirajana, y San Bartolomé de Tirajana, con un desarrollo de casi 58 km.

Y tras considerar el amplio espectro de afecciones que conlleva la implantación de esta nueva modalidad de transporte en un territorio insular, el Órgano Ambiental del Cabildo de Gran Canaria, al amparo de lo dispuesto en el apartado 2.g del artículo 41 de la vigente Ley estatal 21/2013 de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental, determina la necesidad de la constitución de una Comisión de Seguimiento del contenido de la presente Declaración de Impacto Ambiental (DIA)

6.1.2 Finalidad.

Será el órgano responsable de supervisar el cumplimiento de las condiciones, medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental Ordinaria, garantizando el cumplimiento por parte del Promotor del Plan de Vigilancia Ambiental en sus dos fases y asegurando la protección del medio ambiente durante las fases de ejecución, explotación y, en su caso, el desmantelamiento de la infraestructura ferroviaria y sus elementos asociados.

La Comisión de Seguimiento designará a un Director del Estudio de integración paisajística que formará parte del proceso de dirección y control de la ejecución por la Administración, junto con el Director Ambiental y el Director de Obra.

El Reglamento que desarrolle el funcionamiento de la Comisión de Seguimiento recogerá la capacidad de los miembros designados por las organizaciones representadas para: adoptar acuerdos ante incidencias e imprevistos; aprobar el Estudio de Integración Paisajística; y, en su caso, reajustar las actuaciones evaluadas cuando ello no suponga una alteración sustancial de las disposiciones y condicionantes de esta Declaración de Impacto Ambiental, y siempre que se persiga una mejor integración ambiental de las soluciones previstas.

6.1.3 Áreas con presencia necesaria.

La Comisión que se constituya garantizará, como mínimo, la participación de las organizaciones y materias siguientes:

Por el Órgano Sustantivo:

- Un representante del Promotor, la Sociedad Ferrocarriles de Gran Canaria, S.A.
- Un representante del Servicio de Transportes de la Consejería de Presidencia y Movilidad Sostenible.

Por el Cabildo de Gran Canaria:

- Un representante del Órgano Ambiental de Gran Canaria, o la persona que el Órgano designe.
- Por razón de la materia, cuando en el orden del día de la sesión de la Comisión de Seguimiento se incluyan asuntos relacionados con sus respectivas competencias, un representante del Servicio correspondiente: Patrimonio Histórico, Medio Ambiente, Obras Públicas, Consejo Insular de Aguas, Política Territorial y Paisaje, etc.

Por el Gobierno de Canarias:

- Un representante de la Dirección General de Infraestructura Viaria.
- Un representante de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad.
- Por razón de la materia, cuando en el orden del día de la sesión de la Comisión de Seguimiento se incluyan asuntos relacionados con sus respectivas competencias, un representante de la Dirección General correspondiente: Transportes y Movilidad, Costas y Gestión del Espacio Marítimo Canario, u otros.

Por la Administración del Estado:

- Un representante de Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF).
- Por razón de la materia, cuando en el orden del día de la sesión de la Comisión de Seguimiento se incluyan asuntos relacionados con sus respectivas competencias, un representante de la Dirección General correspondiente: Demarcación de Costas de Canarias, Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), u otros.

Por la Administración Local:

- Un representante de cada uno de los Ayuntamientos de San Bartolomé de Tirajana, Santa Lucía de Tirajana, Agüimes, Ingenio, Telde y Las Palmas de Gran Canaria.

6.1.4 Inicio y finalización.

a) La Comisión de Seguimiento se constituirá sin que trascorra más de SEIS MESES desde la publicación, en el boletín oficial de la provincia de Las Palmas, de la formulación de Declaración de Impacto Ambiental al PROYECTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA Y MASPALOMAS Y ELEMENTOS ASOCIADOS.

b) La Comisión estará operativa durante la fase de ejecución de todos los proyectos que configuran la infraestructura; y, de igual modo, se mantendrá operativa en la fase de explotación, hasta transcurrir DOS AÑOS de su completo y pleno funcionamiento.

7. CONDICIONANTES DERIVADOS DE LOS TRÁMITES DE CONSULTA E INFORMACIÓN PÚBLICA.

a) En respuesta al informe emitido por la Consejería de Administraciones Públicas, Justicia y Seguridad: el Promotor, “durante la fase de explotación de la línea ferroviaria, desarrollará los Planes de Emergencia que procedan, en coordinación con Dirección General de Seguridad y Emergencias del Gobierno de Canarias. Los planes serán trasladados a la Comisión de Seguimiento de esta DIA.

b) En respuesta al informe emitido por la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, Dirección General de Infraestructura Viaria: el Promotor aportará a la Comisión de Seguimiento un Estudio de Tráfico con las afecciones y soluciones previsiones para abordar la ejecución de las obras en sus diversas fases. El Estudio será trasladado a la Consejería competente, recabando su conformidad. Obtenida ésta, se dará traslado a la Comisión de Seguimiento de esta DIA.

c) En consideración al contenido del Apéndice 22 (ap-7) “Medidas adicionales a los reparos de la DG. Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de Canarias”, en el que el Promotor ha tomado en consideración las cuestiones expresadas con fecha 24/09/2024 por la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad, adscrita a la Consejería de Transición Ecológica y Energía del Gobierno de Canarias, se incorpora como condicionante la necesidad de actualizar el Plan de Vigilancia y Plan de Vigilancia Fase de Obras, con las actuaciones siguientes:

- Abordar la realización de un “nuevo estudio de fauna de ciclo anual” para todo el ámbito de ejecución. Las metodologías y localización de transectos formarán parte del Estudio.

En la determinación de transectos de prospecciones faunísticas se tomarán en consideración, entre otros posibles, las localizaciones indicadas en el informe de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad:

Tramo	Elemento	PPKK aproximados
Tramo 3	Túnel artificial	16+000 – 18+000
	Estación de Telde	
Tramo 4	Túnel artificial	21+000 – 23+400
Tramo 5	Plataforma en superficie	28+000-31+750
	Tramo en viaducto	38+000 - 43+750
	Plataforma en superficie	
Tramo 6	Plataforma en superficie	44+750 – 49+000
	Tramo en viaducto	
Tramo 7	Plataforma en superficie	0+840 - 2+500
	Túnel artificial	
	Tramo en viaducto	
	Estación Playa del Inglés	
Tramo	Elemento	PPKK aproximados
	Túnel artificial	7+520 - fin
	Estación Meloneras	
Parque eólico	Todo el perímetro	

Ilustración 1, localización de transectos necesarios en tramos

- Abordar la actualización de las medidas de protección aplicables a las poblaciones de *Calandrella rufescens* (*Alaudala rufescens*) y Alcaraván (*Burhinus oedicnemus distinctus*), a la vista de nueva información científica disponible a fecha de esta DIA.

- Abordar la actualización de las medidas de protección aplicables a la protección de las poblaciones de *Acrostira tamarani*, incluida la realización de censos específicos adicionales de avistamientos en el ámbito de ejecución.

- Abordar la actualización de las medidas de protección aplicables a la protección de las poblaciones de *Pipistrellus kuhlii*, incluyendo la realización de censos específicos adicionales de avistamientos, en el ámbito de ejecución.

- Abordar la actualización de las medidas de protección aplicables a la protección de las poblaciones de invertebrados amenazados: *Pimelia granulicollis*, incluida la realización de “censos específicos adicionales de avistamientos” en el ámbito de ejecución. En caso de localizar nidos de especies protegidas, se pararán de inmediato las obras y se contactará con los agentes medioambientales. En ningún caso se manipulará o translocará a los ejemplares sin la autorización del órgano ambiental.

- Incluir en los Proyectos que procedan la medida correctora del “riesgo de colisión con el material rodante”, mediante la instalación de postes exentos. Especial referencia al viaducto sobre el barranco de Tirajana, donde las velocidades de los trenes son superiores a los 80 km/h y atraviesa una zona de interés para la fauna.

- Abordar la actualización de las medidas de protección para las poblaciones de quirópteros, incluyendo la realización de nuevo “estudio de su actividad” y disponiendo medidas específicas para evitar su colisión con los aerogeneradores en el ámbito de ejecución del parque eólico de autoconsumo.

- Abordar la actualización de las medidas de protección para evitar la colisión de aves con los vallados perimetrales que resulten necesarios, disponiendo placas señalizadoras diseñadas para aumentar la visibilidad del cerramiento o vallado.

- Actualizar las medidas compensatorias con una específica derivada de la destrucción de “biotopos de matorral”, indicando entre otras cuestiones referidas en el EIA, el número de ejemplares previstos, la localización cartográfica y la valoración económica de la medida.

- Actualizar el Apéndice 7. Estudio de vegetación, flora protegida y hábitats de interés comunitario, del EsIA FASE B REFUNDIDO:

El apartado 3.4 debe incluir una caracterización adicional de la flora, desde una perspectiva cualitativa (distribución, estado de conservación, etc.); y una perspectiva cuantitativa (N.º de ejemplares, superficie de ocupación, etc.). Esta caracterización adicional tomará en consideración la información científico- técnica disponible a la fecha de esta DIA.

Las prospecciones y estudios necesarios para esta caracterización adicional tendrán en cuenta los fenómenos biológicos periódicos (floración, migración, hibernación), su relación con el clima, y los ritmos estacionales de cada especie, a fin de que su presencia o ausencia pueda determinarse con garantías suficientes para permitir, en su caso, una reconsideración del impacto o disponer medidas ambientales adicionales (preventivas o correctoras). Las metodologías formarán parte de los documentos que contengan los resultados de las prospecciones en fase de obra.

El apartado 4 debe incluir una trasposición cartográfica adicional de la delimitación de todos los hábitats afectados, a la escala de detalle suficiente para permitir su reconocimiento y vigilancia durante las obras. A esta cartografía se le combinará el trazado en planta de los elementos de la infraestructura ferroviaria.

A la espera de los nuevos reconocimientos in situ, se consideran afectados los siguientes biotopos:

5330 Matorrales termomediterráneos y preestépicos

9370 Palmerales de palmera canaria (*Phoenix canariensis*)

5330 Matorrales termo-mediterráneos y preestépicos, en el parque eólico de autoconsumo.

- Actualizar el Apéndice 8 Estudio de Fauna del EsIA FASE B REFUNDIDO. Las prospecciones en fase de obra que se realicen para determinar los impactos a la avifauna, tendrán en cuenta las áreas de campeo y nidificación.

Los estudios y trabajos de campo deberán desarrollarse, al menos, durante un ciclo anual, tomando en consideración para las diferentes especies, las distintas fases de su ciclo vital (periodo pre-reproductor, reproductor y post-reproductor), de manera que se contraste y complete sobre el terreno la información recabada en gabinete.

Los resultados de esta actualización se incorporarán al Plan de Vigilancia y Plan de Vigilancia Fase de Obras para su correcta monitorización.

- Los Estudios y Prospecciones adicionales serán trasladados a la Consejería competente, por si proceden nuevas aportaciones. Y de igual modo, al Órgano Ambiental para su incorporación al expediente y a la Comisión de Seguimiento de esta DIA.

8. CONDICIONANTES PARTICULARES POR FACTOR AMBIENTAL.

8.1 CALIDAD DEL AIRE Y CAMBIO CLIMÁTICO.

a) Durante la fase de construcción, y en particular para las actuaciones con nivel de impacto moderado, la Dirección Ambiental de la obra deberá establecer sistemas de seguimiento periódico de la emisión de gases, contaminantes y partículas en suspensión, de modo que se garantice que no se superan las magnitudes resultantes.

b) Considerando la fecha de realización del ESIA-Fase B (Refundido) y la duración de ejecución prevista para esta infraestructura ferroviaria, los proyectos definitivos de ejecución deberán tener en cuenta toda la información científica oficial disponible y actualizada a fecha de esta DIA, de forma que los cálculos y diseños se adapten al conocimiento científico más evolucionado.

c) En los edificios de las estaciones de trasbordo y en sus áreas de influencia, siempre que sea viable, se deberán implementar Programas de Revegetación con especies arbóreas y arbustivas que proporcionen sombra, complementado además los exteriores con la instalación de pavimentos permeables con el fin de generar entornos térmicamente confortables, que puedan funcionar como espacios de confort térmico y/o refugios climáticos.

d) Para la evaluación de riesgos climáticos asociados al proyecto, el Promotor deberá emplear los datos y las proyecciones climáticas regionalizadas obtenidas directamente de la Consejería del Gobierno de Canarias responsable de la materia de transición ecológica, lucha contra el cambio climático y planificación territorial.

8.2 RUIDO.

El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, deberá elaborar un “Programa de seguimiento acústico” que monitorice los impactos por la exposición prolongada de la población al ruido intermitente del tráfico de material rodante durante la fase de explotación, analizando la repercusión de las afecciones sonoras para aplicar, oportunamente, las medidas adicionales, correctoras o mitigadoras, de dicho impacto.

8.3 VIBRACIONES.

El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, deberá realizar un seguimiento de las vibraciones durante la fase de explotación que permita la identificación temprana de posibles afecciones sobre la población y el patrimonio edificado circundante, para aplicar, oportunamente, las medidas adicionales, correctoras o mitigadoras, de dicho impacto.

8.4 GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

8.4.1 Taludes

Durante la fase de ejecución y en la ulterior fase de explotación el Promotor, o en su caso el Gestor de la Infraestructura, garantizará el cumplimiento de los condicionantes siguientes:

a) Los taludes deberán diseñarse conforme a estudios geotécnicos específicos que garanticen su estabilidad a largo plazo y con pendientes compatibles.

b) Los taludes en ningún caso podrán obstaculizar ni modificar el funcionamiento de cauces naturales ni obstaculizar el correcto funcionamiento de la dinámica natural de las escorrentías superficiales.

c) En la ejecución de los terraplenes se utilizará material adecuado con procedencia preferente de los propios movimientos de tierra de las obras de la infraestructura; siempre que éstos cumplan con los requisitos técnicos y ambientales previstos.

d) Se deberá considerar, en cada caso, la naturaleza volcánica de los materiales, adaptando pendientes compatibles con su estabilidad. En zonas con materiales poco consolidados se deberán aplicar medidas adicionales de estabilización y control de la erosión.

e) En la ejecución de taludes de desmonte y movimientos de tierra a que dé lugar el proyecto de infraestructura ferroviaria, se procederá al desbroce y retirada selectiva, siempre que no contenga presencia de especies invasoras, de la capa de tierra vegetal, que deberá ser acopiada de forma adecuada para su posterior reutilización en la restauración, revegetación y terminación de taludes, garantizando un extendido de tierra vegetal de, al menos, 30 cm, para su utilización en labores de revegetación.

f) Los taludes generados por los proyectos que configuran la infraestructura ferroviaria y sus elementos asociados deberán diseñarse y ejecutarse garantizando, salvo motivación justificada en sentido distinto, el cumplimiento de los condicionantes expuestos en esta DIA y aquellos que deriven directamente del Estudio de Integración paisajística (EIP) atendiendo a los condicionantes expuestos en el epígrafe 8.20 epígrafe (j) acerca "Disposiciones generales al Promotor y al Estudio de integración paisajística de taludes de este texto de condicionantes para la ejecución de taludes.

g) Se realizará un Programa Anual de Conservación de Taludes con objeto de su monitorización y mantenimiento a largo plazo. Incluirá, entre otras, las actuaciones de vigilancia periódica previstas y las actuaciones de corrección de procesos, tales como la mejora de la estabilidad de taludes de desmonte y terraplén; la verificación de la eficacia de las medidas de control de la erosión y sistemas de drenaje diseñados; la verificación de la correcta evacuación de aguas pluviales y de aguas subterráneas; la verificación del éxito de la revegetación realizada; monitorizará la estabilidad geotécnica y, en su caso, los potenciales asentamientos o fallos estructurales que aparezcan así como la detección, tras episodios de lluvia intensa, de los potenciales riesgos de deslizamientos, erosión, caída de rocas o inundabilidad.

h) Este programa, con su ficha económica anual, será remitido a la Comisión de Seguimiento durante el plazo de funcionamiento de ésta. Del mismo modo, las incidencias advertidas tras la monitorización, se trasladarán a la Comisión de Seguimiento, durante su periodo de vigencia.

8.4.2 Túneles y túneles en mina.

a) El presente apartado será de aplicación a los tramos en los que se disponen túneles en mina y túneles realizados con tuneladora.

TÚNELES	P.K. APROXIMADO
TÚNEL TUNELADORA	P.K. 0+619,883 / P.K. 13+058,960
TÚNEL DE MINA	P.K. 13+292, 58/ P.K. 15+000 P.K. 20+167 / P.K. 22+350 P.K. 23+000 / P.K. 23+229,79 P.K. 23+443.94 / P.K. 23+500 PK 25+551.23 / PK 26+500 PK 47+000 / PK 47+500 PK 48+150 / PK 49+000 PK 49+228,15 / PK 49+850 (0+850)

b) El Promotor deberá garantizar que los túneles se diseñan conforme a estudios geotécnicos específicos que garanticen su estabilidad a largo plazo. Para el diseño de túneles se abordará una completa caracterización geológica de los suelos del trazado subterráneo, su evaluación geomecánica, el estudio hidrogeológico.

c) Durante la excavación se controlará la interceptación de acuíferos y drenajes naturales, garantizando la continuidad del flujo hídrico. Las aguas de infiltración o drenaje del túnel se someterán a tratamiento previo antes de su vertido, si fuera necesario.

d) El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, realizará un “Programa Anual de Conservación de Túneles”. Este programa, con su ficha económica anual, será remitido a la Comisión de Seguimiento durante el plazo de funcionamiento de ésta.

e) Durante toda la fase de explotación de la infraestructura se realizará una completa monitorización de los túneles, asegurando su estabilidad o, en su caso, realizando mediciones orientadas al seguimiento de asientos superficiales.

f) Las incidencias advertidas por la monitorización se trasladarán a la Comisión de Seguimiento, durante su periodo de vigencia.

8.4.3 Túneles artificiales.

a) El presente apartado será de aplicación a los tramos en los que se disponen túneles artificiales:

TRAMOS	P.K. APROXIMADO
TRAMO 1	P.K. 0+119,400 / P.K. 0+619,883 P.K. .3+380,000 / P.K. 4+000
TRAMO 3	P.K. 13+058,960 / P.K.13+292.58 P.K. 15+000 / P.K. 15+155 P.K. 15+653,18 / P.K. 17+577
TRAMO 4	P.K. 22+350 / P.K. 23+000 P.K. 23+250 / P.K. 23+443.94 P.K. 23+500 / P.K.23+750

P.K. 24+000 / P.K. 25+551.23
 P.K. 26+507 / P.K. 27+308.14
 P.K. 27+500 / P.K.28+111,037

TRAMO 7

P.K. 47+511 / P.K. 47+576
 P.K. 51+100 (1+350) / P.K. 53+300(1+850)
 P.K. 53+800 (2+100) / P.K. 57+695,669

c) El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura deberá garantizar y asegurar que los tramos de túneles artificiales se diseñan conforme a estudios geotécnicos específicos que garanticen su estabilidad a largo plazo. Para el diseño de estos tramos se debe contemplar una completa caracterización geológica de los suelos afectados, su evaluación geomecánica y estudio hidrogeológico.

d) Para el diseño de túneles y trazado perforado se dispondrá de una detallada caracterización geológica y su evaluación geomecánica, así como de un adecuado estudio hidrogeológico. En la fase de explotación se llevará un control que asegure la estabilidad y el seguimiento en la medición de asientos superficiales, dando cuenta de su estado a la Comisión de Seguimiento durante su periodo de vigencia.

e) Durante la excavación se controlará la intercepción de acuíferos y drenajes naturales, garantizando la continuidad del flujo hídrico. Las aguas de infiltración o drenaje del túnel se someterán a tratamiento previo antes de su vertido, si fuera necesario.

f) El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, realizará un “Programa Anual de Conservación de Falsos Túneles”. Este programa, con su ficha económica anual, será remitido a la Comisión de Seguimiento durante el plazo de funcionamiento de ésta.

g) Durante toda la fase de explotación de la infraestructura se realizará una completa monitorización de los túneles, asegurando su estabilidad o, en su caso, realizando mediciones orientadas al seguimiento de asientos superficiales. Las incidencias advertidas por la monitorización se trasladarán a la Comisión de Seguimiento, durante su periodo de vigencia

h) Los proyectos de túneles artificiales y falsos túneles deberán someterse al Estudio de integración paisajística (EIP) atendiendo a los condicionantes expuestos en el epígrafe 8.20 de este texto de condicionantes

8.4.4 Tramos en trinchera/tramos en terraplén/tramos en superficie.

a) El presente apartado será de aplicación a los tramos excavados en trinchera, terraplén y en superficie:

TRAMOS	P.K. APROXIMADO
TRAMO 3	P.K. 15+155 / P.K.15+250 P.K. 15+360 / P. K.15+671 P.K. 17+600 / P.K.17+ 644 P.K. 17+750 / P.K. 18+250 P.K. 18+353 / P.K. 18+800 P.K. 18+850 / P.K. .19+311,94 P.K. 19+561,94 / P.K.19+980
TRAMO 4	P.K. 20+064 / P.K. 20+200
TRAMO 5	P.K. 28+111,037 / P.K. 32+000 P.K. 33+520 / P.K. 36+250 P.K. 36+250 / P.K. 38+000

	P.K. 38+400 / P.K. 38+750
	P.K. 39+500 / P.K. 39+511
	P.K. 40+000 / P.K. 43+561,577
TRAMO 6	P.K. 43+750 / P.K. 44+500
	P.K. 44+500 / P.K. 45+750
	P.K. 46+914 / P.K. 47+000
	P.K. 47+606 / P.K. 48+200
	P.K. 48+941 / P.K. 49+000
	P.K. 49+ 099 / P.K. 49+128,15
TRAMO 7	P.K.49+286,15 (800+00) / P.K. 50+350 (1+350)
	P.K. (2+000) / P.K. (2+100)

b) El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura deberá garantizar y asegurar que los tramos en trinchera y en terraplén se diseñan conforme a estudios geotécnicos específicos que garanticen su estabilidad a largo plazo.

Para el diseño de tramos en trinchera se debe contemplar una completa caracterización geológica de los suelos afectados, su evaluación geomecánica y estudio hidrogeológico.

c) La excavación de las trincheras se realizará minimizando la alteración del suelo circundante, poniendo especial atención a su restauración en caso de quedar afectado.

d) Todos los tramos en trinchera que puedan ejecutarse por debajo de la rasante existente del terreno, especialmente los correspondientes al tramo 3 deberán materializarse mediante falso túnel siempre que las condiciones técnicas lo permitan, con el fin de evitar efectos barrera y mantener la continuidad ambiental y ecológica.

e) Antes de la ejecución de tramos en trinchera se procederá al desbroce y retirada selectiva de la capa de tierra vegetal, siempre que no contenga presencia de especies invasoras, y deberá ser acopiada de forma adecuada para su posterior reutilización en la restauración con un extendido no menor a 30 cm de espesor.

f) El Promotor o en su caso el gestor de la infraestructura realizará un “Programa Anual de Conservación de los Tramos en superficie”. Durante toda la fase de explotación el Programa monitorizará la conservación y estabilidad de estas unidades, con especial atención a los asientos superficiales y a su medición. El promotor dará cuenta de las incidencias a la Comisión de Seguimiento durante el periodo de vigencia de ésta.

g) Los taludes generados por la ejecución de los tramos en trinchera, desmonte y terraplén deberán diseñarse y ejecutarse garantizando, salvo motivación justificada en sentido distinto, el cumplimiento de los condicionantes expuestos en esta DIA y aquellos que deriven directamente del Estudio de integración paisajística (EIP) para la ejecución de taludes atendiendo a los condicionantes expuestos en el punto j) epígrafe 8.20 de este texto de condicionantes

8.4.5 Edificaciones.

a) El Promotor realizará un estudio detallado de caracterización geotécnica que relacione directamente las características del terreno con el proyecto a ejecutar, atendiendo especialmente a la capacidad portante del suelo, su grado de permeabilidad, compresibilidad y la identificación de zonas problemáticas. dando cuenta a la Comisión de Seguimiento.

b) El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, deberá establecer un Programa de Conservación de Edificaciones y elementos asociados.

c) Los proyectos de edificaciones de la Infraestructura Ferroviaria y elementos asociados deberán someterse al Estudio de integración paisajística (EIP) atendiendo a los condicionantes expuestos en el epígrafe 8.20 de este texto de condicionantes.

8.5 HIDROLOGÍA SUPERFICIAL / SUBTERRÁNEA.

a) Serán considerados condicionantes de esta DIA las “recomendaciones” contenidas en el punto “6.7.2.11. Medidas de protección de la hidrogeología” del EsIA-Fase B (Refundido).

b) Se vigilará la calidad de las aguas subterráneas durante la ejecución de las obras. A tal efecto, La Dirección Ambiental de la obra realizará un Protocolo de Actuaciones ante vertidos accidentales contaminantes (aceites, combustibles, lechadas, etc.). Este protocolo será remitido a la Comisión de Seguimiento, por si procedieran acuerdos adicionales.

c) En ningún caso se verterán aguas residuales disponiendo la utilización de baños químicos, cuando no sea posible la conexión a la red de alcantarillado.

d) De forma previa al asentamiento se realizará un tratamiento de impermeabilización “reversible” del terreno, y la adopción de medidas para recoger las escorrentías durante el tiempo necesario.

e) En las instalaciones auxiliares (ZIAs) no se podrán disponer plantas de hormigonado.

f) Las operaciones de mantenimiento de maquinaria deberán realizarse en zonas preparadas al efecto y los productos contaminantes generados deberán ser gestionados de conformidad con la normativa de aplicación.

g) No podrán realizarse excavaciones abiertas, pozos o sondeos.

h) Se vigilará la calidad de las aguas subterráneas durante la fase de explotación. El Promotor, o el gestor de la infraestructura, en su caso, realizarán una adecuada supervisión y mantenimiento de las edificaciones y de todos los componentes de la infraestructura ferroviaria, evitando filtraciones, inundaciones o escorrentías que comprometan la seguridad y la correcta conservación.

i) El Promotor, o el gestor de la infraestructura, en su caso, supervisará en todo momento la posible alteración de acuíferos subterráneos o cambios en los niveles freáticos; y en consecuencia dispondrá de un Programa Anual de Vigilancia de la Calidad de Aguas Subterráneas, en el que se incluya un control analítico periódico de las escorrentías para detectar de forma temprana cualquier vertido o alteración química que suponga un riesgo potencial para la calidad de las aguas subterráneas.

8.6 SUELO.

a) Antes de la ejecución de cualquier movimiento de tierras a que diera lugar el proyecto de Infraestructura ferroviaria y sus elementos asociados, se procederá al desbroce y retirada selectiva de la capa de tierra vegetal, siempre que no contenga presencia de especies invasoras, debiendo ser acopiada de forma adecuada. El Promotor se hará cargo de los tratamientos de conservación para su posterior reutilización en la restauración y formación de taludes, garantizando un extendido de tierra vegetal con una capa mínima de 30 cm.

b) Los sobrantes de los acopios de tierra vegetal deben ser retirados antes de la recepción de la obra ejecutada, devolviendo el terreno a su estado original.

8.7 VEGETACIÓN.

a) El Promotor aprobará un Programa de Actuación Verde con ficha financiera anual para toda la infraestructura ferroviaria, con la finalidad de garantizar la viabilidad de las especies trasplantadas, los espacios ajardinados y las plantaciones o ámbitos revegetados.

- b) El programa será aportado a la Comisión de Seguimiento, durante todo el período del funcionamiento de ésta.
- c) La Dirección Ambiental, durante la fase de obras, aplicará con la periodicidad necesaria, soluciones para mitigar el impacto del polvo en los cultivos bajo invernadero, plantaciones, instalaciones asociadas, así como usos afectados vinculados a los cultivos que se encuentran próximos al ámbito de ejecución de la infraestructura ferroviaria.
- d) En el Parque Eólico de Autoconsumo la Dirección Ambiental, con carácter previo al inicio de la obra, realizará una prospección detallada del ámbito de intervención con objeto de identificar vegetación de interés existente. En este reconocimiento se prestará especial atención a la presencia de flora protegida y amenazas a hábitats de interés comunitario. De igual modo se procederán el trazado de la canalización de soterramiento de la línea hasta la Subestación de Arinaga por estar próximos el hábitat de Cardonales y Tabaibales del barranco de Balos (HIC 5330).
- e) La Dirección Ambiental aplicará las medidas previstas para evitar su afectación, considerando la traslocación de los ejemplares afectados; de no ser posible, el terreno desbrozado será restaurado en los términos indicados en el EsIA-Fase B (Refundido), dando cuenta de ello a la Comisión de Seguimiento.
- f) Los ejemplares de palmeras localizados en el ámbito de ejecución del Parque eólico o en el trazado de la canalización para el soterramiento de la línea de evacuación, que discurre subterránea, en ningún caso se verán afectados, debiendo corregir el recorrido trazado para evitar su tala o afectación a su sistema radicular y por la excavación de la línea evacuadora.
- g) El Programa de Actuación Verde incluirá todas las acciones de revegetación y rehabilitación de los elementos del patrimonio cultural, etnográfico rural y agropecuario que hubieran resultado afectados en la ejecución del Parque Eólico de Autoconsumo
- h) El Programa también incluirá acciones de revegetación y restauración de aquellos elementos del patrimonio cultural, etnográfico rural que hubieran resultado afectados en la línea evacuadora del Parque eólico de autoconsumo y la línea LAT 66kV de la subestación de REE en Telde.
- i) Todos los proyectos constructivos y/o de ejecución de obra civil, incluidos los proyectos de instalaciones industriales, garantizaran la salubridad y óptimo estado fitosanitario de los ejemplares arbóreos y de porte arbóreo como palmeras o dragos existentes en los ámbitos de ejecución, evitando cualquier acción limitante para el desarrollo del sistema radicular.
- j) En ningún caso serán afectados conjuntos arbóreos catalogados, ni serán talados o extraídos ejemplares arbóreos y de porte arbóreo que se encuentren dentro de un Catálogo de Especial Protección Municipal.
- k) El Promotor elaborará un “Estudio adicional del estado fitosanitario de todos los ejemplares arbóreos” existentes en los diferentes ámbitos de ejecución. El inventario y su diagnosis actualizada se abordará por profesional con capacitación técnica.
- l) Se deberá realizar, antes de la ejecución de todos los proyectos constructivos que componen la Infraestructura ferroviaria, una catalogación exhaustiva de todos los ejemplares arbóreos de vegetación autóctona o exótica de porte arbóreo incluyendo palmeras (*Phoenix canariensis*) y dragos (*Dracaena draco*) que están presentes en el ámbito, así como especies arbustivas de gran desarrollo como cardones (*Euphorbia canariensis*) y tabaibas (*Euphorbia balsamíferas*) y otras especies arbustivas que presenten méritos para su conservación y la viabilidad del trasplante. Todas las propuestas de eliminación o trasplante se deberá estudiar caso a caso y dar información para su autorización a la comisión de seguimiento.

m) La extracción y trasplante de “ejemplares arbóreos no catalogados” será motivada y requerirá, al margen de otros procedimientos administrativos reguladas, la Consulta a la Comisión de Seguimiento. El Director Ambiental justificará mediante un informe de profesional competente que la relocalización del ejemplar o ejemplares afectados es viable. En caso contrario, el redactor del Proyecto justificará que no existe otra alternativa de diseño o de ejecución que permita la consecución de los objetivos y la salvaguarda y viabilidad ecológica del ejemplar afectado.

n) Los ejemplares “arbóreos” catalogados y no catalogados (árboles, palmeras, dragos o arbustos de porte alto) de nueva plantación o existentes e incluidos en el ámbito de proyecto deberán ser mantenidos por el Contratista de las obras en buenas condiciones hasta el final de la ejecución de la infraestructura ferroviaria, o durante un periodo de garantía no inferior a cinco años.

8.8 FAUNA.

a) La Dirección Ambiental de las obras de forma previa al inicio de las mismas implementará un “Sistema de gestión ambiental adaptativa”, con monitoreo y seguimiento continuo de las especies afectadas. De modo que se detecten impactos residuales sobre la fauna y los ecosistemas, y se posibilite la aplicación de medidas correctivas por desviación del objetivo monitorizado, facilitando la resiliencia en el ecosistema que, en su caso, resulte afectado.

b) Considerará las cautelas expuestas en el EIA-FASE B REFUNDIDO referidas a la no intervención en los “periodos críticos” de los ejemplares presentes en el ámbito. Esta cautela se extenderá desde el inicio de las obras hasta su recepción definitiva por la administración competente.

c) Considerará el riesgo de colisión de las aves con los aerogeneradores, e implementará un “Indicador de Colisión”. Para la monitorización podrá aplicar las medidas de observación referidas en el EIA (del Parque Eólico), tales como instalación de radares o monitorización mediante imagen (dtbird), y realizará un inventario mensual de las especies mortalmente heridas que se recojan.

Los datos de la medición mensual del indicador de colisión serán trasladados a la Comisión de Seguimiento, por si procediera acordar medidas paliativas adicionales como la parada temporal del aerogenerador o la reducción de velocidad, tras alcanzar umbrales críticos de afectación a la fauna

d) Como medida preventiva el Promotor, o en su caso el gestor del parque eólico de autoconsumo, tomará en consideración el pintado parcial de las aspas de los aerogeneradores, u otras soluciones viables con análogos efectos.

e) En el entorno de las bocas de túnel será necesario valorar la protección de hábitats de avifauna, aplicando medidas de control de la iluminación nocturna.

8.9 ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS.

a) En el apartado 6.10. Medidas para la protección de los espacios naturales de interés se indica que las actuaciones objeto del estudio de impacto ambiental no afectan directamente a ningún espacio de interés. No obstante, el tramo 7 y final del trazado de la plataforma ferroviaria y su Estación, pueden tener efectos indirectos al resultar colindantes con la ZEC ES701007 “Dunas de Maspalomas” y con la “Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas (C-7)”.

b) La Dirección Ambiental de las obras, a instancias del Promotor, procederá a aplicar, dentro de la ZEC ES701007 “Dunas de Maspalomas” y el espacio protegido “Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas (C-7)”, o en otros espacios alternativos consensuados con el Gestor Insular de los Espacios Naturales de Gran Canaria, la medida de compensación de revegetación definida en el EsIA-Fase B (Refundido) por afectación a especies protegidas y hábitat de interés comunitario.

c) La aplicación de estas medidas y el modo de disposición será puesta en conocimiento de la Comisión de Seguimiento, por si procedieran acuerdos adicionales.

8.10 PATRIMONIO CULTURAL.

8.10.1 Control arqueológico y etnográfico.

a) El control arqueológico y etnográfico se activará mediante designación del equipo de seguimiento responsable, desde el mismo momento en el que se proceda a la designación de la Dirección Ambiental y la Dirección de Obras.

b) El control arqueológico y etnográfico cautelar se ejercerá de conformidad con lo dispuesto en la Ley 11/2019 de Patrimonio Cultural de Canarias, y en defecto de desarrollo reglamentario autonómico, de conformidad con las directrices e instrucciones recogidas en los informes preceptivos emitidos por el órgano competente en la materia en el Cabildo de Gran Canaria.

c) La señalización o “jalonado” de los bienes durante la fase de ejecución no podrá consistir en la instalación de hitos puntuales rodeando los bienes. Deberá materializarse mediante un balizado o vallado continuo que rodee todo el perímetro de cada bien comprometido por la ejecución, impidiendo el acceso accidental de maquinaria al interior del área vallada. Contará con señalización informativa en la que se advierta la naturaleza patrimonial del bien y se prohíba rebasar esa protección. Este vallado provisional se eliminará a la finalización de las obras, salvo indicación en contrario del Servicio de Patrimonio.

d) Los bienes identificados que requieran la “deslocalización y traslado” serán objeto de realización de un proyecto técnico firmado por técnico competente, que deberá recabar la conformidad del Servicio de Patrimonio del Cabildo de Gran Canaria. La memoria del proyecto acreditará las razones de interés público o utilidad social que concurren en la deslocalización y la determinación de un emplazamiento viable para reubicarlo, junto con el presupuesto disponible para la ejecución de este traslado con cargo al Promotor.

e) Los bienes identificados que requieran conservación in situ en ningún momento podrán eludir esta medida por remisión a otras de conservación documental.

f) Los bienes etnográficos para los que se ha dispuesto la conservación documental realizarán la documentación aplicando metodología arqueológica.

g) Ninguna de las acciones de ejecución podrá conllevar la desaparición total del bien del patrimonio cultural identificado en los documentos ambientales, o incorporados a un catálogo de los recogidos en la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias.

h) Las afecciones a espacios incluidos dentro de la delimitación de un Bien de Interés Cultural o su entorno de protección deberán ser sometidos a una tramitación particular conforme a lo establecido en los artículos 73 y 74 de la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias.

i) Cualquier hallazgo casual o afección no prevista sobre bienes del patrimonio cultural supondrá la inmediata paralización y comunicación a la autoridad competente, de conformidad con lo establecido en la Ley 11/2019 de Patrimonio Cultural de Canarias.

j) El resultado del control arqueológico y etnográfico será comunicado a la Comisión de Seguimiento, por si procediera la adopción de acuerdos adicionales.

8.10.2 Medidas adicionales para la protección de bienes afectados, derivados del informe del Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria de fecha 15/10/2025.

a) La ejecución de las obras, en el entorno de los bienes afectados, requerirá activar el mecanismo de “control arqueológico y etnográfico cautelar”, en los términos expresados en el apartado anterior.

b) Se dispone la subsanación de la diagnosis y ponderación del impacto recogido en el APÉNDICE 10. PATRIMONIO CULTURAL REFUNDIDO del EsIA-Fase B (Refundido), atendiendo a las consideraciones expresadas en este apartado.

c) El documento subsanado deberá remitirse por el Promotor al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo, por ser materia de su competencia; y del mismo modo, a la Comisión de Seguimiento de esta DIA y al Órgano Ambiental, para su incorporación al expediente.

d) El Promotor elaborará un Proyecto de Conservación o Reubicación del bien, arqueológico o etnográfico, para el que se disponga finalmente la medida de conservación in situ o, en su caso, la medida de traslado y relocalización.

e) Los anteriores apartados serán de aplicación a la relación de bienes comprendidos en éste. A los efectos de su identificación se conserva la codificación numérica y denominación recogida en la documentación ambiental

CD1. Yacimiento subacuático de San Telmo. Deberá llevarse a cabo un seguimiento periódico de las incidencias que las obras tienen sobre los restos arqueológicos subacuáticos. En ningún caso los vertidos, las excavaciones o cualquier otra actividad podrán afectar al área señalada directa o indirectamente.

COD 2. BIC Barrio de Triana. Deberá llevarse a cabo un seguimiento periódico de las incidencias de las obras en lo referido a la afectación del subsuelo del espacio BIC, verificando la ausencia de repercusión en los inmuebles catalogados dentro del conjunto histórico.

CD3. Finca la Portada. Entre las medidas específicas se recoge “si es posible, evitar la afección al estanque, mediante la minimización de la superficie de ocupación de los estanques”. El grado de indefinición de la medida pone en peligro la conservación del bien y que puedan implementarse las medidas más efectivas para su preservación. Por esta razón durante el replanteo de la obra sobre el terreno, y antes del inicio de cualquier trabajo en la zona, deberá valorarse si existe o no afección a este bien y en qué medida puede verse afectado. A la luz de esa información, deberá aportarse proyecto concreto con las medidas de protección que se proponen.

CD4. Acequia de la Pardilla. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD5. Acequia de la Heredad. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD6. Acequia de la Fonda. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD7. Cantonera. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD8. Área potencialmente arqueológica ARQ-001. Antes del inicio de los trabajos deberá presentarse un proyecto de actuación arqueológica conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural y el reglamento de intervenciones

arqueológicas de la comunidad autónoma de Canarias. En el citado proyecto deberá recogerse y justificarse una distribución representativa de los sondeos y de la metodología de recogida de material de superficie si fuera necesario. Los sondeos no podrán estar asistidos por maquinaria salvo que los primeros sondeos manuales que se practiquen atestigüen depósitos estériles desde el punto de vista arqueológico. En el caso de que se identifiquen bienes muebles o inmuebles en posición primaria deberá valorarse en un nuevo proyecto las medidas de conservación que se proponen y el grado de compatibilidad que tendrían con las obras previstas.

CD9. Conjunto hidráulico. Deberá aportarse “Proyecto de traslado previo” al inicio de las obras.

CD 10. Presa de Gómez. Deberá aportarse “Proyecto técnico de conservación o traslado previo” del bien, al inicio de las obras, que será evaluado por la Comisión de seguimiento o el Servicio de Patrimonio Histórico para su valoración y emisión del correspondiente informe que podrá incluir condicionantes.

CD11. Embalses. Deberá llevarse a cabo una nueva inspección por equipo de control arqueológico y etnográfico del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuestas de conservación recogidas en un informe técnico.

CD12. Cuevas del Lomo de Silva. Nueva inspección por equipo de control arqueológico y etnográfico del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuestas de conservación recogida en un informe técnico. Antes del inicio de los trabajos deberá presentarse un proyecto de actuación arqueológica conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural y el reglamento de intervenciones arqueológicas de la comunidad autónoma de Canarias.

CD13. BIC Barranco de Silva. Tramitación particular de la solicitud de autorización de obras conforme a lo establecido en los artículos 73 y 74 de la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias. Para ello será imprescindible una nueva Evaluación del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno que permita la elaboración de propuestas de conservación precisas.

CD14. Casa terrera tradicional y cuartos en cruce de Ojos de Garza. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD15. Casa terrera y construcciones en finca Camino de la madera. El documento valorado no incluye Medidas específicas. En este caso resulta imprescindible la adopción de medidas dirigidas a la conservación de este conjunto de bienes etnográficos, por lo que se deberá aportar proyecto de conservación in situ o, en su caso, de traslado.

CD16. Cuevas y solapones en Barranco de los Aromeros. Nueva Evaluación del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuestas de conservación en un informe técnico. Por otro lado, antes del inicio de los trabajos se deberá presentarse un proyecto de actuación arqueológica conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural y el reglamento de intervenciones arqueológicas de la comunidad autónoma de Canarias.

CD17. Pozo y estanque en las Cañadas. Nueva Evaluación del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuesta de medidas de conservación in situ o traslado de los bienes.

CD18. Goro de las Cañadas. Antes del inicio de los trabajos deberá presentarse un proyecto de actuación arqueológica conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural y el reglamento de intervenciones arqueológicas de la comunidad autónoma de Canarias con el fin de desarrollar los sondeos valorativos sobre la potencialidad arqueológica

de este bien. A partir de los resultados de los sondeos, elaboración de un proyecto de conservación que puede incluir, entre otras medidas, su completa documentación arqueológica.

CD19. Corrales-goros. Realización de un proyecto de conservación in situ o traslado previo al inicio de las obras.

CD20. Balsa y cantoneras. Deberá aportarse proyecto de conservación in situ o proyecto de traslado previo al inicio de las obras.

CD21. Alpendre, pajero y cuarto de aperos. Proyecto de conservación in situ o proyecto de traslado previo al inicio de las obras.

CD22. Casa (2), estanque y cantoneras (2). Nueva evaluación del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuestas de medidas de conservación in situ o traslado de los bienes.

CD23. Pozo, estanque, cantonera, casa y alpendre. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD24. Horno y alpendre. nueva inspección por equipo de control arqueológico y etnográfico del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuestas de medidas de conservación in situ o traslado de los bienes.

CD25. Conjunto de alpendres, aljibe y era / Casa con horno. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD26. Horno y era del señor Franco. nueva inspección por equipo de control arqueológico y etnográfico del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuestas de medidas de conservación in situ o traslado de los bienes.

CD27. Terreno de cultivo de tomates con majanos y acequias. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD28. Corrales-alpendres en ladera. No cabe la medida conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD29. Estructura de piedras Cañada del Morrete. Como en los casos anteriores, no cabe su conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado del bien o medidas de protección para su conservación in situ.

CD30. Campos de cultivo con majanos y acequias. La conservación documental como medida genérica es insuficiente, por lo que antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado del bien o medidas de protección para su conservación in situ.

CD31. Estructura de piedra Mesa de los Machos I. Como en los bienes etnográficos anteriores, no cabe conservación documental como medida aplicable por sí sola pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado del bien o medidas de protección para su conservación in situ.

CD32. Estructura de piedra Mesa de los Machos II. Antes del inicio de los trabajos deberá presentarse un proyecto de actuación arqueológica conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural y el reglamento de intervenciones arqueológicas de la comunidad autónoma de Canarias con el fin de desarrollar los sondeos valorativos sobre la potencialidad arqueológica de esta construcción. A partir de los resultados de los sondeos, será necesario elaborar un Proyecto Técnico de conservación que puede incluir, entre otras medidas, su completa documentación arqueológica.

CD33. Estructura de piedra Mesa de los Machos IV. No cabe conservación documental como medida aplicable por sí sola pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD35. Estructura de piedra La Guirra I/ Estructura de piedra La Guirra II. Como en el caso anterior, las medidas de conservación no se pueden limitar a una mera conservación documental pues no garantiza la integridad del bien conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto técnico de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD37. Cueva con muros de piedra Barranco La Cazuela I. Antes del inicio de los trabajos deberá presentarse un proyecto de actuación arqueológica conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural y el reglamento de intervenciones arqueológicas de la comunidad autónoma de Canarias con el fin de desarrollar los sondeos valorativos sobre la potencialidad arqueológica de esta cavidad. A partir de los resultados de los sondeos, será necesario aportar un proyecto de conservación que puede incluir, entre otras medidas, su completa documentación arqueológica.

CD38. Acequia. nueva inspección por equipo de control arqueológico y etnográfico del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno y elaboración de propuestas de medidas de conservación in situ o traslado de los bienes. Dichas propuestas serán debidamente recogidas en un Proyecto Técnico.

CD39. Estanque Barranco del Pinillo / Riego estructura adosada al Barranco del Pinillo. No cabe la mera conservación documental de estos dos bienes etnográficos pues no garantiza la integridad de estos bienes conforme a lo dispuesto en la legislación sectorial. Antes del inicio de los trabajos en la zona, deberá aportarse proyecto de traslado o medidas de protección para su conservación in situ.

CD40. Barranco del Cañizo-El Canario bajo. La “minimización de la ocupación” no constituye una medida de protección por sí sola. Por ello es imprescindible llevar a cabo una nueva evaluación del grado de afección sobre los bienes del patrimonio cultural, una vez realizado el replanteo de la obra sobre el terreno, con elaboración de propuestas de medidas de conservación. Para el desarrollo de los sondeos arqueológicos, se requiere un Proyecto de Actuación Arqueológica conforme a lo establecido en la Ley de Patrimonio Cultural y el reglamento de intervenciones arqueológicas de la comunidad autónoma de Canarias.

CD41. BIC Oasis de Maspalomas. Se requiere tramitación particular de la solicitud de autorización de obras, conforme a lo establecido en los artículos 73 y 74 de la Ley de Patrimonio Cultural de Canarias.

f) Emplazamiento de bienes afectados por tramos.

TRAMO 1- 2:

- Yacimiento subacuático de San Telmo.

- BIC Barrio de Triana.

TRAMO 2-3:

- Finca la Portada.
- Acequia de la Pardilla.
- Acequia de la Heredad.
- Acequia de la Fonda.
- Cantonera.
- Presa de Gómez.
- Embalses.
- Cuevas del Lomo de Silva.

TRAMO 3-4:

- BIC Barranco de Silva. T

TRAMO 4:

- Casa terrera tradicional y cuartos en cruce de Ojos de Garza.
- Casa terrera y construcciones en finca Camino de la madera.
- Cuevas y solapones en Barranco de los Aromeros.
- Pozo y estanque en las Cañadas.
- Goro de las Cañadas.

TRAMO 5:

- Corrales-goros.
- Balsa y cantoneras.
- Alpendre, pajero y cuarto de aperos.
- Casa (2), estanque y cantoneras (2).
- Pozo, estanque, cantonera, casa y alpendre.
- Horno y alpendre.
- Conjunto de alpendres, aljibe y era / Casa con horno.

- Horno y era del señor Franco.
- Terreno de cultivo de tomates con majanos y acequias.
- Corrales-alpendres en ladera.

TRAMO 6:

- Estructura de piedras Cañada del Morrete.
- Campos de cultivo con majanos y acequias.
- Estructura de piedra Mesa de los Machos I.
- Estructura de piedra Mesa de los Machos II.
- Estructura de piedra Mesa de los Machos IV.
- Estructura de piedra La Guirra I/ Estructura de piedra La Guirra II.
- Cueva con muros de piedra Barranco La Cazuela I.
- Acequia.
- Estanque Barranco del Pinillo / Riego estructura adosada al Barranco del Pinillo.

TRAMO 7:

- Barranco del Cañizo-El Canario bajo.
- BIC Oasis de Maspalomas.

8.10.3 Disposición cautelar.

Si en el curso de los trabajos de excavación en la zona del San Telmo y en la zona del futuro Pozo de tormentas en PK 3+601.65, fueran observados restos del antiguo muelle de San Telmo, del castillo de Santa Ana, o cualquiera de las construcciones asociadas a alguno de estos dos bienes patrimoniales señalados, deberán ser conservados in situ.

Garantizada su protección cautelar deberá aportarse un proyecto técnico dirigido a la recuperación, restauración y acondicionamiento de estos bienes sobresalientes del patrimonio insular, que será informado por el Servicio de Patrimonio Histórico antes de la reactivación de la ejecución de las obras. El proyecto definitivo será trasladado a la Comisión de Seguimiento.

8.10.4 Medidas adicionales para la prospección de elementos de interés cultural o arqueológico en el parque eólico de autoconsumo.

a) El Promotor realizará una prospección arqueológica detallada en el ámbito poligonal delimitado para la ejecución del Parque Eólico de Autoconsumo; esta prospección debe ser extensiva al ámbito de la Línea de Evacuación hasta su llegada a la Subestación de Arinaga.

b) Con carácter previo a la ejecución de las obras realizará un inventario en campo de todos bienes susceptibles de interés para el patrimonio cultural etnográfico (alpendres, muros, bancales, acequias...)

c) El resultado de ambas prospecciones se recogerá en un Documento Técnico que contará con Informe de Conformidad del Servicio de Patrimonio del Cabildo.

d) El Promotor presentará al Órgano Ambiental la documentación elaborada y el informe emitido por el Servicio Competente, para su incorporación al expediente. Y de igual modo, dará traslado de la documentación a la Comisión de Seguimiento, por si procedieran acuerdos adicionales.

e) Las alteraciones a los elementos del patrimonio cultural y etnográfico serán incluidas en las actividades de reposición de los Proyectos constructivos y financiadas por el Promotor.

8.11 CONSUMO DE RECURSOS.

a) Todos los proyectos que configuran la infraestructura ferroviaria y sus elementos asociados deben determinar, para todas sus fases, el consumo de agua y otros recursos naturales, tomando en consideración su origen y disponibilidad.

b) El Promotor elaborará y ejecutará un Proyecto de Red de Riego para toda de la infraestructura ferroviaria y elementos asociados, salvo impedimento técnico justificado y conformidad de la Comisión de Seguimiento. El agua de riego deberá ser depurada y servir tanto a las zonas ajardinadas como a las áreas revegetadas previstas en el proyecto

8.12 GENERACIÓN DE RESIDUOS.

a) EL Promotor deberá actualizar el EIA FASE B Refundido incluyendo la documentación de esta materia que fue aportada en el trámite de “subsanción y mejora de la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria”, documentación de fecha julio 2024/ diciembre 2024.

El Promotor corregirá la correcta ubicación de las áreas de vertido del material excedente de la excavación consideradas, de modo que se ajusten con precisión a las zonas delimitadas en el PIOGC en vigor.

b) El Promotor dará cumplimiento a las disposiciones ambientales contenidas en el PIOGC en vigor, para la actividad y uso minero, así como para las intervenciones en Áreas de Restauración Prioritaria y Áreas Extractivas y/o de Vertidos a Restaurar.

c) El Promotor dará cumplimiento a las disposiciones ambientales referidas a la gestión de residuos de la construcción y demolición, elaborando los Planes de Gestión de Residuos y Planes de Restauración que resulten necesarios, de forma simultánea a la licitación de las obras.

d) Los “planes de restauración de final de obra” deberán adaptarse a las directrices y disposiciones del PIOGC en vigor.

e) El Proyecto constructivo del Parque Eólico de autoconsumo deberá definir en su plan de vigilancia los protocolos de actuación en caso de vertidos accidentales de sustancias contaminantes (en suelo, cauces, aguas subterráneas) o en caso por la contaminación derivada de avenidas extraordinarias o fallos en el funcionamiento del Parque Eólico.

f) Estos protocolos serán remitidos a Consejería de Transición Ecológica, Cambio Climático y Planificación Territorial; a la Dirección General de Seguridad y Emergencias; a la Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Canarias y a la Comisión de Seguimiento de esta DIA.

g) El cese de actividad del Parque Eólico será comunicado al Órgano Ambiental de Gran Canaria con dos meses de antelación, por si procede ser ambientalmente evaluado. A esta consulta se acompañará el Proyecto de Desmantelamiento, en los términos planteados por la legislación vigente.

h) La renovación o reposición de cualquier componente del Parque Eólico deberá realizarse a través de los gestores de reciclaje autorizados.

De no existir instalaciones autorizadas adecuadas para el reciclado y gestión de este tipo de residuos en el ámbito insular o del archipiélago, deberán proceder a su traslado hacia gestores de residuos debidamente autorizados, fuera de las islas.

Este traslado deberá cumplir con la normativa vigente en materia de transporte y traslado de residuos, incluida la documentación de control y seguimiento correspondiente

i) Si en consideración a la vida útil de las palas de los aerogeneradores éstas tuvieran que ser desmontadas, la reposición de componentes se realizará de forma controlada, evitando su fragmentación in situ, salvo imposibilidad técnica, y disponiendo las medidas oportunas para prevenir la generación de residuos dispersos y la afección al medio ambiente.

j) El Promotor dará cuenta de la incidencia y deberá acreditar ante la Comisión de Seguimiento la correcta gestión del reciclaje de las palas, presentando los contratos suscritos con los gestores autorizados y los documentos que justifiquen el traslado por transportista debidamente autorizado hacia el receptor final.

k) No se permitirá el enterramiento, abandono o eliminación in situ de las palas, o cualquier otro material de los aerogeneradores, así como cualquier tratamiento no autorizado.

8.13 RIESGOS DERIVADOS DE ACCIDENTES GRAVES.

a) El Promotor deberá elaborar y financiar un “Programa anual de Conservación del Sistema de prevención de accidentes graves”, a financiar durante toda la vida útil de la infraestructura.

Éste detectará los riesgos potenciales, evaluando la eficacia de las medidas adoptadas y, en su caso, establecerá las actuaciones correctoras necesarias para prevenir los nuevos riesgos ambientales, operativo, o de seguridad.

b) El Promotor deberá elaborar Protocolos de coordinación de emergencias con instalaciones externas a la infraestructura que resulten afectadas por la DIRECTIVA SEVESO, traspuesta mediante RD 840/2015, de 21 de septiembre que aprueba medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves, en los que intervengan sustancias peligrosas, garantizando la seguridad operativa de la infraestructura

c) El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura ferroviaria, deberá elaborar Protocolos para atender emergencias de otra naturaleza: colisiones, descarrilamientos, paradas en túneles, etc.

d) Garantizará, como medida preventiva, que todos los elementos excavados contarán con salidas de emergencia dimensionadas para el tránsito de vehículos de atención a emergencias.

e) Revisará el Anteproyecto de instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones, comprendido en la relación de documentación objeto de evaluación de impacto, garantizando que se disponen sistemas complementarios de geolocalización del material rodante.

f) En los tramos ejecutados en vía en placa situados sobre terraplén con taludes de altura mayor de 5 metros y pendientes superiores a 2H: 1V se dispondrán muretes laterales de contención o bordillos de seguridad ferroviaria. Estos bordillos están diseñados para limitar el desplazamiento lateral del material rodante en caso de descarrilamiento y evitar su caída fuera de la plataforma ferroviaria; deberán integrarse estructuralmente en la losa de la vía en placa, y diseñarse conforme a normativa ferroviaria vigente o recomendaciones o instrucción de los administradores de la infraestructura ferroviaria de carácter nacional o europeo.

TRAMO	TERRAPLÉN		DESMONTE	
	PENDIENTE	ALTURA MÁXIMA (m)	PENDIENTE	ALTURA MÁXIMA (m)
TRAMO 1	No hay taludes		No hay taludes	
TRAMO 2	No hay taludes		No hay taludes	
TRAMO 3	2H:1V	5,5	1H:1V, 1H:2V, 1H:4V	32
TRAMO 4	3H:2V	4,3	1H:1V, 2H:3V	17
TRAMO 5	2H:1V	11,6	2H:1V	15,4
TRAMO 6	2H:1V	11,6	1H:1V, 1H:2,5V	35
TRAMO 7	No hay taludes		No hay taludes	

Ilustración. 2 Proporción y alturas de taludes de desmonte y terraplén.
Extraído del documento de medidas ambientales del proyecto.

g) Los muretes laterales serán prioritarios en tramos con taludes elevados, viaductos, túneles y en tramos con proximidad a cauces y barrancos, tramos que trascurren por zonas ambientalmente sensibles o zonas identificadas, el análisis de riesgos del proyecto.

En ningún caso podrán interferir con el drenaje, evacuación de aguas o el mantenimiento de la vía.

h) El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, deberá implementar una señalética en el exterior de las salidas de emergencias. Esta señalética es fundamental para completar la ruta de evacuación una vez que las personas han abandonado el corredor ferroviario, guiándolas hacia un lugar seguro o punto de reunión.

i) Se deberá Instalar señales permanentes que identifiquen claramente áreas con peligros naturales tales como zonas con riesgo de deslizamientos o zonas de potenciales caída de taludes y zonas con riesgo de inundación o avenida extraordinaria.

8.14 RIESGOS DERIVADOS DE CATÁSTROFES NATURALES.

a) El Promotor deberá realizar una valoración más exhaustiva de las zonas inundables situadas por debajo del nivel del mar (tramos 1, 2 y 7). Implementará sistemas de control y monitoreo de los riesgos en las zonas inundables derivados de lluvias torrenciales o aumento de nivel del mar, asociados al cambio climático.

b) El Promotor, en coordinación con el Consejo Insular de Aguas, deberá actualizar los datos para el cálculo de las obras de fábrica destinadas a la canalización de barrancos, escorrentías y/o drenajes que pudieran afectar a la infraestructura ferroviaria.

c) Relacionados con riesgo de erosión. El Promotor deberá realizar, con especial atención a los tramos 3 y 6 y al entorno del Parque Eólico, un sistema de vigilancia geotécnica para detectar desplazamientos, agrietamientos o deslizamientos, activando medidas correctoras si se presentan señales de inestabilidad.

d) Además del Programa Anual de Conservación de los Tramos en superficie, se deberán aplicar medidas correctoras adicionales en la fase de explotación que aseguren el control de la estabilidad geotécnica de taludes, sean naturales, de desmonte y terraplén, con la inspección de potenciales asentamientos o fallos estructurales, especialmente tras episodios de lluvia intensa, orientadas a prevenir riesgos por deterioro progresivo.

e) Relacionados con riesgo de incendio. El Promotor tomará en consideración la proximidad de masas de vegetación, arbolado en hoteles, parques o áreas urbanizadas, que pueden constituir un riesgo en caso de incendio, estableciendo medidas preventivas y de mitigación adecuadas.

f) En caso de riesgos o impactos no previstos, de los que se dará cuenta a la Comisión de Seguimiento, se deberá aplicar medidas correctoras adicionales de seguimiento ambiental que reduzcan el nivel de exposición a riesgos naturales.

8.15 SALUD PÚBLICA.

El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, deberán garantizar el seguimiento del impacto directo o indirecto de la infraestructura sobre la salud pública (contaminación acústica, vibraciones, emisiones diésel, trastornos del sueño, ...etc.).

8.16 POBLACIÓN.

a) El Promotor incluirá en el Plan de Vigilancia y Plan de Vigilancia Fase de Obras medidas orientadas a minimizar los impactos por afectación de servicios en la población (cortes y desviaciones de tráfico, cortes de agua o de electricidad, etc.

b) El Promotor deberá garantizar por todos los medios a su alcance, incluidos medios telemáticos, la comunicación de las incidencias o servicios afectadas a la ciudadanía con antelación suficiente.

c) Durante el primer año de funcionamiento del Parque Eólico de autoconsumo se realizará un seguimiento del efecto negativo del “parpadeo de sombras” de los aerogeneradores, para valorar el impacto sobre poblaciones cercanas. El estudio considerará el posible efecto acumulativo por la presencia de parques eólicos próximos. De superarse los umbrales críticos de 30 horas/año o 30 minutos/días en condiciones reales, se activarán medidas correctoras tales como los sistemas de parada de aerogeneradores afectados, por el Promotor, o en su caso, por el gestor de la infraestructura. Esta medida correctora se incorporará al Plan de Vigilancia y Plan de Vigilancia Fase de Obras

d) El Promotor elaborará un Programa Anual de Compensación por afecciones directas o indirectas a la población, con una ficha financiera adecuada para atender impactos en fase de obra y en fase de explotación.

8.17 PRODUCTIVIDAD SECTORIAL.

a) El Promotor garantizar por todos los medios a su alcance, incluidos medios telemáticos, la comunicación de las incidencias o servicios afectados a todos los sectores productivos que pudieran resultar afectados, con antelación suficiente.

b) El Promotor deberá garantizar la conservación y correcta gestión de la actividad agrícola, asegurando tanto el acceso como la funcionalidad de su actividad. Asimismo, se deberá prever la restauración en caso de daños, asegurando la viabilidad económica de las parcelas afectadas.

c) El Promotor elaborará un Programa Anual de compensación de afecciones a los sectores productivos, con ficha financiera adecuada para atender impactos en fase de obra y en fase de explotación.

8.18 ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.

El Promotor, considerando el potencial carácter intermodal de la Estación de Jinámar y de la Estación de Telde, garantizará la disponibilidad de un número suficiente de plazas de aparcamiento que cubra adecuadamente la demanda potencial futura.

8.19 PERSPECTIVA DE GÉNERO Y ACCESIBILIDAD.

a) El Promotor deberá garantizar en el diseño los proyectos y en la ulterior gestión de los espacios e instalaciones ferroviarias que se tienen en cuenta criterios de seguridad, accesibilidad e inclusión, garantizando entornos confortables para todas las personas usuarias.

b) Asegurará una iluminación uniforme y suficiente, en su caso, iluminación con sensores de movimiento, en zonas comunes, accesos y áreas exteriores, promoviendo espacios abiertos y visibles.

c) Implantará sistemas de atención a emergencias, mediante alarmas, botones de emergencia, y los sistemas de videovigilancia en los espacios que procedan.

d) Garantizará la accesibilidad y la seguridad evitando elementos que obstaculicen la intervisibilidad.

e) La señalética será clara y comprensible para facilitar la orientación, la evacuación y el acceso a puntos de ayuda o emergencia.

f) En el diseño de los espacios se fomentará la participación inclusiva, integrando perspectivas de género.

8.20 PAISAJE E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.

a) Ámbito de aplicación del Estudio de integración paisajística (EIP).

Las disposiciones de este apartado son de aplicación a todos los proyectos que configuran la infraestructura ferroviaria entre Las Palmas de GC y Maspalomas, y que han sido considerados en el Estudio de impacto Ambiental FASE B Refundido.

- Proyectos constructivos de plataforma ferroviaria:

- Tramo 1: estación Santa Catalina - estación San Telmo
- Tramo 2: estación San Telmo - estación Jinámar
- Tramo 3: estación de Jinámar - Polígono industrial el Goro
- Tramo 4: Polígono industrial el Goro - Barranco de Guayadeque
- Tramo 5: Barranco de Guayadeque - el Berriel (barranco Hondo)
- Tramo 6: el Berriel (barranco Hondo) - Playa del Inglés (el Cañizo)
- Tramo 7: Playa del Inglés (el Cañizo) - Estación Maspalomas (Meloneras)

- Proyectos constructivos de estaciones:

- estación Santa Catalina
- estación San Telmo
- estación Hospitales
- estación Jinámar
- estación Telde
- estación Aeropuerto de Gran Canaria
- estación Carrizal
- estación Polígono industrial de Arinaga
- estación Vecindario
- estación Playa del Inglés
- estación Maspalomas (Meloneras).

- Otros proyectos constructivos:

- proyecto constructivo de talleres, cocheras y área de mantenimiento
- proyecto constructivo de línea aérea de contacto (catenaria)
- proyecto constructivo de subestaciones y líneas eléctricas
- proyecto constructivo de montaje de vía
- proyecto constructivo del parque eólico autoconsumo
- anteproyecto de instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones

- Modificados de proyectos por revisión parcial del PTE-21:

- modificado proyecto constructivo tramo 6 parcial: P.K. 46 hasta el final del tramo.
- modificado proyecto constructivo tramo 7 parcial: desde inicio tramo hasta el P.K. 56 estación de Playa del Inglés.
- modificado proyecto constructivo línea aérea de contacto (catenaria) en el ámbito de la revisión parcial del PTE-21.
- modificado proyecto constructivo de montaje de vía en el ámbito de la revisión parcial del PTE-21.

El Promotor, en aplicación a lo dispuesto en la Ley 21/2013 sobre documentación necesaria para el proceso de evaluación de impacto ambiental, ha aportado un resumen técnico en el que se incluye, entre otros documentos, los planos del Eje Fusión de los tramos del trazado de la plataforma ferroviaria, a partir de los proyectos constructivos en sus distintos tramos; de igual modo aporta una síntesis documental extractada de los restantes proyectos, cuando a criterio del órgano sustantivo, se consideran de interés para el procedimiento de la evaluación de impacto ambiental.

b) Limitaciones del alcance del EIA presentado y efectos.

El Estudio de impacto ambiental denominado FASE A abordó el análisis de soluciones alternativas, técnicas y ambientalmente viables, determinando la solución seleccionada para la ejecución de: la superestructura y la plataforma ferroviaria; la electrificación de la vía; el parque eólico de autoconsumo; las líneas eléctricas y subestaciones; el montaje de la vía; la señalización y el sistema de seguridad y comunicaciones.

El Estudio de impacto ambiental denominado FASE B, realizó la evaluación de impacto ambiental de la alternativa seleccionada, para cada uno de los proyectos; ponderando y valorando los impactos advertidos con una metodología de evaluación de impacto de síntesis que se referencia a cada uno de los tramos del Eje Fusión presentado; y en consecuencia disponiendo el plan de vigilancia y las medidas de mitigación, corrección o compensación de los impactos advertidos a criterio del evaluador ambiental

En ambos escenarios, los emplazamientos y localizaciones de los distintos elementos de la infraestructura ferroviaria no formaron parte del proceso de evaluación de impacto ambiental. El evaluador se ha remitido a la delimitación “zonal” del instrumento de ordenación territorial aprobado previamente: el Plan Territorial Especial 21 del Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas (BOC 123 24/06/2010) y su ulterior Revisión Parcial en las zonas de San Agustín-San Fernando de Maspalomas-Tarajalillo Lilolandia. T.M. San Bartolomé de Tirajana (BOC 130, 05/07/2023).

La evaluación ambiental aplicada al PTE-21 y a su ulterior Revisión Parcial, fue anterior a la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental; en aquel proceso la Zonificación no contó con un análisis ambiental de alternativas.

Es en esta evaluación de impacto ambiental de todos los proyectos que configuran la infraestructura ferroviaria, cuando el análisis del impacto sobre el Factor Ambiental “Paisaje” resulta de gran importancia.

Los estudios de integración paisajística son una herramienta complementaria para la evaluación de impacto ambiental de Proyectos regulada en la Ley 21/2013 que han considerado algunas Comunidades Autónomas, y pueden cubrir aspectos que las FASES A y B del Estudio de Impacto Ambiental presentado por el Promotor, no ha resuelto de forma suficiente.

En ausencia de regulación específica de los estudios de integración paisajística, en el marco legislativo canario, se ha tomado en consideración el marco regulatorio existente en otras Comunidades Autónomas del Estado Español; y también, y, no menos importante, los principios y objetivos recogidos en el cuerpo europeo de Directrices a la evaluación de impacto de los proyectos sobre el factor ambiental “Paisaje”, determinando su contenido y alcance:

Marco Nacional.

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y la biodiversidad, el Real Decreto Legislativo 7/2015 establecen la obligación de preservar el paisaje, el cual es un valor “prevalente y vinculante” en la ordenación territorial y la Constitución Española.

Marco Autonómico Canario.

La Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias, que disponen la obligación de conservar y mejorar el medio natural y el paisaje natural y urbano y el Decreto 181/2018, de 26

de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias, que establece que todos los instrumentos de ordenación urbanística contendrán como anexo a los documentos de información, un análisis de integración paisajística

Marco Europeo de principios y directrices.

La Convención Europea del Paisaje (Florencia, 2000) es un referente, promoviendo la gestión y ordenación de paisajes.

En el preámbulo del Convenio Europeo del Paisaje, el paisaje, definido como «cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos», es una cuestión relevante en los ámbitos de la cultura, del medio ambiente, de lo social y de la economía, además de tratarse de «un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea».

El Convenio Europeo del Paisaje, ratificado por el Estado español con fecha 26 de noviembre de 2007, incide en su preámbulo en el reconocimiento del paisaje como un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones en todos los territorios, bien se trate de zonas urbanas o de zonas rurales, bien se refiera a zonas degradadas o a las de gran calidad, bien sean los espacios de reconocida belleza excepcional o los más cotidianos. El paisaje supone, pues, una dimensión esencial del territorio y, por lo tanto, una pieza clave en su ordenación.

c) Elaboración necesaria de un Estudio de Integración Paisajística (EIP).

El Promotor antes de la aprobación de los Proyectos por la administración que resulte competente y antes de la licitación de las obras, presentará a la Comisión de Seguimiento que se constituya en aplicación del Art. 41.2.g) de la Ley 21/2013, un Estudio de integración paisajística (EIP), en el que se analicen y valoren todas las soluciones desarrolladas por los proyectos que conforman la infraestructura ferroviaria, disponiendo medidas correctoras de aplicación a los proyectos y presupuestos que resulten aprobados.

d) Metodología de aplicación al Estudio de integración paisajística (EIP).

Se fundamenta en la identificación y análisis de un conjunto de parámetros, definidos en coherencia con las orientaciones del Convenio Europeo del Paisaje y de la Conferencia Ministerial, que se establecen como bases para la evaluación del impacto paisajístico de los proyectos, permitiendo determinar la “magnitud y significación” de las alteraciones derivadas de las actuaciones sobre el territorio y su incidencia en la percepción y coherencia del paisaje.

1. PARÁMETROS DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO PAISAJÍSTICO DE LOS PROYECTOS:

a) INTEGRACIÓN TERRITORIAL

Capacidad de la infraestructura para adaptarse al paisaje circundante y minimizar impactos visuales.

b) CONTINUIDAD DEL PAISAJE

Preservación de las estructuras y conexiones visuales, ecológicas y funcionales del territorio, favoreciendo la cohesión entre los distintos sistemas que configuran la matriz paisajística

c) CALIDAD AMBIENTAL Y VEGETACIÓN

Conservación y restauración de la cobertura vegetal, revegetación y protección de la estructura verde existente.

d) PERCEPCIÓN Y EXPERIENCIA DEL USUARIO/A

Confort visual, acústico y sensorial de los espacios asociados, considerando la percepción del paisaje como parte esencial de la calidad de vida y del bienestar colectivo.

e) IDENTIDAD Y CARÁCTER DEL LUGAR

Mantenimiento de la memoria paisajística y cultural, coherencia con la identidad local.

f) ACCESIBILIDAD PAISAJÍSTICA

Integración de recorridos peatonales, ciclistas y zonas de estancia que promuevan la conectividad y la multifuncionalidad del espacio.

g) MITIGACIÓN DE IMPACTOS

Medidas para reducir efectos negativos, incluyendo barreras verdes, diseño contextualizado y escalas adecuadas.

h) MULTIFUNCIONALIDAD DEL PAISAJE

Capacidad de los entornos asociados a la infraestructura para albergar usos diversos y compatibles con el paisaje

i) SOSTENIBILIDAD PAISAJÍSTICA

Eficiencia energética, gestión del agua, fomento de la biodiversidad y estrategias de infraestructura verde.

j) PARTICIPACIÓN Y GOBERNANZA

Incorporación de procesos de diseño colaborativo y evaluación de la implicación ciudadana

2. CRITERIOS OBJETIVOS DE VALORACIÓN.

a) Los criterios a considerar por el EIP buscan valorar el grado de integración paisajística de las infraestructuras en el territorio. Y no solo se considera la componente visual, sino también se valora su impacto ecológico, funcional y social.

b) Para determinar el grado de integración paisajística de un proyecto se analiza la capacidad de la infraestructura para adaptarse al entorno y su contribución a la continuidad y calidad del paisaje.

c) La relevancia y aplicación de cada parámetro debe ajustarse a las singularidades de cada emplazamiento, lo que posibilita una lectura contextualizada y precisa del paisaje afectado.

d) Los criterios de valoración de cada parámetro se formulan mediante indicadores cualitativos y cuantitativos que facilitan una valoración comparativa, sistemática y argumentada entre las estaciones de trasbordo, infraestructuras auxiliares y subestaciones eléctricas incluidas en el proyecto.

e) Con objeto realizar valoración sistemática de los parámetros el EIP aplicará a los Proyectos que configuran la Infraestructura Ferroviaria los indicadores cualitativos o cuantitativos que resulten más relevantes para cada actuación proyectada, de la relación propositiva siguiente:

I. INDICADORES DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL.

Evalúa cómo la infraestructura se adapta a la morfología del lugar (topografía, usos del suelo, continuidad ecológica) y si refuerza las conexiones entre las distintas áreas, ya sean urbanas, periurbanas rurales o naturales.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Análisis de adaptación del proyecto a la geografía, al trazado urbano o a la red ecológica existente.	% de superficie del proyecto que reutiliza tramas existentes o futuribles / N.º de conexiones nuevas.
Índice de Conectividad Territorial (ICT): Este parámetro evalúa cómo un proyecto fortalece las conexiones existentes entre diferentes fragmentos del territorio.	Mide la longitud de las nuevas infraestructuras (caminos, carriles bici, corredores verdes...etc.) que unen áreas previamente desarticuladas
Redistribución de la porosidad: Evaluación de la capacidad del proyecto para eliminar barreras y generar espacios accesibles, transformando áreas obsoletas en espacios abiertos y accesibles para la comunidad.	
Efecto Ecotono: medición de la calidad de las zonas de transición generadas entre usos heterogéneos, donde usos y paisajes heterogéneos se encuentran y coexisten	Medición de la cantidad y superficie de las zonas de transición generadas entre usos heterogéneos, donde usos y paisajes heterogéneos se encuentran y coexisten
Índice de Superficie de Apoyo (ISA): Porcentaje de la superficie construida que se apoya directamente sobre la topografía natural del terreno, sin grandes movimientos de tierra.	
Índice de Fragmentación (IF): Relación entre áreas fragmentadas y superficie total del proyecto.	

II. INDICADORES DE CONTINUIDAD DEL PAISAJE

Evalúa la preservación y restitución de los corredores visuales, ecológicos y funcionales que puedan verse afectados por el trazado de la infraestructura, así como la capacidad de la intervención para incorporar nuevas lecturas del paisaje, considerando tanto las relaciones con el entorno inmediato como con los telones de fondo.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Evaluación de la percepción de continuidad y la capacidad del proyecto para introducir nuevas lecturas.	N.º de corredores ecológicos o visuales preservados / Longitud (ml) de recorridos continuos creados.
	Número de "huellas" históricas preservadas: Cuantifica la cantidad de elementos o estructuras preexistentes (muros, antiguas trazas, caminos...) que se integran en el nuevo proyecto. No se trata solo de preservar, sino de darles un nuevo significado y uso, convirtiéndolos en parte de la narrativa del lugar.
	Kilómetros de senderos y paseos peatonales interconectados: Se establece una longitud mínima de caminos para uso peatonal y ciclista, que deben estar interconectados y ofrecer vistas panorámicas del paisaje.
Índice de Coherencia Visual (ICV): Evaluación de la continuidad cromática, formal y material del paisaje.	Superficie de áreas de descanso y miradores: Se establece un número o superficie mínima de zonas destinadas a la contemplación y el disfrute del paisaje, con bancos, fuentes y otros elementos de mobiliario urbano que garanticen la accesibilidad universal.
	Superficie de reconexión ecológica: m ² restaurados para la continuidad vegetal y faunística

III. INDICADORES DE CALIDAD AMBIENTAL Y VEGETACIÓN

Considera la presencia y calidad de espacios verdes, uso de vegetación autóctona, biodiversidad, mejora microclimática, suelos permeables y sistemas de drenaje sostenible.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Variedad y adecuación de especies vegetales, calidad visual de las áreas verdes.	m ² de áreas verdes nuevas / % de vegetación autóctona / Índice de biodiversidad.
	Índice de Resiliencia Ecológica (IRE): Mide la capacidad del proyecto para restaurar o potenciar procesos ecológicos naturales en áreas previamente degradadas (canteras, zonas industriales, zonas agrícolas en desuso, vertederos...etc.). Se puede cuantificar por la diversidad de especies que se reintroducen o el porcentaje de superficie que se incorporan como hábitat natural
	Diversidad de Ecosistemas (DE): Número de microhábitats creados y su función educativa o ecológica.
	Índice de Permeabilidad Vegetal (IPV): % de superficie vegetal conectada
	Cobertura arbórea: % de sombra generada en áreas transitables
	Balance hídrico del sustrato: Capacidad de retención de agua por vegetación implantada

IV. INDICADORES DE PERCEPCIÓN Y EXPERIENCIA DEL USUARIO/A.

Valora el impacto visual de la infraestructura, el diseño de elementos visibles (fachadas, cerramientos, mobiliario, iluminación...etc.), y cómo se percibe el espacio desde la escala humana.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Valoración de la estética en relación a su entorno inmediato, confort visual y sensorial, calidad del mobiliario.	N.º de elementos de descanso, sombra, iluminación / Encuestas de percepción ciudadana.
	Índice de Confort Sensorial (ICS): Valoración de temperatura, ruido, olor y textura ambiental.
	Índice de Diversidad Escénica (IDE): N.º de puntos de vista y panorámicas accesibles
	Accesibilidad visual: % de recorridos con vistas abiertas al entorno
	Calidad de materiales y mobiliario: Durabilidad y mantenimiento previsto (años).

V. INDICADORES DE IDENTIDAD Y CARÁCTER DEL LUGAR.

Evalúa si el diseño de la infraestructura dialoga con la historia, cultura o simbolismo del lugar, incorporando elementos reconocibles, arte público o referencias culturales

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Nivel de vinculación con el contexto histórico o cultural, uso de símbolos locales.	N.º de elementos patrimoniales integrados / Presencia de referencias culturales.
	Índice de Materialidad del Lugar (IML): Porcentaje de materiales de origen local utilizados en la construcción
	Presencia de arte público o señalética interpretativa: N.º de elementos que incorpora el proyecto.
	Índice de Narrativa Territorial (INT): N.º de elementos que comunican la historia o memoria del lugar.
	Coherencia cromática: Evaluación del uso del color respecto al entorno preexistente.

VI. INDICADORES DE ACCESIBILIDAD PAISAJÍSTICA.

Evalúa la fluidez y facilidad de tránsito peatonal o ciclista en el diseño de la infraestructura, así como la creación de rutas escénicas, senderos o paseos que aporten valor paisajístico.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Calidad del diseño de caminos, rampas, y coherencia del mobiliario urbano.	N.º de accesos peatonales y ciclistas / % de área accesible sin barreras / m ² de sendas verdes.
	Conexión con la Red de Espacios Públicos (ICP): El proyecto debe integrarse en la red de caminos y espacios verdes existentes (o previsibles) en la zona, garantizando la continuidad y el libre tránsito.
	Visibilidad y señalización: % de recorridos señalizados con orientación paisajística
	Conexión con red pública: N.º de enlaces efectivos con espacios públicos preexistentes
	Índice de Accesibilidad Universal: Cumplimiento de criterios de diseño inclusivo

VII. INDICADORES DE MITIGACIÓN DE IMPACTOS

Analiza cómo se abordan los efectos negativos de la infraestructura (ruido, barreras físicas, impacto visual) mediante soluciones paisajísticas: taludes verdes, barreras vegetales, cubiertas ajardinadas, etc.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Calidad de las soluciones de mitigación paisajística frente al ruido o visuales intrusivas.	dB reducidos con barreras vegetales / m ² de cubiertas verdes / % de cerramientos permeables.
	Índice de Integración Visual (IIV): Nivel de reducción del impacto visual desde puntos sensibles.
	Superficie de taludes verdes y pantallas vegetales creadas
	Índice de Reducción de Fragmentación (IRF): Disminución de barreras físicas o ecológicas
	calidad atmosférica: % de reducción de partículas o emisiones locales

VIII. INDICADORES DE MULTIFUNCIONALIDAD DEL PAISAJE.

Evalúa el grado en que los espacios asociados a la infraestructura ferroviaria ofrecen usos complementarios (ocio, cultura, agricultura urbana, deporte, etc.,) y fomentan la actividad social.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Diversidad de usos del espacio, de especial relevancia referido al espacio público (recreo, cultivo, deporte, tránsito, etc.).	N.º de usos diferentes permitidos / m ² dedicados a cada función / Tiempo medio de uso diario.
	Indicadores Índice de Superficie de Interacción (ISI): Proporción de espacios públicos dedicados a la interacción social o al juego, como plazas, anfiteatros o zonas de descanso. Se busca fomentar la actividad y la apropiación del espacio por parte de la comunidad
	Mixtificación de usos: Número de servicios o puntos de interés (cafeterías, áreas de picnic, puntos de observación) por km ² , incentivando a las personas a explorar el paisaje a pie
	Acceso a la Cubierta (AC): Porcentaje de la superficie total de las cubiertas de los edificios que son accesibles al público y están diseñadas como espacios funcionales (parques, jardines, miradores). El objetivo es maximizar el espacio útil y crear nuevas topografías artificiales.
	Densidad de Espacios de la Vida Común: Mide la cantidad de espacios públicos diseñados para el encuentro y la interacción social, más allá de la mera funcionalidad. Estos pueden ser plazas con un diseño que invite a la permanencia, jardines comunitarios, o áreas de juego informales.
	Diversidad de Paisajes Productivos: Integración de actividades productivas (agricultura urbana, talleres, etc.) en el diseño del paisaje, fomentando la autosuficiencia y la conexión con los ciclos naturales

IX. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD PAISAJÍSTICA.

Examina la eficiencia en el uso de los recursos renovables, eficiencia energética, reutilización de materiales y gestión ecosistémica del entorno (agua, energía, suelo, vegetación).

INDICADOR CUANTITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Calidad y coherencia del diseño ecosistémico con principios de ecología urbana	% de materiales reciclados / % de agua reciclada para riego / kWh ahorrados con diseño pasivo.
	Índice de permeabilidad del suelo: Porcentaje mínimo de la superficie total del proyecto que debe ser permeable (terreno natural, pavimentos porosos...etc.) para facilitar la infiltración del agua de lluvia y reducir la escorrentía
	Capacidad de recolección de agua pluvial: Volumen de agua de lluvia que el proyecto debe ser capaz de recolectar y almacenar, expresado en metros cúbicos (m3) por hectárea.
	Porcentaje de especies vegetales autóctonas: Se exige que un alto porcentaje de las nuevas plantaciones esté compuesto por especies nativas, que no requieran grandes aportes de agua y que sirvan como hábitat para la fauna local.
	Superficie de corredores ecológicos: Se define una anchura mínima y una continuidad para los corredores de vegetación que conecten áreas verdes dentro y fuera del proyecto, asegurando la movilidad de la fauna
	Huella de carbono del proyecto: tCO2 eq/m2.

X. INDICADORES DE PARTICIPACIÓN Y GOBERNANZA.

Evalúa el grado de involucramiento ciudadano en las fases de diseño e implantación de la infraestructura, así como la existencia de mecanismos de gobernanza compartida.

INDICADOR CUALITATIVO	INDICADOR CUANTITATIVO
Nivel de involucramiento de la comunidad en el diseño y seguimiento del proyecto	N.º de talleres participativos / % de propuestas ciudadanas incorporadas / Indicador de satisfacción comunitaria.
	Índice de Gobernanza Colaborativa (IGC): N.º de agentes implicados en el proceso de diseño
	Frecuencia de participación: N.º de reuniones o talleres por fase del proyecto.
	Grado de seguimiento ciudadano: % de proyectos con mecanismos de evaluación participativa.
	Transparencia y acceso a la información: disponibilidad pública de los resultados del seguimiento

3. GRADIENTES PARA LA VALORACIÓN DE LA INTEGRACION.

Con objeto realizar valoración sistemática de los parámetros el EIP aplicará a los Proyectos y soluciones constructivas que configuran la Infraestructura Ferroviaria la siguiente escala o gradientes de valoración de integración.

- Integración alta: La intervención se adapta plenamente a la morfología, valores escénicos y ecológicos del lugar. Mantiene o mejora la continuidad visual, ecológica y funcional, y no introduce elementos discordantes, reforzando la identidad del entorno.

- Integración moderada: La intervención se adapta en gran parte al entorno, aunque presenta ciertos elementos que generan tensiones o rupturas. La continuidad paisajística se mantiene de forma razonable, pero existen aspectos mejorables que presentan fragilidad.

- Integración parcial: La intervención muestra una adaptación limitada, manteniendo algunas relaciones con el entorno, pero introduciendo discontinuidades relevantes (visuales, ecológicas o funcionales). Se identifican márgenes claros de mejora mediante ajustes en el diseño, vegetación o gestión ambiental.

- Integración baja: La intervención se percibe como un elemento ajeno o poco coherente con el paisaje existente. Genera fragmentaciones significativas y altera de forma intensa la lectura del entorno.

- Integración muy baja / escasa: La intervención produce un fuerte impacto paisajístico visual, ambiental o cultural sin mecanismos efectivos de mitigación. Se considera una inserción poco compatible con los valores del entorno.

e) Alcance de las medidas del Estudio de integración paisajística.

- Las directrices de integración paisajísticas del EIP serán de aplicación a todos los Proyectos que configuran la infraestructura ferroviaria y sus elementos asociados y tendrán el carácter de medida correctora adicional vinculada al proceso de evaluación de impacto ambiental que concluye con esta Declaración.

- Los modificados de proyecto que resulten serán sometidos a la aprobación de la administración competente, y sus cambios considerados y valorados en los Presupuestos de obras antes de su licitación.

- Las Directrices del EIP no se apartarán de las disposiciones del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria vigente.

- El EIP abordarán el análisis de todas las soluciones proyectadas de conformidad con las disposiciones y recomendaciones de esta Declaración.

Un gradiente de integración de la solución proyectada valorado como “parcial”, “baja” o “muy baja/escasa”, en aplicación de la metodología de valoración propuesta, determinará la disposición de medidas adicionales.

f) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para las Estaciones.

- El Estudio de integración paisajística se realizará conforme lo expresado en esta DIA, evaluando justificadamente los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes. En el caso de obtener una integración parcial, baja o escasa se deberán aplicar medidas correctoras para ser traspuestas a los proyectos de estaciones e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- El Estudio de integración paisajística deberá ser presentado para su aprobación a la Comisión de Seguimiento, pudiéndose requerir modificaciones del proyecto cuando la solución propuesta no garantice una adecuada calidad arquitectónica o paisajística

Del mismo modo se mantendrá un seguimiento activo hasta la completa vigencia de la Comisión de Seguimiento.

- La falta de información sobre procesos participativos impide valorar el grado de implicación social en el proyecto. El Promotor deberá ejecutar y aplicar un Plan de metodología participativa, antes de ejecución del proyecto para los vecinos directamente afectados para asegurar que el diseño y la gestión del espacio reflejen las necesidades y expectativas de la comunidad local, favoreciendo la identificación social con el espacio. Este Plan deberá ser presentado para su convalidación por la Comisión de Seguimiento.

- El Promotor deberá adaptar todos los proyectos sus espacios públicos a las normas de accesibilidad vigentes a la fecha de la DIA.

- Se recomienda en todas las estaciones integrar criterios de diseño sostenible, que incluyan el uso de materiales de bajo impacto, el reciclaje de materiales y la implementación de soluciones para la gestión eficiente del agua, eficiencia energética, así como medidas orientadas a la reutilización o gestión sostenible de recursos. Asimismo, se sugiere evaluar los impactos del proyecto sobre el equilibrio hidrológico y aplicar medidas de restauración ecológica en las áreas afectadas.

- Se recomienda valorar la hibridación de usos incrementando la multifuncionalidad del interior de las estaciones y favoreciendo la interacción social y dinamización de estos espacios.

- En aras a la reducción del efecto isla de calor, reducción de la radiación, y ampliación del efecto sumidero las grandes superficies de aparcamiento vinculadas a la infraestructura ferroviaria, con especial referencia a las estaciones, deberán disponer con arbolado de copa distribuido entre las plazas de aparcamiento, a razón de 1 árbol de porte cada cinco plazas de aparcamiento.

- Todas las estaciones se resolverán en color blanco en los paramentos de fachadas. Pudiendo seleccionar entre la amplia variedad de materiales contemporáneos de construcción de fachadas aquellos materiales que por sus características no sean reflectantes o de texturas brillantes.

- Se establece como recomendación la necesidad de disponer de edículos homogéneos en cuanto a diseño, materiales, dimensiones y criterios estéticos, con el objetivo de facilitar su identificación y reconocimiento por parte de la población, garantizando una imagen uniforme y coherente en el conjunto de las instalaciones.

- Los elementos de identidad corporativa deberán integrarse en la composición arquitectónica de la fachada, en proporciones adecuadas, evitando su colocación como soportes superpuestos sobre la cubierta, o cualquier elemento que altere la lectura del edificio.

- Las instalaciones, como cableado y redes eléctricas, antenas, equipos de climatización e instalaciones semejantes han de quedar siempre ocultas.

- El EIP adoptará medidas adicionales específicas para el tratamiento vegetal de los espacios libres generados junto a las estaciones y edículos; las cubiertas, patios, y fachadas edificadas; las áreas de circulación peatonal; los carriles ciclables que puedan integrarse; el tratamiento de los aparcamientos en superficie.

- El Promotor y el Estudio de integración paisajística, en el eje correspondiente a estaciones de trasbordo de pasajeros y elementos auxiliares, tomará en consideración los siguientes condicionantes particulares:

- Estación de Santa Catalina.

Se procurará el reajuste de la implantación geométrica del proyecto para evitar rupturas visuales y mejorar la continuidad del espacio público.

A pesar de la mejora en la intermodalidad, la intervención introduce alteraciones en la estructura del espacio público, lo que afecta a la relación visual con el entorno. Se propone reconfigurar los edículos y elementos de acceso, de manera que se integren adecuadamente con el paisaje circundante y no alteren el carácter del espacio público, en particular en relación con el Parque Blanco.

Aun manteniendo correcta relación visual con el horizonte y el mar, conviene restituir y mejorar la continuidad espacial del paisaje urbano circundante. Convendría mejorar los espacios de transición y los recorridos escénicos que enlacen con el frente marítimo. Se sugiere incorporar itinerarios paisajísticos que refuercen la conexión con el entorno marítimo, en particular con los espacios recreativos cercanos y el paseo litoral.

Se recomienda introducir áreas de sombra y espacios para actividades lúdicas, de tal forma que se produzca una mejora en la vitalidad del espacio público y la calidad de vida en el entorno inmediato.

Se plantea la necesidad de restaurar la conectividad peatonal del ámbito, ya que el proyecto provoca una fragmentación del sistema público de espacio verde existente. Se recomienda incrementar el uso de vegetación autóctona.

La falta de información detallada sobre materiales, cromatismos y acabados limita la valoración completa de la integración visual del proyecto. Se recomienda que el vestíbulo comercial, otros espacios de estancia y elementos emergentes se diseñen con cromatismos, materiales naturales y con estrategias de control lumínico que mejoren la experiencia sensorial de los usuarios.

- Estación de San Telmo.

El Promotor deberá revisar el proyecto para promover una transición más gradual de la infraestructura con el entorno urbano y con el espacio libre del Parque de San Telmo, ajustando la implantación al contexto preexistente garantizando la continuidad y accesibilidad peatonal entre el Parque de San Telmo y la futura estación.

Debe garantizarse la completa conservación del conjunto arbóreo catalogado de San Telmo, evitando cualquier tala, trasplante o afectación a los ejemplares que constituyen el conjunto protegido y a su sistema radicular.

La rampa de acceso de los automóviles a la estación no debe afectar en ningún caso al Parque de San Telmo (SG29 EL), pudiendo, en su caso, reubicarse o reutilizar el espacio ya ocupado por el actual aparcamiento,

Con objeto de preservar la integridad paisajística, patrimonial y funcional del parque de San Telmo, afectado por la actuación, se evitará la implantación en su interior de nuevas infraestructuras destinadas al acceso rodado, incluyendo rampas de acceso a aparcamientos.

Asimismo, no se autorizará la construcción de muros, o elementos análogos que impliquen la afección a la continuidad de los paseos existentes, la eliminación de vegetación asociada al parque o la formación de obstáculos visuales en áreas del parque público.

Se valora positivamente la recuperación del espacio público en este punto de la ciudad en su relación con el mar; no obstante, se recomienda reforzar la relación entre la plaza pública elevada y el parque de San Telmo, con el fin de favorecer su integración con, el conjunto arbolado catalogado, la memoria histórica del lugar y los elementos patrimoniales que contiene, como la ermita de San Telmo o los quioscos modernistas.

- Estación de Hospitales.

Se recomienda al Promotor reajustar el diseño de los elementos emergentes diseñados, con atención al contacto de la pasarela con la estructura verde y el núcleo de comunicaciones, para garantizar que su integración visual sea más adecuada y ajustada a la morfología del lugar.

Se sugiere incluir espacios de transición que suavicen la relación entre el entorno urbano y la infraestructura ferroviaria, creando una experiencia sensorial más gradual. Para evitar las fragmentaciones visuales, se recomienda incorporar itinerarios paisajísticos que conecten el proyecto con los espacios verdes cercanos y otras áreas de valor ecológico en el entorno. La inclusión de áreas de descanso y espacios de sombra contribuiría a mejorar la accesibilidad y la experiencia sensorial de los usuarios.

- Estación de Jinámar.

La falta de información detallada sobre la estación, conformación de marquesinas de paradas, accesos, materiales, cromatismos y acabados limita la valoración de la integración del proyecto.

Dada su singular ubicación en un entorno urbanizado y la fragmentación del sistema verde existente que provoca su implantación, se considera necesario abordar la restauración de la conectividad vegetal y peatonal del ámbito afectado por la intervención. Se deberá atender a lo especificado en el punto 3.7 relativo a vegetación y la protección de palmeras (*Phoenix canariensis*).

Una vez finalizadas las obras de construcción del túnel, la zona de ataque de la tuneladora deberá ser rehabilitada y acondicionada para integrarse en el sistema de espacios libres de titularidad pública, ampliado al actual parque de La Condesa. Se priorizará la restauración del terreno, la plantación de vegetación y la creación de espacios verdes que garanticen la continuidad del parque, mejoren la calidad ambiental del área y generen un uso público seguro y atractivo.

Tras la finalización de las obras, la zona ocupada por la fábrica de dovelas deberá rehabilitarse restaurando el terreno y las superficies afectadas, de manera que se recupere su funcionalidad anterior y se minimice cualquier impacto ambiental residual. Asimismo, se deberá proceder a la restitución completa del equipamiento deportivo existente, garantizando su integración con el entorno, accesibilidad, seguridad y condiciones de uso equivalentes o mejoradas respecto a la situación previa a la obra.

Previamente a la ocupación del campo de fútbol existente para la implantación de la zona de instalaciones auxiliares de fábrica de dovelas, el Cabildo de Gran Canaria, en su condición de órgano sustantivo, deberá articular las medidas necesarias para garantizar la disponibilidad de alternativas temporales que permitan a los usuarios del espacio deportivo continuar con la práctica de su actividad, durante el periodo en que dichas instalaciones no puedan ser utilizadas.

Durante la ejecución de las obras de la estación ferroviaria se deberán adoptar las medidas necesarias para minimizar las molestias a la población residente del entorno. Las actividades más ruidosas se limitarán a horario diurno. Asimismo, se instalarán pantallas acústicas temporales cuando sea necesario y se aplicarán sistemas de riego periódico de superficies y acopios para reducir la emisión de polvo.

- Estación de Telde.

Previo a las obras de ejecución del proyecto se deberá estudiar la existencia de patrimonio etnográfico de interés para su conservación y/o traslado.

Deberá garantizarse la dotación de áreas de estancia y juegos de niños en los espacios exteriores al edificio de la estación.

La vegetación de áreas libres y áreas ajardinadas deberá realizarse utilizando especies vegetales procedentes o adaptadas al lugar donde se emplaza la estación, de forma que se garantice la continuidad territorial respecto al paisaje circundante.

Se deberá garantizar una conexión peatonal de calidad entre la estación y el núcleo urbano, mediante itinerarios accesibles, continuos y seguros. Estos recorridos deberán incorporar aceras amplias, arbolado de sombra de porte arbóreo y mobiliario urbano que favorezca el confort de los usuarios, creando un trayecto agradable y atractivo que fomente la movilidad peatonal y la integración de la estación con la ciudad.

El proyecto deberá incorporar medidas de integración paisajística con el fin de reducir el impacto visual del nuevo enlace viario en el entorno y su conexión con la ciudad de Telde. Para ello, se llevará a cabo la restauración vegetal de las superficies afectadas mediante la plantación de especies arbustivas y arbóreas, favoreciendo la recuperación del paisaje y la continuidad visual con el entorno. La nueva rotonda central deberá quedar ajardinada con la extensión de 30 cm de tierra vegetal, una capa superficial de picón y con plantación de especies adaptadas a este entorno.

Se deberán diseñar e implementar los bordes del aparcamiento de la estación, de manera que se integren con la configuración histórica y visual del entorno agrícola, utilizando alineaciones de vegetación, setos, taludes ajardinados o franjas verdes que suavicen la geometría rígida de la infraestructura. Los muros exteriores al edificio de la estación deberán ejecutarse a base de mampostería, similar a la utilizada para delimitar los terrenos de cultivo colindantes. Esta medida permitirá mantener la continuidad visual con los antiguos límites de los espacios agrícolas, reducir el impacto paisajístico y mejorar la percepción ambiental del espacio.

- Estación de Aeropuerto.

La cubierta del edificio enterrado deberá diseñarse e implementarse como una superficie ajardinada, incorporando vegetación adecuada al clima y al entorno, con el fin de favorecer la integración paisajística, mejorar la eficiencia térmica del edificio y crear un espacio de calidad ambiental para el entorno.

Las glorietas deberán quedar ajardinadas con la extensión de 30 cm de tierra vegetal, una capa superficial de picón y con plantación de especies adaptadas a este entorno.

- Estación de Carrizal.

El diseño de la estación ferroviaria deberá responder a criterios de calidad arquitectónica, funcionalidad y adecuada integración paisajística. A tal efecto, se garantizará una correcta organización de los accesos, la accesibilidad universal y la comodidad de los usuarios. Asimismo, se priorizará el uso de materiales duraderos y soluciones constructivas que favorezcan la eficiencia energética, el confort de los usuarios y la integración estética con el entorno urbano.

Se deberá garantizar una adecuada conexión peatonal y ciclable entre la estación y el núcleo urbano de Carrizal, favoreciendo la continuidad y accesibilidad de los itinerarios. A tal efecto, se promoverá la creación de recorridos peatonales y ciclables cómodos, seguros y atractivos, incorporando arbolado y elementos de sombra que mejoren el confort climático y contribuyan a hacer más agradable el trayecto, fomentando así la movilidad peatonal y la integración de la infraestructura con el entorno urbano.

La denominada plaza de la estación debe dotarse de áreas de estancia y juegos de niños, pérgolas, y zonas arbóreas que proyecten sombra, utilizando especies vegetales procedentes o adaptadas al lugar donde se emplaza la estación, de forma que se garantice la continuidad territorial respecto al paisaje circundante.

Se deberá mejorar el acondicionamiento ambiental de las zonas de aparcamiento mediante la incorporación de arbolado de sombra y porte arbóreo, evitando limitar la plantación exclusivamente a palmeras, con el fin de garantizar una adecuada generación de sombra, mejorar el confort térmico de los usuarios y favorecer la integración paisajística de estas áreas.

Se recomienda naturalizar la franja situada entre la autopista GC-1 y la vía de acceso a la estación, evitando la generación de espacios degradados y mejorando la calidad ambiental del entorno.

- Estación de Arinaga.

En la Zona de Instalaciones auxiliares ubicada junto a la estación de Arinaga se procederá a su limpieza, naturalización, retirada de escombros y revegetación, tras las obras. En el caso de resultar afectado el campo deportivo adyacente, se procederá a su restauración y mejora de la conectividad con el pequeño núcleo residencial Montaña San Francisco.

Se recomienda en la restauración y cualificación de esta zona a la finalización de las obras, incorporando áreas de sombra arbolada y espacios de estancia con mobiliario urbano, con el objetivo de mejorar la calidad de vida en el entorno inmediato. Asimismo, se propone reforzar la conexión con las aceras y espacios públicos existentes, facilitando la continuidad de los recorridos peatonales y la integración urbana entre el núcleo industrial y el residencial de Montaña de San Francisco.

Durante la ejecución de las obras de la estación ferroviaria se deberán adoptar las medidas necesarias para minimizar las molestias a la población residente del entorno. Las actividades más ruidosas se limitarán a horario diurno. Asimismo, se instalarán pantallas acústicas temporales cuando sea necesario y se aplicarán sistemas de riego periódico de superficies y acopios para reducir la emisión de polvo.

- Estación de Vecindario.

Previo a las obras de ejecución del proyecto se deberá estudiar la existencia de patrimonio etnográfico de interés para su conservación y/o traslado.

La banda existente en PK 36+250 de Zonas de Instalaciones auxiliares junto a la estación de Vecindario y el enlace de la GC-1 deberá desalojarse y limpiarse a la finalización de las obras, y de igual modo deberá abordarse la naturalización y revegetación en continuo de ese espacio, atendiendo a las condiciones de seguridad de ambas infraestructuras.

Durante la fase de construcción y explotación del nuevo enlace viario de la GC-1 ubicado entre el PK 35+721,48/36+150 junto a la estación de Vecindario, se deberán adoptar las medidas necesarias para minimizar la afección sobre la vegetación, la fauna y el suelo del entorno. Se delimitarán previamente las zonas de obra para evitar ocupaciones innecesarias del terreno. Asimismo, se deberán prever sistemas adecuados de drenaje y tratamiento de escorrentías para evitar la contaminación de suelos y cursos de agua próximos.

El proyecto deberá incorporar medidas de integración paisajística con el fin de reducir el impacto visual del nuevo enlace viario en el entorno. Para ello, se diseñarán taludes siguiendo las recomendaciones del punto j) de Disposiciones y directrices al Promotor y al Estudio de integración paisajística para taludes, modelando los taludes con formas suaves y adaptadas a la topografía natural del terreno. Asimismo, se llevará a cabo la restauración vegetal de las superficies afectadas mediante la plantación de especies autóctonas propias de la zona, favoreciendo la recuperación del paisaje y la continuidad visual con el entorno. La rotonda central deberá quedar ajardinada con la extensión de 30 cm de tierra vegetal, una capa superficial de picón y con plantación de especies adaptadas a este entorno.

- Estación de Playa del Inglés.

La falta de información detallada sobre la estación, sobre materiales, cromatismos y acabados limita la valoración completa de la integración del proyecto. Se recomienda que el vestíbulo comercial, otros espacios de estancia y elementos emergentes se diseñen en coherencia con el resto de las estaciones del proyecto de la Infraestructura ferroviaria y siguiendo las recomendaciones expuestas en las disposiciones generales del punto e) de este mismo epígrafe sobre Disposiciones y directrices al Promotor y al Estudio de integración paisajística para las Estaciones.

Ante la carencia de tratamiento -según la información gráfica facilitada- de la plataforma en torno al edificio de la estación que emerge sobre la rasante del terreno, al área no ocupada por la edificación debe otorgársele un tratamiento como espacio de estancia para los usuarios, combinando el uso de zonas verdes de la plantación prevista de gomeros (*Ficus elástica*) y flamboyanes (*Delonix regia*) con vegetación propia del lugar con áreas de sombra y juego de niños.

Se recomienda incorporar áreas de sombra y espacios de estancia que favorezcan la conectividad peatonal, con el objetivo de mejorar la vitalidad del espacio público y la calidad de vida en el entorno inmediato. Asimismo, se propone reforzar la conexión con las aceras y espacios públicos existentes, especialmente aquellos que enlazan directamente con la urbanización de Playa del Inglés, facilitando la continuidad de los recorridos peatonales y la integración urbana del ámbito de actuación.

El diseño de la estación ferroviaria deberá responder a criterios de calidad arquitectónica, funcionalidad y adecuada integración urbana y paisajística. A tal efecto, se garantizará la calidad arquitectónica del edificio, una correcta organización de los accesos, la accesibilidad universal, la comodidad de los usuarios y la adecuada relación con los espacios públicos circundantes. Asimismo, se priorizará el uso de materiales duraderos y soluciones constructivas que favorezcan la eficiencia energética, el confort de los usuarios y la integración estética con el entorno urbano.

En aras de una adecuada integración territorial, y atendiendo a su particular ubicación, la actuación debe evitar la alteración del paisaje en su continuidad teniendo en cuenta su percepción desde la Avenida de la Unión Europea.

El edificio o edículo de la estación de acceso al vestíbulo principal, área comercial y aparcamiento deberá adaptarse al paisaje de su entorno y mantener en color blanco sus fachadas y paramentos.

Durante la ejecución de las obras de la estación ferroviaria se deberán adoptar las medidas necesarias para minimizar las molestias a la población turística y residente del entorno. Las actividades más ruidosas se limitarán a horario diurno. Asimismo, se instalarán pantallas acústicas temporales cuando sea necesario y se aplicarán sistemas de riego periódico de superficies y acopios para reducir la emisión de polvo. Se deberá mantener la limpieza de viales y garantizar la adecuada señalización de accesos y desvíos provisionales con el fin de minimizar afecciones a la movilidad y a las actividades económicas de la zona.

- Estación de Maspalomas (Meloneras).

Atendiendo a la singular ubicación de la estación de Maspalomas (Meloneras), su importancia turística, la fragilidad del paisaje, debe reformularse el diseño del proyecto presentado, evitando afectar con edificaciones, edículos, volumetrías y cromatismos, a las perspectivas y panoramas de interés como el Faro de Maspalomas, el Palmeral del Oasis y las vistas hacia el interior de la isla.

Se revisarán los elementos formales, las volumetrías, los materiales y los cromatismos, no dialogantes con los panoramas del entorno, evitando la utilización de colores estridentes para permitir un mejor diálogo con los referentes identitarios que la rodean.

Con objeto de abordar la revegetación de la zona se propone que vaya dirigida a la renaturalización y evite especies exóticas ajenas al ámbito.

Se sugiere abordar la creación de corredores vegetales o conexiones ecológicas que permitan mantener la continuidad de los procesos ecosistémicos del entorno y valorar la incorporación de cubiertas vegetales o tratamientos verdes, que contribuyan a mitigar el impacto visual y mejorar el comportamiento climático del edificio

Se recomienda prever itinerarios ciclables continuos y espacios para el aparcamiento de bicicletas, reforzando la movilidad activa sostenible y la accesibilidad paisajística del ámbito.

En aras de la fragilidad del ecosistema circundante, se revisará el diseño de los espacios reservados para la intermodalidad con las Guaguas de transporte interurbano.

Durante la ejecución de las obras de la estación ferroviaria se deberán adoptar las medidas necesarias para minimizar las molestias a la población turística y residente del entorno. Las actividades más ruidosas se limitarán a horario diurno. Asimismo, se instalarán pantallas acústicas temporales cuando sea necesario y se aplicarán sistemas de riego periódico de superficies y acopios para reducir la emisión de polvo. Se deberá mantener la limpieza de viales y garantizar la adecuada señalización de accesos y desvíos provisionales con el fin de minimizar afecciones a la movilidad y a las actividades económicas de la zona.

- g) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para los talleres, cocheras y áreas de mantenimiento.

El presente apartado es de aplicación a los elementos que se detallan en el plano 2.5.1 “Planta de Conjunto. Implantación general” de la documentación técnica presentada; así como a la normativa de aplicación al recinto “Ámbito específico de ordenación 7. Instalaciones, cocheras, talleres y oficinas del sistema ferroviario” que recoge el Plan Territorial Especial PTE-21, que “comprende la zona de Dominio Público inmediata a la línea ferroviaria en la que se sitúan las instalaciones de cocheras y talleres del sistema ferroviario, así como los terrenos para la implantación de las instalaciones necesarias para la explotación de las mismas (electrificación, drenaje, aparcamientos, servicios de apoyo etc.)”.

1. CABINA DE LAVADO DE TRENES	23. NAVE DE PINTURA	48. CERRAMIENTO DE VÍAS DE PRUEBA
2. PLATAFORMA LIMPIEZA MANUAL	24. TORNO DE FOSO	49. BANDA DE PROTECCIÓN 10 M.
3. NAVE DE INSTALACIONES FIJAS	25. CONTENEDOR DE VIRUTAS	50. ESPACIO DE RESERVA FUTURA
4. MUELLE INTEMPERIE DE INSTALACIONES FIJAS	26. PUNTO DE CARGA DE LOCOTRACTOR	51. CARRO ARRASTRE
5. ALMACÉN INTERPERIEDE DE INSTALACIONES FIJAS	27. GIRA BOGIES	52. BAJA-VÍAS
6. ALMACÉN CUBIERTO DE INSTALACIONES FIJAS	28. PUENTE GRUA	53. EXTRACTOR LATERAL BOGIES
7. DEPÓSITO DE GASOIL	29. GATOS DE LEVANTE	54. BOX MANTENIMIENTO 1ER NIVEL
8. VIARIO PERIMETRAL	30. LOCOTRACTOR	55. MONTACARGA
9. SISTEMA DE EXTRACCIÓN AGUA RESIDUAL DE MATERIAL MOVIL	31. PUNTO LIMPIO	56. ALMACÉN PRODUCTOS QUÍMICOS
10. SILO ARENERO	32. ALJIBE Y GRUPO HIDRONEUMÁTICO	57. OFICINA ALMACÉN
11. AEROGENERADOR	33. SECCIÓN BOGIES	58. STOCK BOGIES
12. CENTRO TRNASFORMACION AEROGENERADOR	34. SECCIÓN MOTORES	59. OFICINA PUNTO DE CONTROL DE ALMACEN
13. PLAYA DE CARGA	35. SECCIÓN MECÁNICA Y NEUMÁTICA	60. APARCAMIENTOS PERSONAL DE TALLERES
14. EDIFICIO ELECTRICO Y DEPÓSITO DE AGUA	36. SECCION POTENCIA AUXILIAR	61. APARCAMIENTOS EDIFICIO GERENCIA
15. MUELLE DE CARGA	37. SECCIÓN MÁQUINAS HERRAMIENTAS	62. ASEOS
16. CONTROL ACCESO INSTALACIONES	38. SALAS TÉCNICAS TALLER AUXILIAR	63. INYECTORES DE ARENA
17. ACCESO RODADO ANDEN	39. LABORATORIO ELECTRÓNICO	64. POLIPASTOS
18. SEPARADOR DE HIDROCARBUROS	40. SALA DE BATERÍAS	65. FOSO 2º NIVEL
19. SEPARADOR DE GRASES/DESARENADOR	41. SALA DE PRUEBAS	66. SUBESTACIÓN DE TRACCIÓN
20. E.V.A. + S.S.R.	42. OFICINAS, VESTUARIOS Y ASEOS	67. CASSETAS EXTRARÁPIDO
21. CABINA DE LAVADO Y SOPLADO DE BAJOS	43. ALMACÉN GENERAL	
22. VIA DE PRUEBAS	44. ANDENES TÉCNICOS	
	45. EDIFICIO GERENCIA	
	46. APARCAMIENTO PERSONAL GERENCIA	
	47. CERRAMIENTO PERIMETRAL	

ILUSTRACIÓN 2. PLANTA DE CONJUNTO/ IMPLANTACIÓN GENERAL: LEYENDA

- El Estudio de integración paisajística (EIP) en el eje correspondiente abordará la integración de todas las actuaciones específicas previstas en el ámbito, ubicado en el Término Municipal de Santa Lucía de Tirajana.

- El EIP se elaborará atendiendo a los términos expresados en esta DIA y considerará al completo el programa funcional previsto, determinando justificadamente los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten de aplicación según la metodología de valoración de la integración paisajística que se propone, y las causas de los no aplicables. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberán aplicar medidas correctoras para ser traspuestas a los proyectos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- El EIP en su análisis de integración tendrá especial consideración a los elementos edificados siguientes:

Elementos	Localización	Parámetros
Subestación eléctrica de tracción de Talleres y Cocheras	P.K. 37+004	-
Naves de Instalaciones fijas	P.K. 37+500	Alto: 74,28m Anchura: 15,20m Longitud: 70m Superficie: 1.128m ²
Nave de Almacén de instalaciones fijas	-	Alto: 74,28m Anchura: 9,20m Longitud: 19,20 m Superficie: 200m ²
Nave de Talleres	P.K. 37 + 750	Alto: 74,42m Anchura: 99,50m Longitud: 173,85 m Superficie: 16.615,48 m ² ; 670m ² , 770,75m ²
Nave de Cocheras	P.K. 37+750	Alto: 74,83m Anchura: 30,25m Longitud: 210m Superficie: 6.563,30 m ²

Edificio de Gerencia	PK 37+950	Superficie Planta baja: 1.195,15m ² Superficie Planta alta: 2.344,83 m ² Alto: 11,75m Anchura: - Longitud: -
Cerramiento general	PK 37+211/ PK 37+911	- -
Zonas de Instalaciones auxiliares	PK 37+ 750	Aparcamiento en fase de explotación

- El ámbito específico de ordenación será urbanizado de conformidad con el destino industrial previsto y contará con un Proyecto de Urbanización adaptado a la normativa autonómica de aplicación.

- El Órgano Sustantivo o en su caso el Promotor acreditará a la Comisión de Seguimiento que las edificaciones proyectadas (Talleres, Nave de Cocheras, Nave de instalaciones fijas, y Edificios de Gerencia) no superan la edificabilidad máxima 0,5 m²/m² fijada y valorada ambientalmente por el PTE-21 para el ámbito de ordenación; que se cumple con el parámetro de 10m de separación a linderos de la parcela, cuando éstos no estén en contacto directo con la línea general o el ramal de acceso; que se cumple con el porcentaje máximo de superficie cubierta por la edificación, que se fija en un 40%; que se respetan las alturas máximas permitidas para los proyectos constructivos y, en particular, las fijadas para la Nave Cochera -Taller: 12 m a cumbre y 8m a alero (cornisa), para la Oficinas de Gerencia, 8m de altura (planta baja +1), para otros edificios, 8m.

En caso contrario, el Promotor deberá adaptar la propuesta funcional a los parámetros expresados y considerados en la evaluación ambiental del referido plan territorial.

- Para las obras de urbanización y proyectos constructivos en este ámbito el EIP analizará, con el grado necesario de detalle, todas las operaciones de acondicionamiento de las pistas de acceso, parques de maquinaria, zonas de acopio, instalaciones de seguridad y salud, y demás instalaciones temporales necesarias para la realización de las obras, con objeto de que la morfología definitiva de las mismas, una vez restauradas, evite el contraste de formas con el relieve del entorno.

- Con el fin de mejorar la calidad urbana, paisajística y arquitectónica del ámbito industrial de Talleres y Cocheras y nave de instalaciones fijas las naves previstas deberán incorporar un diseño arquitectónico, compositivo, volumétrico y material que supere la mera resolución funcional de una nave industrial convencional. No se admitirán volúmenes únicos de carácter prismático sin tratamiento arquitectónico pudiendo presentar una composición volumétrica articulada con incorporación de elementos arquitectónicos singulares tales como cubiertas escalonadas, marquesinas o pórticos.

- Todas las fachadas visibles de naves desde el espacio público deberán diseñarse como fachadas arquitectónicas completas, con tratamiento cualificado de fachadas, evitando los cerramientos resueltos exclusivamente mediante panel industrial estándar sin aporte de diseño y/o composición a partir de la modulación compositiva del cerramiento.

- Por razones de integración de las volumetrías de las naves de talleres, cocheras y nave de instalaciones fijas, se procurará la elección del blanco en los paramentos de fachadas. Pudiendo seleccionar entre la amplia variedad de materiales contemporáneos de construcción de fachadas aquellos materiales que por sus características no sean reflectantes o de texturas brillantes.

- Las cubiertas de las naves podrán destinarse para instalación de sistemas de aprovechamiento de energías renovables, tales como paneles solares fotovoltaicos para generación eléctrica o paneles solares térmicos para agua caliente sanitaria. La implantación de estos sistemas deberá realizarse de manera que no comprometa la integración en el paisaje, la estanqueidad ni la seguridad estructural de la cubierta, asegurando su correcta integración paisajística y la accesibilidad para tareas de mantenimiento. Asimismo, se priorizará que la disposición de los paneles minimice el impacto visual desde el entorno.

- Las instalaciones técnicas, maquinaria, depósitos u otros elementos situados en cubierta de las edificaciones deberán integrarse en el diseño arquitectónico mediante petos, pantallas o soluciones equivalentes que eviten su impacto visual. Las instalaciones, como cableado y redes eléctricas, antenas, equipos de climatización e instalaciones semejantes han de quedar siempre ocultas.

- El promotor deberá garantizar que la implantación y funcionamiento de los aerogeneradores en el interior del recinto de Talleres y Cocheras no genere afecciones significativas sobre la población del núcleo urbano más próximo. A tal efecto, se asegurará el cumplimiento de los niveles máximos de inmisión acústica establecidos en la normativa vigente, tanto en periodo diurno como nocturno, mediante la realización de campañas de medición previas y posteriores a la puesta en funcionamiento. Asimismo, se incorporarán todas las medidas previstas en esta DIA para el parque eólico con el objetivo de minimizar el impacto sobre la fauna, y las poblaciones (Epígrafes 8.8, apartados c) d) y e); 8.20 el apartado o)

En caso de detectarse superaciones de los umbrales admisibles o molestias reiteradas a la población, el promotor deberá adoptar medidas correctoras adicionales

- Los elementos de identidad corporativa deberán integrarse en la composición arquitectónica de la fachada, en proporciones adecuadas, evitando su colocación como soportes superpuestos sobre la cubierta, o cualquier elemento que altere la lectura del edificio.

- Todas las arquitecturas se presentarán para validación de la Comisión de Seguimiento, pudiéndose acordar modificaciones del proyecto cuando la solución propuesta no garantice una adecuada calidad arquitectónica o paisajística.

- El EIP analizará la contaminación lumínica y las potencialidades de minimización del posible impacto por la necesidad de iluminación exterior y nocturna del recinto, limitándola a la estrictamente necesaria por razones de seguridad y/o de operatividad.

- Las torres o postes de iluminación deberán diseñarse con criterios de integración paisajística, evitando alturas excesivas y empleando luminarias orientadas hacia el interior del recinto para reducir la contaminación lumínica.

- La iluminación exterior se orientará de forma que no genere deslumbramientos hacia propiedades colindantes.

- El sistema viario de conectividad circundante al área de Talleres y Cocheras y su conexión con la estación de Vecindario, así como la vía logística de conectividad con el Puerto de Arinaga, se encuentra fuera del ámbito 7 de ordenación específica, como reflejan los planos de planta general del Eje-Fusión. El Promotor incluirá en el Plan de Vigilancia Ambiental, Fase de Obra y Fase de Explotación, medidas específicas adicionales para la corrección o mitigación del impacto derivado por el tránsito de vehículos y materiales pesados. Se recomienda monitorizar el ruido ambiental diurno y nocturno, verificándose que no se superan los umbrales establecidos en la normativa de aplicación, garantizando la salud de la población y el bienestar de la avifauna. El tránsito de materiales peligrosos se atenderá a la normativa que resulte de aplicación.

- Los taludes y terraplenes generados por la carretera de acceso al recinto de Talleres y Cocheras deberán quedar revegetados con criterio de orden y sistemática, cuidando especialmente los puntos críticos de apertura de paisaje en áreas como la subestación eléctrica y soluciones de cunetas y drenaje y bajo las vías.

- La banda no ocupada del dominio público delimitado entre la carretera de acceso y la infraestructura ferroviaria, y entre la estación de Vecindario y el recinto de Talleres y Cocheras, deberá naturalizarse y revegetarse en continuo, atendiendo a las condiciones de seguridad de ambas infraestructuras y guardando en su caso las prevenciones necesarias en el entorno de la subestación de Talleres y Cocheras.

Se abordará una restauración del suelo, con 30 cm de aporte de tierra vegetal, y una plantación de vegetación autóctona adaptada a las condiciones climáticas y edáficas del entorno, priorizando especies herbáceas y arbustivas de bajo porte que no interfieran con las infraestructuras ni las labores de mantenimiento de éstas.

Se garantizará que las plantaciones guarden las distancias de seguridad que resulten conformes con la normativa vigente respecto a la plataforma ferroviaria, la plataforma viaria, los drenajes, los sistemas de electrificación, y otras instalaciones.

La actuación tendrá como objetivo mejorar la integración paisajística de la banda colindante de la infraestructura ferroviaria y carretera de acceso, favorecer la biodiversidad y reducir los procesos de erosión del suelo, evitando en todo caso la introducción de especies invasoras.

- En general, las rotondas a que da lugar el viario de conectividad y logística, se localizan en lugares de gran apertura panorámica como es el caso de las situadas junto al barranco de Tirajana. Estas glorietas en todos los casos deberían diseñarse siguiendo criterios semejantes y en continuidad con el paisaje existente, con sus mismos materiales, vegetación y cromatismos, aportando sobre ellas 30 cm de tierra vegetal y ajardinando preferentemente con especies arbustivas y de porte arbóreo propias de la vegetación autóctona canaria correspondiente a esta cota y orientación.

- Debido a la alta probabilidad de vientos fuertes, sería también recomendable en estos casos el uso de especies suculentas y cactáceas; asimismo también se podría utilizar en áreas muy expuestas especies exóticas como el pino marítimo (*Casuarina equisetifolia*) ensayado con éxito como cortavientos en zonas aledañas.

- Se recomienda evitar la proliferación indiscriminada de tótems industriales, elementos escultóricos o hitos artísticos en las rotondas y enlaces, con el fin de preservar la coherencia paisajística de este entorno y evitar la saturación visual del espacio público.

- No se autorizará la instalación de publicidad en el entorno de las vías y enlaces adyacentes o en el interior del recinto de Talleres y Cocheras. La autorización para la instalación de elementos publicitarios, o imagen de marca de cualquier naturaleza, debería ser integrado en el propio EIP y ser informada y autorizada por la Comisión de Seguimiento.

- Los diez metros preceptivos de separación a linderos de las naves y cocheras deberán tratarse con medidas de integración paisajística que garanticen la ocultación parcial de las instalaciones y la continuidad visual con el entorno. Se priorizará en el talud de terraplén, exterior e interior al recinto, la plantación de especies arbóreas y arbustivas de porte adecuado, pudiendo complementarse con taludes vegetados o pantallas mixtas (vegetales y/o estructurales) especialmente en aquellos tramos donde la vegetación requiera apoyo inicial. Deberá estudiarse la densidad de plantación arbórea y arbustiva adecuada para garantizar la ocultación parcial de las instalaciones y la integración en el paisaje.

- Además de la zona verde prevista, las zonas no ocupadas por edificaciones, playas de vías u otros equipamientos deberán acondicionarse mediante revegetación o plantaciones que contribuyan a mejorar la integración paisajística del conjunto. En la superficie de aparcamientos de la Nave de Talleres se ajustará el adecuar un alcorque con árbol de porte cada 5 plazas de aparcamiento.

- La base del muro opaco del cerramiento perimetral del recinto de naves de Talleres y Cocheras tendrá una altura no superior a 1,5m, resuelto en mampostería de piedra sobre el que se dispondrá el vallado previsto que garantice la seguridad y el control de accesos.

- Para el diseño del vallado previsto en general se utilizará cerramientos de malla metálica de baja reflectancia, integración mediante vegetación trepadora o arbustiva y deberá integrarse paisajísticamente con el entorno. La selección de especies, su distribución y crecimiento deberá garantizar una cobertura efectiva a lo largo del tiempo, y se deberá establecer un plan de mantenimiento que asegure la densidad y salud de la vegetación sin comprometer la estabilidad estructural del vallado.

- El Promotor aportará a la Comisión de Seguimiento un Plan de Gestión de Residuos considerando todas las actividades implantadas en el área urbanizada de Talleres y Cocheras. El área urbanizada dispondrá de sistemas de eficiencia energética y sostenibilidad ambiental, y en particular:

* Dispondrá de sistemas que impidan la llegada de contaminantes generados por la actividad de reparación y transporte a los suelos agrícolas circundantes, al acuífero, o al mar.

* Abordará la impermeabilización de playas de vías y zonas de mantenimiento, así como el tratamiento previo para las aguas de escorrentía con dispositivos previstos para separadores de hidrocarburos. Estos dispositivos se incluirán especialmente en los sistemas de drenaje de Talleres y Cocheras, en zona de lavado de trenes, en áreas de repostaje o manipulación de aceites, en las cocheras y playas de vías de mantenimiento.

* Contará en los túneles de lavado con sistemas de depuración o, sistemas de recirculación y reutilización de agua para minimizar el consumo.

* Dispondrá de sistemas de sellado y obturación en caso de derrames accidentales para evitar que los contaminantes lleguen a la red de alcantarillado o al suelo agrícola circundante.

- El Promotor abordará a su cargo el sistema de alcantarillado separativo del ámbito urbanizado y lo conectará a la red de saneamiento municipal en las condiciones ambientales que disponga la administración competente.

- Previo a las obras de urbanización del recinto se deberá estudiar la existencia de patrimonio etnográfico de interés para su traslado.

- El horizonte superficial del suelo deberá retirarse de forma selectiva durante la fase inicial de obra, almacenándose adecuadamente para su posterior reutilización en las labores de restauración paisajística.

- En aras de la protección de las cuencas visuales dominantes se harán estudios de visibilidad desde los puntos de vista más concurridos, entre los que se encuentran los producidos desde la urbanización de El Doctoral y Vecindario, la GC-1 los tránsitos de las carreteras a Pozo Izquierdo, las zonas rústicas, los miradores y senderos oficiales. En caso de existir puntos de observación relevantes se reforzarán las medidas de integración mediante pantallas vegetales o rediseño de la disposición de edificaciones.

- Se evaluará en cada caso el indicador del Índice de visibilidad escénica conforme está establecido en la metodología que recoge esta DIA. Para su justificación y comprobación posterior, una vez terminada la instalación y las obras, se hará un reportaje fotográfico acreditativo de su inserción en el paisaje.

- El Estudio de integración paisajística del recinto de Talleres y Cocheras deberá ser presentando para su convalidación, con carácter previo a la puesta en servicio y ejecución, a la Comisión de Seguimiento, por si procedieran medidas adicionales.

- El Promotor será responsable del mantenimiento de las medidas que se incluyan en el EIP, incluyendo la corrección de las deficiencias detectadas durante la vigilancia ambiental.

- Se mantendrá un seguimiento activo dando cuenta de las incidencias a la Comisión de Seguimiento durante su periodo de vigencia.

h) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para las subestaciones, líneas eléctricas, LAC, y otros elementos de sujeción del cableado.

- El Estudio de integración paisajística (EIP), elaborado conforme lo expresado en esta DIA, evaluará justificadamente los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberá aplicar medidas correctoras adicionales para ser traspuestas a los proyectos constructivos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- Las localizaciones de las subestaciones referidas son:

TRAMOS	Subestación eléctrica de tracción	Subestación eléctrica de acometida
TRAMO 1	Las Palmas bajo rasante (SET1). PK 1+157	
TRAMO 2	Hospitales (SET2). PK 8+307	
TRAMO 3		Telde 66-20 kV (SEA 1) P.K. .17+ 500
TRAMO 4	El Goro (SET 3) P.K. 20+160	
TRAMO 5	Arinaga (SET 4) P.K. 31+607	Arinaga (SEA 2) P.K. 31+607
	Talleres y Cocheras (SET5). P.K. 37+004	
TRAMO 6	Tarajalillo (SET 6) P.K. 45+573	
TRAMO 7	Maspalomas (SET 7). P.K. 54+271	

- Como disposiciones suplementarias de integración del paisaje se deberá tener en cuenta las siguientes:

- El EIP en las subestaciones deberá analizar, además de los movimientos de tierra de la explanación y edificación, la vía de acercamiento y accesos, los cerramientos, los muros, los viales, zanjas y canales, y demás elementos e instalaciones anejas que conforman la subestación.
- Con objeto de minimizar la afección paisajística y territorial asociada a las instalaciones eléctricas, se establece como condicionante que las subestaciones de acometida se ejecuten mediante tecnología GIS, disponiendo los equipos de alta tensión encapsulados en gas en el interior de un edificio, reduciendo así la superficie ocupada y la presencia de estructuras eléctricas en el exterior.
- Con el fin de minimizar el impacto paisajístico, reducir la ocupación de suelo y evitar la presencia de estructuras eléctricas de elevada visibilidad asociadas a los parques de intemperie y a las conexiones aéreas, el promotor deberá sustituir en fase de proyecto constructivo las subestaciones proyectadas con tecnología de aislamiento en aire (AIS) por subestaciones con tecnología encapsulada en gas (GIS) u otra tecnología equivalente de carácter compacto.
- Las subestaciones deberán resolverse preferentemente mediante instalaciones compactas alojadas en edificio o estructura cerrada, eliminando los parques de intemperie, pórticos metálicos y demás elementos asociados a configuraciones AIS.
- Asimismo, las conexiones de alimentación y salida (feeders) deberán ejecutarse mediante líneas subterráneas, evitando las entradas y salidas aéreas inicialmente previstas. A tal efecto, el proyecto constructivo deberá incorporar el soterramiento de los feeders desde la subestación hasta los puntos de conexión con la infraestructura eléctrica o ferroviaria correspondiente.

- Las líneas eléctricas de conexión entre las subestaciones y los centros de transformación deberán disponerse de forma subterránea, no admitiéndose soluciones aéreas salvo imposibilidad técnica debidamente justificada
- El proyecto constructivo deberá justificar la solución adoptada, garantizando que la configuración final de las subestaciones minimiza la intrusión visual, reduce la afección paisajística y limita la presencia de infraestructuras eléctricas en superficie.
- Cualquier solución alternativa que mantenga configuraciones de tipo AIS o conexiones aéreas deberá justificarse de forma expresa ante el órgano ambiental, acreditando la imposibilidad técnica de adoptar soluciones compactas y soterradas.
- En caso de que los transformadores de potencia deban instalarse en exterior, éstos deberán disponerse y diseñarse de manera que minimicen su impacto visual sobre el entorno natural o urbano.
- Los muros cortafuego, si se requieren, deberán presentar acabados coherentes con la edificación, incorporando pantallas vegetales y otras medidas de integración paisajística, de modo que los equipos se integren al paisaje sin comprometer la seguridad, la accesibilidad para mantenimiento ni el correcto funcionamiento de la subestación.
- Se deberá priorizar la armonización con la topografía y la vegetación de pantallas vegetales, asegurando que las estructuras exteriores queden discretamente integradas y sean percibidas de manera mínima desde zonas de influencia visual sensible.
- El promotor deberá ejecutar el soterramiento de la línea de alimentación eléctrica destinada a las catenarias con el fin de evitar la instalación de torres aéreas y preservar el paisaje circundante, garantizando la continuidad del suministro eléctrico y cumpliendo con las normativas técnicas y de seguridad aplicables.
- Las edificaciones deberán integrarse en el paisaje a partir de proyectos de envolvente de fachadas, redactados de conformidad con los criterios de integración paisajística de esta DIA y del EIP.
- Se valorará la inclusión de una pantalla vegetal perimetral en los recintos de subestaciones, con especies adaptadas a las condiciones edafoclimáticas de la zona, destinada a minimizar el impacto visual de la instalación.
- Se preservará, en la medida de lo posible, la vegetación natural o antrópica existente en el entorno de la subestación, y pistas de accesos, limitando las talas y desbroces a lo estrictamente necesario para la seguridad y el funcionamiento de la infraestructura.
- El estudio deberá incluir todas las potenciales superficies afectadas temporalmente por las obras (zonas de acopio, accesos provisionales, instalaciones auxiliares) incluyendo las correspondientes medidas para ser restauradas paisajísticamente una vez finalizados los trabajos, con el objetivo de devolverlas a condiciones similares a las preexistentes.
- El estudio abordará la reducción de la contaminación lumínica, minimizando el posible impacto producido por las necesidades de iluminación exterior de las subestaciones, limitándola a la estrictamente necesaria por razones de seguridad y/o de operación.
- En aras de la protección de las cuencas visuales dominantes se harán estudios de visibilidad desde los puntos de vista más concurridos, entre los que se encuentran los producidos en los tránsitos de las carreteras, los miradores y senderos oficiales, los núcleos urbanos, costeros y turísticos.
- Se evaluará en cada caso el indicador del Índice de visibilidad escénica conforme está establecido en la metodología que recoge esta DIA. Para su justificación y comprobación posterior, una vez terminada la instalación y las obras, se hará un reportaje fotográfico acreditativo de su inserción en el paisaje.

- El Estudio de integración paisajística de las subestaciones y construcciones auxiliares, deberá ser presentando para su convalidación, con carácter previo a la puesta en servicio y ejecución, a la Comisión de Seguimiento, por si procedieran medidas adicionales.

- El Promotor será responsable del mantenimiento de las medidas que se incluyan en este Estudio de integración paisajística también durante la fase de explotación, incluyendo la reposición de marras y la corrección de posibles deficiencias detectadas durante el seguimiento ambiental.

- Se mantendrá un seguimiento activo dando cuenta de las incidencias a la Comisión de Seguimiento durante su periodo de vigencia.

i) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para las zonas auxiliares.

- Las zonas auxiliares con carácter general no se dispondrán en suelos rústicos de protección cultural o paisajística; tampoco en suelos urbanos calificados como sistema general, dotacional y Espacios Libres.

- En las 41 Zonas de instalaciones auxiliares (ZIAS), y en general todos los suelos ocupados temporalmente por las instalaciones auxiliares, una vez terminada las obras, se deberá limpiar el terreno, retirar los escombros, nivelar y descompactar el suelo, ajustar pendientes para el drenaje, y en su caso aportar tierra vegetal y naturalizar con vegetación autóctona.

Esta acción se deberá realizar progresivamente conforme avance la ejecución de cada uno de los proyectos que conforman la Infraestructura. En aquellos casos de cambio de usos previos se deberán restaurar a sus condiciones de uso original, como sucede con algunos espacios deportivos. Esta disposición no afectará a aquellos suelos ZIAS destinados posteriormente a plataformas de seguridad de entrada y salida de túneles, aparcamientos junto a las estaciones de trasbordo o en el recinto de Talleres y Cocheras y aquellas otras que se haya condicionado su uso en esta DIA.

Áreas afectadas por esta medida:

TRAMO	P.K. APROXIMADO	MUNICIPIO
TRAMO 2	P.K. 13+000 / 13+292 Zona de ataque tuneladora, (Parte en Las Palmas- y parte en Telde) instalaciones auxiliares y fábrica de dovelas (Telde) Jinámar	Las Palmas de Gran Canaria/ Telde
TRAMO 3	P.K. 15+373.18 Barranco Real de Telde P.K. 17+750 3 Barranco de La Rocha P.K. 18+500 Barranco del Negro P.K. 18+750 Barranco de Las Manolitas P.K. 19+500 Lomo Ratón	Telde Telde Telde Telde Telde
TRAMO 4	P.K. 20+167.66 El Goro P.K. 22+250 P.K. 23+500 P.K. 25+000 Zona de acopio temporal P.K. 26+725 Zona de acopio temporal	Telde Telde Telde Ingenio Ingenio
TRAMO 5	P.K. 32+161.09 Junto a la Estación de Arinaga	Agüimes
TRAMO 6	P.K. 47+500 Junto al barranco de El Pinillo	San Bartolomé de Tirajana

- Los tramos de instalaciones auxiliares ubicados junto a las futuras vías del tren que discurren paralelos a la GC-1, entre ambas infraestructuras en los tramos 5 y 6, deberán ser naturalizados una vez ejecutada la obra, como suelos para la integración de vegetación arbustiva y en su caso palmerales y arbolado, aportando tierra vegetal e integrándolo en la red general de riego de la infraestructura ferroviaria.

El mantenimiento de estos ámbitos correrá a cargo del contratista durante los cinco años siguientes a la recepción de las obras, pasando luego a su conservación por el Promotor.

Áreas afectadas por esta medida:

TRAMO	P.K. APROXIMADO	MUNICIPIO
TRAMO 4	P.K. 27+640, 87 Zona de acopio temporal junto a la GC-1	Ingenio
TRAMO 5	P.K. 34+000 Zona de instalaciones auxiliares junto a la GC-1 P.K. 36+250 Junto a la estación de Vecindario P.K. 39+850 junto al barranco del Rodeo y la GC-1	Santa Lucía de Tirajana Santa Lucía de Tirajana San Bartolomé de Tirajana
TRAMO 6	P.K. 43+739.37 / PK. 44+250 Tramo 6 junto al barranco Hondo y la GC-1	San Bartolomé de Tirajana

- Los tramos ubicados en las cercanías del Macizo de Amurga, deberán ser vegetados con especies dominantes del tabaibal-cardonal: *Euphorbia canariensis*, *Euphorbia balsamífera*, *Euphorbia regis-jubae* y otras especies asociadas

Áreas afectadas por esta medida

TRAMO	P.K. APROXIMADO	MUNICIPIO
TRAMO 6	P.K. 46+090.98 Tramo 6. Área de instalaciones auxiliares A2. Junto al barranco de El Berriel y la GC-1. Junto a Macizo de Amurga	San Bartolomé de Tirajana
	P.K. 46+500 Tramo 6. Zona de Instalaciones auxiliares A3. Junto a Macizo de Amurga	San Bartolomé de Tirajana

- En relación con el paisaje local por el que discurre el proyecto de la Infraestructura Ferroviaria se deberá prestar atención al tramo 6 que discurre en las cercanías del Macizo de Amurga, especialmente por la calidad de los paisajes que se abren hacia las antiguas terrazas de cultivos o “cadenas”. Para ello será necesario abordar desde el EIP las potenciales dificultades que introduce el proyecto a través del vallado en la percepción de este paisaje singular y las medidas a tomar para su mantenimiento y protección.

Del mismo modo, en los tramos 5 y 6 y en los suelos que quedaran libres en las bandas intermedias entre la Infraestructura viaria colindante la autopista de la GC-1 y la futura Infraestructura ferroviaria, debido a la fuerte fragmentación que la infraestructura ferroviaria pudiera ocasionar en la continuidad ambiental y paisajística de estos suelos, se procederá a la naturalización y revegetación de la banda en continuo atendiendo a las condiciones de seguridad de ambas infraestructuras.

Estas zonas deberán acondicionarse mediante la restauración del suelo, aporte de tierra vegetal y la implantación de vegetación autóctona adaptada a las condiciones climáticas y edáficas del entorno, priorizando especies herbáceas y arbustivas de bajo porte que no interfieran con la visibilidad, las infraestructuras ni las labores de mantenimiento de éstas.

La actuación tendrá como objetivo mejorar la integración paisajística de la banda colindante de la infraestructura ferroviaria y viaria, favorecer la biodiversidad y reducir los procesos de erosión del suelo, evitando en todo caso la introducción de especies invasoras.

Asimismo, se garantizará que las plantaciones mantengan las distancias de seguridad respecto a la plataforma ferroviaria, la plataforma viaria los drenajes, sistemas de electrificación y otras instalaciones, conforme a la normativa vigente.

- El EIP se formalizará complementariamente con la elaboración de fotomontajes e infografías, adecuadamente referenciadas en los puntos de observación sensibles y/o más concurridos.

- En ausencia de desarrollo reglamentario específico en la comunidad autónoma, y salvo indicación contraria del EIP, no se autorizará la exhibición de publicidad en el ámbito del corredor ferroviario y de sus elementos asociados.

j) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para taludes.

- El Estudio de integración paisajística (EIP), referido a todos los taludes a que dé lugar el proyecto de Infraestructura Ferroviaria y elementos asociados, deberá conforme lo expresado en esta DIA, evaluar justificadamente los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberán aplicar medidas correctoras para ser traspuestas a los proyectos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- Como disposiciones suplementarias de integración del paisaje se deberá tener en cuenta las siguientes:

- Para la integración paisajística de los taludes, sean de desmonte, terraplén, y en su caso muros pantalla, a que dé lugar el proyecto, salvo impedimento técnico justificado, el Promotor ajustará su forma y altura al relieve y topografía natural, y lo adecuará el paisaje por el que discurre la infraestructura ferroviaria.

- El diseño y ejecución de los taludes se ajustará a las recomendaciones establecidas en el EIP, procurando que las pendientes no superen, salvo justificación técnica y ambiental debidamente motivada, una relación de 2H:1V. En cualquier caso, para taludes de mayor pendiente se deberá justificar su adecuación a la litología y características geotécnicas del terreno, garantizando la estabilidad y priorizando soluciones que favorezcan la integración ambiental y paisajística.

- En el caso de ser necesario incorporar bermas intermedias en taludes superiores de más de 10 m, y atendiendo al tipo de suelo y justificación geotécnica, se recomienda a modo orientativo y en el marco de trabajos de integración del paisaje, que estas bermas tengan un ancho mínimo de 3 m. Asimismo deberán ser tratadas, con vegetación autóctona de bajo porte, adecuada a su cota y orientación.

- Se determinará y justificará en cada caso por el EIP la solución más apropiada de terminación de taludes, ya sea esta de naturalización, de revegetación con especies autóctonas adaptadas a las condiciones climáticas y edáficas propias, de tratamientos con piedra y escolleras o, en su caso, poniendo justificadamente en valor el suelo natural.

- Se deberá prestar la debida atención a los taludes de desmonte y terraplén generados en el Tramo 3, Tramo 4, Tramo 5 y el Tramo 6, en los tramos proyectados en superficie, en túneles artificiales a las entradas y salidas de viaductos, en las reposiciones de carreteras, en caminos de enlace, en caminos y salidas de emergencia. El Estudio de Integración Paisajístico, en el eje que corresponda a movimientos de tierra y excavación, abordará con especial atención las siguientes áreas:

TRAMO	P.K. APROXIMADO	MUNICIPIO
TRAMO 3	PK 15+000, Junto al Barranco Real de Telde	Telde
TRAMO 4	PK 28+000, Desmonte en el margen izquierdo del barranco de Guayadeque	Ingenio
TRAMO 5	PK 29+250	Agüimes
	PK 30+511 Camino de enlace	Agüimes
	PK 31+260,76 Taludes de camino de acceso a Subestación	Agüimes
	PK 35+250_ PK 35+500	Agüimes
	PK 38+250_ PK 38+500 viaducto del barranco de Tirajana	Santa Lucía de Tirajana/ San Bartolomé de Tirajana
	PK 39+750 Terraplén junto a la Pérgola sobre GC-1	San Bartolomé de Tirajana
	PK 40+500_ PK 41+000	San Bartolomé de Tirajana
	41+750 TM	San Bartolomé de Tirajana
	PK 42+750_ PK 43+01	San Bartolomé de Tirajana
TRAMO 6	PK 44+250_ PK 44+750 Junto al viaducto de la Cañada del Morrete	San Bartolomé de Tirajana
	PK 45+500_ PK 45+750 Junto al Barranco de El Berriel	San Bartolomé de Tirajana
	PK 46+621 Reposición de camino	San Bartolomé de Tirajana
	PK 48+000	San Bartolomé de Tirajana
TRAMO 7	PK 49+288,145 y PK 49+288,145, salidas en el barranquillo de San Agustín	San Bartolomé de Tirajana

- En los casos necesarios o lugares de difícil acceso, pendientes pronunciadas o por necesidades de protección del suelo y control de la erosión, desde el momento de su ejecución, se dispondrá de mantas orgánicas y geotextiles biodegradables que aseguren el éxito de técnicas de hidrosiembra o técnicas similares. Se deberá mantener un control periódico del buen mantenimiento y del éxito y supervivencia de las plantaciones y dar cuenta de ello a la Comisión de Seguimiento durante su periodo de vigencia.

- En zonas semiáridas de piso basal o cardonal-tabaibal con presencia de vegetación los tratamientos de taludes se harán por medio de revegetación autóctona adaptada al piso climático y características edáficas. Esta revegetación comprenderá al menos el 40% de la superficie del talud. El resto de la superficie se tratará mediante integración mineral preferentemente de piedra y mampostería local.

- La gama cromática de fondos de talud se deberá corresponder con el dominante del paisaje natural. En todos los casos se deberá tener en cuenta el contraste cromático entre taludes y fondos de laderas.

- En los tramos cercanos a urbanizaciones, como ocurre en el barranquillo de San Agustín se deberá cuidar el introducir pantallas vegetales, con plantación arbustiva propia del entorno que reproduzca la estructura vegetal

propia del barranco, si se superaran los niveles de ruido establecidos normativamente se podrían incluir pantallas acústicas o materiales fonoabsorbentes.

- En los cruces de barrancos, las embocaduras y taludes deberán adecuarse a la morfología natural del cauce. Se atenderá especialmente a los emboquillados de entrada y salida de viaductos, en donde se produce alguna de las diferencias de rasante de mayor entidad.

- La integración de taludes generados en la obra civil, seguirán los criterios de buenas prácticas en las actuaciones de restauración ambiental y paisajística; la variedad de sus alturas requerirá acciones diferenciadas. Las cuestiones referidas a viabilidad estructural y drenaje no forman parte del análisis ambiental.

- Salvo justificación técnica se evitarán los taludes estabilizados de hormigón proyectado rectos y verticales. En casos ineludibles se deberá complementar con bases trabajadas con tratamiento pétreo o mampostería local de textura y cromatismo semejante al paisaje afectado

- La solución adoptada en cada caso deberá justificar el tratamiento cromático en relación con los tonos del entorno natural, evitando revestimientos reflectantes, gunitados o fuertemente pigmentados.

- En el caso de soluciones justificadas de muros pantalla deberán diseñarse de forma que se minimice su visibilidad en el paisaje, evitando paramentos extensos de hormigón visto. Se evitará en todo caso, la incorporación forzada de elementos artísticos sobrepuestos y ajenos a la propia solución de los muros.

- Con el fin de favorecer la adecuada integración paisajística de muros pantalla de hormigón que pudieran quedar permanentemente expuestos deberán resolverse mediante acabado de hormigón visto, pudiendo incorporar modulaciones del paramento, encofrados texturizados, o en su caso aplacados, revestimientos en piedra, evitando pinturas u otros tratamientos superficiales.

- La reducción del impacto visual de estos elementos se complementará mediante soluciones de naturalización y ajardinamiento, tales como la plantación de vegetación autóctona trepadora o de bajo porte en la base de los muros, jardineras integradas u otras soluciones equivalentes que favorezcan su integración paisajística.

- Las especies vegetales a emplear deberán ser autóctonas o adaptadas a las condiciones climáticas y edáficas del entorno, evitando el uso de especies invasoras, y deberán ser compatibles con las condiciones de seguridad, explotación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

- El proyecto constructivo deberá definir en estos casos las medidas concretas de naturalización previstas, incluyendo la localización de las zonas ajardinadas, las especies seleccionadas y las condiciones de implantación y mantenimiento.

- En aras de la protección de las cuencas visuales dominantes el EIP realizará estudios de visibilidad de los taludes desde los puntos de vista más concurridos (percepción desde el mar, tránsitos por carreteras, vistas panorámicas y miradores, red de senderos, y núcleos costeros y turísticos. Se calculará en cada caso el indicador de Índice de Visibilidad Escénica, conforme está establecido en esta DIA.

k) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP PARA tramos en superficie.

- El Estudio de integración paisajística (EIP), elaborado conforme lo expresado en esta DIA, evaluará justificadamente la integración paisajística de taludes en tramos en superficie teniendo en cuenta los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberá aplicar medidas correctoras adicionales para ser traspuestas a los proyectos constructivos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- Relación y localización de los tramos en superficie:

TRAMOS P.K. APROXIMADO

TRAMO 3 P.K. 15+155 / P.K. 15+250
P.K. 15+360 / P.K. 15+671
P.K. 17+600 / P.K. 17+ 644
P.K. 17+750 / P.K. 18+250
P.K. 18+353 / P.K. 18+800
P.K. 18+850 / P.K.19+311,94
P.K. 19+561,94 / P.K. 19+980

TRAMO 4 P.K. 20+064 / P.K. 20+200

TRAMO 5 P.K. 28+111,037 / P.K. 32+000
P.K. 33+520 / P.K. 36+250
P.K. 36+250 / P.K. 38+000
P.K. 38+400 / P.K. 38+750
P.K. 39+550 / P.K. 39+835
P.K. 40+000 / P.K. 43+561,577

TRAMO 6 P.K. 43+750 / P.K. 44+500
P.K. 44+500/ P.K. 45+750
P.K. 46+000 / P.K. 46+750
P.K. 46+914 / P.K. 47+000
P.K. 47+537 / P.K. 47+650
P.K. 47+725 / P.K. 48+200
P.K. 48+975 / P.K. 49+000
P.K. 49+ 099 / P.K. 49+128,15

TRAMO 7 P.K. 49+286,15 (800+00) / P.K. 50+350 (1+350)
P.K. (2+000) / P.K. (2+100)

- En relación con los taludes y la adaptación al relieve existente se deberá ajustar la rasante y la sección de las trincheras de tal manera que se reduzca al mínimo la profundidad y la extensión visible de taludes. Diseñando transiciones suaves entre el terreno natural y la infraestructura.

- Se deberán modelar los taludes resultantes de desmonte y terraplén, teniendo en cuenta las condiciones expresadas en este título en el punto j) de Disposiciones al Promotor y al Estudio de integración paisajística para taludes.

- Con objeto de reducir el impacto paisajístico, la afección geomorfológica y el riesgo de inestabilidad asociado a los desmontes de gran altura previstos en el proyecto, el promotor deberá analizar en fase de proyecto constructivo alternativas que permitan sustituir o reducir los taludes de desmonte superiores a 20 m mediante soluciones en falso túnel o túnel artificial.

- A tal efecto, el proyecto constructivo deberá incorporar un estudio comparativo técnico, ambiental y económico entre la solución inicialmente proyectada (desmonte a cielo abierto) y las alternativas de túnel artificial, considerando al menos los siguientes aspectos:

- * Reducción del impacto paisajístico y de la alteración de la morfología del terreno.

- * Disminución del riesgo de desprendimientos y de los costes de mantenimiento asociados a la estabilización de taludes.

* Posibilidad de restauración e integración ambiental de la superficie superior del falso túnel.

* Afección a la ocupación del suelo y a la vegetación existente.

• Las soluciones finalmente adoptadas deberán priorizar la minimización del impacto paisajístico y geomorfológico, incorporando en todo caso medidas de integración ambiental y restauración del terreno afectado.

• Deberá ser verificada la correcta inserción paisajística de los tramos en superficie, pudiendo la Comisión de Seguimiento requerir medidas adicionales si se detectan impactos paisajísticos no previstos.

l) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para túneles artificiales.

- El presente apartado será de aplicación a los tramos en los que se disponen túneles artificiales:

TRAMOS	P.K. APROXIMADO
TRAMO 1	P.K. 0+119,400 / P.K. 0+619,883 P.K. 3+380,000 / P.K. 4+000
TRAMO 3	P.K. 13+058,960 / P.K.13+292.58 P.K. 15+000 / P.K. 15+155 P.K. 15+653,18 / P.K. 17+577
TRAMO 4	P.K. 22+350 / P.K. 23+000 P.K. 23+250 / P.K. 23+443.94 P.K. 23+500 / P.K.23+750 P.K. 24+000 / P.K. 25+551.23 P.K. 26+507 / P.K. 27+308.14 P.K. 27+500 / P.K.28+111,037
TRAMO 7	P.K. 47+511 / P.K. 47+576 P.K. 51+100 (1+350) / P.K. 53+300(1+850) P.K. 53+800 (2+100) / P.K. 57+695,669

- El Estudio de integración paisajística (EIP) en el eje en el que se enmarque el diseño túneles artificiales, se realizará conforme lo expresado en esta DIA, evaluando justificadamente los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberán aplicar medidas correctoras para ser traspuestas a los proyectos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- Como directrices suplementarias de integración del paisaje se deberá tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

• En relación con la restitución de la morfología del terreno. La configuración final de la cubierta de los falsos túneles deberá reproducir, en la medida de lo posible, la topografía previa o una morfología compatible y coherente con el relieve y paisaje circundante, evitando acabados o estructuras que generen contrastes visuales significativos con el entorno.

• La integración paisajística de taludes a que diera lugar los túneles artificiales deberá valorar en cada caso las recomendaciones realizadas en esta DIA sobre el tratamiento paisajístico de taludes teniendo en cuenta las condiciones expresadas en el punto j) de Disposiciones al Promotor y al Estudio de integración paisajística para taludes.

- En los tramos en los que la infraestructura discurra mediante túneles artificiales, se favorecerá la naturalización de sus cubiertas mediante la implantación de vegetación arbórea y arbustiva, siempre que las condiciones técnicas y estructurales de la infraestructura lo permitan. A tal efecto, las cubiertas destinadas a la plantación de arbolado deberán disponer de un espesor suficiente de sustrato que permita el desarrollo radicular de las especies, recomendándose, con carácter orientativo, un espesor mínimo de 2 m en las zonas destinadas a especies arbóreas. Las actuaciones deberán contemplar las capas necesarias de impermeabilización, drenaje y protección antirraíces, garantizando en todo caso la integridad estructural del túnel y las condiciones de explotación, seguridad y mantenimiento de la infraestructura.
 - La revegetación se realizará preferentemente con especies autóctonas adaptadas a las condiciones del entorno, con el objetivo de favorecer la integración paisajística de la infraestructura y la mejora de la conectividad ecológica.
 - Las transiciones con el terreno natural deberán resolverse evitando elementos discordantes con el paisaje; se evitará la presencia de superficies artificiales visibles desde el exterior.
 - El Promotor deberá garantizar un Programa de Conservación para el mantenimiento de las plantaciones y actuaciones de restauración, durante un periodo mínimo de cinco años desde la finalización de las obras, incluyendo reposición de marras y control de especies invasoras.
 - Los muros pantalla deberán diseñarse de forma que se minimice su visibilidad en el paisaje, evitando paramentos extensos de hormigón visto. Se evitará en todo caso, la incorporación forzada de elementos artísticos sobrepuestos y ajenos a la propia solución de los muros.
 - La solución adoptada en cada caso deberá justificar el tratamiento cromático en relación con los tonos del entorno natural, evitando revestimientos reflectantes, gunitados o fuertemente pigmentados.
 - En aras de la protección de las cuencas visuales dominantes se harán estudios de visibilidad desde los puntos de vista más concurridos, entre los que se encuentran las carreteras, los miradores, caminos, senderos oficiales, los núcleos urbanos. Se evaluará en cada caso el indicador del Índice de visibilidad escénica conforme está establecido en esta DIA con el uso de al menos fotomontajes e infografías referenciadas desde los puntos de observación sensibles y/o más concurridos. En el caso de una valoración de impacto parcial, muy baja o escasa, se valorará emplear medidas adicionales de protección.
 - Para su justificación y comprobación posterior en la etapa de explotación, una vez terminada la instalación se hará un reportaje fotográfico acreditativo de la inserción en el paisaje de todos los tramos en túnel artificial.
 - Deberá ser verificada la correcta inserción paisajística y urbana de los túneles artificiales mediante el Programa de Vigilancia Ambiental, pudiendo el órgano ambiental requerir medidas adicionales si se detectan impactos paisajísticos no previstos.
 - El Estudio de integración paisajística (EIP), en el eje que corresponda a túneles artificiales, presentará a la Comisión de Seguimiento las buenas prácticas aplicadas al diseño y ejecución de los túneles artificiales, recabando su conformidad en los términos recogidos en esta DIA.
- m) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para bocas de túneles y embocaduras.
- El Estudio de integración paisajística (EIP) en el eje en el que se enmarque el diseño de bocas de túnel, se realizará conforme lo expresado en esta DIA, evaluando justificadamente los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberán aplicar medidas correctoras para ser traspuestas a los proyectos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- El presente apartado será de aplicación a todas las embocaduras de los túneles proyectados:

TRAMO PLATAFORMA	TIPOLOGÍA	EJE FUSIÓN		LONGITUD
		PK inicio	PK final	
TRAMO 1	FALSO TÚNEL	0+000,00	0+620,00	620,00
	TÚNEL TUNELADORA	0+620,00	3+380,00	2.760,00
	FALSO TÚNEL	3+380,00	3+904,70	524,70
	FALSO TÚNEL (proyectado en PC T2)	3+904,70	3+993,69	88,99
TRAMO 2	FALSO TÚNEL	3+993,69	4+057,77	64,08
	TÚNEL TUNELADORA	4+057,77	12+747,53	8.689,76
	FALSO TÚNEL	12+747,53	13+059,08	311,55
TRAMO 3	FALSO TÚNEL	13+059,08	13+292,58	233,50
	TÚNEL CONVENCIONAL	13+292,58	5+002,58	1.710,00
	FALSO TÚNEL	15+002,58	15+157,58	155,00
	FALSO TÚNEL	15+345,58	17+592,58	2.247,00
TRAMO 4	FALSO TÚNEL C&C	20+115,12	20+135,12	20,00
	TÚNEL CONVENCIONAL	20+135,12	22+346,12	2.211,00
	FALSO TÚNEL C&C	22+346,12	23+005,12	659,00
	TÚNEL CONVENCIONAL	23+005,12	23+225,12	220,00
	FALSO TÚNEL C&C	23+225,12	23+445,12	220,00
	TÚNEL CONVENCIONAL	23+445,12	23+535,12	90,00
	FALSO TÚNEL	23+535,12	23+982,84	447,72
	FALSO TÚNEL C&C	23+982,84	25+545,12	1.562,28
	TÚNEL CONVENCIONAL	25+545,12	26+505,12	960,00
	FALSO TÚNEL	26+505,12	28+068,12	1.563,00
TRAMO 6	TÚNEL CONVENCIONAL	46+972,70	47+511,70	539,00
	FALSO TÚNEL	47+511,70	47+576,70	65,00
	TÚNEL CONVENCIONAL	48+184,70	48+941,70	757,00
	TÚNEL CONVENCIONAL	49+127,70	49+286,15	158,45
TRAMO 7	TÚNEL CONVENCIONAL	49+286,15	50+092,51	806,36
	FALSO TÚNEL	50+604,51	51+112,44	507,93
	FALSO TÚNEL	51+473,01	53+564,33	2.091,32
	TÚNEL CONVENCIONAL	53+564,33	54+012,22	447,90
	FALSO TÚNEL	54+012,22	55+918,84	1.906,62
	FALSO TÚNEL	55+918,84	57+843,24	1.924,40

- Como directrices suplementarias de integración del paisaje se deberá tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- Los acabados deberán diseñarse de forma que se adapten a la morfología natural del terreno, asegurando la estabilidad puntual del frente de excavación, respetando, cuando sea técnicamente viable, los ángulos de inclinación del talud natural, y garantizando un acabado que favorezca su integración paisajística.

- Se determinará y justificará en cada caso por el EIP la solución más apropiada de terminación de taludes de salida de túneles sea esta de naturalización, de revegetación con especies autóctonas adaptadas a las condiciones climáticas y edáficas propias del entorno, provistas de tratamientos con mampostería de piedra, gaviones y/o escolleras o, en su caso, poniendo justificadamente en valor el suelo natural.

- Las embocaduras deberán diseñarse de forma que se minimice su visibilidad en el paisaje, evitando revestimientos reflectantes, gunitados o pigmentados.

- La reducción del impacto visual de estos elementos se complementará mediante soluciones de ajardinamiento, tales como la plantación de vegetación trepadora o de porte medio e incluso arbóreas en la base de los muros, con jardineras integradas en los laterales y entorno de las embocaduras u otras soluciones equivalentes que favorezcan su integración paisajística. La plantación de estas especies deberá ser compatibles con las condiciones de seguridad, explotación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

- Cuando resulte técnicamente viable se incorporarán soluciones de retranqueo del portal.

- Se deberá mimetizar los elementos técnicos visibles sean de ventilación, instalaciones, drenaje, etc.

- La integración paisajística de taludes de embocaduras de túnel deberá valorar en cada caso las recomendaciones realizadas en esta DIA sobre el tratamiento paisajístico de taludes teniendo en cuenta las condiciones expresadas en el punto j) de Disposiciones al Promotor y al Estudio de integración paisajística para taludes.

- En aras de la protección de las cuencas visuales dominantes se harán estudios de visibilidad desde los puntos de vista más concurridos, entre los que se encuentran los producidos en las carreteras, los miradores y senderos oficiales, los núcleos urbanos, costeros y turísticos. Se evaluará en cada caso el indicador del Índice de visibilidad escénica conforme está establecido en esta DIA con el uso de fotomontajes e infografías referenciadas desde los puntos de observación sensibles y/o más concurridos. En el caso de una valoración de impacto parcial, muy baja o escasa, se valorará emplear medidas adicionales de protección.

- Para su justificación y comprobación posterior en la etapa de explotación, una vez terminada la instalación se hará un reportaje fotográfico acreditativo de su inserción en el paisaje.

- El Estudio de integración paisajística (EIP), en el eje que corresponda a embocaduras de túnel presentará a la Comisión de Seguimiento las buenas prácticas aplicadas al diseño y ejecución de embocaduras, recabando su conformidad en los términos recogidos en esta DIA.

n) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para viaductos.

- El presente apartado será de aplicación a los tramos en los que se disponen los viaductos indicados.

TRAMO	VIADUCTO	LONGITUD
TRAMO 3		
Estación Jinámar- Polígono I industrial El Goro	1 Viaducto Barranco Real de Telde PK 15+229	110 m.
	2 Viaducto Barranco La Rocha PK 17+750	106 m.
	3 Viaducto Barranco El Negro PK 18+294.13	103 m.
	4 Viaducto Barranco Las Manolitas PK 18+750	50 m.
	5 Viaducto Cañada de las Huesas. (Lomo Ratón) PK 19+500	250 m.
	6 Viaducto El Barranco de Silva PK 20+000.	118 m.
TRAMO 5		
Barranco de Guayadeque- El Berriel (barranco Hondo)	7 Viaducto Polígono Industrial de Arinaga PK 32+161.09_PK 33+500	1.394,50 m.
	8 Viaducto Barranco De Tirajana PK 38+250	342 m.
	9 Viaducto GC-500 PK 38+750_PK 39+500	581 m.
	10 Viaducto Barranco del Rodeo PK 40+000	104 m.
	11 pérgola GC1 PK 39+500	268,10 m.
TRAMO 6:		
El Berriel (barranco Hondo)- Playa del Inglés (El Cañizo)	12 Viaducto Barranco Hondo PK 43+500	165,00 m.
	13 Viaducto Cañada El Morrete PK 44+500	95,00 m.
	14 Viaducto Barranco de Berriel PK 45+750_ 46+000	247,00 m.
	15 Viaducto Barranco de La Cazuela PK 46+750_PK 47+000	164,00 m.
	16 Viaducto Barranco El Pinillo PK 47+700	80,00 m.
	17 Viaducto Barranquillo de San Agustín PK 49+000	99,00 m
	TRAMO 7:	
Playa del Inglés (El Cañizo)- Estación de Maspalomas (Meloneras)	18 Viaducto La Maleza. PK 51+000 (1+900/2+000)	160,00 m

- El Estudio de integración paisajística (EIP) en el eje que corresponda, determinará actuaciones de integración paisajística para los proyectos de viaductos y, conforme lo expresado en esta DIA, calculará los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberán aplicar medidas correctoras para ser traspuestas a los proyectos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

En aras de la protección de las cuencas visuales dominantes se harán estudios de visibilidad desde los puntos de vista más concurridos, entre los que se encuentran la percepción desde el mar, los producidos en los tránsitos de las carreteras en puntos de vistas panorámicos, los miradores y senderos oficiales, los núcleos urbanos, costeros y turísticos. Se evaluará en cada caso el indicador del Índice de Visibilidad Escénica conforme está establecido en esta DIA. Para su justificación y comprobación se harán fotomontajes e infografías referenciadas.

- Los proyectos constructivos velarán por la adecuada integración paisajística de estos elementos, equilibrando los requisitos técnicos con la sensibilidad estética y valores geomorfológicos del lugar en el que se implanten.

- Salvo expresa justificación técnica, el diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden, al menos, a 5 m a cada lado del cauce, colocándose en todo caso las pilas fuera de éste.

- Con carácter general los proyectos de viaductos y su diseño atenderán las recomendaciones siguientes:

* Geometría y Proporciones

- Se buscará la elegancia y ligereza en la relación vano-canto.
- Se buscará mejorar la transparencia y la permeabilidad, maximizando la altura libre bajo la estructura, facilitando las vistas, el paso de la luz, y la continuidad del paisaje.
- Se perseguirá un diseño esbelto de las pilas, de modo que se reduzca la masa visual y se evite el bloqueo de perspectivas locales.

* Estética y Percepción Visual

- Para la continuidad del trazado se primarán diseños con líneas suaves y continuas ante trazados quebrados o angulosos.
- Se aplicarán texturas o líneas de sombra en las superficies para reducir el peso visual percibido y a adaptar la escala de la obra al entorno peatonal.
- Se utilizarán materiales y tonos que armonicen con el entorno natural o construido, evitando acabados discordantes que rompan la unidad del paisaje.
- Teniendo en cuenta su gran visibilidad en el paisaje semiárido en donde se implanta la Infraestructura ferroviaria, el diseño de los viaductos mantendrá una imagen global unitaria, evitando variaciones y diferenciaciones en sus diseños y acabado.

* El EIP aportará criterios de restauración tras las obras con el objetivo de eliminar huellas y restaurar completamente el medio original.

* Los taludes generados para la ejecución de viaductos deberán diseñarse y ejecutarse garantizando el cumplimiento y condicionantes expuestos en esta DIA para la ejecución de taludes. Debiendo detallar el EIP, para cada caso, la terminación o acabado de los taludes.

- El Promotor, o en su caso el gestor de la infraestructura, realizará un “Programa Anual de Conservación de Viaductos”. Este programa, con su ficha económica anual, será remitido a la Comisión de Seguimiento durante el plazo de funcionamiento de ésta.

o) Disposiciones y directrices al Promotor y al EIP para el Parque Eólico de Autoconsumo.

- Este apartado resulta de aplicación a las actuaciones que contiene el proyecto “Modificado del Parque Eólico de Autoconsumo de la línea ferroviaria, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas” (firma 10/06/2025), y sintetizadas seguidamente:

a) Aerogeneradores Enercon E-126 de 4.200 kV; 3 aerogeneradores Enercon modelo 160 o similar de 5.560 kV; 1 aerogenerador Enercon modelo E-82 o similar de 2.350 kV;

b) Excavación de zanjas y tendido de la red subterránea de interconexión de media tensión 20 kV

c) Excavación de zanjas y tendido de la línea subterránea de evacuación (LAT PE 66 kV)

d) Edificio de Subestación elevadora 20/66 kV, con forma de prisma rectangular con planta de 22,25 m. x 24,04 m. y superficie útil total construida de 493,33 m², localizada en Cuarterías de Monzón.

e) Zona de acopio de material de excavación para reutilizar; lavado de cubetas; contenedores de acopio de material y transporte a vertedero, ubicadas en Cuarterías de Monzón.

f) Centro de maniobra y control ubicado en una estancia de la subestación elevadora del parque (Servidor OPC conectado mediante Modem telefónico con gestor de venta de energía)

g) Torre Meteorológica

h) Acondicionado de caminos de acceso al área de aerogeneradores AE 1,1; AE 1,2; AE 2,1; AE 2,2 y AE 3,1, con 4 metros de sección de calzada y ejecutada con gravilla natural de la zona. La zona de influencia comprometida añade 1 metro a cada lado de la calzada, para tramos rectos; y hasta 4,50 a cada lado de la calzada, en tramos de giro.

i) Acondicionado de caminos de acceso al área del aerogenerador AE 3,2, desde la GC.104, con 4 metros de sección de calzada y ejecutada con gravilla natural de la zona.

j) Sistema de drenaje en cunetas de las calzadas.

k) Cimentación de zapatas adecuadas al modelo de aerogenerador (circular de 17,2 m. de diámetro y 2,7 m. de canto; circular de 21,3 m. de diámetro y 2,80 m. de canto; circular de 22,8 m. de diámetro y 3,2 m. de canto).

l) Plataforma de grúa. Superficie 45.0 m x 23,0 m; tratada con una granulación gruesa con una capa compuesta por una mezcla de reciclaje o mineral con un grosor de granulado de 0 a 32 mm, situada a una altura por encima del nivel del suelo para garantizar la evacuación del agua superficial.

m) Superficie de montaje plana no afirmada que puede disponerse a la izquierda o la derecha de la plataforma de la grúa.

- El Estudio de integración paisajística (EIP), en el eje en el que se enmarque el proyecto del parque eólico, se realizará conforme lo expresado en esta DIA y considerará la adecuada integración de todo el programa funcional expresado en proyecto del parque, diseñado con una potencia de instalación de 26.400 kW, un porcentaje de autoconsumo del 95 % y una vida útil prevista de 25 años.

- El EIP aplicará los indicadores cualitativos y cuantitativos que resulten más relevantes y motivará justificadamente los descartados. En el caso de obtener una integración parcial, baja o muy baja se deberán aplicar medidas correctoras para ser traspuestas a los proyectos e integradas en el presupuesto de la obra civil.

- Como directrices suplementarias de integración del paisaje el EIP deberá tener en cuenta las siguientes indicaciones:

- Con carácter previo, el Promotor realizará una prospección arqueológica y de patrimonio etnográfico detallada en el ámbito poligonal delimitado para la ejecución del Parque Eólico de Autoconsumo; esta prospección debe ser extensiva al ámbito de la Línea de Evacuación hasta su llegada a la Subestación de Arinaga. Se deberán atender a las medidas expresadas en el punto 3.10 de control arqueológico y etnográfico y especialmente las indicadas en el punto 3.10.4 sobre Medidas adicionales para la prospección de elementos de interés cultural o arqueológico en el parque eólico de autoconsumo. Se recuperarán las estructuras agrícolas, muros de piedra seca o cadenas afectadas por las obras, tanto para su uso activo como para su conservación.

- Con carácter previo, y con el objetivo de su integración en el Plan de Actuación Verde expresado en el punto 3.7 de vegetación de la presente DIA, el Promotor abordará una prospección detallada del ámbito de intervención, con objeto de identificar vegetación de interés existente. En este reconocimiento se prestará especial atención a la presencia de flora protegida y amenazas a hábitats de interés comunitario. Tras el resultado de esta prospección se deberá proceder tal y como se expresa en el punto 3.7 aplicando la Dirección Ambiental las medidas previstas para evitar su afectación, dando cuenta de ello a la Comisión de Seguimiento.

Sólo se eliminará la vegetación que sea imprescindible, aplicando técnicas de desbroce adecuadas que favorezcan la revegetación por especies autóctonas.

- Los ejemplares de palmeras (*Phoenix canariensis*) localizados en el ámbito de ejecución del Parque eólico o en el trazado de la canalización para el soterramiento de la línea de evacuación, que discurre subterránea, en ningún caso se verán afectados, debiendo corregir el recorrido trazado para evitar su tala o afectación a su sistema radicular y por la excavación de la línea evacuadora.

- En el Programa de Actuación Verde a financiar por el Promotor de la infraestructura ferroviaria se incluirán todas las acciones de revegetación y rehabilitación de los elementos del patrimonio cultural, etnográfico rural y agropecuario que hubieran resultado afectados en la ejecución del Parque Eólico de Autoconsumo y por la excavación de la línea evacuadora que, desde la subestación LAT 66kV llega a la subestación REE Arinaga y a la subestación REE Telde.

- Los seis aerogeneradores deberán disponerse en alineaciones coherentes con la morfología del terreno, evitando disposiciones dispersas o caóticas que incrementen la percepción visual del parque.

- Se evitará la implantación de aerogeneradores en puntos culminantes o hitos topográficos que incrementen su visibilidad en el paisaje, minimizando la competencia visual con hitos culturales y naturales.

- Las torres y palas de los aerogeneradores deberán presentar un color gris claro mate no reflectante, uniforme en todo el parque, con el fin de minimizar los contrastes cromáticos con el cielo y reducir reflejos. Si tras su monitorización, se diera el riesgo alto de colisión de aves, y como medida preventiva el Promotor, o en su caso el gestor del parque eólico de autoconsumo tomará en consideración el pintado de una pala en negro, u otras soluciones viables con análogos efectos como dispositivos o sistemas anticolidión teniendo en cuenta lo previsto en las “directrices para la evaluación de impacto en los parques eólicos en aves y murciélagos” de SEO/Birdlie.

- Para el seguimiento ornitológico se plantea el recoger todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias en el ANEXO II y ANEXO III relativo al EIA y protocolos de actuación y el seguimiento de poblaciones según transectos: 1. Llano de altos de los lomos en torno al depósito de agua; 2. Llanos cercanos al aerogenerador localizado en la ladera este; 3. Intersección con el Parque eólico de Piletas; 4. Llanos de acceso al aerogenerador PD. Agüimes; 5. Llanos barranco de Balos en torno al Lomo del Viento; 6. En torno viario de la GC-505.

- Las obras se llevarán a cabo en horario diurno con el fin de evitar molestias a especies nocturnas.

- Durante el primer año de funcionamiento del Parque Eólico de autoconsumo se realizará un seguimiento del efecto negativo del “parpadeo de sombras” de los aerogeneradores, para valorar el impacto sobre poblaciones cercanas. En el caso de superarse los umbrales se deberá proceder tal y como se expresa en el punto 3.16 de Población del presente documento de Declaración de Impacto ambiental.
- No se permitirá la colocación de elementos publicitarios, logotipos o rotulación visible en los aerogeneradores.
- Todas las líneas eléctricas deberán soterrarse.
- La red viaria de interconexión interior del parque aprovechará, la huella de los caminos existentes, minimizando la apertura de nuevos trazados y la afección al entorno. Todas las pistas deberán ser tratadas con sustratos que combinen con el entorno, como arena o grava local, para reducir su impacto visual.
- Se naturalizarán los bordes de las pistas de acceso de las dos áreas de aerogeneradores, que hayan quedado afectadas por las obras con objeto de integrarlas en el paisaje colindante.
- Los taludes generados durante la obra deberán suavizarse y restaurarse morfológicamente, evitando cortes artificiales en el terreno, especialmente habrá de tenerse en cuenta en su solución los criterios que se detallan en el punto j) del presente epígrafe para la integración paisajística de taludes y en el punto 8.4.1 de Taludes.
- Todas las superficies afectadas, plataforma y base de aerogeneradores, zanjas, caminos o que queden temporalmente afectadas por las obras deberán ser restauradas a sus perfiles originales, mediante la redistribución del suelo excavado y la eliminación de desniveles o taludes. Toda el área afectada deberá ser posteriormente revegetadas con especies autóctonas propias de la zona, garantizando la integración paisajística del ámbito. Las especies recomendadas para esta restauración serían: *Euphorbia balsamífera*, *Kleinia nerifolia*, *Peripoloca laevigata*, *Rubia fruticosa*, *Plocama péndula*, *Olea europea*, *Phoenix canariensis*.
- En las áreas temporales para acopio de materiales, una vez terminadas las obras, se deberá proceder a limpiar el terreno, retirar escombros y descompactar el suelo, ajustar y reorientar pendientes de drenaje dentro de los cauces naturales y proceder a la restauración del terreno y a su renaturalización.
- Las tierras procedentes de excavaciones serán reutilizadas tanto en el cierre de la excavación de la zapata de cimentación del aerogenerador como en las zanjas para las conducciones de la línea de evacuación, evitándose el trasiego de tierras hacia el punto de acopio previsto, en las Cuarterías de Monzón.
- Se deberán extremar las precauciones frente a la posible propagación de la culebra real de California (*Lampropeltis getula ssp. Californiae*). Dándose aviso al área de Medio Ambiente y la Agencia Canaria de Medio Ambiente si se observara su presencia.
- Todos los materiales seleccionados de préstamos que se aporten para las obras y resulten sobrantes serán retirados del entorno y tras su valorización serán convenientemente reutilizados o bien derivados a planta de tratamiento de RCD o a Complejo Ambiental.
- Todas las aguas que se requiera para riego de terreno o para la humectación en los procesos de compactación de terreno, procederá preferentemente de aguas depuradas. Se evitará el uso de aguas procedentes de pozos y galerías.
- El Proyecto constructivo del Parque Eólico de autoconsumo deberá definir en su plan de vigilancia los protocolos de actuación en caso de vertidos accidentales de sustancias contaminantes (en suelo, cauces, aguas subterráneas) o en su caso por la contaminación derivada de avenidas extraordinarias o fallos en el funcionamiento del Parque Eólico. En esos casos se deberá proceder tal y como se expresa en el punto 3.12 de Generación de residuos de la presente DIA.

No se permitirá el enterramiento, abandono o eliminación in situ de las palas, o cualquier otro material de los aerogeneradores, así como cualquier tratamiento no autorizado.

- Para la aplicación del indicador de participación y gobernanza se realizarán campañas de divulgación del proyecto y de sus medidas de integración a las comunidades locales, asociaciones vecinales, y se organizarán charlas participativas, colaborativas e informativas sobre el proyecto con objeto de implementar actividades de restauración y mantenimiento del paisaje.

- Atendiendo al valor paisajístico de este entorno y en aras de la protección de las cuencas visuales dominantes se harán estudios de visibilidad desde los puntos de vista más concurridos, entre los que se encuentran los producidos en los tránsitos de las carreteras, los miradores y senderos oficiales, los núcleos urbanos y desde las grandes aperturas panorámicas de zonas insulares litorales.

- Se evaluará en cada caso el indicador del Índice de visibilidad escénica conforme está establecido en la metodología que recoge esta DIA. Para su justificación y comprobación posterior, una vez terminada la instalación y las obras, se hará un reportaje fotográfico acreditativo de su inserción en el paisaje.

- El proyecto constructivo del edificio que acoja la subestación y el Centro de Control deberá integrarse adecuadamente en el paisaje a partir de proyectos de envolvente de fachadas, redactados de conformidad con los criterios integración paisajística de esta DIA, evitando soluciones de morfología industrial.

- La subestación prevista se realizará mediante tecnología GIS, disponiendo los equipos de alta tensión encapsulados en gas en el interior de un edificio, reduciendo así la superficie ocupada por la edificación y evitando siempre la presencia de estructuras eléctricas en el exterior.

- Se valorará la inclusión de una pantalla vegetal perimetral en los recintos de subestaciones, con especies adaptadas a las condiciones edafoclimáticas de la zona, destinada a minimizar el impacto visual de la instalación.

- Se preservará la vegetación natural o antrópica existente en el entorno de la subestación, limitando las talas y desbroces a lo estrictamente necesario para la seguridad y el funcionamiento de la infraestructura.

- El Promotor promoverá la reducción de la contaminación lumínica y el EIP aportará soluciones orientadas a minimizar el impacto producido por la necesidad de iluminación exterior, limitándola a la estrictamente necesaria por razones de seguridad y/o de operación.

- El Promotor será responsable del mantenimiento de las medidas que se incluyan en el Estudio de integración paisajística durante la fase de explotación, incluyendo la reposición de marras y la corrección de posibles deficiencias detectadas durante el seguimiento ambiental.

- El Promotor mantendrá un seguimiento activo y un monitoreo de las incidencias ambientales que se observen, durante los cinco años siguientes a la puesta en funcionamiento del parque eólico, dando cuenta de las incidencias y sucesos a la Comisión de Seguimiento, durante su periodo de vigencia.

- El Estudio de integración paisajística (EIP) del Parque Eólico deberá ser presentando para su convalidación, con carácter previo a la puesta en servicio y ejecución, a la Comisión de Seguimiento, por si procedieran medidas adicionales.

8.21 PROTECCIÓN LITORAL.

a) El Plan de Vigilancia y el Plan de Vigilancia Fase de Obras completará la propuesta de indicadores de seguimiento y control del medio marino para las actividades generadoras de impacto en fase de obras, a saber, el dragado y remoción del fondo marino y la Remoción, vertido y extendido de materiales de relleno, referidas en el Apéndice 24 del EIA FASE B REFUNDIDO.

b) El Promotor aportará una Ficha por indicador en la que expresamente se indique la calificación del tipo de indicador (cualitativo o cuantitativo); el/los objetivos ambientales a monitorizar; el emplazamiento de los puntos de medición (en coordenadas UTM); la frecuencia temporal de la medición o control; los parámetros o valores umbrales de “alerta”; los parámetros o valores umbrales “críticos”; y las medidas preventivas o paliativas previstas, a disponer en uno u otro escenario.

c) El Promotor incluirá “Indicadores microbiológicos” para el control físico químico de la calidad de las aguas, con mediciones periódicas en las zonas de baño próximas a las obras, (Alcaravaneras, San Cristóbal y La Laja). Se realizará una medición de base antes del inicio de las obras, y controles periódicos hasta la finalización de las actividades generadoras de impacto.

d) Las obras de modificación del frente litoral y la escollera de protección, utilizarán como concionante de sostenibilidad ambiental el hormigón ecológico y contarán con un “diseño biomimético”, garantizando, en todo caso, la coherencia paisajística del frente litoral del municipio de las Palmas de Gran Canaria.

e) El Promotor garantizará que la altura o cota máxima del espaldón de la escollera en ningún caso superará a la cota mínima de la plataforma de relleno proyectada que, a la finalización de las obras, se anexará como espacio libre y paseo en el entorno de la Estación de San Telmo, evitando cualquier barrera visual que limite la visión del mar desde las superficies de paseo.

f) Durante la ejecución de las actividades generadoras de impacto es necesario controlar la pluma de turbidez y el control físico-químico de las aguas. El EIA FASE B REFUNDIDO y su mandato de control ambiental de las obras al Plan de Vigilancia de la Fase de Obras y el ulterior APÉNDICE 24. ANÁLISIS AMBIENTAL ESPECÍFICO DEL RELLENO DE SAN TELMO EN EL FRENTA MARÍTIMO, carecen de umbrales para el control de turbidez. Con objeto de minimizar la afección a las zonas de baño próximas a las obras (Alcaravaneras, San Cristóbal y La Laja) se dispone fijar como umbral crítico 35 NTU (Unidades Nefelométricas de Turbidez); y como “umbral de alerta” 25 NTU.

g) La superación del umbral de alerta dispondrá el obligatorio uso de “barreras anti turbidez”. La superación del umbral crítico implicará la paralización total de las obras y la revisión del material “todo uno” en origen, verificando que el porcentaje de finos no supera el 2% del volumen de material vertido, en coherencia con lo referido en el Apéndice 24 “Los elementos a ubicar en el medio marino se colocarán limpios y libres de finos”.

h) Durante la ejecución de las actividades generadoras de impacto es necesario el control físico-químico de las aguas. Éste se realizará con la periodicidad definida en el indicador, y siempre contará con una “medición base” del estado de los parámetros de control antes del inicio de las obras.

i) La metodología de control y los rangos de calidad se ajustarán a las disposiciones recogidas en el RD 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental y sus Anexos. Las mediciones y observaciones se realizarán en los puntos definidos previamente en el indicador y se ubicarán dentro de la “Masa de agua superficial natural Costera Este”, (Código EU ES120MSPFES70GCTIV2 y Código nacional ES70GCTIV2).

j) Los parámetros físico-químico de medición, tras la finalización de las obras, deberán aproximarse a los valores y rangos de las variables que definen la tipología de esta masa de agua caracterizada como Tipo IV (Oceánica abierta) ISLAS CANARIAS o, en su caso, a los parámetros de la “medición de base” realizada antes del inicio de las obras.

k) La Viceconsejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Energía, del Gobierno de Canarias mediante la Resolución de 21 de octubre de 2024, hizo público el Acuerdo de la Comisión Autonómica de Evaluación Ambiental de 17 de octubre de 2024 que formula el Informe de Impacto Ambiental del proyecto promovido por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Expte. 28/2023-1130093017.2, con objeto de

abordar la reordenación de la Avenida Marítima en el frente marítimo de Vegueta, y desde la desembocadura del Barranco Guinguada al enlace de Lady Harimaguada. (BOC N.º 222 jueves 7 de noviembre del 2024.) El referido ámbito colinda con el ámbito de actuación en el frente marítimo del Proyecto de la Infraestructura Ferroviaria Las Palmas -Maspalomas en el Tramo 1-2 (y en ese reconocimiento el evaluador ambiental analizar el “impacto acumulado” por la coincidencia de ambos proyectos).

1) Publicado el pronunciamiento ambiental del evaluador autonómico y las MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES ESPECÍFICAS que recoge en su ANEXO1, esta DIA dar por incorporadas a este pronunciamiento ambiental todas aquellas medidas que resulten de aplicación al presente tramo de reordenación litoral.

9. CONDICIONANTES FINALES.

a) El EsIA-Fase B (Refundido), los planes de vigilancia y los planes de vigilancia de fase de obra de todos los proyectos constructivos, deberán actualizarse de conformidad las consideraciones recogidas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Esta documentación actualizada y refundida se aportará al Órgano Ambiental para su inclusión en el expediente y, de igual modo, se aportará a la Comisión de Seguimiento que se constituya para el seguimiento de las disposiciones y condicionantes de esta DIA.

b) Los informes, estudios, prospecciones, inventarios, programas y protocolos mencionados en la presente DIA, se aportarán, a los mismos efectos, al Órgano Ambiental y a la Comisión de Seguimiento que se constituya.

c) El “Estudio de integración paisajística de la Infraestructura ferroviaria y elementos asociados” (EIP) deberá ser presentando a la Comisión de Seguimiento que se constituya, quien determinará la adecuación de las directrices y medidas adicionales que se disponen a todos los proyectos constructivos, elaborados o en elaboración, de conformidad con los condicionantes de esta DIA.

El Promotor licitará un único Estudio de integración paisajística. El ámbito espacial podrá incluir un área de influencia necesaria para la aplicación de medidas y actuaciones de integración en el Paisaje que se localicen fuera del corredor ferroviario.

El EIP se organizará atendiendo a los siguientes ejes:

- Eje 1. Actuaciones de integración paisajística para Estaciones de trasbordo de pasajeros y elementos auxiliares (edículos, aparcamientos, pérgolas, patios, fachadas, recorridos de circulación peatonal, carriles ciclables, áreas de descanso, áreas de juego infantil, integración del patrimonio cultural...etc.)
- Eje 2. Actuaciones de integración paisajística al nuevo espacio urbanizado de Vecindario y a la formalización de los edificios vinculados (talleres, cocheras, áreas de mantenimiento, áreas de logística, oficinas de gestión, viarios de circulación interior, y enlace de conexión con la vía logística Puerto de Arinaga, etc.)
- Eje 3. Actuaciones de integración paisajística para subestaciones, líneas eléctricas, transformadores ferroviarios, cables con derivación a Catenaria y otros elementos auxiliares de sujeción del cableado.
- Eje 4. Actuaciones de integración paisajística para los Viaductos.
- Eje 5. Actuaciones de integración paisajística para los Movimientos de Tierras y Excavación (taludes, bermas, terraplenes, embocaduras de túneles, estribos de viaductos, etc.)
- Eje 6. Actuaciones de integración paisajística para zonas de instalaciones auxiliares y espacios residuales generados tras la ejecución de la infraestructura ferroviaria en su relación con la GC.1 y sus servidumbres.
- Eje 7. Actuaciones de integración paisajística para el Parque Eólico de autoconsumo.

d) El Promotor presentará a la Comisión de Seguimiento el resultado de la ejecución de los proyectos constructivos, tras la consideración de las medidas y actuaciones indicadas por el EIP, con carácter previo a la recepción de las obras y antes de la puesta en servicio de la infraestructura ferroviaria, por si procedieran acuerdos adicionales.

Para permitir la verificación de las buenas prácticas y la adecuada inserción en el paisaje de las soluciones proyectadas, tras la toma en consideración del EIP por los proyectos constructivos aprobados, el Promotor presentará a la Comisión de Seguimiento informes de fin de obra con reportajes fotográficos con el “antes y después” de la ejecución.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 41.3. de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas, en el plazo de los diez días hábiles siguientes a partir de su formulación, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del Órgano Ambiental.

La declaración de impacto ambiental del proyecto perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas, no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto o actividad en el plazo de cuatro años. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental en los términos previstos en los siguientes apartados 2, 3, 4 y 5 del artículo 43 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental,

De conformidad con el artículo 41.4 del mismo texto legal, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

En Las Palmas de Gran Canaria, a treinta y uno de marzo de dos mil veintiséis.

LA PRESIDENTA DEL ÓRGANO AMBIENTAL, Flora Pescador Monagas.

675.982

Consejería de Área de Administración Pública y Transparencia

Servicio de Gestión de Recursos Humanos

ANUNCIO

1.179

Se hace público que mediante Resolución número CGC/2026/1580, de fecha 20 de febrero de 2026, de la Sra. Consejera de Área de Administración Pública y Transparencia se ha dispuesto la aprobación de las bases específicas para generar Bolsa de Empleo Temporal en la categoría de Técnico/a Superior de Comunicación (A1/I).

BASES ESPECÍFICAS DEL PROCESO SELECTIVO PARA LA GENERACIÓN DE BOLSA DE EMPLEO PÚBLICO TEMPORAL DE TÉCNICO SUPERIOR DE COMUNICACIÓN (SUBGRUPO A1/I).

PRIMERA. OBJETO.

1. El objeto de las presentes bases específicas es la regulación concreta del proceso selectivo para la generación de bolsa de empleo público temporal para nombramientos y contrataciones interinas y temporales mediante el sistema de oposición, de la siguiente categoría: