

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

11793

Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Balears sobre la nueva red subterránea a 15 kv desde la subestación "Mercadal" hasta el polígono industrial La Trotxa, TM Alaïor y Es Mercadal (40A/2018)

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 29 de octubre de 2020,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

1. Información del proyecto: objeto, ubicación y descripción

El objetivo del proyecto es la implantación de dos líneas subterráneas paralelas de media tensión de 15 kV con 10,3 km de longitud, para poder conectar la Fase-II del polígono industrial de la Trotxa (TM Alaïor) con la subestación de Mercadal. El recorrido conecta diferentes subestaciones: la subestación existente de Mercadal (132 kV / 15 kV), el centro de distribución de Costa de Llimpa y el centro de distribución de Can Tanus, situados en el polígono la Trotxa, en el término municipal de Alaïor. Hay 6 tramos:

1. Tramo en interior a la subestación de REE de Es Mercadal (100 m, 0,97%):
2. Cruce con carretera Me-1: (25 m 0,24%):
3. Finca s'Arangí (250 m 2,43%):
4. El Camino den Kane (8.650 m 83,98%):
5. Costa de Llimpa (675 m 6,55%):
6. Polígono La Trotxa (600 m 5,83%):

Dada la naturaleza del proyecto, el trazado pasa por diferentes parcelas afectadas por figuras de protección y APR.

Estas instalaciones forman parte del Convenio de Infraestructuras Eléctricas Alternativas a la S.E. Alaïor, de fecha 4 de julio de 2015, suscrito por la Junta de Compensación Fase-II Polígono Industrial La Trotxa y otros, con Endesa Distribución Eléctrica SLU.

2. Tramitación

Dado que se recibió el expediente en fecha 08/03/18, el proyecto se tramita por el procedimiento de impacto de acuerdo con la ley estatal 21 /2013 de Evaluación de Impacto Ambiental y la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Balears.

El proyecto está incluido en el anexo I, Grupo 3.7. Líneas de transmisión de energía eléctrica entre 15 y 66 kV en suelo rústico con la calificación de ANEI o ARIP, espacios naturales protegidos al amparo de la Ley 42/2007 y espacios de relevancia ambiental de la Ley 5 /2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO), excepto en el caso de que sean líneas enterradas por camino existente con una longitud inferior a 1 km., por lo que se tramita como ordinaria.

Por tanto, es necesaria una Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria y debe seguir la tramitación ambiental establecida en el título II, capítulo II, sección 1ª de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Diagnóstico territorial

Según el PTI de Menorca y dada la naturaleza del proyecto se afectan diferentes categorías de suelo: Área de Interés Agrario (AIA), Área Natural de Interés Territorial (ANIT), Área de Interés Paisajístico (AIP), Área Natural de Especial Interés (ANEI), Área de Alto Nivel de Protección (AANP). Según el documento, estas categorías permiten los usos de tendidos eléctricos, con condicionantes. También se afectan



diferentes Áreas de Prevención de Riesgos (APR): Riesgo muy alto de incendio forestal, Riesgo medio de erosión y Riesgo de inundación, por lo que se presenta un informe donde se evalúa la afección a los riesgos descritos.

Este informe concluye que el desarrollo de este proyecto en zona de APR es perfectamente viable y no debe aumentar ni modificar los riesgos presentes en la zona dado que:

- el riesgo de incendio forestal no debe aumentar en la zona si se aplican las medidas descritas y se evita la realización de los trabajos durante los meses de julio y agosto
- el riesgo de erosión es muy bajo o nulo al realizarse las obras sobre viales asfaltados y los suelos de la zona no quedan expuestos ni descubiertos
- el riesgo de inundación no aumenta y no se ponen en peligro vidas humanas ni bienes materiales, si se aplican las medidas previstas.

Todo el proyecto transcurre por Área de Protección Territorial (APT) de carreteras.

En relación con la vulnerabilidad de acuíferos, el informe de la administración no es necesario de acuerdo con las normas específicas (1) de la Matriz de ordenación del suelo rústico, Anexo I, de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Islas Baleares y de medidas tributarias. Dada la naturaleza, la dimensión vertical de las obras y las medidas que se aplicarán, se encuentra que no representan un peligro para los acuíferos.

4. Resumen del proceso de evaluación actuaciones previas

El promotor no solicitó la fase de consultas previas

Fase de información pública y de consultas

El Consell de Menorca nos envía el presente proyecto en el trámite de Interés General.

La tercera Información Pública se publicó el 13 de febrero de 2020 en el BOIB núm. 19 junto con la Información pública de la declaración de interés general del proyecto, que está sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Se insertó el anuncio de exposición pública del expediente en el tablón de edictos de la página web del CIM (www.cime.es) y en el tablón de edictos de la sede del CIM en Maó y de las oficinas administrativas de Ciutadella desde el día 14/02/2020 hasta el día 11/06/2020.

Durante el tiempo de exposición pública, NO HUBO ALEGACIONES.

Durante la IP han sido consultadas las siguientes administraciones:

- Ayuntamiento de Alaior y Ayuntamiento de Es Mercadal
- Servicio de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos (Aguas superficiales, subterráneas y Estudios y Planificación)
- Servicio de Planificación al Medio Natural, Servicio de Protección de Especies y Servicio Gestión Forestal y Protección del Suelo de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad de la DG de Medio Natural
- Servicio de Patrimonio y Departamento de Movilidad del Consell Insular de Menorca
- Dirección General de Energía y Cambio Climático
- Servicio de Transporte y Distribución de Energía y Generación Térmica de la DG de Energía y Cambio Climático

Se han recibido los siguientes informes:

+ Informe del Servicio de Planificación en el Medio Natural (04/05/18), informa favorablemente: «Siempre que se cumplan las medidas correctoras y protectoras incluidas en el EIA y en el apartado de evaluación de las repercusiones ambientales sobre los espacios protegidos de la Red Natura 2000 se puede asegurar que este proyecto, teniendo en cuenta la nueva información incorporada en el proyecto básico refundido y la EIA, no causará perjuicio a la integridad del LIC ES53100126 Puig Malet y Santa Eularieta ni tampoco a la integridad de la ZEPA ES0000385 Barbatx. »

+ Informe del Servicio de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos (30/04/20), informa favorablemente el proyecto básico refundido de la nueva red subterránea de 15 Kv desde la subestación de Mercadal hasta el polígono industrial La Trotxa de Alaior, poniendo especial cuidado, para paliar los posibles impactos negativos producidos sobre el medio ambiente, al cumplir las correspondientes medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental refundido y su Plan de vigilancia ambiental. dado que:

"(..) 3. Según el PHIB 2019, el proyecto afecta a la MAS 1902M1Sa Roca ya la no masa 19NM01, en la zona hay un perímetro de restricciones moderadas de un pozo de abastecimiento urbano y el nivel de vulnerabilidad a la contaminación



de acuíferos es bajo y moderado. En este sector existe la masa de agua de categoría río Torrent de Cala en Porter y la zona húmeda de s'Albufera des Grau, y ya que la instalación de la red se efectuará mediante la excavación de una zanja bajo una calzada o acera ya existente, no se pone en peligro el caudal ecológico de la Albufera Grau, y no se afecta a ninguna masa de agua superficial ni subterránea, habiendo previsto las correspondientes medidas preventivas y correctoras. En el trazado de la red no hay ningún APR de deslizamiento.

4. Según el art. 2 punto 1 b) c) del Decreto ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística, en las áreas de prevención de riesgos de erosión y de vulnerabilidad de acuíferos, durante la ejecución de las obras, respectivamente:

- Se han de estabilizar los taludes de excavación mediante muros de contención o banales. Los banales y paredes secas, existentes o de nueva creación, se mantendrán en buen estado de conservación. La deforestación debe ser la estrictamente necesaria para la ejecución de la obra.
- Se han de adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de las maquinarias. Estas medidas se han previsto en el Documento Ambiental presentado.

+ Informe del Ayuntamiento de Alaior (03/02/20) que indica lo siguiente:

La titularidad registral / de uso del camino de Kane está en litigio entre el Ayuntamiento y el CIME. La solución técnica que se da en este anteproyecto, base para la DIG, que es ejecutar la zanja a 1 m de distancia a la pared de delimitación del camino de Kane, dentro del propio camino, entiendo que es la más viable, aunque que no cumpla con la ley de carreteras.

En todo caso, será la administración competente que deberá determinar las condiciones de paso de la red eléctrica por el margen de la vía. Estas condiciones deberán asegurar el cumplimiento de la Ley 5/1990 de carreteras.

En caso de llevarse a cabo un proyecto de mejora de la carretera o camino, los gastos correspondientes al traslado o modificación de la línea de media tensión irán a cargo del solicitante o explotador de la red en este momento, por lo que la instalación eléctrica no se considerará un servicio afectado por el camino.

El cruce deberá realizarse por la solera de las obras de fábrica existentes, en galerías o tubos dispuestos previamente a este objeto o construidas con medios que no alteren el firme.

Condiciones generales: (cuando se le dé la licencia de obras)

- Durante la ejecución de las obras se cumplirá con la ley de ruidos y la ordenanza de ruidos.
- La obra se dejará bien señalizada y protegida según la normativa vigente.
- Las instalaciones cumplirán con el reglamento electrotécnico para baja tensión (RD 842/2002), así como las normativas que le sean aplicables.
- La restitución del pavimento afectado se hará del mismo tipo al existente antes de las obras.
- El inicio de las obras se deberá comunicar con suficiente antelación al Ayuntamiento (servicios técnicos) y a la policía local para que se puedan adoptar las medidas oportunas.
- Plazo de ejecución de las obras será de 30 días (1 mes).
- Al final de las obras se aportará el justificante del tratamiento de residuos.

Antes del inicio de las obras se debe aportar la siguiente documentación:

- Certificado de nombramiento de empresa instaladora y dirección técnica de las obras.
- Certificado de empresa autorizada para redes de baja tensión.
- Certificado de nombramiento de empresa encargada de la recogida de residuos.
- Certificado de conformidad de dirección de obra.
- Informe de contestación del proyecto (emitido por la compañía distribuidora ENDESA DISTRIBUCIÓN SLU).

+ Informe de Departamento de Movilidad del Consell de Menorca (31/01/20) informa favorablemente el proyecto con las siguientes prescripciones:

1. Con el proyecto constructivo se deberá pedir autorización expresa al Departamento de Movilidad del CIM.

2. En el cruce, la profundidad mínima de la cara superior de los tubos de protección no será nunca inferior a 0,50 m respecto del nivel inferior del aglomerado. La acequia se cerrará con hormigón hasta la coronación existente. En cuanto a la reposición, se hará con aglomerado asfáltico de características y tamaños igual al pavimento existente. La última capa de rodadura tendrá un ancho de 50 cm a cada lado de la acequia, ya que servirá de solapamiento entre el nuevo aglomerado y el existente.



3. En el proyecto constructivo se detallará la sección tipo del tramo que va paralelo a la carretera Me-1 (frente a la estación transformadora de Mercadal) acotando la distancia a la carretera de las conducciones proyectadas. Según el artículo 33.e de la Ley 5 /1990 de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, las conducciones de interés público podrán autorizarse a una distancia no inferior a tres (3) metros de la arista exterior de explanación de la carretera y fuera de la zona de dominio público. En caso excepcional se podrá autorizar la utilización de la franja del último metro situado en la parte más exterior de la mencionada zona de dominio público.

4. Las actuaciones no podrán afectar a la seguridad del tráfico y deben mantener como mínimo las condiciones previas de visibilidad y geometría. Se señalarán y balizarán las obras según normativa 8.3-IC de señalización de obras del Ministerio de Fomento, a fin de garantizar en todo momento las medidas de seguridad.

5. Se tendrán en cuenta y se respetarán otros servicios existentes, restituyendo las afecciones, si las hubiera.

6. El peticionario cumplirá en todo momento las peticiones del personal técnico del departamento competente en materia de carreteras del Consell Insular de Menorca.

7. Una vez finalizadas las obras, se repondrá la zona afectada. Se comprobará por parte del Consell Insular de Menorca el estado de reposición de los elementos afectados, incluido reposición del firme y elementos complementarios de la vía según las instrucciones que se estimen justificadas. 8. En ningún caso se permitirá la acumulación de materiales ni de basura sobre la calzada, aceras, andenes ni cunetas de la carretera. Se deberá dejar la vía tal como estaba.

Evaluación de impacto ambiental

Alternativas

Se presenta la alternativa cero y dos más, entre las que está la finalmente elegida. Ambas discurren por vías de transporte, tal como indica la normativa vigente (art. 25.6.e de la NTT).

La alternativa 1 no es factible dado que hay tramos en los que la arista exterior de explanación está al lado del muro de cierre, es decir, no hay zona de dominio público. Además, se intensifica el impacto sobre el bien catalogado y patrimonio histórico de la isla de al camino den Kane. En relación con esto, se recuerda que las alternativas presentadas deben ser viables.

La alternativa 2 discurre por una zona de suelo rústico protegido (ANEI) en la que el PTI ya prevé instalaciones de media tensión, además se simplifica sensiblemente la afectación a la red primaria de carreteras de Menorca: no hay paralelismos, sólo hay un cruce con la carretera Me-1.

Dadas las características del proyecto, que es enterrada, que el trazado va por camino existente y es el más corto, se encuentra que la alternativa propuesta es la más adecuada desde el punto de visto ambiental.

Inventario ambiental

Se realiza un inventario ambiental de la zona de afección. En relación con la flora, el documento indica que el trazado de la línea transcurre a través de diferentes carreteras asfaltadas sin vegetación natural. Se describe el medio físico (clima, geología, ..), biótico (flora y fauna), medio socioeconómico y perceptual.

En relación con la fauna, el documento indica que la zona de afectación del proyecto abarca un área de grandes dimensiones, y aunque el proyecto en sí transcurra por viales existentes, éstos atraviesan un amplio abanico de hábitats y ecosistemas diferentes, de manera que a lo largo de la zona se puede encontrar una representación amplia de la fauna terrestre existente en la isla de Menorca. Se presenta un listado de las especies de vertebrados que se han observado en visita de campo en la zona, así como también de las potenciales que se podrían encontrar debido a la presencia de un hábitat favorable para su pervivencia.

Se ha incluido en las tablas si las especies figuran en la Lista de especies silvestres en régimen de protección especial y si, además, forman parte del Catálogo español de especies amenazadas y, en este caso, en que categoría. Tanto el Listado como el Catálogo están creados por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero.

Se describen los Hábitats y los espacios naturales protegidos de Red Natura 2000.

Como medida correctora, durante la realización de las zanjas, habrá que tomar medidas para evitar la caída de fauna por lo que, si estas deben permanecer abiertas fuera de la jornada laboral, se deberá disponer listones para permitir su salida y realizar revisiones diarias para liberar a los animales que hayan podido caer.

En relación con los bienes, el documento indica que se ha encargado un informe específico a la Sra. Elena Sintés Olives, arqueóloga colegiada núm. 3255, en el que se determinan tres elementos que forman parte del patrimonio histórico dentro del trazado de la línea propuesta.

Estos elementos se describen a continuación:

1. Camino de Kane: En el catálogo de patrimonio inmueble del Consell Insular de Menorca, el Camino den Kane aparece con la firma CKA-E01 y número de inventario 001951, pero en los apartados de localización y características sólo se hace referencia al tramo de Ferreries. En cambio, tanto el PGOU de Alaior como la propuesta de nuevo PGOU de Es Mercadal catalogan el tramo que pasa por los respectivos términos con la misma forma: CKA-E01. Se trata así de un bien catalogado y, por tanto, integrante del patrimonio histórico de la isla, aunque no declarado Bien de Interés Cultural.

2. Puente de Santa Eularieta o Mercadal del que no se ha encontrado ninguna entrada específica para este puente en los PGOU de Alaior y Mercadal (queda justo en el límite entre los dos términos). ni tampoco sale inventariado en el catálogo de patrimonio del Consell Insular de Menorca. Sin embargo, se puede considerar parte del Camino de Kane y, por tanto, parte integrante del patrimonio histórico de Menorca.

3. Talaiot de Rafal Pulido (Ses Quarterades). Este talaiot está registrado como Bien de Interés Cultural con la firma RPO-01. Está situado pocos metros al norte del camino de Kane a la altura del pk 8550.

Principales impactos de la alternativa elegida y su corrección

El proyecto implica la instalación de dos líneas de media tensión subterránea paralelas a lo largo de todo su recorrido, bajo calzada o bajo acera. Se realiza un único tipo de zanja para enterrar los cables: se colocan previamente tres tubos corrugados de PE, homologados para canalizaciones eléctricas, de diámetro 160 mm, luego se protegen con hormigón, formando un dado de 50 cm de alto y 50 cm de ancho. Posteriormente se cubre la zanja con material seleccionado procedente de la excavación, compactado cada 15 cm. Se coloca una cinta de señalización homologada, de PE, a 40 cm de la rasante de acabado, una sobre cada tubo. Finalmente se realizarán arquetas ciegas de 120 cm de largo, 60 cm de ancho y 1,2 m de profundidad y se repone el asfalto.

El documento presenta una descripción y valoración de los impactos, así como la metodología utilizada. Se analizan las acciones derivadas del Proyecto, las repercusiones ambientales de las que serán objeto de análisis y evaluación de impacto. Las acciones se dividen según los factores que afectan, y se diferencian según la fase de ejecución y de explotación, o bien según el efecto directo o indirecto. Se presenta un árbol de factores ambientales, donde se relacionan las acciones por medio de un árbol de acciones, y una caracterización de las principales acciones identificadas en el proyecto. Se enumeran todas las posibles acciones que podrían afectar al medio ambiente teniendo en cuenta los factores abióticos, bióticos y los socioeconómicos y si estos son afectados de manera directa o indirecta.

Durante la fase de ejecución se indican las siguientes acciones: realización de las zanjas, arquetas, presencia de las instalaciones auxiliares, tráfico de maquinaria y vehículos pesados y generación de residuos.

Durante la fase de funcionamiento, las acciones son el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones.

Se presenta una tabla con los factores ambientales afectados y una matriz de interacciones para la detección de impactos ambientales. Se describe la metodología para valorar los impactos en función de diferentes atributos (magnitud, naturaleza, persistencia, reversibilidad, etc), pero a la hora de analizar uno por uno los impactos sólo se realiza una evaluación cualitativa, no describen ni puntúan cada uno de los atributos, por lo que se encuentra que la valoración es más subjetiva.

En relación con los ruidos, el documento indica que durante la fase de construcción el movimiento de maquinaria y la excavación producirá ruido, que puede estorbar a la fauna. En relación con los impactos sobre la atmósfera, también se indica que durante las obras se producirá un aumento de las emisiones. Se encuentra que se trata de impactos moderados de corta duración y compatibles. Como medida se propone que la maquinaria y vehículos empleados en las obras deberán haber superado las inspecciones técnicas correspondientes y estar en perfectas condiciones de funcionamiento, especialmente en lo que referente a fugas de fluidos, emisión de gases y ruidos.

Durante la fase de funcionamiento el mayor impacto será el incremento de las emisiones de efecto invernadero derivadas del incremento en la utilización de la energía eléctrica.

En relación con los residuos durante la fase de construcción del proyecto se generarán residuos de demolición y construcción (RCDs), plásticos, tubos, restos de cartones, etc.

El documento indica un apartado de gestión de los residuos con las siguientes medidas:

-Se identificará la cantidad y naturaleza de los residuos que se espera producir en cada etapa de la obra, procurando que los procedimientos constructivos y de montaje estén adaptados a minimizar la generación de residuos, especialmente de los peligrosos.

- En la zona de instalaciones auxiliares de las obras se habilitará y señalizará un área específica para la gestión de residuos (punto limpio), donde se apilarán los contenedores de los diferentes residuos esperados en las obras.
- Los residuos se reunirán en contenedores separados según su naturaleza: inertes, asimilables a urbanos y peligrosos, hasta su retirada por gestores autorizados.
- Se habilitarán contenedores para alojar residuos de embalaje e inertes (recortes de plástico, chatarra, alambres, maderas, etc.) priorizando el reciclaje a la eliminación en vertedero.
- Los contenedores tendrán diseño y capacidad adecuados a cada tipo de residuo a alojar, y el volumen estimado de generación, evitando su dispersión y vertidos.
- Los contenedores estarán etiquetados claramente (según normativa UNE) con el tipo de residuos que deben alojar.
- Los residuos de excavación y restos inertes de obra se evacuarán a vertedero autorizado, manteniéndose un registro de entrega de estos (albaranes).
- Mediante una charla y / o la distribución de un resumen impreso de las medidas más importantes aplicables a las obras se concienciará al personal de los aspectos medioambientales más importantes, en particular los relativos a la generación y gestión de residuos, subrayando la importancia de la prevención, minimización, reutilización y reciclaje de residuos.
- Las aguas residuales procedentes de las casetas de obra serán evacuadas a un depósito adecuado, prohibiéndose en las mismas el vertido de sustancias peligrosas (aceite de maquinaria, grasa, pinturas, disolventes, etc.). Posteriormente serán retiradas por una empresa gestora especializada.
- Las cisternas hormigoneras no realizarán operaciones de limpieza en obra, realizando estas en la planta de hormigón.

Además, se describen una batería de medidas para los residuos peligrosos, aunque informan que el uso de sustancias peligrosas en la obra será mínimo.

En relación con los espacios naturales protegidos, se presenta el estudio de repercusiones correspondiente donde se evalúan los impactos sobre los lugares, se proponen medidas y se concluye que el proyecto es compatible con la conservación de los valores de la Red Natura 2000. El estudio de repercusiones ha sido objeto de análisis por el Servicio de Planificación, que ha emitido informe favorable.

En relación con la afección sobre el patrimonio, durante la primera IP el Servicio de Patrimonio emitió un informe favorable con la prescripción de que la ejecución de las obras se deberá realizar con la realización de sondeos previos y el control de un arqueólogo / a profesional según lo estipulado en el Decreto 14/2011 por el que se regulan las intervenciones arqueológicas y paleontológicas en las Islas Baleares. El promotor deberá presentar la documentación elaborada por el arqueólogo / a requerida en el reglamento para obtener la preceptiva autorización. Se acordará junto con el Servicio de patrimonio histórico, previamente al inicio de las obras, el sistema para cruzar el puente de Santa Eularieta.

Estas medidas quedan descritas en el documento, donde se indica que se presentan medidas determinadas en el informe de la arqueóloga:

-Camino de Kane:

1.Realización de 8 sondeos arqueológicos de 1x1m hasta la roca en diferentes puntos del recorrido del camino y que se decidirán juntamente con el Servicio de Patrimonio del Consell Insular de Menorca y la dirección de la obra.

2.Realización de un control arqueológico en forma de visitas puntuales (16 visitas de 1 hora) establecidas en función de los resultados de los sondeos previos y previa reunión con el Servicio de Patrimonio del Consell Insular de Menorca.

-Puente de Santa Eularieta: la ejecución el proyecto y la manera de pasar la línea por este punto se deberá decidir antes del inicio de las obras en una reunión entre el proyectista, la dirección arqueológica, un restaurador profesional y el Servicio de Patrimonio del Consell Insular de Menorca.

-Talaiot de Rafal Pulido: uno de los sondeos previstos se realizará en este punto, así como el control de la excavación de la zanja entre los PK 8000 y 9000, por si aparecieran restos arqueológicos ligados a este talayot.

En relación con el agua, se minimizará su uso, aplicando medidas de ahorro agua.

Desde el punto de vista paisajístico, el documento presenta el anexo de incidencia paisajística, que debe identificar el paisaje afectado por el proyecto, prever los efectos que su desarrollo producirá sobre este y definir las medidas protectoras, correctoras o compensatorias de estos efectos, en caso de que sean necesarias. Se identifica el paisaje sobre cada uno de los tramos de la línea, los impactos y se proponen medidas correctoras:

- La ejecución de las obras se llevará a cabo por tramos, para reducir la superficie afectada por estas en un mismo período de tiempo.
- Se retirará cualquier tipo de residuo generado durante la fase de obras. Se evitará sobrecargar el medio con estructuras temporales innecesarias.
- Se restaurará el medio de los alrededores de la zona afectada por el proyecto.





- Se arreglará cualquier desperfecto ocasionado a la infraestructura viaria de la zona para evitar molestias a los demás usuarios.
- Se procurará que el transporte de materiales a la obra tenga lugar a primera hora del día para no dificultar el tráfico de la zona, sobre todo durante los meses de julio y agosto en los que no se podrá realizar transportes de materiales a la obra más allá de las 10h de la mañana, para evitar atascos y retenciones, coincidiendo con los meses de mayor afluencia de visitantes a la zona.

El EIA presenta toda una serie de medidas preventivas y correctoras para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos. Se presenta también un programa de vigilancia y seguimiento ambiental donde se establecen las medidas y controles a realizar. NO se presentan las partidas de las medidas y el seguimiento ambiental, razón por la que no se puede garantizar su aplicación.

En el proyecto de ejecución se deberán incluir las partidas presupuestarias de las medidas previstas y del seguimiento ambiental. El presupuesto del proyecto es de 1.222.937,86 de euros, por lo que, de acuerdo con el artículo 29 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares, se designará un auditor ambiental. Se deberá realizar un seguimiento estricto del cumplimiento de las medidas. Dada la especial zona donde se realiza el proyecto, se deberán cumplir los condicionantes establecidos en las conclusiones.

Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración de impacto ambiental FAVORABLE a la realización del proyecto básico y EIA refundido de la Nueva red subterránea a 15 Kv desde la subestación "Mercadal" hasta el Polígono Industrial La Trotxa. T.M. Alaior y Es Mercadal dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan TODAS las medidas propuestas en el EIA refundido y en el proyecto básico, los condicionantes establecidos por las diferentes administraciones y los siguientes condicionantes:

- 1.No invadir en ningún momento las zonas vegetadas, ni para realizar acopios de material o vehículos, ni para gestionar los residuos. En ningún caso se afectarán zonas protegidas, ni para realizar acopios ni para gestionar residuos.
- 2.Utilizar maquinaria adecuada y adecuada al camino existente para evitar la afección a la vegetación, sobre todo arbórea.
- 3.Restablecer las zonas utilizadas para acopios de material o vehículos. Una vez terminadas las obras, realizar un correcto desmantelamiento de las instalaciones temporales que haya, limpieza del terreno y el acondicionamiento de las superficies afectadas. El acabado del camino debe quedar en las mismas condiciones que antes de excavar las zanjas.
- 4.Las zanjas deben permanecer abiertas el mínimo tiempo posible. Durante la realización de las zanjas, habrá que tomar medidas para evitar la caída de fauna por lo que, si estas deben permanecer abiertas fuera de la jornada laboral, se deberán disponer listones para permitir su salida. Se deberán realizar revisiones diarias para liberar a los animales que hayan podido caer.
- 5.Utilizar materiales y acabados de tipología tradicional integrados con el entorno aplicando, en su caso, las condiciones de integración paisajística y ambiental propuestas en el Plan Territorial de Menorca. En su caso, forrar exteriormente las casetas de acometidas prefabricadas con acabados propios de la zona
6. En el caso de que hubiera pared seca en alguna parte del recorrido, ésta se mantendrá y, si no fuera imposible, se tendrá que volver a hacer.
- 7.Tal como se establece en el artículo 29 de la Ley 12/2016 se designará un auditor ambiental que deberá realizar un seguimiento estricto del cumplimiento de las medidas propuestas en el EIA y en la presente DIA.
- 8.En el proyecto de ejecución se deberán incluir las partidas presupuestarias de las medidas previstas y del seguimiento ambiental para garantizar su aplicación Esta Declaración de impacto ambiental se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la obtención de la autorización.

Palma, 2 de noviembre de 2020

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

