



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA D'EMPRESA, OCUPACIÓ I ENERGIA

23

Resolució del Conseller d'Empresa, Ocupació i Energia per la qual s'atorga l'autorització administrativa de construcció d'unes instal·lacions elèctriques consistents en l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i la instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV a Red Eléctrica de España, SAU (exp. TR 6/2023)

Antecedents

1. El 9 d'agost de 2022 Red Eléctrica de España, SAU va sol·licitar la declaració de la construcció de bateries de Mercadal 132 kV i Sant Antoni 66 kV com a inversió d'interès autonòmic, adjuntant arguments justificatius.
2. El 19 de setembre de 2022 es va requerir a Red Eléctrica de España, SAU la sol·licitud d'inici de la tramitació administrativa de la inversió i aportar projecte per a poder declarar la inversió d'interès autonòmic.
3. El 3 d'abril de 2023 va tenir entrada a la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica una sol·licitud de Red Eléctrica de España, SAU d'autorització administrativa prèvia, autorització administrativa de construcció i declaració, en concret, d'utilitat pública d'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i d'instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV (exp. TR6/2023).

Adjunta la documentació següent:

- Projecte tècnic administratiu de la instal·lació, redactat per David González Jouanneau visat per el col·legi oficial d'enginyers industrials de Madrid amb núm. 20230110 i data 21 de febrer de 2023. Inclou relació de béns i drets afectats, annex d'estudi de gestió de residus de construcció i demolició i estudi de camps electromagnètics.
 - Declaració responsable per a la autorització administrativa de construcció de David González Jouanneau.
 - Estudi d'Impacte Ambiental d'ampliació de la subestació i d'instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV.
 - Document de síntesi de l'Estudi d'impacte ambiental de març de 2023.
4. El 3 d'abril de 2023 es va requerir a Red Eléctrica de España, SAU el pagament de la taxa associada a l'expedient (92.185,14 euros) i retornar el justificat de pagament.
 5. El 12 d'abril de 2023 va tenir entrada a la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica per part de Red Eléctrica de España, SAU el justificat de pagament de les taxes requerides.
 6. El 10 de maig de 2023 des de la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica es va sol·licitar a la Direcció General de Política Energètica i Mines del Ministeri Transició Energètica i el Repte Demogràfic l'informe sobre aquesta instal·lació als efectes del que disposen l'article 35.2 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric; l'article 114 del Reial decret 1955/2000, i l'article 16.1.a) de la Circular 5/2019, de 5 de desembre.
 7. El 11 de maig de 2023 es va requerir a Red Eléctrica de España, SAU l'esmena de deficiències de l'expedient TR6/2023: Ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV.
 8. El 12 de maig de 2023 es va rebre de Red Eléctrica de España, SAU una sol·licitud de pròrroga per a l'enviament de la documentació requerida per esmenar les de l'expedient TR6/2023, que exposa el següent:

Que teniendo por presentado este escrito y de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se amplíe el plazo otorgado para poder aportar la documentación con toda la información requerida.

9. El 18 de maig de 2023 es va publicar en el BOIB núm. 66 l'Acord del Consell de Govern de 15 de maig de 2023 pel qual es declara d'interès autonòmic l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i la instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV.



10. El 25 de maig de 2023 la Direcció General de Política Energètica i Mines del Ministeri Transició Energètica i el Repte Demogràfic va emetre informe favorable sobre aquesta instal·lació als efectes del que disposen l'article 35.2 de la Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric; l'article 114 del Reial decret 1955/2000, i l'article 16.1.a) de la Circular 5/2019, de 5 de desembre.

11. El 30 de maig de 2023 va tenir entrada a la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica una reiteració de la sol·licitud de Red Eléctrica de España, SAU d'autorització administrativa prèvia, autorització administrativa de construcció, declaració, en concret, d'utilitat pública i declaració d'impacte ambiental d'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i d'instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV (exp. TR 6/2023).

Exp.: TR 6/2023

Denominació de la instal·lació: Ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV.

Terme municipal: Sant Antoni de Portmany.

Pressupost: 56.514.747 euros.

Descripció: l'actuació consisteix en l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV tipus AIS amb configuració de doble barra i intensitat de curtcircuit de curta durada de 31,5 kA mitjançant dues noves posicions, i la instal·lació de dos conjunts de bateries de 45 MW cada una (amb una potencia total de 90 MW) i capacitat de 33,75 MWh cada una (capacitat total de 67,5 MWh) en la subestació Sant Antoni 66 kV tipus AIS amb configuració de doble barra.

L'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV tipus AIS i la instal·lació del conjunt de bateries estarà ubicada al costat de la subestació Sant Antoni 66 kV. L'ocupació de ple domini de la subestació es de 19.055 m2.

Adjunta la documentació següent:

- Projecte tècnic administratiu de la instal·lació, redactat per David González Jouanneau, visat pel Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Madrid amb núm. 202301552 i data 23 de maig de 2023. Inclou relació de béns i drets afectats, annexa estudi de gestió de residus de construcció i demolició i estudi de camps electromagnètics.

La relació de béns i drets afectats per l'ampliació és la següent:

Núm. parcel·la del projecte	Propietari	Referència cadastral	Pol.	Parc.	Superfície parcel·la (m2)	Ocupació ple domini subestació (m2)	Ocupació servitud de pas (m2)	Ocupació servitud subterrània (m2)	Ocupació temporal (m2)	Naturalesa del terreny
1	SORIA COLOMAR CATALINA BONET SORIA ALBERTO - BONET SORIA ANTONIO	07046A007001450000TG	7	145	44.635	18.935	0	0	1.546	Rústic.
2	EDISTRIBUCION REDES DIGITALES, SLU - RED ELECTRICA DE ESPAÑA, SAU	07046A007003290000TW	7	329	6.192	120	287	147	481	Urbà i Rústic.

Aquesta documentació, conjuntament amb la presentada el dia 3 d'abril de 2023 es considera suficient per el que fa a la autorització administrativa prèvia (que estableix el Reial decret 1955/2000, d'1 de desembre, que regula les activitats de transport, distribució, comercialització, subministrament i procediments d'autorització d'instal·lacions d'energia elèctrica) que fa referència al projecte de la instal·lació com a document tècnic que s'ha de tramitar conjuntament amb l'estudi d'impacte ambiental i la declaració, en concret, d'utilitat pública.

12. Aquesta actuació està inclosa en la Planificació de la xarxa de transport d'energia elèctrica Horitzó 2026, aprovada per acord del Consell de Ministres de 22 de març de 2022, així com en el Pla Director Sectorial Energètic (PDSE) de les Illes Balears, ates l'article 19 del Decret llei 3/2014, de 5 de desembre, de mesures urgents destinades a potenciar la qualitat, la competitivitat i la desestacionalització turística a les Illes Balears, que modifica la disposició addicional segona del Decret 96/2005, de 23 de setembre, d'aprovació definitiva de la revisió del PDSE. Aquesta disposició addicional segona estableix que les obres i instal·lacions previstes en la planificació estatal obligatòria de les xarxes de transport d'electricitat i de gas, com també les modificacions a les subestacions de distribució d'energia elèctrica existents o



planificades, desenvolupades d'acord amb les lleis del sector elèctric i d'hidrocarburs, queden automàticament incloses en les determinacions del Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears, especialment quant als efectes de declaració d'utilitat pública energètica. Aquesta declaració d'utilitat pública té els mateixos efectes que els previstos en els articles 25, 26.5 i 26.6 del Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears esmentat i ha de seguir el procediment de declaració d'utilitat pública regulat en l'article 3 de la Llei 13/2012, de 20 de novembre, de mesures urgents per a l'activació econòmica en matèria d'indústria i energia, noves tecnologies, residus, aigües, altres activitats i mesures tributàries.

13. La documentació aportada es la que estableix el Decret 99/1997, d'11 de juliol, que regula el procediment administratiu aplicable a la tramitació de les instal·lacions elèctriques de la comunitat autònoma de les Illes Balears, modificat pel Decret 36/2003, d'11 d'abril.

14. Aquestes actuacions requereixen avaluació ambiental ordinària, d'acord amb l'annex I del Decret legislatiu 1/2020, de 28 de agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears. D'acord amb l'article 21.3 d'aquest Decret legislatiu, l'òrgan substantiu l'ha de sotmetre a informació pública durant un termini no inferior a trenta dies hàbils, previ anunci en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* i a la seva web, i en algun dels diaris de major difusió en llengua catalana i castellana de l'illa d'Eivissa. A més, s'ha de publicar l'anunci en el tauló d'edictes i en la pàgina web de l'Ajuntament de Sant Antoni de Portmany.

15. El 31 de maig de 2023 es va realitzar informe previ favorable per a la informació pública del projecte, i es va dictar l'obertura del tràmit d'informació pública d'autorització administrativa i declaració, en concret, d'utilitat pública del projecte. Aquesta informació pública es va fer simultàniament amb la informació pública del procediment ambiental.

16. Es varen sol·licitar informes als organismes següents:

- Direcció General de Salut Pública.
- Direcció General d'Espais Naturals. Servei d'Espais Naturals.
- Direcció General d'Espais Naturals. Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl.
- Direcció General d'Espais Naturals. Servei de Protecció d'Espècies.
- Direcció General de Recursos Hídrics.
- Direcció General d'Emergències i Interior.
- Direcció General d'Indústria i Polígons Industrials.
- Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular de Medi Ambient.
- Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular de Patrimoni.
- Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular d'Ordenació de Territori.
- Ajuntament de Sant Antoni de Portmany.
- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera.
- Edistribución Redes Digitales, SL.

També es va informar en aplicació de l'article 37 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, a les entitats següents:

- GOB (L14S1467/2021).
- Amics de la Terra (L14S1468/2021).

17. En el BOE núm. 140, de 13 de juny de 2023, i en el BOIB núm. 83, de 20 de juny de 2023, es va realitzar la informació pública del projecte.

18. El 13 de juny de 2023 es va rebre ofici de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat, en el qual se'ns comunica que l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV situada en la parcel·la 329 del polígon 7 del terme municipal de Sant Antoni de Portmany, no està dins la Xarxa Natura 2000 ni dins de cap espai natural protegit.

19. El 19 de juny de 2023 es va realitzar anunci per part del promotor del projecte en el diari *Diario de Ibiza* (pàg. 11), i el 26 de juny en el diari *Periódico de Ibiza y Formentera* (pàg. 14).

20. El 4 de juliol es va rebre l'informe tècnic de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat, del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl, en el qual exposa la conclusió següent:

Les actuacions proposades per a la defensa de la infraestructura són les mínimes exigibles per llei, cal valorar si són suficients perquè en cas d'incendi forestal als voltants no afectin les instal·lacions.

21. El 7 de juliol de 2023 es va rebre del Sr. Alberto Bonet Soria una sèrie d'al·legacions:

**EXPONE:**

En fecha de 7 de junio de 2023 recibió notificación del trámite de Audiencia en expediente de solicitud de reconocimiento de la utilidad pública del proyecto de ampliación de la subestación San Antonio 66 kV i de instalación de baterías de almacenamiento en la subestación San Antonio 66 kV (Exp. TR 6/2023), de la que adjunto copia, y ante la que formulo las siguientes

ALEGACIONES:

PRIMERA. La finca registral de mi propiedad nombrada Can Bassó, finca nº 24.188 de Sant Antoni de Portmany, tiene una superficie total de 47.115 m2, y es la parcela 145, del polígono 7 de Sant Antoni de Portmany.

Sobre esta finca, en virtud de Acuerdo de la CIOTUPHA, de 25/04/2023, en Expte. De Sol Rústic núm. 2021/00001897ª, del que adjunto copia, se ha informado de forma favorable el proyecto básico para la construcción de una vivienda unifamiliar aislada de sótano, planta baja y primer piso, y piscina con una superficie construida de 295,64 m2.

SEGUNDA. Como consecuencia de lo expuesto, la expropiación pretendida de cerca del 50% de la finca de mi propiedad por parte de Red Eléctrica Española SAU, afecta gravemente a mi parcela de forma que impediría la construcción de la vivienda proyectada, y dejaría el resto de la finca con valor residual o cero, pues quedaría como inedificable.

Como consecuencia de lo expuesto, en caso de que finalmente se llevase a cabo dicha expropiación forzosa, entiendo que en cualquier caso Red Eléctrica España SAU debería indemnizar al exponente por el valor real de la totalidad de la finca de mi propiedad, teniendo en cuenta de que se trata de una finca con licencia de edificación.

En su virtud,

A V. SOLICITO:

Que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, y tener por hechas las manifestaciones contenidas en el mismo.

22. El 17 de juliol de 2023 es dona trasllat al promotor de les al·legacions formulades pel Sr. Alberto Bonet Soria, d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.

23. El 21 de juliol de 2023 el promotor respon a les al·legacions formulades pel Sr. Alberto Bonet Soria, on exposa el següent:

En relación con el escrito remitido por D. Alberto Bonet Soria, presentado con fecha 7 de julio de 2023 y recibido por esta mercantil el 17 de julio de 2023, dentro del trámite e instalaciones arriba referenciadas, Red Eléctrica de España S.A.U. (en adelante RED ELÉCTRICA), por la presente, y para que así conste en el expediente a los efectos oportunos, manifiesta que:

Tomamos razón del escrito presentado y en relación con la valoración por parte de RED ELÉCTRICA de la afección a la citada finca señalar que RED ELÉCTRICA se pondrá en contacto con los titulares de los bienes y derechos afectados por este proyecto, y tratará de llegar a un acuerdo con cada uno de ellos para establecer de mutuo acuerdo las afecciones sobre las fincas, todo ello de conformidad con lo establecido en el artículo 151 del Real Decreto 1955/2000.

En el caso de no ser posible llegar a un acuerdo con los titulares de los bienes y derechos afectados, la declaración, en concreto, de utilidad pública de la instalación habilita a RED ELÉCTRICA a instar el procedimiento de expropiación forzosa conforme a lo establecido los artículos 52 y siguientes de la Ley de Expropiación Forzosa. En este caso, una vez realizado el levantamiento de actas previas, se requerirá por parte de la administración expropiante al titular de los bienes y derechos afectados una valoración y al beneficiario de la expropiación, en este caso a RED ELÉCTRICA, su valoración.

Ambas valoraciones serán remitidas al Jurado Provincial de Expropiación Forzosa quien una vez analizadas las mismas, determinará el justiprecio que corresponde abonar por el establecimiento de esta instalación en la citada finca.

24. El 24 de juliol de 2023 es va es va rebre informe del Servei de Protecció d'Espècies, el qual informa favorablement amb les recomanacions següents:

- Es recomana revisar l'anàlisi d'alternatives de localització del projecte. L'alternativa 1, que no afecta vegetació natural ni hàbitats d'interès comunitari ja que es tracta d'una parcel·la de cultius dispersos de garrovers i herbacis de secà, seria la més favorable des del punt de vista del manteniment de la biodiversitat de la zona.
- Es recomana instal·lar trampes per a la captura de serps, especialment a la zona on ens prevegi la construcció de refugis de pedres per afavorir l'hàbitat de la sargantana.





25. El 26 de juliol de 2023 es varen rebre d'Endesa, SA les primeres observacions sobre el projecte, les quals s'indiquen a continuació:

1. Resumen ejecutivo

La Directiva 2019/944 establece en su exposición de motivos, al respecto de la propiedad de instalaciones de almacenamiento por parte de los gestores de redes, que:

“los gestores de redes no deben poseer, desarrollar, gestionar o explotar instalaciones de almacenamiento de energía. Los servicios de almacenamiento de energía deben basarse en el mercado y ser competitivos. En consecuencia, se deben evitar las subvenciones cruzadas entre el almacenamiento de energía y las funciones reguladas de transporte y distribución. Dichas restricciones relativas a la propiedad de las instalaciones de almacenamiento energético tienen por objeto evitar una distorsión de la competencia, eliminar el riesgo de discriminación, garantizar el acceso equitativo a los servicios de almacenamiento de energía para todos los participantes en el mercado y fomentar un uso eficaz y eficiente de las instalaciones de almacenamiento de energía, más allá de la gestión de la red de transporte o distribución.”

Sólo en condiciones muy concretas la Directiva permite excepciones que, en todo caso, deben seguir un procedimiento concreto de autorización. Además, para que el almacenamiento pueda ser propiedad de los gestores de redes nunca puede realizar servicios de balance. Y, precisamente, las baterías de San Antonio desarrollarían claramente gestión de desvíos, es decir servicios de balance. Por ello, desde una perspectiva legal, consideramos que no deben autorizarse estas baterías al gestor de la red de transporte (Red Eléctrica, REE).

El almacenamiento electroquímico es una tecnología que apenas se ha implantado aún en nuestro sistema eléctrico, y que puede prestar diferentes servicios: arbitraje, ajuste de frecuencia, potencia firme o servicios de no frecuencia. Pero su desarrollo se ha retrasado por no existir una remuneración a la potencia firme y la regulación primaria, y por no estar regulado un servicio de frecuencia más rápido que la primaria convencional, fast frequency response (o respuesta rápida de frecuencia), que sí está regulado en otros países europeos.

Las baterías deben incorporarse al mercado eléctrico por su capacidad para ser competitivas en varios servicios y mercados respecto a otras tecnologías, lo que generará eficiencias que repercutirán en menores coste para el consumidor. Si transitoriamente necesitan ayudas para ser desarrolladas por generadores o agregadores, deben otorgarse a través de procedimientos de concurrencia competitiva.

Entendemos que autorizar a REE las baterías, además de contrario a la Directiva, sería ineficiente porque dichas baterías realizarían solo uno de los múltiples servicios que podrían prestar si operaran en condiciones de mercado. En este documento se muestra, además, que el presupuesto de REE está 2 veces por encima de referencias contrastadas.

Consideramos que se producen situaciones de conflicto de interés por el doble carácter de REE como operador del sistema y gestor de la red de transporte-transportista, como se deduce de la imposibilidad de los agentes del sistema de instalar baterías por falta de capacidad de acceso, según los informes de REE en su calidad de operador del sistema, en los mismos nudos donde REE, en su calidad de transportista, pretende instalarlos.

Por todo ello, consideramos que no debe autorizarse esta batería a REE y solicitamos que se inicien de forma urgente los procedimientos para que se presten de forma competitiva los servicios de balance que REE pueda precisar para una mejor explotación del enlace. Además, ya que España no ha transpuesto algunos elementos de la Directiva que afectan a esta cuestión ni se ha seguido el procedimiento sugerido por ésta, se solicita que, en el presente trámite de autorización, se recabe informe sobre estas cuestiones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

2. El artículo 54 de la Directiva 2019/944

El artículo 54 de la Directiva 2019/944, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad, determina que los gestores de redes de transporte no poseerán, desarrollarán, gestionarán o explotarán instalaciones de almacenamiento de energía. Igualmente, establece en qué circunstancias podría haber excepciones a este principio, en concreto:

- Que las baterías sean componentes de red plenamente integrados. En este sentido, conforme a las definiciones del artículo 2 de la Directiva, esto implica que se utilicen al único efecto de garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte o distribución, y no a efectos de balance o de gestión de congestiones. Además, las autoridades reguladoras deben haber concedido su aprobación. A este respecto, la disposición final segunda del RDL 29/2021 traspuso este artículo a nuestro ordenamiento jurídico, añadiendo en los artículos 34.1 y 38.2 de la Ley 24/2013 la definición de componentes de red plenamente integrados, y manteniendo la prohibición de que presten servicios de balance o resolución de congestiones. Por tanto, se admite la posibilidad de que los gestores de las redes tengan baterías plenamente integradas, pero respetando la prohibición de proporcionar servicios de balance y solución de restricciones/congestiones.



- Alternativamente, que se den las siguientes condiciones de forma simultánea:

- a) Ha tenido lugar previamente un proceso de licitación abierto, transparente y no discriminatorio, sujeto a la revisión y aprobación de la autoridad reguladora, y no ha sido posible conceder a otras partes el derecho a poseer, desarrollar, gestionar o explotar dichas instalaciones, o no ha sido posible a un coste razonable y en tiempo oportuno;
- b) dichas instalaciones son necesarias para que los gestores de redes de transporte cumplan sus obligaciones con vistas a un funcionamiento eficiente, fiable y seguro de la red de transporte y no son utilizadas para comprar o vender electricidad en los mercados de electricidad; y
- c) la autoridad reguladora ha valorado la necesidad de dicha excepción, ha realizado un examen previo de la aplicabilidad del procedimiento de licitación, incluidas las condiciones de este, y ha concedido su aprobación. Esta aprobación será revisada cada cinco años.

Este segundo condicionado no se ha transpuesto a la legislación española aún, ni hasta ahora se ha seguido este procedimiento. Por otro lado, la decisión de conceder una excepción debe ser notificada y justificada por el Estado miembro a la Comisión Europea (CE) y ACER.

Por otro lado, el Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al mercado interior de la electricidad, y la propia Directiva 2019/944, establecen la posibilidad de otorgar excepciones a su aplicación para pequeños sistemas eléctricos aislados o pequeños sistemas conectados. Pero no hay constancia de que la CE haya otorgado ninguna excepción del citado artículo 54 en los territorios no peninsulares españoles para baterías.

3. Sobre la posible aprobación por el regulador y la consiguiente notificación a ACER y la Comisión Europea

La CNMC, en su informe de 3 de abril de 2020 sobre la propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte eléctrico 2021-2026 (planificación 2021-2026) indicaba que:

“[...] es preciso señalar que, según se establece en el artículo 54 de dicha Directiva (UE) 2019/944: «Los gestores de redes de transporte no poseerán, desarrollarán, gestionarán o explotarán instalaciones de almacenamiento de energía, salvo que se traten componentes de red plenamente integrados y las autoridades reguladoras hayan concedido su aprobación.». Por tanto, si bien no ha sido todavía transpuesta la Directiva (UE) 2019/944, se considera que, al menos, el documento de planificación deberá incorporar la información necesaria para que pueda valorarse la conveniencia de la medida y, llegado el momento, previa solicitud al regulador nacional, se realice la aprobación pertinente”.

En un segundo informe de la CNMC sobre esta planificación, de 27 de mayo de 2021, no aparece una aprobación explícita sobre esta cuestión.

4. Las baterías de San Antonio y los servicios de balance

El Reglamento 2017/2195, por el que se establece una directriz sobre el balance eléctrico, define lo que es el “balance” y, por tanto, el alcance de los servicios de balance, que, como se ha indicado anteriormente, son los servicios que **no** pueden realizar los elementos que sean considerados como “plenamente integrados”. En concreto, se define del siguiente modo:

“1) «balance», todas las acciones y procesos, en todos los horizontes temporales, mediante los cuales los GRT aseguran, de forma ininterrumpida, el mantenimiento de la frecuencia del sistema dentro de un rango de estabilidad predefinido [...]”.

En la planificación 2021-2026 se indica que se proponen las baterías para suplir la energía que dejase de suministrarse por los enlaces por una incidencia en alguno de ellos (n-1), hasta el arranque de la generación necesaria para cubrir la pérdida del enlace.

En un sistema eléctrico, si se produce un desequilibrio instantáneo entre la demanda y el suministro (generación en el propio sistema o importada de otro sistema por una interconexión o enlace), se produce una variación de frecuencia. Si la reducción de frecuencia alcanza un cierto valor, o si la rapidez con que cae la frecuencia es mayor que un umbral, se puede producir un fenómeno en cascada por la desconexión de otros equipos de generación por una de las razones anteriores. Las baterías pueden usarse para gestionar este desvío y evitar un impacto en la frecuencia del sistema y sus consecuencias posteriores.

Pero, como puede apreciarse en la definición que da el reglamento 2017/2195 para el balance, el mantenimiento de la frecuencia se realiza con los servicios de balance, que son precisamente los que **no** pueden proporcionar los “componentes plenamente integrados”.

La pérdida del enlace puede asimilarse a la pérdida de una gran central en operación, y, por ser un servicio de balance o gestión de desvíos, debe resolverse con la contratación de servicios de balance adecuados a los agentes oportunos (generadores, agregadores,





operadores de almacenamiento, etc.), pero no con la autorización a REE de dichos sistemas de almacenamiento. Las baterías de San Antonio, por la función que van a tener, no pueden ser consideradas un componente “plenamente integrado”, pues prestarán servicios para mantener la frecuencia o, lo que es lo mismo, servicios de balance. Las reservas necesarias pueden ser proporcionadas por baterías o cualquier otra tecnología capaz de compensar el desequilibrio energético con suficiente rapidez y en la magnitud requerida.

5. La eficiencia económica

El presupuesto que aparece en el expediente del trámite de información pública no desglosa si una parte del mismo se corresponde con modificaciones de la subestación sin relación con las baterías. No obstante, no parece desprenderse del documento de planificación que haya actuaciones ajenas a la instalación de las baterías. Siendo así, la inversión por MWh de energía almacenada sería de aproximadamente 830.000 €/MWh (56,5 M€ y 67,5 MWh).

Aunque podrían utilizarse múltiples referencias de empresas tipo BNEF, asociaciones sectoriales, etc., se considera relevante comparar esta referencia de coste unitario con las que aparecen en dos expedientes de ayudas de estado para almacenamiento aprobadas por la CE en los últimos meses, para Grecia y Rumanía:

- State Aid SA.64736-RRF-Greece: Financial support in favour of electricity storage facilities.
- State Aid SA.102761 (2022/N)-Romania RRF: State aid scheme aimed at developing electricity storage in Romania.
- En la de Grecia, que es anterior al incremento en costes experimentado por las baterías durante 2022-2023, el coste por MWh considerado es de $554/2 = 277.000$ €/MWh.

(65) The Greek authorities have submitted a business plan for a reference BES Project with a capacity of 100 MW and a discharge of two hours, showing the expected revenues and costs over the duration of its participation in the scheme. The business plan assumes that the Project will be operational at the beginning of 2025 and during the subsequent ten years. The main Project assumptions are summarised in the table below.

CAPEX – investments costs [EUR/kW, @2 h]	554
OPEX – operational costs [percentage of CAPEX]	2.5%
Project IRR	8%
Tax rate	22%
Project lifetime [years]	1027
Residual value at year 10 [percentage of CAPEX]	20%

En las de Rumania, publicada recientemente y que recoge de alguna forma dicho incremento de costes, el coste de referencia es de 390.000 €/MWh:

Table1: Projection of specific costs and revenues for storage units entering into operation of 2025

	High WACC scenario	Low WACC scenario
CAPEX [EUR/MW]	859.898	859.898
Average MWh per MW	2.2	2.2
CAPEX [EUR/MWh]	390.863	390.863

Es decir, el coste unitario planteado por REE es, como mínimo, 2 veces superior a los costes de referencia que la CE ha considerado razonables en expedientes de ayudas de estado notificadas y aprobadas recientemente. En una tecnología cuyos costes están evolucionando a la baja (con la excepción puntual de 2022 y 2023), autorizar una inversión sin un proceso competitivo que permita revelar el coste consideramos que es ineficiente.

Además, una segunda ineficiencia sería que estas baterías sólo prestarían uno de los múltiples servicios que podrían proporcionar. Según estimaciones de la asociación Aepibal, una batería operando en el mercado recuperaría al menos el 50% o 60% de la inversión con los mercados y servicios actualmente en vigor en España. Pero como las baterías que propone REE están dimensionadas, tal y como indica la planificación 2021-2026, para gestionar la caída del bipolo de mayor capacidad de las dos interconexiones con la Península, en cualquier momento en que se opere en la interconexión por debajo de esa capacidad, las baterías dispondrían una parte de la energía que se podría utilizar para otros servicios, con el diseño adecuado. Pero estos servicios, por los condicionantes ya indicados recogidos en la normativa europea, son los que no podrían ser ofrecidos por REE.

6. El acceso a la red y el almacenamiento

En las reuniones de 2022 del grupo de trabajo de especificaciones de detalle, en las que participan la CNMC y el Ministerio, diversas asociaciones han propuesto que se habilite una modalidad de acceso flexible, especialmente para el almacenamiento. Ya están implantadas las herramientas de gestionabilidad y observabilidad por parte del operador del sistema para que se pueda otorgar un acceso condicionado al almacenamiento que permita que el sistema se beneficie de las ventajas del mismo para resolver de forma eficiente y rápida determinadas cuestiones y que se limite la capacidad de acceso al mismo en determinadas circunstancias en que sea necesario para la seguridad o calidad.

Así, numerosas congestiones motivadas por la concentración de generación renovable en determinadas zonas de la red de 220 kV y niveles de tensión inferiores pueden ser resueltas de forma más rápida (con un periodo más corto de despliegue) y más eficiente (menor coste) dando un acceso condicionado o flexible a un almacenamiento que en esa zona operará en el 95% de las ocasiones en el sentido de resolver la congestión y, en el 5% restante, su acceso estará limitado. Esto puede ser más eficiente que un refuerzo de la línea, que es como se resuelven estos problemas en la actualidad.

Sin embargo, consideramos que se produce un conflicto de intereses: el almacenamiento será desarrollado por los agentes, mientras que las redes son desarrolladas por REE, que es al mismo tiempo operador del sistema y gestor de la red de transporte-transportista. REE se constituye como juez y parte en estos procesos.

En la tabla adjunta se refleja la capacidad publicada en junio de 2023 por REE (como operador del sistema), y se observa que en ninguno de los nudos de la red de transporte de Ibiza hay capacidad disponible de acceso y conexión:

Subestación	Margen no ocupado por estático
BOSSA 132	0
IBIZA 132	0
IBIZA 23 66	0
IBIZA 66	0
SAN ANTONIO 66	0
SANTA EULALIA 66	0
TORRENT 132	0
TORRENT 66	0

No habiendo según el operador del sistema (REE) capacidad de acceso para las baterías de otros agentes en ninguna subestación de la isla, no parece razonable que el transportista (REE) sí pueda instalar baterías en San Antonio. Esto incide en el mencionado conflicto de intereses y va en contra del espíritu de la Directiva 2019/944, que prohíbe de forma general que los gestores de redes posean y gestionen almacenamiento.

La comunicación de la CE de marzo de 2023 sobre el almacenamiento hace énfasis en la necesidad de que los Estados miembros otorguen permisos de acceso flexibles para que el almacenamiento pueda entrar en determinados nudos, como herramienta eficaz que es, para resolver problemas relacionados con la integración de renovables. Y no sólo es una recomendación, sino que la propuesta de diseño de mercado actualmente en tramitación en las instituciones europeas propone la inclusión de modificaciones en el artículo 31.3 de la Directiva 944/2019 y en el artículo 50 del Reglamento 943/2019. En ambos casos la modificación se refiere a las “conexiones flexibles para almacenamiento”.

Lo aquí expuesto constituye un argumento objetivo, no sólo para reiterar lo indicado sobre la autorización de las baterías concretas en San Antonio, sino para que se eliminen las barreras para el despliegue del almacenamiento por parte de los agentes. Si se impide a los agentes instalar almacenamiento allí donde éste resuelve congestiones y otros problemas, se está creando un entorno contrario a las normas europeas. Es preciso que se modifique la norma de acceso y conexión, para que el almacenamiento pueda acceder de forma flexible o condicionada allí donde haciéndolo en competencia resuelve congestiones o puede prestar servicios que el sistema necesita.

De forma adicional, ya que en España no se han transpuesto algunos elementos de la Directiva 2019/944 que afectan a esta cuestión, ni se ha seguido el procedimiento sugerido por esta y todo ello tiene profundo impacto en la competencia, solicitamos a la Consejería de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática del Gobierno Balear que, en el trámite de autorización, recabe informe sobre estas cuestiones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.



26. El 26 de juliol de 2023 es dona trasllat al promotor de les primeres observacions formulades per Endesa, SA i dels informes rebuts de la Direcció d'Espais Naturals i Biodiversitat i de la Direcció General de Medi Natural i Gestió Forestal, d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.

27. El 27 de juliol el promotor informa que tenen la consideració dels informes rebuts de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat del servei de Medi Natural i Gestió Forestal, i del Servei de Protecció del Sòl com a favorables.

28. El 1 d'agost de 2023 es va rebre del Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de veïns Davall Benimussa una sèrie d'al·legacions que s'adjunten i consten dels punts següents:

EXPONE:

Que se publicó en el BOIB número 83, de 20 de junio de 2023, el anuncio de apertura de trámite de información pública para la solicitud de autorización administrativa previa, procedimiento de evaluación de impacto ambiental y declaración, en concreto, de utilidad pública de ampliación de la subestación San Antonio 66 KV y de instalación de baterías de almacenamiento en la subestación San Antonio 66 KV.

Que teniendo en cuenta la normativa aplicable y lo dispuesto en el propio anuncio en cuanto que de acuerdo con los artículos 126 y 145 del Real Decreto 1955/2000, pueden formularse las alegaciones que se consideren pertinentes en el plazo de treinta días hábiles a contar a partir del día siguiente de la última publicación de este anuncio, se presenta el siguiente escrito de ALEGACIONES con base en las siguientes

CONSIDERACIONES JURÍDICAS:

PRIMERA.- Normativa de aplicación al procedimiento.

El Capítulo II ("Evaluación de impacto ambiental de proyectos"), del Título III (Evaluación ambiental de planes, programas y proyectos) del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears, dispone en su artículo 21 que "1. La evaluación de impacto ambiental ordinaria, la evaluación de impacto ambiental simplificada, la modificación de la declaración de impacto ambiental, la presentación de la documentación y el cómputo de los plazos se deben llevar a cabo de conformidad con los procedimientos previstos en el normativa básica estatal de evaluación ambiental y las particularidades previstas en esta ley. (...). 2. Los estudios de impacto ambiental deben incluir, además del contenido mínimo que establece la normativa básica estatal de evaluación ambiental: a) anexo de incidencias paisajística que identifique el paisaje afectado por el proyecto, los efectos de su desarrollo y, en su caso, las medidas protectoras, correctoras o compensatorias; b) Un anexo consistente en un estudio sobre el impacto directo e inducido sobre el consumo energético, la punta de demanda y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como la vulnerabilidad ante el cambio climático. 3. (...) Así mismo, se publicarán anuncios en el tablón de edictos y, en su caso, en la página web de los Ayuntamientos afectados. (...)".

El Capítulo II ("Evaluación de impacto ambiental de proyectos"), del Título II ("Evaluación ambiental"), de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, dispone en su artículo 33 que "1. La evaluación del impacto ambiental ordinaria constará de los siguientes trámites: a) Elaboración del estudio de impacto ambiental pro el promotor; b) Sometimiento del proyecto y del estudio de impacto ambiental a información pública y consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, por el órgano sustantivo; c) Análisis técnico del expediente por el órgano ambiental; d) Formulación de la declaración de impacto ambiental por el órgano ambiental; e) Integración del contenido de la declaración de impacto ambiental en la autorización del proyecto por el órgano sustantivo. (...). 3. Con carácter obligatorio, el órgano sustantivo, dentro del procedimiento sustantivo de autorización del proyecto, realizará los trámites de información pública y de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas. (...)", en su artículo 35 que "1. Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 36.4, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI: a) Descripción general del proyecto que incluya información sobre su ubicación, diseño, dimensiones y otras características pertinentes del proyecto; y previsiones en el tiempo sobre la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación de los tipos y cantidades de residuos generados y emisión de materia o energía resultantes; b) Descripción de las diversas alternativas razonables estudiadas que tengan relación con el proyecto y sus características específicas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos de proyectos sobre el medio ambiente; c) Identificación, descripción, análisis y, si procede, cuantificación de los posibles efectos significativos directos o indirectos, secundarios, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el medio marino, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto. (...) Cuando el proyecto pueda causar a largo plazo una modificación hidromorfológica en una masa de agua superficial o una alteración del nivel en una masa de agua subterránea que puedan impedir que alcance el buen estado o potencial, o que pueda suponer un deterioro de su estado o potencial, se incluirá un



apartado específico para la evaluación de sus repercusiones a largo plazo sobre los elementos de calidad que definen el estado o potencial de las masas de agua afectadas. (...) e) Medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los posibles efectos adversos significativos sobre el medio ambiente y el paisaje; f) Programa de vigilancia ambiental; g) Resumen no técnico del estudio de impacto ambiental y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. (...); en su artículo 36 que “1. El promotor presentará el proyecto y el estudio de impacto ambiental ante el órgano sustantivo, que los someterá a información pública durante un plazo no inferior a treinta días hábiles, previo anuncio en el BOE o diario oficial que corresponda y en su sede electrónica. Esta información pública se llevará a cabo en una fase del procedimiento sustantivo de autorización del proyecto en la que estén abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y la definición del proyecto. (...) 2. En el anuncio del inicio de la información pública el órgano sustantivo, o en su caso el órgano ambiental, incluirá un resumen del procedimiento de autorización del proyecto, que contendrá, como mínimo, la siguiente información: a) Identificación de que el proyecto está sujeto a evaluación de impacto ambiental ordinaria, así como de que, en su caso, puede resultar de aplicación lo previsto en el capítulo III en materia de consultas transfronterizas; b) Identificación del órgano competente para autorizar el proyecto o, en el caso de proyectos sometidos a declaración responsable o comunicación previa, identificación del órgano ante el que deba presentarse la mencionada declaración o comunicación previa; identificación de aquellos órganos de los que pueda obtenerse información pertinente y de aquellos a los que puedan presentarse alegaciones, así como del plazo disponible (...)”, y en su artículo 37 que “1. Simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo consultará a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas sobre los posibles efectos significativos del proyecto, que incluirán el análisis de los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes que incidan en el proyecto. (...) 2. El órgano sustantivo deberá solicitar con carácter preceptivo los siguientes informes, que deberán estar debidamente motivados: a) Informe del órgano con competencias en materia de medio ambiente de la comunidad autónoma en donde se ubique territorialmente el proyecto. (...); c) Informe de los órganos con competencias en materia de planificación hidrológica y de dominio público hidráulico, y en materia de calidad de aguas, cuando proceda; (...) e) Informe preliminar del órgano con competencias en materia de impacto radiológico, cuando proceda; f) Informe de los órganos con competencia en materia de prevención y gestión de riesgos derivados de accidentes graves o catástrofes, en su caso; g) Informe sobre la compatibilidad del proyecto con la planificación hidrológica o de la planificación de la Demarcación marina, cuando proceda. (...)”.

En el Título IX (“Autorizaciones, expropiación y servidumbres”) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, dispone en su artículo 53 que “1. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones de transporte, distribución, producción, líneas directas, así como para infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 KW, contempladas en la presente ley o modificación de las existentes se requerirá de las siguientes autorizaciones administrativas: a) Autorización administrativa previa, que se tramitará con el anteproyecto de la instalación como documento técnico y, en su caso, conjuntamente con la evaluación de impacto ambiental, según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 09 de diciembre, de evaluación ambiental, y otorgará a la empresa autorizada el derecho a realizar una instalación concreta en determinadas condiciones. (...); b) Autorización administrativa de construcción, que permite al titular realizar la construcción de la instalación cumpliendo los requisitos técnicos exigibles. Para solicitarla, el titular presentará un proyecto de ejecución junto con una declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa que le sea de aplicación. (...); c) Autorización de explotación, que permite, una vez ejecutado el proyecto, poner en tensión las instalaciones y proceder a su explotación. (...) 6. Los procedimientos administrativos de autorización tendrán carácter reglado y respetarán los principios de objetividad, proporcionalidad, transparencia, igualdad y no discriminación, sin que, en ningún caso, pueda supeditarse el otorgamiento de la autorización al pago de costes o al cumplimiento de requisitos no vinculados al desarrollo de cada actividad. (...) 7. La Administración Pública competente únicamente podrá denegar la autorización cuando no se cumplan los requisitos previstos en la normativa aplicable o cuando tenga una incidencia negativa en el funcionamiento del sistema. (...)”; en su artículo 54 que “1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución de energía eléctrica, así como las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 3.000 KW, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso. (...)”; y en su artículo 55 que “1. Para el reconocimiento en concreto de la utilidad pública de las instalaciones aludidas en el artículo anterior, será necesario que la empresa interesada lo solicite, incluyendo el proyecto de ejecución de la instalación y una relación concreta e individualizada de los bienes o derechos que el solicitante considere de necesaria expropiación. 2. La petición se someterá a información pública y se recabará informe de los organismos afectados. (...)”.

Por tanto, **se debe cumplir con todos los trámites expuestos en el procedimiento de otorgamiento de la solicitud de la ampliación de la subestación eléctrica de San Antonio, o en caso contrario, se debe denegar la misma** [debiéndose tener en cuenta que de no procederse a la denegación cuando corresponda, el acto administrativo sería nulo de pleno derecho a tenor del artículo 47.1 de la Ley 39/2015, de 01 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (“Los actos de las Administraciones Públicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes: (...) e) los dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados”)].





SEGUNDA.- El proyecto de ampliación de la subestación y baterías de almacenamiento de San Antoni 66 KV no respeta lo dispuesto en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears.

En cuanto al proyecto de ampliación:

- Teniendo en cuenta la documentación objeto de información pública podemos decir que es necesaria la presentación por el promotor de un proyecto de ejecución o de obra civil junto con el proyecto de impacto ambiental para tal de poder proceder al análisis y valoración de la totalidad de los impactos ambientales que se derivan de la materialización del proyecto. Este proyecto de ejecución o de obra civil no ha sido presentado ni se ha tramitado conjuntamente con este procedimiento de concesión de la solicitud de ampliación, ni ha sido publicado para información pública a las Administraciones Públicas y los afectados o interesados. Esta necesidad y obligatoriedad del proyecto de ejecución se desprende del artículo 21.2 del Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears y su remisión a la normativa estatal, en cuyo artículo 35.1. b) y c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y de los artículos 53.1 y 55.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, máxime cuando la ausencia de dicho proyecto de ejecución o de obra civil no permite cuantificar las actuaciones en fase de construcción, las horas de trabajo, los medios mecanizados utilizados, los materiales de obra y su incidencia medioambiental, los movimientos de tierras necesarios, la movilidad inducida por las obras y su impacto sobre la red viaria y el tráfico local, los consumos de energía e hídricos de las obras, la huella de carbono de las obras, el impacto acústico de las obras para la fauna y población de la zona, etc.
- Siguiendo con el estudio de la documentación objeto de información pública se observa una serie de deficiencias por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 21.2 del Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears, y en el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, **ya que contiene información técnica no relevante a la evaluación de impactos, omite los aspectos clave del proyecto en relación a la evaluación de impactos ambientales previsiblemente generados, no aporta ningún dato concreto sobre aspectos cuantitativos del proyecto, no hace mención a la punta de demanda y el impacto directo e inducido del consumo eléctrico, no describe adecuadamente la diversidad de vegetación existente en los terrenos afectados e infravalora la misma en términos de calidad ecológica y de riqueza de especies, insuficiente descripción y valoración de la fauna omitiendo numerosas especies (muchas catalogadas), utiliza y aplica modelos inadecuados de análisis visual correspondientes a ámbitos territoriales mucho más amplios, se ignora el ambiente lumínico del estado previo, se omite mención alguna a las propiedades afectadas por el proyecto así como a la población de la zona, la mayor parte de medidas preventivas o correctoras son en realidad actuaciones que ya están contempladas en el propio proyecto o son de obligado cumplimiento por normativas sectoriales (apenas proponen medidas que puedan tener efectividad frente a la incidencia ambiental del proyecto), se omite la huella de carbono de la fabricación de los materiales, la ejecución de la obra, el funcionamiento de las baterías, etc.** En concordancia con lo expuesto, se aporta como DOC 2 un estudio de la UE titulado “Potential Health effects of exposure to electromagnetic fields” y como DOC 3 un extracto de un estudio de Reino Unido titulado “Childhood cancer in relation to distance from high voltage power lines in England and Wales: a case-control study”, sobre los efectos negativos sobre la salud de las estaciones eléctricas que plantean, cuanto menos, la incidencia en la salud de este tipo de proyectos (lo cual no se ha contemplado en el proyecto de Red Eléctrica).
- Además, no se ha tenido en cuenta las alternativas razonables al proyecto presentado tal como obliga el artículo 35.1 b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Así **no se ha realizado una evaluación de las alternativas reales y técnicamente viables al proyecto, existiendo otras alternativas (viables con terreno suficiente disponible y medioambientalmente más convenientes) como las actuales instalaciones de GESA en el polígono industrial de es Gorg, junto a la central térmica, o incluso la alternativa del derribo de la subestación eléctrica de San Antonio cuya ampliación se ha solicitado** (puesto que se conseguiría así las 0 emisiones de CO2 para el futuro así como la restitución de un paraje natural a su estado originario).
- Tampoco se ha tenido en cuenta que se afecta a una zona catalogada por el PTI como de APR Vulnerabilidad de Acuíferos Media y que por tanto exige, de acuerdo con el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la “evaluación de sus repercusiones a largo plazo sobre los elementos de calidad que definen el estado o potencial de las masas de agua afectadas”. Dicho apartado no se ha contemplado en la memoria del proyecto presentado, haciendo una vaga alusión a “Las instalaciones proyectadas no afectan la delimitación de zonas inundables para un periodo de retorno de 500 años que figura en el Sistema Nacional de Cartografía de zonas Inundables, en el planeamiento territorial y urbanístico y tampoco las llanuras de inundación identificadas por el Atlas de delimitación geomorfológica de xarxes de drenatge i planes d'inundació o por el Plan Territorial Insular de Ibiza”, que es además errónea porque como se ha expuesto se trata de una zona de vulnerabilidad de acuíferos media. En concordancia con lo expuesto, se aporta como DOC 4 el Anexo 5 al Plan Territorial d'Eivissa, cuya hoja 9 (extremo derecho inferior) aparece la zona de la subestación eléctrica de San Antonio donde se proyecta la ampliación.



En cuanto al procedimiento:

- Continuando con la exposición, se observa por la documentación objeto de información pública que no se da cumplimiento con la obligación de publicidad y solicitud de informes preceptivos tal como dispone el artículo 21.3 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears, y los artículos 33.3, 36 y 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, **ya que no se publica toda la documentación exigido por la normativa (como el proyecto de obra civil, todas las alternativas razonables, etc., es decir “todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y la definición del proyecto”), no se publicita en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany como ente público más cercano al ciudadano y esencial en cuyo término municipal se hará la ampliación y donde consta la subestación eléctrica existente (no solo de la información mínima sino de los distintos documentos y proyecto), no consta que se hayan solicitado los informes preceptivos y sectoriales (informe del órgano de medioambiente, informe hidrológico, informe de gestión de riesgos), etc.** Se aporta como DOC 5 publicaciones del Tablón de Anuncios del Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany.

En definitiva el órgano administrativo competente tendría que denegar la solicitud por falta de documentación (proyecto de ejecución o de obra civil), por una documentación defectuosa (proyecto de impacto ambiental sin cumplir con lo exigido por la normativa) e incumplimiento de los trámites legales y publicidad (ausencia de informes preceptivos y falta de publicidad completa y cercana para los interesados y afectados).

TERCERA.- El proyecto de ampliación de la subestación y baterías de almacenamiento de San Antoni 66 KV no respeta lo dispuesto en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

En cuanto al procedimiento de declaración de interés autonómico y de utilidad pública:

- El 18 mayo de 2023 se publicó en el número 66 del BOIB el acuerdo del Consejo de Gobierno por el que se declara de interés autonómico este proyecto, con base en que “estas instalaciones permitirán incrementar la eficiencia económica en el despacho de generación, explotar los enlaces entre islas y con la Península por encima de los límites actuales, para evitar acoplar generación térmica (no renovable) adicional, y una mayor integración de generación renovable. La tramitación de este proyecto (...) ya se ha iniciado mediante el procedimiento de autorización administrativa previa y de construcción, y la declaración, en concreto, de utilidad pública de la obra que se pretende realizar. (...)”. Esta declaración se ha hecho de conformidad con la Ley 4/2010 de 16 de junio, de medidas urgentes para el impulso de la inversión en las Illes Balears, cuya exposición de motivos dice “la situación de desaceleración económica y la recesión generalizada de las economías más directamente conectadas con las de las Illes Balears obliga a adoptar medidas legislativas inmediatas, que complementen las que ya se acordaron y las que contienen los presupuestos para el 2009 y el 2010, para facilitar la inversión pública y privada necesaria para afrontar la situación de crisis económica. (...) Esta ley pretende contribuir a impulsar la actividad económica pública y privada en las Illes Balears para dar una respuesta a la actual situación económica. (...)” y en cuyo artículo 4 dispone que “son inversiones de interés autonómico las declaradas como tales por el Gobierno de las Illes Balears por su especial relevancia para el desarrollo económico y social en su ámbito territorial”.

Si acudimos a la Memoria de Estudio de Impacto Ambiental, apartado 3.2 “Necesidad y objeto de la ampliación de la Subestación San Antonio 66kv” y 3.3 “Necesidad y objeto de las Baterías” encontramos que “esta actuación permitirá incrementar notablemente el porcentaje de demanda eléctrica de Baleares cubierto con generación más eficiente y con menores emisiones procedente de la Península” y que “cabe destacar que el Sistema Eléctrico Balear (SEB), debido a su reducido tamaño y carácter aislado, es un sistema eléctrico débil e inestable. Por este motivo, se hace necesario disponer de un mínimo de generación térmica acoplada (de tecnología no renovable) para garantizar tanto la disponibilidad de potencia de cortocircuito, como un valor suficiente de generación de respaldo y de reserva rodante, ante posibles contingencias.”.

Pues bien, de todo lo expuesto observamos que **esta solicitud de ampliación de la Subestación San Antonio 66KV no responde a un interés autonómico efectivo de especial relevancia para el desarrollo económico y social (el acuerdo de Gobierno menciona que se hace para evitar la generación térmica acoplada no renovable y la propia memoria del proyecto dice que es necesario un mínimo de esta), sino a la voluntad particular del promotor de acortar los plazos administrativos que esta declaración conlleva (la mencionada Ley se publicó durante la crisis económica de 2008 con voluntad de adoptar rápidamente decisiones administrativas que pudieran paliar dicha situación económica en las islas, no para un proyecto que podría perfectamente seguir los trámites legales ordinarios), y además la justificación en las deficiencias del SEB ya han sido objeto de medidas adecuadas y suficientemente eficaces mediante el proyecto Rómulo de interconexión eléctrica entre la península Ibérica y las Illes Balears [así expone dicho proyecto de interconexión que “entre las ventajas que presenta el enlace eléctrico con la Península destaca el incremento de la calidad y fiabilidad del suministro eléctrico en el sistema balear. (...) El objetivo (...) es dar respuesta a la previsión de cobertura de la demanda y a las necesidades mínimas de desarrollo de las conexiones e infraestructuras eléctricas, con el fin de garantizar la demanda en condiciones adecuadas de seguridad y calidad durante los próximos diez años. (...) En este**





sentido, el sistema eléctrico balear tiene que estar preparado para todos los escenarios posibles y evolucionar, también, hacia un modelo eficiente y sostenible que garantice el ahorro de costes para el conjunto del sistema eléctrico y la calidad y garantía de suministro, además de la reducción de emisiones de CO₂"]. **Por tanto, las justificaciones que se dan no son válidas ni reales** (sino fruto de la voluntad de defender un proyecto con claro interés particular). Se aporta como DOC 6 el folleto informativo del Proyecto Rómulo que tiene Red Eléctrica de España en su propia página web.

En consecuencia no se justifica ni la declaración de interés autonómico ni la utilidad pública del proyecto. Respecto a este último, además, no se contempla el proyecto de ejecución o de obra civil que exige el artículo 55.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, ni se ha procedido a la información pública y obtención de informe de los organismos afectados como exige el apartado 2 de dicho artículo para la declaración de utilidad pública.

En este punto, es importante mencionar el debate generados en la comunidad científica en cuanto a si es sostenible ir aumentando indiscriminadamente la posible demanda de energía (como pretende este proyecto) en vez de intentar optimizar el consumo energético o incluso disminuirlo. Así, en Fuerteventura, expertos y ecologistas señalan que el objetivo principal debe ser la transición hacia un nuevo modelo energético renovable que suponga primero la reducción y después el cierre(<https://www.diariodefuerteventura.com/noticia/el-elevado-nivel-decontaminaci%C3%B3n-de-las-centrales-el%C3%A9ctricas-de>

CUARTA.- El proyecto de ampliación de la subestación y baterías de almacenamiento de San Antoni 66 KV no cumple con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En cuanto al estudio de impacto ambiental:

- No se tiene en cuenta que el proyecto duplica la superficie actual de la Subestación de San Antonio 66KV, debiéndose expropiar una superficie de más de 18.000m² de suelo rústico. A este respecto, el Plan Territorial d'Eivissa, en su norma 9 "Régimen de las actividades en las categorías de suelo rústico", **prohíbe la industria en general** "excepto las relacionadas con actividades tradicionales y artesanas y las cuales, por sus características especiales, no puedan situarse en polígonos industriales". No tiene sentido, y es contrario al ordenamiento, la implantación y ampliación de este tipo de instalaciones en este tipo de suelo.
- No se tiene en cuenta el coste económico completo del proyecto, pues, además de la ejecución del mismo mediante las obras necesarias, se debe proceder a la privación de la propiedad de los terrenos colindantes que no son de titularidad del promotor (Red Eléctrica). **Por tanto, hay un coste adicional que en otras alternativas no se da pero que el proyecto no contempla.**

En concordancia con lo expuesto, se aporta como **DOC 7 el estudio de impacto ambiental realizado por la empresa DUNA CONSULTORES, al cual nos remitimos en este punto** (en aras de no duplicar) donde se pone de relieve la improcedencia del proyecto presentado así como las graves deficiencias del estudio de impacto ambiental presentado por Red Eléctrica.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA:

Que se admita este escrito y se acuerde conforme a él, debiéndose entender por presentado en tiempo y forma escrito de ALEGACIONES, y procediéndose en consecuencia a la **denegación de la solicitud** de autorización administrativa previa, procedimiento de evaluación de impacto ambiental y declaración, en concreto, de utilidad pública de ampliación de la subestación San Antonio 66 KV y de instalación de baterías de almacenamiento en la subestación San Antonio 66 KV.

OTROSÍ DIGO: que al amparo de la Ley 39/2015, de 01 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta parte interesada manifiesta su voluntad de corregir cualquier defecto en que pudiera haber incurrido, solicitándose en este caso trámite para su subsanación o corrección.

SEGUNDO OTROSÍ DIGO: que al amparo de la Ley 39/2015, de 01 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, esta parte interesada manifiesta que en caso de no ser competente el órgano al cual se dirige el presente escrito, se dé traslado del mismo junto con todos sus documentos anexos al órgano competente que corresponda, sin necesidad de comunicar previamente a esta parte o proceder a la devolución para su interposición directamente por el interesado ante el órgano competente.»

29. El 7 d'agost de 2023 es dona trasllat al promotor de les al·legacions presentades per Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.

30. El 8 d'agost de 2023 es va rebre certificat de Secretaria de l'Ajuntament de Sant Antoni de Portmany del resultat de l'exposició pública relativa a l'anunci del projecte d'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la



subestació Sant Antoni 66 kV (exp. TR6/2023). En aquest certificat s'indica que ha estat publicat en el tauler d'anuncis de la seu electrònica i en el tauler d'anuncis físic, durant les dates compreses entre el 15 de juny i el 27 de juliol de 2023, sense que s'hagin incorporat al·legacions a l'expedient administratiu.

31. El 14 d'Agost de 2023 es varen rebre els informes del Consell Insular de Eivissa següents:

a) Informe del servei de Medi Ambient, del Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència, el qual exposa la conclusió següent:

- En el procés de selecció de la alternativa es realitza amb una diagnosi prèvia que es considera que presenta un nivell de detall molt generalista i per tant no és adequada i en la que, a més, infravalora la importància i el valor de impacte sobre la vegetació, fauna, riscos i afecció socio-econòmica.
- Es considera que el anàlisi de l'alternativa zero fa prevaler els impactes globals, sobre el canvi climàtic, davant del impactes més locals i concrets sobre la realitat ambiental i social de les alternatives a seleccionar.
- L'estudi d'alternatives ja fixa de manera concreta que la ubicació ha d'estar entorn a la subestació de Sant Antoni i per tant no analitza altres possibles ubicacions de la illa d'Eivissa a altres subestacions que potencialment podrien tenir impactes menors.
- Es considera que l'alternativa 2 seleccionada sí que presenta un conjunt d'afeccions molt significatives sobre el medi biòtic: la vegetació, flora, fauna hàbitats d'interès europeu les quals troben infravalorats a l'EIA.
- El nivell de impacte socioeconòmic avaluat com compatibles a l'EIA, es considera molt més elevat i sever atenent a considerar-se una afecció important per la presència de molèsties significatives en fase constructiva, canvis en el ambient sonor durant tota la fase de funcionament, afectació molt greu al valor econòmic d'una parcel·la i presència de riscos associats a la presència de la instal·lació.

b) Informe del servei de Territori, del Departament de Gestió del Territori, Infraestructures Viàries, Ordenació Tur. i Lluita contra Intrusisme, el qual exposa la conclusió següent:

INFORMAR FAVORABLEMENT el projecte bàsic i documentació complementària/còpies modificades amb RGE núm. 166 de 07/01/2021, RGE núm. 21996 de 08/07/2021 i RGE núm. 18161 de 24/06/2022, pel que fa al compliment dels requisits de parcel·la mínima i aprofitament recollits als articles 25 i 28.1, en relació amb l'article 36 de la Llei 6/1997, de 8 de juliol del sòl rústic de les Illes Balears (LSR), tot significat que el promotor està obligat a inscriure la total superfície de la finca núm. 24.188 com a indivisible en el Registre de la Propietat i vinculada a l'habitatge projectat, en concordança amb l'article 15 de la LSR.

Revisat el projecte, s'ha comprovat que la porció de parcel·la a expropiar, on se situa l'ampliació de la subestació, se solapa amb l'habitatge, la piscina i el camí d'accés aprovats recentment per la CIOTUPHA de 26 d'abril de 2023.

1. Atès que l'ampliació prevista es troba recollida en el Decret 96/2005, de 23 de setembre, d'aprovació definitiva de la Revisió del Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears), d'acord amb l'article 24.2 de la Llei 6/1997, de 8 de juliol del Sòl Rústic de les Illes Balears, no és exigible la prèvia declaració d'interès general.

En tot cas, d'acord amb l'article 2 de la Llei 13/2012 de mesures urgents per a l'activació econòmica en matèria d'indústria i energia, noves tecnologies, residus, aigües, altres activitats i mesures tributàries, el reconeixement de la utilitat pública del projecte té els efectes de la declaració d'interès general en els termes que preveu el citat article 24.2.

2. Cal posar de manifest que en aquest Consell Insular s'ha tramitat, sobre la parcel·la on es projecta l'ampliació, l'expedient d'informe preceptiu d'habitatges núm. 2021/00001897A (SR001/21) per a la construcció d'un habitatge unifamiliar aïllat amb piscina, promogut pel Sr. Antonio Bonet Soria, el qual va ser informat favorablement per la CIOTUPHA celebrada el 26 d'abril de 2023.

S'ha comprovat que la porció de parcel·la a expropiar, on se situa l'ampliació de la subestació, se solapa amb l'habitatge, la piscina i el camí d'accés aprovats recentment per la CIOTUPHA de 26 d'abril de 2023.

Per tot l'anterior, es considera oportú donar trasllat del present informe al Sr. Antonio Bonet Soria, com a promotor de l'habitatge i copropietari de la parcel·la afectada per l'expropiació.

32. El 17 d'agost de 2023 el promotor respon a les primeres observacions formulades per Endesa, SA on exposa el següent:

En relación con el escrito de alegaciones presentado por Endesa S.A. y recibido por esta mercantil el 26 de julio de 2023, dentro del trámite de instalaciones arriba referenciadas, Red Eléctrica de España S.A.U. (en adelante RED ELÉCTRICA), por la presente, y para que así conste en el expediente a los efectos oportunos, manifiesta su disconformidad con dicho escrito alegando que:

PRIMERO. Que, entre las obligaciones del transportista, están las determinadas en el Artículo 36 de la Ley del Sector Eléctrico, Ley 24/2013, que dice:

“1.º El transportista será responsable del desarrollo y ampliación de la red de transporte definida en este artículo, de tal manera que garantice el mantenimiento y mejora de una red configurada bajo criterios homogéneos y coherentes.

2.º El transportista adoptará la forma de sociedad mercantil y su régimen societario se ajustará a las condiciones establecidas en el apartado 1 del artículo 30 para el operador del sistema.

3.º Serán funciones del transportista las siguientes:

- a) Ejecutar los planes de mantenimiento de las instalaciones de transporte.
- b) Ejecutar las instrucciones del operador del sistema para la reposición del servicio en caso de fallos generales en el suministro de energía eléctrica.
- c) Cumplir en todo momento las instrucciones del operador del sistema para la operación de la red de transporte, incluidas las interconexiones internacionales, para su maniobra en tiempo real.
- d) Ejecutar, en el ámbito de sus funciones, aquellas decisiones que sean adoptadas por la Administración Pública competente en ejecución de lo previsto en el apartado 2 del artículo 7.
- e) Colaborar con el Ministerio de Industria, Energía y Turismo en la evaluación y seguimiento de los planes de inversiones anuales y plurianuales a que se refiere el apartado 4 del artículo 34.
- f) Garantizar el desarrollo y ampliación de la red de transporte ejecutando la planificación de la red de transporte aprobada, de tal manera que se asegure el mantenimiento y mejora de una red configurada bajo criterios homogéneos coherentes y de mínimo coste.
- g) Garantizar la no discriminación entre usuarios o categorías de usuarios de la red de transporte, proporcionando a los usuarios la información que necesiten para conectarse eficientemente a la red.
- h) Aportar al operador del sistema toda aquella información necesaria para el cumplimiento de sus funciones.
- i) Otorgar el permiso de conexión a la red de transporte.
- j) Realizar sus actividades en la forma autorizada y conforme a las disposiciones aplicables, prestando el servicio de transporte de forma regular y continua con los niveles de calidad que se determinen reglamentariamente por el Gobierno y manteniendo las instalaciones en las adecuadas condiciones de conservación e idoneidad técnica.
- k) Facilitar el uso de sus instalaciones para los tránsitos de energía, y la utilización de sus redes de transporte por todos los sujetos autorizados, en condiciones no discriminatorias, de acuerdo con las normas técnicas de transporte.
- l) Maniobrar y mantener las instalaciones de su propiedad de acuerdo con las instrucciones y directrices a las que hace referencia el párrafo 1) del artículo 30.2.
- m) Aportar la información requerida por la Administración General del Estado para el establecimiento de la retribución, así como cualquier información que se solicite en tiempo y forma necesarios para permitir la adecuada supervisión y control de su actividad por parte de las autoridades reguladoras.
- n) Realizar cualesquiera otras funciones que reglamentariamente se le asignen.

4. El transportista cumplirá en todo momento las instrucciones impartidas por el operador del sistema en el ámbito de sus funciones”

SEGUNDO. SOBRE LA APLICACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN ENERGÉTICA.

Las actuaciones objeto del proyecto en trámite administrativo se encuentran recogidas en el documento de «Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026», responsabilidad del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 22 de marzo de 2022 y publicada por Resolución de la Secretaría de Estado de Energía de fecha 8 de abril de 2022 («Boletín Oficial del Estado» n.º 93, de 19 de abril de 2022), tras el informe positivo de la Comisión Nacional de Mercados y Competencia.

Las instalaciones de transporte de energía eléctrica deben acometerse en los términos establecidos en la Planificación Eléctrica ya que son infraestructuras que requieren de Informe previo del Ministerio de Industria respecto de las afecciones a los planes de desarrollo de la red, la gestión técnica del sistema y el régimen económico de las instalaciones.

La citada Planificación eléctrica es vinculante para RED ELÉCTRICA, como sujeto que actúa en el Sistema Eléctrico, habiendo participado la Comunidad Autónoma Balear en la propuesta del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, en virtud de lo establecido en el artículo 4 de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico que determina:

“1. La planificación eléctrica tendrá por objeto prever las necesidades del sistema eléctrico para garantizar el suministro de energía a largo plazo, así como definir las necesidades de inversión en nuevas instalaciones de transporte de energía



eléctrica, todo ello bajo los principios de transparencia y de mínimo coste para el conjunto del sistema.

Únicamente tendrá carácter vinculante la planificación de la red de transporte con las características técnicas que en la misma se definen.

2. La planificación eléctrica será realizada por la Administración General del Estado, con la participación de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla, requerirá informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y trámite de audiencia. Será sometida al Congreso de los Diputados, de acuerdo con lo previsto en su Reglamento, con carácter previo a su aprobación por el Gobierno, y abarcará periodos de seis años”.

TERCERO. SOBRE LA NATURALEZA DE LAS BATERÍAS Y OTROS DISPOSITIVOS COMO ELEMENTOS PLENAMENTE INTEGRADOS EN LA RED DE TRANSPORTE.

La Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, define en su artículo 34 la red de transporte de energía eléctrica, estableciendo la diferenciación entre red de transporte primario y red de transporte secundario. La red de transporte primario “está constituida por las líneas, parques, transformadores y otros elementos eléctricos con tensiones nominales iguales o superiores a 380 kV y aquellas otras instalaciones de interconexión internacional y, en su caso, las interconexiones con los sistemas eléctricos de los territorios no peninsulares”. Por otra parte, la red de transporte secundario “está constituida por las líneas, parques, transformadores y otros elementos eléctricos con tensiones nominales iguales o superiores a 220 kV no incluidas en el párrafo anterior y por aquellas otras instalaciones de tensiones nominales inferiores a 220 kV, que cumplan funciones de transporte”.

En ambos casos, tanto para el transporte primario como para el secundario, la Ley 24 / 2013 presupone que pueden existir otros elementos eléctricos, adicionalmente a las líneas, parques y transformadores, que son constitutivos de la red de transporte.

Con posterioridad, el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, introdujo en su Disposición Final segunda la modificación del artículo 34.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico incorporando a la normativa española de manera explícita estos elementos:

“De la misma forma, también se considerarán elementos constitutivos de la red de transporte los componentes de red de transporte plenamente integrados, incluidas las instalaciones de almacenamiento, que serán aquellos que se utilizan para garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte y no a efectos de balance o de gestión de congestiones.”

Un párrafo similar se introduce también en el Art. 38.2 para los componentes de red plenamente integrados en la red de distribución.

El RD 1955/2000 por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, define de forma más detallada que la Ley 24/2013, qué instalaciones pueden formar parte de la red de transporte de energía eléctrica.

En su artículo 5, letra e), establece que también es red de transporte “cualquier elemento de control de potencia activa o reactiva conectado a las redes de 400 kV y de 220 kV y aquellos que estén conectados en terciarios de transformadores de la red de transporte” y en sus letras g) y h) abre la posibilidad a que, a propuesta del Operador del Sistema y previo informe de la CNMC, se pueda incluir en la red de transporte cualquier instalación que cumpla “funciones de transporte”.

En esta definición tiene cabida, tras la publicación del RDL 23/2020 de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, la consideración de elementos de la red de transporte a instalaciones de almacenamiento.

También tienen cabida otros dispositivos, además de reactancias y FACTS, que puedan realizar una función de control de la potencia reactiva, dado que no vincula la capacidad de realizar esta función a ninguna tecnología concreta.

La Directiva 2019/944 sobre normas comunes para el Mercado Interior de Electricidad, ha introducido el concepto de “componentes de red plenamente integrados”, estableciendo que son aquellos “componentes de red integrados en la red de transporte o distribución, incluidas las instalaciones de almacenamiento, que se utilizan al único efecto de garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte o distribución, y no a efectos de balance o de gestión de congestione.

Entre los “componentes de red plenamente integrados”, la propia definición explicita la inclusión, no exclusiva, de las instalaciones de almacenamiento en esta tipología de elementos. A este respecto, cabe, adicionalmente, reseñar que, en los considerandos de la propia Directiva 2019 / 944 se mencionan distintas tecnologías de almacenamiento: “Dichos componentes de red plenamente



integrados pueden incluir instalaciones de almacenamiento de energía, como condensadores o volantes de inercia, que prestan servicios importantes para la seguridad y la fiabilidad de la red, y contribuyen a permitir la sincronización entre las diferentes partes del sistema.” [Considerando (63)]

Para la gestión de la red de transporte, la Directiva contempla además como “servicios auxiliares”, “todos los servicios que son necesarios para la operación de la red de transporte o distribución, incluidos servicios de balance y servicios auxiliares de no frecuencia, pero no la gestión de congestiones”. Al referirse a los “componentes de red plenamente integrados” explicita que deben circunscribirse a “garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte y distribución, y excluir el balance o la gestión de congestiones”.

De este modo, las funcionalidades que pueden aportar son las relativas a los servicios auxiliares de no frecuencia, que la Directiva 2019 / 944 define como “un servicio utilizado por un gestor de la red de transporte o de distribución para el control de tensión en régimen permanente, inyecciones rápidas de corriente reactiva, inercia para la estabilidad de la red local, corriente de cortocircuito, capacidad de arranque autónomo y capacidad de funcionamiento aislado”.

El RDL 23 / 2020 citado introduce además un nuevo sujeto en la Ley del Sector Eléctrico, los “titulares de instalaciones de almacenamiento”, a la vez que se definen las instalaciones de almacenamiento, posibilitando que, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 5 de la Ley 17/2013 en relación a desarrollo de proyectos de bombeo por el Operador del Sistema en los Sistemas Eléctricos de los Territorios no Peninsulares, también los productores, los consumidores y los titulares de redes de transporte y distribución puedan poseer este tipo de instalaciones. Esto equivale a reconocer de facto que soluciones con baterías, sujetas a las condiciones que reglamentariamente se establezcan y que no están incluidas en este RDL, pueden formar parte de la planificación de las redes de transporte, pues el transportista es un sujeto que sólo puede desarrollar aquellas actuaciones que están planificadas.

En lo que respecta al desarrollo de la red de transporte, la Orden TEC/212/2019, por la que se inicia el procedimiento para efectuar propuestas de desarrollo de la red de transporte de energía, contempla una serie de principios rectores para plantear su desarrollo. Entre otros, figuran el cumplimiento de los compromisos en materia de energía y clima, la maximización de la integración de las energías renovables.

Con relación a la red existente y la incorporación de nuevas tecnologías contempla como principio rector: “La maximización de la utilización de la red existente, renovando, ampliando capacidad, utilizando las nuevas tecnologías y reutilizando los usos de las instalaciones existentes”. [Principio rector h)]

El Plan de desarrollo de la red de transporte en el horizonte 2026, está alineado con el principio rector de “maximización de la utilización de la red existente, renovando, ampliando capacidad, utilizando las nuevas tecnologías”. En este sentido, la elaboración de dicho Plan se basó en la aplicación de una metodología que sistemáticamente comparaba las soluciones tradicionales de incremento de capacidad de la red de transporte (repotenciación de líneas existentes y desarrollo de nuevas líneas) con otras alternativas basadas en la aplicación de nuevas tecnologías: tanto en sensorización y digitalización (monitorización de la capacidad dinámica de transporte de líneas y control automático de generación para resolver sobrecargas en tiempo real) como mediante la incorporación de dispositivos de control de flujos de potencia (desfasadores, FACTS,...) o de nuevos dispositivos (compensadores y baterías); seleccionando siempre la solución más sostenible y eficiente desde el punto de vista del sistema conjunto.

En el caso del sistema eléctrico balear, la aplicación de esta metodología condujo a la planificación de un conjunto de actuaciones sistémicamente relacionadas que permiten incrementar la capacidad de intercambio tanto entre islas como con la Península en condiciones de seguridad.

Este conjunto de actuaciones incluye la aplicación de soluciones de redes inteligentes, combinando enlaces existentes y planificados con compensadores síncronos y baterías como componentes de red plenamente integrados en la Red de Transporte.

El esquema de desarrollo de red consiste en la combinación de tres tipologías de elementos: enlaces submarinos, tanto los existentes entre Península-Mallorca, Mallorca-Ibiza y Mallorca-Menorca, como un nuevo enlace HVDC Península-Mallorca planificado, así como baterías y compensadores síncronos. En concreto, la actuación de refuerzo planificada engloba, para el horizonte 2026:

- un nuevo enlace submarino en corriente continua, con tecnología VSC, entre la Península y Mallorca, de 2x200 MW,
- un conjunto de baterías de 140 MW y 105 MWh de capacidad distribuidas en las islas de Ibiza (90 MW) y Menorca (50 MW) y
- Un compensador síncrono (1x100 MVA) ubicado en la isla de Mallorca en la subestación de Santa Ponsa.
- Más allá del horizonte 2026:
- Una serie de compensadores síncronos (4x100 MVA) ubicados en la isla de Mallorca en tres subestaciones de la red de 220 kV.

Todos estos elementos funcionan de forma conjunta con el objeto único de maximizar la utilización de los enlaces s, de forma que la



capacidad de intercambio entre la Península y Mallorca pase de 300 a 740 MW, entre Mallorca e Ibiza de 90 a 180 MW y de Mallorca a Menorca de 30 a 80 MW.

Por este motivo, resultan críticos tanto las baterías como los compensadores síncronos que son los que la Directiva define como componentes plenamente integrados en la red de transporte pues son elementos diseñados con el “único efecto de garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte” -en este caso en concreto, del conjunto de enlaces existentes y planificado- “sin afectar a los servicios de balance, ni interferir en el proceso de resolución de congestiones”.

En efecto, el diseño de baterías y compensadores busca exclusivamente garantizar el funcionamiento seguro de la red de transporte, permitiendo incrementar el intercambio desde la Península hacia el sistema balear y entre islas de este sistema.

De esta forma, se sustituye la generación térmica existente en las islas por generación procedente de la Península, caracterizada por una participación muy relevante de generación renovable, lo que permite alcanzar la reducción de emisiones requerida para la transición energética en Baleares al tiempo que se reduce el coste variable de generación de su suministro eléctrico sin merma de la seguridad del sistema eléctrico balear. El incremento del grado de integración del sistema eléctrico balear en el sistema eléctrico peninsular (y europeo) se puede medir a través del % de participación en la cobertura de la demanda de Baleares de la generación del Sistema Eléctrico Peninsular Español (SEPE); En 2019, la demanda balear suministrada desde el SEPE fue del 28 %, mientras que, en 2026, de materializarse la actuación propuesta, ascendería al 65 % de la demanda balear.

A continuación, se abunda en el principio de funcionamiento de baterías y compensadores síncronos con objeto de justificar su tratamiento como componentes plenamente integrados en la red de transporte en el sentido expuesto y que define la Directiva 944/2019 y la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

La capacidad de intercambio entre sistemas eléctricos viene determinada por la capacidad de las líneas/enlaces que lo componen. Sin embargo, por criterios de seguridad nunca se utiliza toda la capacidad de las líneas/enlaces ya que debe garantizarse que, ante el tempestivo de cualquiera de ellas, se mantienen los niveles de intercambio. Por ello, con objeto de aumentar la capacidad de transporte de una interconexión submarina entre sistemas, clásicamente se planteaba construir un enlace submarino adicional. Sin embargo, el avance tecnológico y la reducción de costes de las baterías, permite acelerar un refuerzo de red de transporte más barato mediante la puesta en servicio de baterías estratégicamente dimensionadas y situadas en los extremos de la interconexión.

De esta forma, en condiciones de total disponibilidad de la red, se podrá utilizar la máxima capacidad de todos los enlaces existentes, mientras que, ante el fallo de uno cualquiera de ellos, serán las baterías las que permitan garantizar la seguridad del sistema transitoriamente el tiempo suficiente para resolver la incidencia en las interconexiones de la Red de Transporte o mediante el acoplamiento de grupos térmicos en el sistema balear, ajustando el funcionamiento y el intercambio a un valor compatible con la nueva situación.

En definitiva, en situación normal -sin contingencia en los enlaces-, las baterías están cargadas al 100 % y en situación de “stand by” sin afectar para nada al funcionamiento del sistema (ni en los mercados de balance ni en la gestión de congestiones). Pasarán a entregar la energía almacenada exclusivamente en caso de producirse la desconexión intempestiva de uno cualquiera de los enlaces considerados en el diseño del esquema propuesto, con el objetivo de garantizar el correcto y seguro funcionamiento del sistema tras el incidente. Por tanto, las baterías planificadas se utilizarán al único efecto de garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red en situación de contingencia, sin intervenir en los procesos de restricciones técnicas o de balance.

Dada la baja probabilidad de estas situaciones de fallo intempestivo, el número de ciclos de funcionamiento es muy reducido y, por tanto, se obtiene un alargamiento de su vida útil estándar.

El incremento de la capacidad de intercambio que se consigue con la instalación del nuevo enlace y de las baterías anteriores lleva aparejado un incremento de la contribución de los enlaces (actuales y futuros) a la cobertura de la demanda del sistema eléctrico balear (SEB) que alcanzaría, tal y como se ha indicado anteriormente, un valor del 65 % de media anual. Este valor de cobertura se traduce en la drástica reducción de la generación térmica (síncrona) en las islas; reducción que tiene varias consecuencias directas sobre las características (y por consiguiente sobre el comportamiento) del sistema eléctrico balear. En concreto, conlleva la reducción en el SEB de la inercia, de la capacidad de control dinámico de la tensión y, directamente relacionado con el asunto que nos ocupa, de la potencia de cortocircuito.

El enlace HVDC actualmente en servicio entre Península y Baleares es de tecnología LCC, por lo que requiere de una potencia mínima de cortocircuito en el sistema balear para funcionar correctamente. En ausencia de otros elementos, se requiere mantener suficiente generación convencional -térmica- acoplada en Baleares que proporcione la potencia de cortocircuito que garantice el correcto funcionamiento de dicho enlace; limitando la capacidad de intercambio y, por ende, la transición energética en Baleares. Esta situación se hará más palpable en el horizonte 2030 con la, incorporación de un segundo cable Mallorca-Menorca. Alternativamente, los compensadores síncronos planificados han sido diseñados para aportar la potencia de cortocircuito necesaria para el correcto funcionamiento del enlace actual, garantizando la maximización del uso de los enlaces en condiciones de seguridad.



Con esta funcionalidad, resultan ser un componente indisoluble de los enlaces y baterías, constituyendo todo ello una actuación conjunta con una finalidad común de refuerzo de la capacidad de intercambio con la Península y entre islas.

Así pues, la incorporación de compensadores síncronos es condición necesaria para el funcionamiento del esquema propuesto cuyo objetivo es “garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte” tanto en condiciones normales como ante contingencias, en línea con lo establecido en la legislación para los componentes plenamente integrados en la red. Adicionalmente, los compensadores síncronos planificados han sido diseñados con una funcionalidad que no interviene “a efectos de balance o de gestión de congestiones” del sistema, en concordancia con la definición de componente de red plenamente integrado que establece tanto la normativa europea como nacional.

Además de permitir el funcionamiento estable y seguro del HVDC actual en escenarios futuros, los compensadores síncronos planificados proveerán de inercia y de capacidad dinámica de control de tensión, como beneficios suplementarios a su objetivo de diseño. Esta aportación de inercia y control dinámico de tensión van a ser clave en la integración segura de producción local basada en fuentes de energía renovables; apoyando la consecución de los objetivos de descarbonización contemplados en el PNIEC para los sistemas no peninsulares. Cabe recordar a este respecto que la Directiva 944/2019, incluye entre sus considerandos que los “componentes de red plenamente integrados pueden incluir instalaciones de almacenamiento de energía, como condensadores o volantes de inercia, que prestan servicios importantes para la seguridad y la fiabilidad de la red, y contribuyen a permitir la sincronización entre las diferentes partes del sistema.” [Considerando (63)] que justifica su aplicación como componente de red completamente integrado, cuando se trata de la provisión de servicios de inercia al sistema. La inercia y, por extensión, los restantes servicios auxiliares de no frecuencia, como el control de tensión, pueden, por tanto, ser proporcionados por componentes de red plenamente integrados, en cuyo caso no aplica la obligación de que el TSO se provisione de estos servicios a través de mecanismos abiertos de licitación (art 40.7 de la Directiva).

A modo de ejemplo, resaltar que la inclusión de compensadores síncronos en la planificación como elementos de red de transporte plenamente integrados viene avalada por antecedentes tanto en Europa como en el mundo; en efecto, algunos TSO europeos, en concreto, Energinet (Dinamarca), Tennet (Alemania), Amprion (Alemania) y Terna (Italia) son propietarios de compensadores síncronos.

Es particularmente interesante el caso de aplicación de los compensadores síncronos en Cerdeña (Terna) por su similitud con el caso del sistema balear. TERNA (TSO italiano) instaló, en 2014, dos compensadores síncronos, de 250 MVA cada uno, en la isla de Cerdeña, sistema similar al sistema balear: conectado al sistema continental a través de un enlace HVDC y a través de un enlace AC con Córcega, que esta a su vez conectada al sistema continental mediante otro enlace HVDC. Ambos enlaces son de tecnología LCC como lo es el enlace Península – Mallorca actualmente en servicio. Al igual que en los compensadores planificados en Baleares, ambos compensadores fueron diseñados para aportar inercia y potencia de cortocircuito con el objetivo de permitir la operación estable de los enlaces HVDC.

CUARTO. SOBRE LA EFICIENCIA ECONÓMICA DE LA BATERÍA.

La idoneidad y beneficios que aportará esta instalación al sistema eléctrico balear quedan recogidos en el documento de planificación, aprobado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (Home | Planificación eléctrica 2021-26 (www.planificacionelectrica.es)), en el que se incluye un detallado estudio coste-beneficio de la instalación de las baterías en Baleares, realizado conforme a las mejores prácticas europeas. En efecto, este análisis está inspirado en la metodología CBA 2.0 de ENTSO-E aprobada por la Comisión Europea en 2018 tras consulta pública de la misma. Según ello, la instalación, por sí sola, de las baterías en Baleares es extremadamente beneficiosa para el sistema eléctrico balear permitiendo un **aumento de la producción renovable de 92 GWh al año, una reducción de emisiones asociadas al sector eléctrico de 203 kt al año de CO2 y una reducción 41 M€ al año** en costes de producción.

En cuanto al presupuesto contemplado en el proyecto técnico administrativo, cabe indicar que la estimación de los costes de la batería se ha obtenido en base a la información recibida por suministradores de prestigio de este tipo de equipos tras un proceso de consulta internacional no vinculante (Request for Information RFI a través de la plataforma TED tenders electronic daily de la UE). Este presupuesto es el incluido en la solicitud de singularidad presentada a la CNMC. En todo caso, el proyecto será sometido a una auditoría de costes.

Los presupuestos mostrados en el escrito de alegación no corresponden al mismo equipamiento, alcance ni funcionalidad por lo que no pueden ser comparables.

QUINTO. SOBRE EL ACCESO A LA RED Y LOS COMPONENTES DE RED PLENAMENTE INTEGRADOS

Como se ha indicado en los apartados anteriores, la Directiva 2019 / 944 introduce el concepto de “componentes de red plenamente integrados”, estableciendo que son aquellos “componentes de red integrados en la red de transporte o distribución, incluidas las instalaciones de almacenamiento, que se utilizan al único efecto de garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de



transporte o distribución, y no a efectos de balance o de gestión de congestiones”. Como elementos de la red de transporte, estos componentes de red plenamente integrados deben incluirse en la planificación y, por tanto, forman parte indisoluble de la red de transporte planificada, no requiriendo acceso y conexión a la red de transporte.

En efecto, así se recoge en el apartado 2 del Art. 3 sobre el ámbito de aplicación del Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica:

“Asimismo, no será de aplicación a las instalaciones de almacenamiento cuando estas tengan el carácter de componentes plenamente integrados en la red de transporte, en aplicación de lo previsto en la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE, ni cuando las mismas nunca inyecten energía a las redes de transporte o distribución”.

En este sentido, no puede haber competencia entre las instalaciones de almacenamiento de los promotores y elementos de almacenamiento como componentes de red plenamente integrados para la obtención de capacidades de acceso, puesto que los segundos forman parte de la red de transporte planificada y, como se expone en el apartado anterior, no les es de aplicación los procesos de acceso y conexión.

De hecho, el Anexo I sobre “Criterios para evaluar la capacidad de acceso” de la Circular 1/2021 de 20 de enero, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología y condiciones del acceso y de la conexión a las redes de transporte y distribución de las instalaciones de producción de energía eléctrica, establece que “los estudios de acceso se realizarán teniendo en cuenta las hipótesis de generación y consumo incluidas en la planificación vigente con influencia en ese punto de conexión, así como las instalaciones de la red de transporte y distribución existentes y planificadas con influencia en ese punto de conexión”; es decir, los cálculos de las capacidades de acceso deben tener en cuenta la inclusión de los componentes de red plenamente integrados en la red de transporte planificada para calcular las capacidades de acceso para los generadores, consumidores e instalaciones de almacenamiento. Así, las capacidades publicadas por el Operador del Sistema en Mercadal 132 kV y en el resto de nudos donde las baterías como elementos de red plenamente integrados tienen influencia, han sido ya calculadas teniendo en cuenta la inclusión de estos elementos como parte de la red de transporte planificada.

CONCLUSIONES

El esquema de refuerzo de las interconexiones del sistema eléctrico balear (tanto con la Península como de las internas), incluido en el Plan de desarrollo de la red de transporte con horizonte actualmente vigente, ofrece las máximas prestaciones de reducción de emisiones e incremento de generación renovable en la cobertura de la demanda del SEB y responde a la búsqueda de soluciones de desarrollo de la red de transporte que satisfagan las directrices establecidas en la Orden TEC/212/2019, en concreto al principio rector h) que alude a la “La maximización de la utilización de la red existente, renovando, ampliando capacidad, utilizando las nuevas tecnologías y reutilizando los usos de las instalaciones existentes”.

Para ello, este esquema incorpora una serie de elementos -baterías y compensadores síncronos- que son parte sistémica de la actuación que permite el incremento de capacidad de transporte por los enlaces entre islas y con la Península. La ausencia de cualquiera de los elementos incorporados en dicho esquema y, en particular de aquellos que incorporan nuevas tecnologías (baterías y compensadores síncronos), imposibilitaría el aprovechamiento eficiente y de forma segura de la capacidad técnica de los enlaces (nuevos y existentes). Es más, sin estas nuevas soluciones tecnológicas, la descarbonización del sistema eléctrico balear puede conllevar mayores dificultades económicas y de impacto en el territorio.

Por tanto, la funcionalidad tanto de las baterías como de los compensadores síncronos incluidos en la actuación de refuerzo de la interconexión entre la Península y Baleares, tiene como objetivo maximizar el uso de la red de transporte “garantizando un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte”, no utilizándose “a efectos de balance o de gestión de congestiones”; ajustándose, por tanto, ambos tipos de elementos a la definición de “componentes de red plenamente integrados” establecida tanto a nivel europeo por la Directiva 2019/944 como a nivel nacional en la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

En base a lo anteriormente expuesto, RED ELÉCTRICA está cumpliendo estrictamente con las obligaciones legalmente establecidas en la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, y en el instrumento de Planificación Eléctrica vigente, por lo que se ruega se continúen los trámites para la obtención de las resoluciones interesadas.

33. El 18 d'agost de 2023 va tenir entrada a la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica una sol·licitud de pròrroga de Red Eléctrica de España, SAU per a la contestació a les al·legacions presentades pel Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, més enllà dels quinze dies de termini que disposa el Reial decret 1955/2000.

34. El 21 d'agost es dona trasllat de l'informe del promotor sobre la resposta a les primeres al·legacions de Endesa, SA i de l'informe del promotor sobre la resposta de les al·legacions formulades pel Sr. Alberto Bonet Soria.



35. El 24 d'agost de 2023 es varen tornar a rebre del Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa les mateixes al·legacions que es varen rebre el 7 de juliol de 2023.

36. El 29 d'agost de 2023 es dona trasllat al promotor dels informes rebuts del servei de Territori, del Departament de Gestió del Territori, Infraestructures Viàries, Ordenació Tur. i Lluita contra Intrusisme i del Servei de Medi Ambient, del Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència del Consell Insular d'Eivissa, d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.

37. El 7 de setembre de 2023 va tenir entrada la resposta del promotor a les observacions formulades per Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de veïns Davall Benimussa, exposant el següent:

En relación con el escrito de alegaciones presentado por la Asociación de Vecinos Davall Benimussa, recibido por esta mercantil el 7 de agosto de 2023, dentro del trámite de instalaciones arriba referenciadas, Red Eléctrica de España S.A.U. (en adelante RED ELÉCTRICA), por la presente, y para que así conste en el expediente a los efectos oportunos, manifiesta:

PRIMERO. En relación con la normativa aplicable, como bien indica el alegante, en el procedimiento objeto del presente expediente, al tratarse de una instalación de transporte secundario que corresponde, en su caso, autorizar al Govern Balear, es de aplicación lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, lo establecido tanto en la Ley 24/2013, de 24 de diciembre, del Sector Eléctrico, como en el Decreto 99/97, de 11 de julio, por el que se regula el procedimiento administrativo aplicable a la tramitación de las instalaciones eléctricas de la comunidad autónoma de las islas, cuyo Órgano competente para resolver es la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático, así como el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

En cumplimiento de lo establecido en las citadas normas, con fecha 3 de abril de 2023 RED ELÉCTRICA remitió, a la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático, una solicitud de autorización administrativa previa, autorización administrativa de construcción, declaración, en concreto, de utilidad pública y declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación de la subestación San Antonio 66 kV para la instalación de baterías de almacenamiento como elemento plenamente integrado en la Red de Transporte, adjuntando a dicha solicitud el correspondiente Proyecto Técnico Administrativo (como denomina el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23 al documento técnico que sirve de base para la tramitación administrativa y la realización de la obra), así como una declaración responsable de acuerdo con el apartado 1 b) del artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Así mismo, y de acuerdo con lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de las Illes Balears, al encontrarse esta instalación sometida a trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria, se adjuntó, igualmente a la solicitud, el correspondiente estudio de impacto ambiental, cumpliendo así con lo establecido en la citada norma.

En este sentido, debemos señalar que, en la tramitación del expediente del que trae causa el presente escrito, que está siendo tramitado por parte del Servicio de Transporte y Distribución de Energía y Generación Térmica de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático de la Consejería de Empresa, Empleo y Energía del Govern Balear, se están siguiendo los procedimientos establecidos en las precitadas normas, conforme consta acreditado en el expediente y conforme se irá poniendo de manifiesto en el presente escrito.

SEGUNDO. En relación con el proyecto presentado y el cumplimiento de lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, debemos señalar en primer lugar que, como ya se ha indicado anteriormente, junto con la solicitud presentada, se aportó el documento denominado Proyecto Técnico Administrativo denominado "AMPLIACIÓN DE SUBESTACIÓN Y BATERÍAS DE ALMACENAMIENTO. SAN ANTONIO 66kV", visado con el nº 202301552 en el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid. El citado proyecto cumple con todos los requisitos establecidos tanto en la Ley 24/2013, de 24 de diciembre, del sector eléctrico, como en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica y en el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23.

Este proyecto se completa con el Estudio de Impacto Ambiental presentado y sometido al trámite de información pública de manera conjunta. Este estudio cumple con todo lo establecido tanto en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, como con lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental.



En relación con las cuestiones planteadas en este sentido por el alegante y que desarrolla en el documento ambiental presentado junto con el escrito de alegaciones, debemos señalar que:

1. El estudio de impacto ambiental realizado por RED ELÉCTRICA, en lo que afecta al ámbito de la vegetación y flora, contiene un inventario de vegetación y flora de mayor detalle que cualquier cartografía oficial existente, como se observa en el apartado 10.2.1 del mismo, y se estructura en los siguientes bloques de contenido:

- Encuadre biogeográfico y bioclimático del ámbito.
- Estudio de vegetación propiamente dicho, que consta de la descripción de la vegetación potencial y sus series de degradación, para seguir con la descripción general de la estructura actual de la vegetación, con la identificación de las formaciones vegetales y su composición florística.
- Inventario de la flora amenazada potencialmente presente, con identificación de su estado y distribución en el ámbito.
- Cartografía de la vegetación potencial, vegetación actual, áreas de concentración de especies amenazadas y de formaciones de vegetación de mayor valor ecológico.

El inventario de las especies de fauna, presentes en el ámbito de detalle, se ha llevado a cabo a partir del inventario realizado para la primera fase del estudio de impacto ambiental, recurriendo a las mismas fuentes documentales (atlas de distribución de especies, libros rojos, formularios Red Natura, etc.), incorporando, en su caso, la información actualizada en las fuentes consultadas y teniendo en cuenta que el ámbito de detalle coincide con una única cuadrícula UTM de 10x10 km.

Hay que añadir que, al igual que en el caso del inventario preliminar, por la naturaleza de gran parte de la información disponible, el inventario incluye especies que pueden no encontrarse presentes en el ámbito de detalle delimitado, pero sí en su entorno próximo.

2. Referente al ambiente lumínico del estado previo, el apartado 11.2 de Identificación y caracterización de los impactos ambientales potenciales del Estudio de Impacto Ambiental, describe los impactos lumínicos.

3. Dentro del Estudio de Impacto ambiental aportado, se incluyen medidas preventivas y correctoras, no sólo de obligado cumplimiento, sino otras adicionales, cumpliendo así con el código de buenas prácticas de RED ELÉCTRICA, y que podrán observar en el apartado 12 de medidas de mitigación y en el ejemplo concreto de las incluidas en el apartado 12.4.3.

4. Los datos relativos a cálculos de la huella de carbono, se encuentra en el apartado 5.2. del Anexo 1 del Estudio de Impacto Ambiental.

5. En relación con los efectos sobre la salud, Actualmente la comunidad científica internacional está de acuerdo en que la exposición a los campos eléctricos y magnéticos de frecuencia industrial generados por las instalaciones eléctricas de alta tensión no supone un riesgo para la salud pública. Así lo han expresado numerosos organismos científicos de reconocido prestigio en los últimos años; entre ellos cabe destacar:

- Instituto Francés de Salud e Investigación Médica (Francia, 1993)
- Academia Nacional de las Ciencias (Estados Unidos, 1996)
- Instituto Nacional del Cáncer (Estados Unidos, 1997)
- CIEMAT (España, 1998)
- Comité Científico Director de la Comisión Europea (Unión Europea, 1998)
- Ministerio de Sanidad y Consumo (España, 2001)
- Consejo Nacional de Protección Radiológica, NRPB (Reino Unido 2004)

Por ejemplo, el Comité Científico Director de la Comisión Europea, organismo científico neutral e independiente, declaró en junio de 1998 que:

"...la literatura disponible no proporciona suficiente evidencia para concluir que existan efectos a largo plazo como consecuencia de la exposición a campos electromagnéticos."

De especial relevancia para nuestro país es el informe técnico "Campos electromagnéticos y salud pública" elaborado por un Comité de Expertos reunidos por el Ministerio de Sanidad y Consumo y publicado en julio de 2001, en el que se llega a la siguiente conclusión:

"No puede afirmarse que la exposición a campos electromagnéticos dentro de los límites establecidos en la Recomendación del Consejo Europeo (1999/519/CE)... produzca efectos adversos para la salud humana. Por tanto, el Comité concluye que el cumplimiento de la citada recomendación es suficiente para garantizar la protección de la población"

Destaca lo señalado en 2015 por el Código Europeo contra el Cáncer, que es un conjunto de recomendaciones como resultado de un



proyecto coordinado por la Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer (IARC) de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y cofinanciado por la Comisión Europea.

La cuarta edición de este código europeo contra el cáncer publicado en noviembre de 2015 contiene una sección sobre las radiaciones ionizantes y no ionizantes. Sin embargo, se indica: "los tipos no ionizantes de radiación (los que tienen una energía insuficiente para ionizar moléculas) - incluyendo los campos eléctricos y magnéticos de frecuencia extremadamente baja, así como los campos electromagnéticos de radiofrecuencia - no son una causa establecida de cáncer y por lo tanto no se abordan en las recomendaciones para reducir el riesgo de cáncer".

Respecto a los dos estudios aportados en la alegación, cabe destacar que en el primero de ellos "Potential Health effects of exposure to electromagnetic fields" se indica que "The results of current scientific research show that there are no evident adverse health effects if exposure remains below the levels recommended by the EU legislation".

En el caso del de "Childhood cancer in relation to distance from high voltage power lines in England and Wales: a case-control study", elaborado por Draper G., Vincent T., Kroll ME., y Swanson J., y publicado en el British Medical Journal Online el 3 de junio de 2005, en sus resultados obtienen que el riesgo de padecer leucemia en poblaciones que viven entre 200 y 600 metros de líneas eléctricas de alta tensión está aumentado, 1,23 (IC 95% 1,02-1,49), pese a que, tal y como reconocen los autores del estudio, a 200 metros de las líneas el campo magnético procedente de las mismas es menor que el promedio del campo magnético que existe en una casa proveniente de los electrodomésticos; de hecho es casi indetectable a partir de unos 80 metros de una línea de 400 kV (en las de 220 y 132 se hace indetectable antes); por ello la relación con el mismo es más que dudosa. En el caso de las poblaciones que viven más próximas a las líneas, estudiadas en intervalos de 0-49, 50-69 y 70-99 metros, los resultados arrojados por el estudio no son estadísticamente significativos. Por todo ello los propios autores concluyen que "no tenemos una explicación satisfactoria para nuestros resultados por lo que se refiere a los campos magnéticos de las líneas y los hallazgos no están apoyados en datos de laboratorio convincentes o en mecanismos biológicos conocidos".

6. En cuanto al estudio de alternativas presentadas en el Estudio de Impacto ambiental, éstas son viables técnica, social y medioambientalmente, además de cumplir con los requisitos establecidos en la legislación de evaluación de impacto ambiental, tanto estatal como autonómica.

7. Respecto de zonas catalogadas por el PTI como de "APR Vulnerabilidad de Acuíferos Media", indicar que el apartado "10.5.1 Planificación territorial y urbanístico" actualiza la información del Plan Territorial Insular en referencia a APR acuíferos. No obstante, dentro del Estudio de Impacto Ambiental aportado, se analiza el potencial impacto del proyecto sobre las aguas subterráneas, utilizando la información más actualizada y vigente en base a la cobertura del catálogo del IDEIB "Servicio de zonas protegidas y vulnerables que tienen el objetivo de proteger las aguas superficiales y subterráneas", actualizada en mayo de 2023.

Como conclusión a la valoración del impacto debido a la escasa probabilidad de ocurrencia de accidentes, se valora como NO SIGNIFICATIVO, aunque requiere de la adopción de medidas preventivas y protectoras generales, siendo estas las siguientes:

- Las medidas a adoptar en fase de construcción están dirigidas a alcanzar el objetivo general de reducir los riesgos de contaminación de las aguas, a partir de control de la maquinaria y la disposición de protocolos efectivos para corregir efectos en caso de accidente.

TERCERO. Este proyecto, al contrario de lo que indica el alegante, sí ha sido sometido al trámite de información pública, junto con el estudio de impacto ambiental, como consta acreditado en el expediente, habiéndose habilitado por parte de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático un enlace en su página web, donde pueden consultarse ambos documentos, enlace al que remiten los anuncios publicados en el BOE N° 140 de fecha 13 de junio de 2023, BOIB N° 83 de fecha 20 de junio de 2023 y Diario de Ibiza de fecha 19 de junio de 2023.

Así mismo, consta acreditado en el expediente la remisión de ambos documentos a todos los organismos afectados, a los efectos de lo establecido tanto en Ley 24/2013, de 24 de diciembre, del sector eléctrico, como en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica y en el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears, así como a lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental. Consta también en el expediente que se ha requerido al Ayuntamiento de San Antoni para que, de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, someta esta instalación al trámite de información pública mediante la correspondiente publicación de un anuncio en su tablón de anuncios, debiendo acreditar en el expediente la realización de dicho trámite mediante la emisión del correspondiente edicto.

Por tanto, y como ya hemos señalado anteriormente, en la tramitación del expediente del que trae causa el presente escrito, que está siendo tramitado por parte del Servicio de Transporte y Distribución de Energía y Generación Térmica de la Consejería de Empresa, Empleo y Energía del Govern Balear, se están siguiendo los procedimientos establecidos en las precitadas normas, conforme consta





acreditado en el mismo.

CUARTO. En relación con la Declaración de Interés Autonómico del proyecto objeto del presente expediente, señalar que la citada Declaración, otorgada mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 15 de mayo de 2023 es firme, y se dictó tras cumplirse los preceptivos trámites establecidos en la ley 4/2010, de 16 de junio de medidas urgentes para el impulso de la inversión en las Islas Baleares.

La justificación y necesidad del presente proyecto no es cuestionable habida cuenta que esta instalación se encuentra recogida en el documento de «Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026», responsabilidad del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 22 de marzo de 2022 y publicada por Resolución de la Secretaria de Estado de Energía de fecha 8 de abril de 2022 («Boletín Oficial del Estado» n.º 93, de 19 de abril de 2022).

La citada Planificación eléctrica es vinculante para RED ELÉCTRICA, como sujeto que actúa en el Sistema Eléctrico, habiendo participado la Comunidad Autónoma Balear en la propuesta del Ministerio competente, en virtud de lo establecido en el artículo 4 de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico.

En este sentido, debemos señalar que el citado documento de Planificación establece que:

“En lo que respecta a los sistemas no peninsulares, el parque de generación térmica presenta, con carácter general, un coste significativamente más elevado que en el sistema peninsular por lo que la integración de renovables resulta, adicionalmente a su aportación a los objetivos de descarbonización, muy ventajosa en términos de reducción de costes de generación.

Sin embargo, al estar compuestos de sistemas eléctricos de reducido tamaño, y en algunos casos débilmente interconectados, sus posibilidades para la integración de un parque de generación renovable relevante son más limitadas. Así, el desarrollo adicional de la red de transporte en los sistemas no peninsulares y, en particular, el desarrollo de enlaces entre islas juega un papel imprescindible para posibilitar su evolución en la línea definida por el PNIIEC. En este sentido el plan incluye el refuerzo de la interconexión existente entre Península y Baleares (....).

En el caso particular de Baleares, cabe destacar que la actuación para el refuerzo de su interconexión con la Península planificada comprende un conjunto de elementos complementarios entre sí: nuevo enlace HVDC entre la Península y Mallorca junto con componentes plenamente integrados en la red como compensadores síncronos en Mallorca y un sistema de baterías en las islas de Menorca e Ibiza. Esta actuación permite además de la conexión eléctrica adicional entre sistemas, maximizar su utilización para incrementar el intercambio desde la Península – sistema con un elevado grado de participación renovable – hacia Baleares mejorando la eficiencia, coste y seguridad de suministro del sistema balear. Con la incorporación tanto de la actuación de refuerzo de la interconexión con la Península como los nuevos enlaces Ibiza-Formentera no se producen cambios importantes en los flujos en la red interna de las islas frente a los actuales. Este efecto es consecuencia de la elección del punto de conexión del nuevo enlace HVDC entre la Península y Mallorca que vendrá a sustituir la aportación de la generación de carbón de los grupos de Alcudia.”

En la Planificación se incluye un análisis CBA (cost benefit analysis) de las baterías teniendo en cuenta dos hipótesis distintas: considerando en primer lugar que se ponen en servicio antes que el segundo enlace HVDC entre Península y Baleares y los compensadores síncronos y, en segundo lugar, considerando que entran en operación después de la puesta en servicio del enlace HVDC entre Península y Baleares y los compensadores síncronos, del cual se concluye que: “En ambas hipótesis, el incremento de flujo por los enlaces que permite las baterías permite alimentar una mayor parte de la demanda del sistema balear desde la Península y reducir el funcionamiento de los grupos ubicados en Baleares, con coste más elevado. Así se consigue reducir los costes variables de generación del conjunto, una mayor integración de generación renovable ubicada en la Península y la reducción de las emisiones de CO2. Se obtiene, por tanto, un análisis CBA positivo para las actuaciones de almacenamiento en baterías en ambas hipótesis.”

QUINTO. Tanto en el proyecto como en el Estudio de Impacto ambiental se ha tenido en cuenta la superficie necesaria para la ampliación objeto del presente expediente. En este sentido, debemos señalar que, conforme establece tanto la Ley 24/2013 como el Real Decreto 1955/2000, el proyecto incluye una relación de los bienes y derechos necesarios para la ejecución de esta ampliación, que ha sido sometida a información pública, conforme establece el procedimiento establecido.

En cuanto a la afección a suelo rustico y a las determinaciones establecidas en el Plan Territorial de Ibiza, señalar que esta ampliación está incluida en el Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares, aprobado mediante el Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, y modificado en diciembre de 2014 por el Decreto Ley 3/2014, de 5 de diciembre, de medidas urgentes destinadas a potenciar la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Illes Balears, que en su artículo 19, modificó la disposición adicional del citado Decreto 96/2005, en el sentido de que las obras e instalaciones previstas en la planificación estatal obligatoria de las redes de transporte de electricidad y de gas, así como las modificaciones a las subestaciones de distribución de



energía eléctrica existentes o planificadas, desarrolladas de acuerdo con las leyes del sector eléctrico y de hidrocarburos, quedan automáticamente incluidas en las determinaciones del Plan director sectorial energético de las Illes Balears que se aprueba mediante este Decreto con carácter general.

En cuanto al coste de la expropiación de los citados terrenos, la determinación del justiprecio corresponde determinarlo al Jurado Provincial de Expropiación Forzosa, conforme establece la Ley de Expropiación Forzosa. Para la determinación de este previo debe ser declarada de utilidad pública esta ampliación. Ésta habilita a RED ELÉCTRICA a instar el procedimiento de expropiación forzosa conforme a lo establecido los artículos 52 y siguientes de la Ley de Expropiación Forzosa. En este caso, una vez realizado el levantamiento de actas previas, se requerirá por parte de la administración expropiante al titular de los bienes y derechos afectados una valoración y al beneficiario de la expropiación, en este caso a RED ELÉCTRICA, su valoración. Ambas valoraciones serán remitidas al Jurado Provincial de Expropiación Forzosa quien una vez analizadas las mismas, determinara el justiprecio que corresponde abonar por el establecimiento de esta instalación en la citada finca.

En último lugar, y en relación con el documento ambiental aportado junto con el escrito de alegaciones nos remitimos a lo ya manifestado en el apartado segundo del presente escrito, en el que se han ido contestando una a una las alegaciones presentadas en relación con el contenido del Estudio de Impacto Ambiental.

38. El 14 de setembre de 2023 es varen rebre d'Endesa, SA unes segones observacions, referides a la resposta del promotor a les primeres alegacions realitzades, on exposa el següent:

Con fecha 23 de agosto de 2023 la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático del Gobierno de Baleares nos ha notificado informe de Red Eléctrica de España (REE) de contestación a las alegaciones presentadas por Endesa el 26 de julio de 2023, dentro del trámite de autorización de la ampliación de la subestación de San Antonio 66 kV para la instalación de baterías de almacenamiento.

Tal y como prevé el artículo 127.4 del RD 1955/2000, por medio del presente se realizan las siguientes observaciones a lo indicado por REE:

- En su contestación, REE ha evitado tratar el elemento sustancial de las alegaciones de Endesa, que no es otro que el hecho de que las baterías objeto del trámite van a prestar servicios de balance y de gestión de desvíos. Los componentes de red plenamente integrados, justificación bajo la que REE pretende que se autoricen estas baterías, tienen prohibida la prestación de tales servicios. En consecuencia, no procede su autorización. En este sentido, se adjunta como anexo el informe pericial preparado por D Luis Rouco Rodríguez, de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería (ICAI) de la Universidad Pontificia Comillas, en el que concluye que estas baterías prestarían servicios de balance y de gestión de congestiones, que están prohibidos para los elementos de red plenamente integrados. Pasamos a reproducir a continuación las conclusiones del informe adjunto:

“5 CONCLUSIONES

El presente informe se puede resumir en los siguientes términos

1. La planificación de la red de transporte 2021-2026 (aprobada por acuerdo del Consejo de Ministros, en su reunión de 22 de marzo de 2022) contempla la instalación de dos sistemas de almacenamiento de energía en baterías en el sistema Balear: un de 50 MW / 37,5 MWh en la subestación Mercadal (Menorca) y otro de 90 MW / 67,5 MWh en la subestación de San Antonio (Ibiza) como componentes de red plenamente integrados según la directiva UE 2019/944.
2. El real decreto ley 29/2021 de 22 de diciembre ha modificado el artículo 34.1 de la ley 24/2013 del sector eléctrico en el que señalan los elementos constituyentes de la red de transporte y ha incorporado los denominados componentes de red plenamente integrados la directiva UE 2019/944 a la red de transporte.
3. Según la directiva UE 2019/944 y la ley 24/2013 del sector eléctrico tras la modificación introducida en ella por el real decreto ley 29/2021, los componentes de red plenamente integrados son componentes de red integrados en la red de transporte o distribución, incluidas las instalaciones de almacenamiento, que se utilizan al único efecto de garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte o distribución, y no a efectos de balance o de gestión de congestiones.
4. Tanto los servicios auxiliares (entre los que se encuentran los servicios de balance y los servicios auxiliares de no frecuencia) como los servicios de gestión de congestiones tienen por finalidad asegurar el funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte.



5. Según el reglamento UE 2019/943, balance son todas las acciones y procesos, en todos los plazos, con que los gestores de redes de transporte garantizan, de manera continua, el mantenimiento de la frecuencia del sistema dentro de un rango de estabilidad predefinido y la conformidad con la cantidad de reservas necesaria con respecto a la calidad exigida.

6. El reglamento UE 2019/943 define la congestión en un entorno de mercado. Sin embargo, los recursos de generación en el sistema Balear no se asignan por un mercado sino en virtud de un despacho económico centralizado. En este entorno, el servicio de gestión de congestiones puede definirse como el conjunto de acciones sobre el despacho de generación que aseguren que los flujos físicos estén en los márgenes que la red pueda acoger.

7. La planificación de la red de transporte 2021-2026 plantea las baterías de Menorca e Ibiza como método para aumentar la capacidad de intercambio de un enlace formado por varias líneas en caso de la pérdida de una de las líneas del enlace.

8. Concretando al caso práctico del sistema Balear, hay tres tipos de incidencias relacionadas con los enlaces contempladas en las hipótesis realizadas por el plan de desarrollo de la red de transporte 2021-2026: (i) la pérdida de uno de los polos de los enlaces (el presente y el futuro) en corriente continua península-Mallorca, (ii) la pérdida del cable del enlace Mallorca-Menorca o (iii) la pérdida de uno de los cables del enlace Mallorca-Ibiza.

9. En caso de pérdida de uno de los polos de los enlaces en corriente continua, la activación de las Reservas de Contención de la Frecuencia (RCF) (disponibles en cada polo de los enlaces, en cada generador físico o en cada batería del sistema Balear) es gobernada por la frecuencia puesto que el objetivo es el mantenimiento de la misma. Por tanto, las baterías de Menorca e Ibiza prestan servicios de balance.

10. En caso de pérdida del cable del enlace Mallorca-Menorca, la activación de las Reservas de Contención de la Frecuencia (RCF) (disponibles en cada generador físico del subsistema de Menorca o en la propia batería de Menorca) es gobernada por la frecuencia puesto que el objetivo es el mantenimiento de la misma en el subsistema de Menorca. Por tanto, la batería de Menorca también presta un servicio de balance.

11. En caso de pérdida de uno de los cables del enlace Mallorca-Ibiza, y si el Operador del Sistema valorara que se ha producido una violación de los límites de las variables de control del sistema impuestos en estado normal de funcionamiento, procedería a un reajuste de la generación en el subsistema de Ibiza (de generadores físicos y de la batería) para volver a llevar al sistema dentro de los citados límites. Por tanto, la batería de Ibiza presta un servicio de gestión de congestiones.

En conclusión, desde nuestro punto de vista técnico, **los dos servicios asignados por la planificación de la red de transporte 2021-2026 a los sistemas de almacenamiento de energía en baterías a instalar en las subestaciones de Mercadal (Menorca) y San Antonio (Ibiza) son servicios de balance y de gestión de congestiones.**

En particular, la batería de Menorca presta servicios de balance mientras que la de Ibiza presta tanto servicios de balance como de gestión de congestiones dependiendo de la incidencia que pueda ocurrir.

La directiva UE 2019/944 establece procedimientos para proveer al sistema de los servicios de balance y de gestión de congestiones (licitación y excepción otorgada por la autoridad reguladora) que la planificación de la red de transporte 2021-026 no explora.

Por tanto, **el papel asignado por la planificación de la red de transporte 2021-2026 a los citados sistemas de almacenamiento de energía en baterías NO SE CORRESPONDE con el papel asignado a los componentes de red plenamente integrados de la directiva UE 2019/944 y de la ley 24/2013 del sector eléctrico tras la modificación introducida en ella por el real decreto ley 29/2021.** Ninguno de los servicios auxiliares de no frecuencia ha sido esgrimido por la citada planificación”.

- Además, la argumentación de REE se fundamenta en la redacción del artículo 5 del RD 1955/2000, que define los elementos constitutivos de la red de transporte, artículo que, sin embargo, no fue revisado tras la transposición en nuestro país del artículo 54 de la Directiva 2019/944. Por el contrario, la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, en su modificado artículo 34, sí contempla lo regulado en la citada Directiva al recoger como constitutivos de la red de transporte los elementos de red plenamente integrados y establecer que estos no pueden prestar servicios de balance ni de gestión de congestiones. Por el principio de jerarquía normativa, siendo además la Ley 24/2013 una norma posterior al RD 1955/2000, prevalece lo establecido en el artículo 34.1 de la Ley 24/2013 y el artículo 54 de la Directiva 2019/944 sobre lo dispuesto en el artículo 5 del RD 1955/2000.



Por todo ello, nos reiteramos en la necesidad de que, en el presente trámite de autorización, se recabe informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia respecto a las cuestiones trasladadas en nuestras observaciones de 26 de julio de 2023 junto con el informe pericial que se adjunta.

39. El 22 de setembre de 2023 el promotor dona resposta als informes del Consell Insular d'Eivissa. D'una banda informa que té consideració d'informe favorable a l'informe del Servei de Territori, del Departament de Gestió del Territori, Infraestructures Viàries, Ordenació Turística i Lluita contra Intrusisme. D'altra banda, respon a l'informe del Servei de Medi Ambient, del Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència, on exposa el següent:

PRIMERO. En relación con el diagnóstico territorial y el inventario ambiental, la metodología utilizada para la determinación de las alternativas se encuentra en el apartado 4.1, de Metodología del Estudio de Impacto Ambiental, del Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) aportado. Como se indica en dicho apartado se realiza un diagnóstico territorial de un ámbito suficientemente amplio para garantizar todos los agentes ambientales y so-ciales que pueden interaccionar con el proyecto, que en nivel de detalle es alto para la su-perficie de ámbito. Posteriormente, centrándose en las zonas reales de afección se realiza un inventario de detalle, que incluye trabajo de campo que complementa la cartografía ofi-cial existente, como se puede comprobar en el apartado 10, Inventario Ambiental de Detalle. La ponderación de los diferentes aspectos ambientales/sociales, así como la justificación de su ponderación, vienen determinadas en el apartado 7.1 de Ponderación de los Condicio-nantes en el Diagnóstico Territorial Valorado del EsIA.

SEGUNDO. Respecto al estudio de alternativas de ubicación manifestar que, las alternativas se ubican en las proximidades de la SE de San Antonio 66 kV puesto que las mismas deben conectarse con dicha subestación, todo ello conforme a lo establecido en el “Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía eléctrica 2021-2026”, aprobado el 22 de marzo de 2022 en Consejo de Minis-tros, y publicada por Resolución de la Secretaria de Estado de Energía de fecha 8 de abril de 2022 («Boletín Oficial del Estado» n.º 93, de 19 de abril de 2022), que fue cuenta con Declaración Estraté-gica emitida por el área de medio ambiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el 9 de diciembre de 2021.

La citada Planificación es vinculante para RED ELÉCTRICA, como sujeto que actúa en el sistema eléctrico, y en su elaboración las Comunidades Autónomas han participado en las propues-tas de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica, en cumplimiento de lo dis-puesto en la referida Ley 24/2013, de 26 de diciembre, y en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercia-lización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

TERCERO. En cuanto al análisis de alternativa ZERO, el apartado 8 del Estudio de Impacto Ambiental, Alternativa 0, se centra en valorar los impactos más relevantes que habría en el caso de no llevar a cabo el proyecto. En este caso el impacto sobre el cambio climático, teniendo en cuenta que la no realización del proyecto supondría la emisión de 905 kT/año de CO₂, se resalta más que otros puntos, aunque no es el único valorado como se puede comprobar en el apartado.

CUARTO. Sobre las consideraciones recogidas en su informe, respecto a la alternativa 2 seleccionada, queremos detallar los siguiente:

1. En relación con la vegetación y la flora:

Hay que indicar que entendemos que, las afecciones a los Hábitats de Interés Comunitario (en adelante HIC): si están lo suficientemente valoradas y caracterizadas en el EsIA, entre ellos, al 6220*. En primer lugar, para el conjunto de HIC se ha realizado una interpretación detallada en la zona de proyecto respecto a la cobertura oficial del Mapa General Hábitats Interés Comunitario 2022 Illes Balears.

Para los tipos de HIC, que se considera que se verán afectados por el proyecto, una forma-ción Multi-hábitats, conformada por los HIC 5210 Matorrales arborescentes de Juniperus spp, 5330 Matorrales termo mediterráneos y pre-estépico y 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea, se ha llevado a cabo en el apartado 11.2.1.3 del EsIA, sobre efectos potenciales del proyecto sobre los HIC, un detallado análisis de la situación de estas formaciones y las afecciones previsibles en base a los criterios de la Guía Metodológica de Evaluación de Impacto Ambiental en Red Natura 2000 de 2019, en el que no solo se tiene en cuenta los porcentajes de pérdida de este HIC a nivel del sector pitiusico o de la subprovincia balear, sino que se determina el efecto apreciable y se valora el empeoramiento de la estructura y función de dichos hábitats.

En ningún caso, además, se considera infravalorado el impacto puesto que se le otorga la calificación de impacto MODERADO (apartado 13.2.3) una vez valorado el efecto potencial del proyecto y aplicadas las medidas preventivas y correctoras correspondientes.

2. En relación con las especies de fauna citadas como no incluidas en el EsIA:

La información utilizada sobre la presencia de especies para elaborar el EsIA y anterior-mente para el Diagnóstico Territorial, es la



misma que contiene en la actualidad el Bioatlas, habiéndose consultado igualmente Biodibal, donde tampoco hay información de presencia en un radio de 5 km.

De las 3 especies de aves indicadas en su informe, cuya presencia se recoge en el EsIA, ninguna está recogida en la zona de estudio por Bioatlas, ni en cuadrículas de presencia 1 x 1 km, ni en cuadrículas de presencia 5 x 5 km. La especie *Sylvia Baleárica* (curruca balear) es la única presente en el ámbito o próximo al mismo y si está incluida en el EsIA.

La base principal para la elaboración del listado de especies, además del Bioatlas, que es la información propia del Gobierno Balear, es la "Base de Datos del Inventario Español de Especies Terrestres" del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente de 2015, con nivel de resolución de cuadrículas UTM de 10x10 km, y no recoge la presencia de estas especies en la cuadrícula 10 x 10 km coincidente con el ámbito de estudio.

Por otra parte, en el EsIA si está citada la presencia de dos de esas tres especies "*Caprimulgus europaeus* y *Anthus Campestris*" a unos 2 km al SE del ámbito, en la Zona de Especial Conservación (ZEC) Serra Grossa, debido a que el formulario RN 2000 de este espacio si señala su presencia.

Añadir, que el ámbito de estudio no coincide con ninguna zona reconocida de importancia para la avifauna:

- Espacios Naturales Protegidos por el Gobierno Balear (9 km al más próximo)
- RN2000 (1,9 km al más próximo)
- IBA (2 km al NW el más próximo)
- Humedal inventariado (9 km al más próximo)
- Zonas de Planes de recuperación de Especies.

En las visitas de campo realizadas al emplazamiento del proyecto, y a pesar de no considerarse una prospección exhaustiva, no se ha identificado la presencia de ninguna de las especies de aves citadas. En todo caso, el EsIA establece como primera medida previa a la construcción en relación con la fauna que:

- Con anterioridad al inicio de las obras, se llevarán a cabo prospecciones en el entorno de los puntos de actuación para la localización de áreas de cría de especies consideradas sensibles.
- Los puntos y áreas más sensibles identificados se deberán balizar previamente al inicio de las obras para evitar la afección directa a los mismos.
- En caso de constatarse la presencia de especies sensibles en el entorno de los puntos de actuación, se determinará si es necesario programar las obras en dichos puntos fuera del periodo de reproducción de las especies implicadas, y si esto no fuera posible, se deberá estudiar la manera de compatibilizar el avance de las obras con la reproducción de las mismas.

3. En relación con los impactos sobre el medio socioeconómico:

En primer lugar, y en cuanto a los datos contradictorios indicados en su informe entre el Proyecto Técnico y el EsIA relativos a los movimientos de tierra y el estudio de gestión de residuos, indicar que tomamos en consideración sus alegaciones y estamos llevando a cabo una revisión, con el fin de subsanar dichas contradicciones.

En cuanto al impacto acústico, como se puede comprobar en el Anexo III Estudio Acústico del EsIA, se ha realizado una simulación y se han establecido todas las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento legal.

4. En relación con el riesgo de incendio:

Entendemos que igualmente se encuentra perfectamente caracterizado el riesgo, así como las medidas relacionadas con el establecimiento de una faja de seguridad de prevención de incendios forestales de 30 m alrededor de la futura instalación debido a encontrarse situado en zona ZAR.

Este aspecto está especialmente desarrollado en el capítulo 18.1.4.3 del EsIA y en él, se establece que las actuaciones preventivas de control de prevención de incendios han sido desarrolladas por la resolución del 15 de febrero de 2021 del Consejo de Medioambiente y Territorio, siendo éstas asumidas por el proyecto y citadas con detalle en el citado apartado.

40. El 28 de setembre de 2023 es dona trasllat al promotor de les segones al·legacions formulades per Endesa, d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.

41. El 3 d'octubre de 2023 es dona trasllat al promotor de les al·legacions presentades el 24 d'agost de 2023 per duplicat a les presentades el 7 de juliol de 2023 pel Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.

42. El 7 de novembre de 2023 el promotor respon a les segones observacions formulades per Endesa SA, on conclou el següent:

En relación con el escrito de presentado por Endesa S.A., y recibido por esta mercantil el 2 de octubre de 2023, mediante el cual la citada mercantil contestaba a nuestro escrito de fecha 17 de agosto de 2023 de contestación, a su vez, al escrito presentado por Endesa SA de fecha 26 de julio de 2023, dentro del trámite de autorizaciones arriba referenciadas, Red Eléctrica de España S.A.U. (en adelante RED ELÉCTRICA), por la presente, y para que así conste en el expediente a los efectos oportunos,

MANIFIESTA:

1. En relación con el informe pericial aportado por Endesa S.A. con este segundo escrito, y preparado por D Luis Rouco Rodríguez, de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería (ICAI) de la Universidad Pontificia Comillas, en el que concluye que estas baterías prestarían servicios de balance y de gestión de congestiones, que están prohibidos para los elementos de red penamente integrados, debemos señalar que, según establece la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico, las baterías incluidas en la actuación de refuerzo de la interconexión entre la Península y Baleares tienen como objetivo maximizar el uso de la red de transporte “garantizando un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte”, no utilizándose “a efectos de balance o de gestión de congestiones”; ajustándose, por tanto, a la definición de “componentes de red plenamente integrados” establecida tanto a nivel europeo por la Directiva 2019/944 como a nivel nacional en la citada Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

Como ya se informó en nuestro escrito de fecha 17 de agosto, en cuyo contenido nos reiteramos, su uso será exclusivamente para maximizar la capacidad de transporte operativa de los enlaces, permitiendo su explotación con la mayor capacidad técnicamente viable. Al no estar entregando energía salvo en caso de incidente, estos equipos no participarán de ningún tipo de mercado de energía.

El funcionamiento normal previsto por el sistema de baterías, por tanto, no sustituye ningún servicio que actualmente se preste con los grupos térmicos, ni interfiere en el balance del sistema ni en la resolución de congestiones.

Tampoco se asignará a las baterías ningún tipo de banda de regulación como se asigna a los proveedores del servicio de regulación primaria, secundaria y terciaria. La regulación primaria y secundaria actúa según el comportamiento y las variaciones en la frecuencia del sistema balear, mientras que el sistema de baterías actuará según la disponibilidad de los enlaces que se monitoricen en cada momento, siendo la señal de activación de las baterías en funcionamiento normal completamente independiente de la frecuencia del sistema.

Se describe a continuación, en mayor detalle, cómo será la actuación del sistema de baterías cuando se produce un disparo de grupo en el sistema balear, o cuando se produce el disparo de alguno de los enlaces, eventos que, como se puede comprobar, son distintos por su naturaleza, y tras los cuales el sistema de baterías se comportará de manera totalmente distinta:

- Disparo de grupo. En caso de disparo de un grupo en el sistema balear, los enlaces Península-Mallorca tomarán carga aumentando el flujo de potencia desde la Península para compensar la pérdida de generación hasta alcanzar su potencia nominal y, al mismo tiempo, la regulación primaria y secundaria asignada a los grupos de generación térmica o a cualquier otro proveedor del servicio se activará hasta reestablecer de nuevo el equilibrio entre generación y demanda en el sistema balear y devolver el intercambio con la península al valor programado. En ningún caso se producirá una activación del sistema de baterías por este motivo, o por cualquier otro relacionado con variaciones de frecuencia en el sistema balear.
- Disparo de uno de los enlaces Península-Mallorca. En el escenario recogido en el Plan de desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica; Período 2021-2026, que contempla el refuerzo de la interconexión Península-Mallorca mediante la construcción de un nuevo HVDC con dos nuevos enlaces de 200 MW que complementan los enlaces de 200 MW actuales, la capacidad de transporte nominal de los enlaces sumaría 800 MW. Sin embargo, la capacidad comercial de intercambio debe contemplar que la pérdida de cualquiera de los 4 enlaces no suponga una violación de los criterios de seguridad ni un corte de suministro por lo que, en la situación sin baterías, la capacidad máxima de intercambio entre el sistema peninsular y el balear sería de 600 MW de modo que, ante la pérdida de cualquiera de los 4 enlaces, los otros 3 que permanecen acoplados no superen su capacidad nominal de 200 MW.

Los 140 MW de baterías planificados en Ibiza y Menorca permiten incrementar esta capacidad de intercambio desde estos 600 MW hasta 740 MW. Este aumento se consigue gracias al sistema de baterías que se encuentra cargado, preparado y comunicado en todo momento con los enlaces, para que en el momento que se produzca la pérdida fortuita de cualquiera de ellos la batería comience a descargarse, entregando 140 MW de potencia que complementa los 600 MW que pueden transmitirse a través de los 3 enlaces que quedan en servicio. Las baterías entregan esta potencia durante el tiempo suficiente para que el Operador del Sistema ordene el acoplamiento de los grupos generadores en el sistema balear que se encuentren desacoplados, pero con reserva terciaria asignada. Cuando se produzca el acoplamiento de estos grupos y su subida a plena carga, las baterías reducirán su aportación hasta que se logre un nuevo equilibrio en el sistema y se restituya el criterio N-1 nuevamente.



- Disparo del enlace Mallorca-Menorca. En la situación actual sin el sistema de baterías, la máxima capacidad de intercambio alcanzable entre los sistemas de Mallorca y Menorca es de aproximadamente 30 MW, valor muy inferior a la capacidad de transporte del único cable en servicio, 100 MVA. Esto es debido a que, si el intercambio de Mallorca a Menorca fuera mayor a este valor, los grupos térmicos acoplados en Menorca no serían lo suficientemente rápidos como para compensar el desequilibrio entre generación y la demanda del sistema en caso de disparo del enlace Mallorca-Menorca, sin que la frecuencia caiga lo suficiente como para activar los relés de deslastre de carga por subfrecuencia, produciéndose un corte de mercado. El sistema de baterías de Menorca permite incrementar este valor de intercambio debido a su rapidez, actuando en milisegundos, de tal manera que la respuesta de las baterías suple la aportación del enlace durante los minutos en los cuales no es técnicamente posible para los grupos térmicos compensar la pérdida del enlace. Es decir, las baterías son una extensión de la aportación de la energía del enlace y su funcionamiento depende de su disponibilidad. De este modo se consigue mejorar la utilización de la capacidad disponible en el enlace, de los 30-35 MW actuales a 80-85 MW futuros.
- Disparo del enlace Mallorca-Ibiza. En el caso del enlace Mallorca-Ibiza el objetivo del sistema de baterías de Ibiza es similar, aumentar la capacidad de intercambio entre ambos subsistemas mejorando la utilización de los dos enlaces existentes. En el escenario actual sin el sistema de baterías, esta capacidad es de entre 90-100 MW, cuando la capacidad nominal de ambos enlaces es de 100 MVA cada uno. Esta diferencia es debida a que, ante el disparo de uno de los enlaces, el otro tiene que mantener este intercambio sin sobrecargarse. Tras la contingencia, la capacidad de intercambio debe reducirse, y se reprograma la generación en Ibiza a subir y en Mallorca a bajar para adecuarla a la nueva capacidad de intercambio reducida. En este caso, la frecuencia no se ve afectada ya que no se produce ningún desequilibrio.

Con el sistema de baterías de Ibiza, tras la pérdida de un enlace Mallorca-Ibiza, actuaría el sistema de baterías inmediatamente manteniendo la aportación de potencia al sistema de Ibiza en 180-190 MW durante el tiempo en el que no es viable técnicamente aumentar la potencia de los grupos térmicos. Tras la contingencia y la actuación de las baterías, se reprogramaría la generación en Mallorca e Ibiza para compensar la pérdida del enlace y el vaciado del sistema de baterías de Ibiza.

Como se puede comprobar, la actuación de las baterías se produce en tiempos mucho más rápidos que los que las características técnicas de los grupos térmicos permiten, por lo que no interfieren en su aportación ni de energía de balance ni del servicio de restricciones técnicas para la resolución de congestiones.

Cabe añadir que el sistema de baterías dispone también de un sistema de emergencia para que puedan ser también activadas cuando la frecuencia caiga por debajo de un valor umbral parametrizable fuera de los márgenes considerados como normales en el Procedimiento de Operación TNP 1, comprendidos entre 49,75 y 50,25 Hz. Este modo de funcionamiento se ha diseñado para que el sistema de baterías pueda actuar antes que los relés de deslastre por subfrecuencia, cuando las reservas de balance hayan sido ya agotadas y la frecuencia del sistema balear siga cayendo. Se trata de un funcionamiento en un estado de emergencia del sistema fuera de los servicios de balance, y similar a la desconexión automática del bombeo, de acuerdo con los escalones de valor de frecuencia en 49,5 y 49,3 Hz en los que las centrales de bombeo deben desconectar según el Procedimiento de Operación peninsular 1.6 como parte de los planes de emergencia definidos. Esta desconexión se produce independientemente de que estas centrales de bombeo se encuentren participando en los servicios de balance o tengan asignada energía de balance.

2. En relación con la argumentación, en nuestro escrito de 17 de agosto de 2023, sobre la definición de estas baterías como elementos plenamente integrados de la red de transporte, señalar que según establece la Ley 24/2013 del Sector Eléctrico, en su artículo 34, al que se refiere Endesa, S.A. en su escrito, "se considerarán elementos constitutivos de la red de transporte los componentes de red de transporte plenamente integrados, incluidas las instalaciones de almacenamiento, que serán aquellos que se utilicen para garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte y no a efectos de balance o de gestión de congestiones".

En este caso, tanto la batería a instalar en la subestación de San Antonio, objeto del presente expediente, como la de Mercadal, objeto de otro expediente, y como ya se acreditó en nuestro anterior escrito, forman parte del esquema de desarrollo de red consistente en la combinación de tres tipologías de elementos: enlaces submarinos, tanto los existentes entre Península-Mallorca, Mallorca-Ibiza y Mallorca-Menorca, como un nuevo enlace HVDC Península-Mallorca planificado, compensadores síncronos y las citadas baterías. En concreto, la actuación de refuerzo planificada engloba, para el horizonte 2026:

- Un nuevo enlace submarino en corriente continua, con tecnología VSC, entre la Península y Mallorca, de 2x200 MW.
- Un conjunto de baterías, de 140 MW y 105 MWh de capacidad, distribuidas en las islas de Ibiza (2x45 MW de potencia, 2x33,75 MWh de energía) y de Menorca (2x25 MW de potencia, 2x18,75 MWh de energía).
- Un compensador síncrono (1x100 MVA) ubicado en la isla de Mallorca, en la subestación de Santa Ponsa.

Estas actuaciones, junto con otras sistémicamente relacionadas basadas en soluciones de redes inteligentes, permiten incrementar la capacidad de intercambio tanto entre islas como con la Península en condiciones de seguridad. Concretamente, las baterías previstas en el Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica; Período 2021-2026, su instalación, ubicaciones previstas y controles a implementar permitirán:



- Incrementar los intercambios de energía entre el sistema eléctrico peninsular y el sistema balear a través de los enlaces submarinos en corriente continua, al permitir una mayor utilización de la capacidad de transporte de estos enlaces, gracias a la garantía de disponer durante un tiempo limitado parte de la potencia que inicialmente transmitían dichos enlaces submarinos tras una contingencia simple (N-1).
- Incrementar los intercambios de potencia a través de los enlaces submarinos en corriente alterna entre los diferentes subsistemas eléctricos de Mallorca, Menorca e Ibiza, al permitir una mayor utilización de la capacidad de transporte de estos enlaces gracias a la garantía de disponer durante un tiempo limitado parte de la potencia que inicialmente transmitían dichos enlaces submarinos tras una contingencia simple (N-1).

El sistema de almacenamiento propuesto permite por tanto aumentar la capacidad de intercambio disponible en un enlace o eje de la red de transporte, ya que reduce el impacto del criterio “N-1” en la determinación de la capacidad de intercambio disponible en condiciones de seguridad: en caso de producirse la pérdida de un circuito del enlace o eje considerado “N-1”, la batería apoyará para suplir en flujo que se transportaba por el circuito afectado durante el tiempo necesario hasta la recuperación del elemento indisponible o hasta la adopción de medidas alternativas de operación, en particular, el arranque de unidades de generación.

El régimen de funcionamiento del sistema de almacenamiento planteado tiene las siguientes características:

- El sistema de almacenamiento estará siempre cargado y en situación de espera. Es decir, no inyectará energía alguna al sistema en condiciones normales sin afectar para nada al funcionamiento del sistema (ni en los mercados de balance ni en la gestión de congestiones).
- Pasarán a entregar la energía almacenada exclusivamente en caso de producirse la desconexión intempestiva de uno cualquiera de los enlaces considerados en el diseño del esquema propuesto, con el objetivo de garantizar el correcto y seguro funcionamiento del sistema tras el incidente. Dada la baja probabilidad de estas situaciones, el número de ciclos de funcionamiento es muy reducido y, por tanto, se obtiene un alargamiento de su vida útil respecto a otros usos.
- El sistema consumirá energía para suplir las pérdidas efectivas (principalmente consumos auxiliares -sistema de refrigeración-) y recargar el sistema tras actuación ante fallo del enlace (cuya probabilidad de ocurrencia es muy pequeña). El conjunto de estos dos conceptos es de una cuantía muy pequeña y no resulta significativo frente a las pérdidas de la red de transporte del sistema balear; por lo que podrá considerarse parte de éstas.

Por otro lado, la alternativa del sistema de baterías está supeditada a las siguientes restricciones debido al modo de funcionamiento propuesto:

- Existencia previa de al menos un enlace.
- Existencia de generación de respaldo en el sistema de mayor coste.

Esta alternativa no permite sustituir el desarrollo de enlaces en los casos en que se requiere un incremento relevante de capacidad de intercambio entre sistemas, si bien constituye una herramienta que permite una mejor utilización de la capacidad física de los enlaces, proporcionando ahorro de costes al sistema.

Cabe señalar además que el funcionamiento del sistema de baterías requiere de la información del estado y potencia transportada en tiempo real de todos los enlaces indicados para identificar las posibles contingencias y determinar cuándo y cuánto deben inyectar la energía necesaria.

Para ello, se desarrollará un proyecto de sensorización de todos los enlaces (que capte la información de potencia transportada antes de la contingencia y el estado de los interruptores antes y tras el incidente) y un sistema de comunicaciones (de alta seguridad y velocidad) que aportarán la información a los algoritmos de control de las baterías para aportar la energía requerida por la red. Este complejo sistema solo puede ser instalado en instalaciones de la Red de Transporte.

3. En tercer y último lugar, y en cuanto a lo relativo a la necesidad de recabar informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC), señalar que la CNMC ya informó en su día dentro del procedimiento reglado de elaboración y aprobación del documento de planificación actualmente vigente y en el que se incluye la batería objeto del presente expediente como una instalación de la Red de Transporte. En concreto, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia elaboró, como así consta en el propio documento de planificación, un informe con sus recomendaciones sobre las implicaciones económicas de las inversiones planeadas y su impacto en la sostenibilidad económico-financiera del sistema eléctrico, publicado el 2 de julio de 2020.

No obstante, debemos señalar que, tal y como establece el artículo 9 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la CNMC y habida cuenta que las características de la instalación proyectada difieren de los estándares considerados en los valores unitarios de referencia de inversión y operación y mantenimiento recogidos en la circular de la CNMC que se apruebe a tal efecto, esta instalación se considera singular.

Por ello, y de acuerdo con lo establecido en la citada circular, RED ELÉCTRICA, como transportista único con carácter de





exclusividad, ha procedido a solicitar ante la CNMC el reconocimiento del carácter singular de la instalación objeto del presente expediente.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 115 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, "Las instalaciones de la red de transporte que pudieran ser susceptibles de ser catalogadas como inversiones singulares podrán iniciar su tramitación con carácter previo a la obtención de la resolución recogida en el artículo 9 de la Circular 5/2019, de 5 de diciembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establece la metodología para el cálculo de la retribución de la actividad de transporte de energía eléctrica. No obstante, en ningún caso podrán obtener autorización administrativa previa sin que previamente hayan sido catalogadas como singulares mediante la resolución antes señalada."

Por tanto, RED ELÉCTRICA acreditará ante la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares, como órgano sustantivo responsable de la emisión de la autorización administrativa previa, la autorización administrativa de construcción y la declaración, en concreto, de utilidad pública de esta instalación, la resolución que emita la CNMC de reconocimiento del carácter singular de la misma, previo a la emisión por parte de esa Dirección General de las citadas autorizaciones.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto,

SOLICITA:

Que teniendo por presentado este escrito, y contestadas las nuevas alegaciones presentadas por Endesa S.A., de acuerdo con lo establecido en la Ley 24/2013 de 26 de diciembre, del sector eléctrico, así como en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, así como en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, se continúen los trámites establecidos en las precitadas normas para la emisión de la correspondiente declaración de impacto ambiental, y posteriormente, y previa acreditación por parte de RED ELÉCTRICA de la resolución de la CNMC de reconocimiento de carácter singular, de la autorización administrativa previa, autorización administrativa de construcción, declaración, en concreto, de utilidad pública, del proyecto de ampliación de la subestación San Antonio e instalación de baterías de almacenamiento en el parque 66 kV.

43. El 8 de novembre de 2023 va tenir entrada la resposta del promotor a les observacions duplicades formulades pel Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, en què exposa el mateix que l'exposat a la resposta del 7 de setembre de 2023.

44. No s'han rebut (a 17 de novembre de 2023), per tant, els informes requerits a:

- Direcció General de Salut Pública.
- Direcció General d'Emergències i Interior.
- Direcció General d'Indústria i Polígons Industrials.
- Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular de Patrimoni.
- Ajuntament de Sant Antoni de Portmany.
- GOB.
- Amics de la Terra.

Per tant, transcorregut el termini de trenta dies sense que les diferents administracions, organismes o empreses de servei públic o de serveis d'interès general afectades en els seus béns i drets hagin contestat, s'entén la seva conformitat amb l'autorització de la instal·lació, d'acord amb l'article 146 del Reial decret 1955/2000, d'1 de desembre. També en aplicació de l'article 38.3 de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental, no es tindran en compte els informes o al·legacions rebuts fora dels terminis establerts en els articles 36 i 37.

45. El 20 de novembre de 2023, des de la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica es va enviar a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per realitzar l'Avaluació d'Impacte Ambiental la documentació següent:

- Informe favorable del Ministeri.
- Documentació relativa a la informació pública.
- Projecte i EIA sotmès a exposició.
- Informe previ del servei.

46. El 21 de novembre de 2023 varen tenir entrada els següents documents des del promotor:

- Sol·licitud d'Avaluació d'Impacte Ambiental ordinària.
- Justificant del pagament de la taxa (752,36 euros).



47. El 22 de novembre de 2023 es varen enviar els documents rebuts del promotor referents a l'Avaluació d'Impacte Ambiental a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears.

48. El 7 de desembre de 2023 va tenir entrada un requeriment des de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per l'esmena de deficiències relatives a la documentació entregada referent a l'Avaluació d'Impacte Ambiental.

49. El 10 de gener de 2024 s'envia la documentació necessària per esmenar les deficiències en la documentació per a l'Avaluació d'Impacte Ambiental requerides per la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears.

50. El 15 de gener de 2024 es produeix l'entrada de les segones al·legacions presentades, pel Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, on exposa el següent:

PRIMERA. Se quiere obtener información del estado actual del expediente o expedientes administrativos que traten este asunto de la ampliación de la subestación SAN ANTONI 66 KV, así como acceso al expediente digital donde consten los informes recibidos elaborados por las administraciones públicas o comisiones competentes. Todo ello con base en la Ley 19/2013, de 09 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (arts. 12 y ss).

SEGUNDA. Se interesa ser parte en el expediente incoado ante la Comisión Balear de Medio Ambiente competente para informar sobre este asunto, ejerciendo así todos los derechos concedido por la normativa al respecto, pues solo actuando directamente en el expediente se podrá atender competentemente a lo que la Comisión Balear decida y así poder ser informado del estado del mismo y en su caso ejercer la acción que corresponda como directamente afectados e interesados en la decisión de dicha comisión (o la que sea competente). Todo ello con base en la Ley 39/2015, de 01 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 19/2013, de 09 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

TERCERA. Se solicita el traslado, lo antes posible para tener tiempo para estudiar y analizar, de la documentación que haya sido aportada por RED ELECTRICA desde la interposición de las alegaciones el pasado día 01 de agosto de 2023, así como cualquier informe (técnico, jurídico, etc.) que se haya recepcionado o pedido en este expediente o ante la Comisión Balear de Medio Ambiente (o comisión competente para informar de este expediente de ampliación de la subestación). Todo ello con base en lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 09 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (arts. 12 y ss).

51. El dia 16 es va enviar un ofici a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre sol·licitud realitzada pel Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, de formar part de l'expedient davant la Comissió.

Paral·lelament es va enviar a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears la sol·licitud de Declaració d'Impacte Ambiental segons model normalitzat amb identificació de la persona a efectes de notificació per tal d'esmenar les deficiències comunicades.

52. El 17 de gener de 2024 es dona trasllat al Sr. Vicente Cardona Planells, en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, la resposta del promotor a les al·legacions presentades.

53. El 18 de gener de 2024 va tenir entrada la resposta del Sr. Vicente Cardona Planells, en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, sobre la resposta del promotor a les al·legacions presentades, on exposa el següent:

- *Aclaración en cuanto el oficio obtenido por cuanto menciona que el informe de REE es de fecha de julio de 2023 (es decir, anterior a las alegaciones presentadas por esta parte pero contestando a las alegaciones presentadas, hecho imposible).*
- *A esta parte le consta que por el CONSELL INSULAR D'EIVISSA se ha elaborado informe respecto a este asunto, el cual no se nos ha dado traslado y al cual se interesa acceso como parte interesada. Remarcando que queremos tener acceso a todo informe o documento que conste en la CONSEJERÍA o COMISIÓN respecto a este asunto.*
- *Personarnos como parte directamente interesada e implicada ante la COMISIÓN BALEAR DE MEDIO AMBIENTE (u órgano/comisión correspondiente que esté analizando el impacto ambiental y las alegaciones planteadas). En caso de no ser esta CONSEJERÍA competente, que se de traslado de este escrito y del anterior escrito presentado (ex artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 01 de octubre) ante el órgano administrativo oportuno para obtener el acceso y personación solicitada.*

54. El 26 de gener de 2024 es va enviar un requeriment al Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa, on exposa el següent:

Us requereix perquè en el termini de deu dies, acrediteu la representació de l'entitat Veïns Davall Benimussa per part del senyor Vicente Cardona Planells a l'expedient TR6/2023, mitjançant qualsevol mitjà vàlid en dret que deixi constància fidedigna de la seva existència (article 5 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques).





55. El 29 de gener de 2024 va tenir entrada l'acta de l'Associació de Veïns Davall Benimussa on s'acredita el nomenament del Sr. Vicente Cardona Planells com a president i representant de la mateixa associació per esmenar el requeriment realitzat.

56. El 7 de febrer de 2024 es va enviar una citació a l'Associació de Veïns Davall Benimussa en relació amb la sol·licitud de consulta de l'expedient de l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV.

57. El 16 de febrer de 2024 es va donar audiència als interessats de l'Associació de Veïns Davall Benimussa esmentats a les instal·lacions d'aquesta direcció General per la consulta de l'expedient (exp. TR 6/2023).

58. El 19 de febrer de 2024 va tenir entrada una consulta de l'Associació de Veïns Davall Benimussa referent a la citació produïda el 16 de febrer, en la qual exposa el següent:

EXPONE: Que en nombre y representación de mi mandante, acudieron el letrado contratado por la asociación y dos vecinos afectados, a la vista pública ordenada por la Administración pública actuante para el día 16 de febrero de 2024 a las 12.30h en PALMA DE MALLORCA.

Que en dicha visita no estuvo presente responsable alguno del expediente ni funcionario que supiera del expediente en cuestión, por lo cual no se dieron respuesta a las preguntas y dudas que daban en la propia visualización del expediente.

Es por ello que se plantean las siguientes dudas cuyas respuestas se estiman necesaria:

- Estado actual del expediente TR6- 2023 (así como cualquier otro expediente relacionado con el mismo). Se precisa saber qué tramites se han realizado, cuales faltan por realizar, si se está a la espera de algún informe/alegaciones/dictamen, qué plazo de tramitación tiene el expediente, si se ha superado o no el mismo y qué consecuencia tiene en su caso el haberse superado dicho plazo.
- En el expediente se observan varios oficios a determinados departamentos, ministerios, agentes y afectados pero si bien no constan en el mismo respuesta (como a las direcciones generales de emergencias, espacios naturales, política industrial, recursos hídricos, salud, medio ambiente, ordenación del territorio, patrimonio; a agentes/afectados como amics de sa terra, a Oscar, etc;). Se ve necesario saber si han contestado o emitido informe, y en su caso, copia de dichos informes, alegaciones, dictámenes, etc. Tampoco se ha observado los acuses de recepción o de intento de notificación de las personas físicas, etc.
- En el expediente se observa un informe negativo del CONSELL D'EIVISSA y no se observa contestación del Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany. Se considera necesario saber la contestación del Ayuntamiento y se quería saber si es vinculante el informe de medio ambiente negativo del CONSELL D'EIVISSA.

SOLICITA: Que se admita este escrito y se acuerde conforme a él, dándose respuesta a las cuestiones planteadas, y en su caso, haciéndose entrega de la documentación oportuna.

59. El 20 de març de 2024 es va realitzar una nota interna al Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera sol·licitant un informe a efectes d'autorització administrativa prèvia i a efectes d'avaluació d'impacte ambiental sobre el projecte d'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i d'instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV (exp. TR6/2023).

60. El 22 de març de 2024 va tenir entrada l'informe sol·licitat al Servei de Canvi climàtic i Atmosfera, en què exposa la conclusió següent:

[...] es considera que el projecte s'alinea amb els objectius que marca la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.

61 El 25 de març de 2024 es dona trasllat al promotor i a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears l'informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera, d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.

62. El 26 de març de 2024 va tenir entrada la documentació relativa a l'expedient aportada pel Sr. Alberto Bonet Soria a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears.

63. El 27 de març de 2024 es dona trasllat al Sr. Vicente Cardona Planells en nom propi i com a president i en representació de l'Associació de Veïns Davall Benimussa d'una còpia en format digital de la documentació de l'expedient en resposta a la sol·licitud prèvia realitzada el 19 de febrer.

64. El 7 de maig de 2024 el Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears va adoptar l'acord de la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) del projecte. Com a **conclusions de la declaració d'impacte ambiental s'indiquen:**

[...] es formula la declaració d'impacte ambiental favorable del projecte d'ampliació subestació i bateries SE Sant Antoni 66kV. T.M.



Sant Antoni, redactat per l'enginyer industrial David González Jouanneau, en data de firma de març 2023, sempre que es compleixin les mesures preventives i correctores previstes a l'Estudi d'Impacte Ambiental, signat el març de 2023, per Juan Carlos Requejo, i els condicionants següents:

1. Mesures per a la protecció del Patrimoni:

- Es prioritzarà la conservació de la màxima longitud dels murs de pedra actuals.
- Els trams que s'hagin d'aixecar per coincidir amb la zona d'implantació de les bateries seran objecte de documentació i estudi previ i es farà acopi de la pedra per a la seva posterior reutilització, la qual es proposa fer a l'extrem de la parcel·la d'implantació, en paral·lel al camí de sa Castella.
- Es considera necessari mantenir, conservar i restaurar tots els trams de paret de pedra seca que es vegin afectats per l'acompliment del projecte, sense perjudici d'admetre el desmuntatge dels trams estrictament indispensables per a poder executar el projecte.
- Posteriorment, s'haurà de restaurar en el seu estat original. Les restauracions dels murs de pedra seca hauran de garantir el manteniment de les característiques volumètriques dels murs (amplada i alçada aproximada), així com dels materials i tècniques de construcció tradicional (s'hauran de realitzar per «margers»): murs a partir de pedra poc o mica treballada, disposada en doble filada, correctament travada i tasconada sense cap tipus de morter d'unió, rebliment de la part central del mur i coronament amb enllosat.

2. No es podran ocupar zones amb vegetació natural per realitzar acopis de material o vehicles ni per gestionar residus.

3. A l'inici de les obres s'hauran de portar a terme batudes amb la finalitat de detectar i retirar els exemplars de tortugues Testudo graeca o d'altres espècies protegides que s'hi puguin trobar. Aquests exemplars s'hauran de traslladar a un lloc segur dins la mateixa zona. S'haurà de limitar al mínim la temporalitat de les excavacions i rases obertes.

Col·locar-hi elements que permetin la sortida de petita fauna en cas de caigudes. En cas de trobar-se amb un individu ferit d'una espècie protegida s'haurà de telefonar al 112 per donar l'avis i que s'activi el protocol de recollida.

4. Cal maximitzar l'aprofitament dels materials extrets per als rebliments sota el criteri de proximitat i la minimització del transport necessari per a la seva reutilització o destinació final. S'han de prioritzar els proveïdors locals per minimitzar el transport de materials i d'altres.

5. Es realitzarà un seguiment del renou generat a la fase de construcció i desmantellament, a més, del que es produeixi a les distintes infraestructures associades al present projecte a la fase de funcionament, per tal de garantir el compliment dels nivells de renou establerts a la legislació vigent.

6. Es tindrà un protocol per al transport, ompliment, manteniment i buidat d'equips que utilitzin gas (SF₆); detecció de fuites, actuació en cas de fuga accidental i control del consum anual. S'hauran de compensar les emissions de gas SF₆ mitjançant reforestacions, en concret s'haurà de reforestar la superfície necessària equivalent a les emissions anuals de SF₆.

7. S'haurà de preveure realitzar mesures periòdiques d'intensitat del camp electromagnètic durant la vida útil de la subestació i les bateries.

8. En cas que l'auditor ambiental detecti afectacions en els hàbitats d'interès comunitari o a les espècies de fauna protegida, no previstes i atribuïbles a les instal·lacions, s'hauran de prendre mesures addicionals.

9. S'hauran de respectar les espècies protegides i catalogades dins el Catàleg Balear d'Espècies Amenaçades i d'Especial Protecció, les Àrees Biològiques Críiques i el Consell Assessor de Fauna i Flora de les Illes Balears, així com endemismes i altres espècies protegides per diferents normatives.

10. S'hauran de preveure actuacions de restauració forestal després del desmantellament de la instal·lació per recuperar els terrenys.

11. Abans de l'aprovació del projecte per part de l'òrgan substantiu el promotor haurà de remetre a l'òrgan substantiu i a la CMAIB un Pla de Vigilància actualitzat que haurà d'incloure i pressupostar:

- Els condicionants inclosos en la present Declaració d'Impacte Ambiental.
- Les mesures compensatòries proposades.
- Els informes de seguiment de les mesures preventives i correctores presentades en l'EsIA i a la DIA. A més, s'hauran d'incloure:

a) Els registres de les mesures periòdiques dels camps electromagnètics.





- b) Els registres del manteniment preventiu i/o correctiu dels equips elèctrics que continguin olis o gasos dielèctrics i del gas hexafluorur de sofre.
- c) Els registres de les incidències ambientals detectades, entre elles les faunístiques.
- d) Els registres de la gestió dels residus generats, amb indicació estimada de volum i tipus de residus.
- e) Els documents de lliurament dels residus perilluosos als gestors autoritzats.
- f) En el cas de la fase de desmantellament, també s'haurà d'elaborar un informe complet de totes les dades analítiques i la valoració global ambiental del desmantellament. Així mateix, s'hauran de realitzar seguiments ambientals i elaborar informes anuals durant la fase de restauració forestal/ambiental, com a mínim durant els primers dos anys posteriors al desmantellament de les bateries.

12. Atès que el pressupost del projecte supera el milió d'euros, d'acord amb l'article 33 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, es designarà un auditor ambiental. Serà responsable de vigilar que es compleixin les mesures preventives i correctores a aplicar, el seguiment ambiental i l'elaboració d'informes.

Per altra banda, es recorda que:

- L'òrgan administratiu competent en matèria de gestió forestal determinarà la idoneïtat, impacte i la manera de dur a terme les tasques per a la defensa de les infraestructures i sobre la vegetació existent, i les autoritzarà.

Per altra banda, es recorda que:

- L'òrgan administratiu competent en matèria de gestió forestal determinarà la idoneïtat, impacte i la manera de dur a terme les tasques per a la defensa de les infraestructures i sobre la vegetació existent, i les autoritzarà.

Aquesta DIA s'emet sense perjudici de les autoritzacions o informes necessaris per a l'obtenció de l'autorització.

65. El 22 de maig de 2024 es dona trasllat de l'informe del promotor sobre la resposta a les segones al·legacions de Endesa, SA.

66. El 5 de juny de 2024, des de la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica es va donar resposta a la sol·licitud de l'Associació de Veïns Davall Benimussa realitzada el 19 de febrer.

67. En el BOE núm. 190, de 7 d'agost de 2024, es va publicar la resolució del 26 de juliol de 2024 de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència (CNMC) sobre el **reconeixement del caràcter singular** de les actuacions d'inversió en relació amb les bateries en la subestació elèctrica de Sant Antoni 66 kV de Red Eléctrica de España, SAU, situada a l'illa d'Eivissa i la seva inclusió en el règim retributiu d'inversions singulars amb característiques tècniques especials.

68. El 23 de setembre de 2024 es va rebre l'informe de la Direcció General de Recursos Hídrics, on s'exposa com a conclusió els punts següents:

1. El Projecte «Ampliación de subestación y baterías de almacenamiento san antonio 66 kv», subscrit en maig de 2023 per l'enginyer industrial David González Jouanneau, i segellat pel Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Madrid (COIIM) amb nº 202301552 i data 23/05/2023, no es troba afectat per domini públic hidràulic de les aigües superficials, ni per les seves zones de protecció (servitud, policia), ni per zones inundables o potencialment inundables d'acord amb l'LA, l'RDPH i el PHIB, en el que respecta a l'aplicació de l'article 37 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació d'impacte ambiental.

2. Aquest informe no és una autorització. Les actuacions / activitats que es desenvolupin a la parcel·la, localitzades en domini públic hidràulic o les seves zones de protecció, zona inundable o potencialment inundable, requeriran autorització administrativa prèvia de la DG de Recursos Hídrics, sense perjudici de les que siguin exigibles per altres administracions públiques, i, si escau, dels propietaris de terrenys particulars.

69. El 24 de setembre de 2024 va tenir entrada a la Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica una nova sol·licitud de Red Eléctrica de España, SAU, d'autorització administrativa de construcció de l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i la instal·lació de bateries d'emmagatzematge a la subestació Sant Antoni 66 kV. Juntament amb la sol·licitud, el promotor adjunta una addenda al projecte tècnic administratiu.

Una vegada revisada, aquesta documentació es considera suficient pel que fa a l'autorització administrativa de construcció (que estableix el Reial decret 1955/2000, d'1 de desembre, que regula les activitats de transport, distribució, comercialització, subministrament i procediments d'autorització d'instal·lacions d'energia elèctrica).

70. El 25 de setembre de 2024 es dona trasllat al promotor l'informe de la Direcció General de Recursos Hídrics, d'acord amb els articles 126 i 127.3 del Reial decret 1955/2000.



71. El 21 d'octubre de 2024, des d'aquest servei es va realitzar l'informe tècnic sobre el tràmit d'audiència relatiu a l'expedient de l'autorització administrativa prèvia i declaració, en concret, d'utilitat pública d'unes instal·lacions elèctriques consistents en l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i la instal·lació de bateries d'emmagatzematge a la subestació Sant Antoni 66 kV situada al terme municipal de Sant Antoni de Portmany.

72. El 24 d'octubre de 2024 es va rebre d'Endesa una nova al·legació referent al tràmit d'audiència, la qual es transcriu a continuació:

Comentarios al informe previo sobre la autorización administrativa previa y la declaración de utilidad pública de las baterías en San Antoni 66 kV

El 10 de octubre de 2024 hemos recibido notificación de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático del Gobierno de Baleares sobre el informe técnico previo en el trámite de autorización administrativa previa y declaración de utilidad pública del proyecto de baterías en la subestación de San Antoni 66 kV (expte. TR 6/2023).

Por medio del presente, nos reiteramos en los comentarios realizados durante la tramitación del expediente. Igualmente, durante la tramitación por la CNMC de la autorización de su carácter singular, hemos realizado una serie de comentarios adicionales, que se adjuntan.

De acuerdo con todo ello, y a modo de resumen, consideramos necesario realizar las siguientes apreciaciones sobre este proyecto de baterías:

- Estas baterías realizarán servicios de frecuencia y/o de gestión de congestiones, lo que impide atribuir a las mismas la condición de “componentes de red plenamente integrados” (“CRPI”), conforme a la Directiva 2019/944 y el artículo 34 de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico. Este extremo ha sido justificado mediante un informe de Escuela Técnica Superior de Ingeniería (ICAI) de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid.
- Por tanto, de considerarse que estos activos son necesarios para que REE pueda cumplir sus obligaciones, sólo cabe utilizar la segunda vía prevista por la Directiva para la titularidad de ciertos activos por los “Transmission System Operators” (TSO), que incluye un procedimiento de licitación entre potenciales prestatarios de los servicios solicitados.
- Existen ejemplos de este proceder. Así, en Alemania el regulador (“Budesnetzagentur”) autorizó un proyecto muy similar después de que, tras lanzar un proceso competitivo abierto, éste quedara desierto. En concreto, la red de transporte alemana presenta cuellos de botella en su conexión desde el norte (donde hay fuerte producción eólica y conexión con zonas de producción eólica off-shore en el mar del Norte) hacia el sur (zona de consumo industrial). Uno de los TSO alemanes, TransnetBW, presentó un proyecto denominado NetzBooster, consistente en un sistema de almacenamiento de 250 MW y 250 MWh, con un objetivo y funcionamiento equivalente al que se atribuye a las baterías propuestas por REE, esto es, “alcanzar una mayor utilización de las interconexiones”, pues si se produce el fallo de una línea, la batería permite continuar el suministro mientras se toman otras medidas de operación. Sin embargo, en ningún momento este proyecto se ha planteado como un CRPI, porque no lo es. Por ello, el regulador alemán ha realizado un proceso de licitación transparente, abierto a terceros y no discriminatorio.
- Igualmente, hace dos semanas, los servicios de frecuencia contratados por el operador del sistema británico (National Energy System Operator - NESO) a terceros propietarios de sistemas de almacenamiento permitieron resolver la caída total del enlace submarino entre Reino Unido y Noruega (“North Sea Link”), cuando llevaba una carga de 1,4 GWh.
- La autorización del proyecto, sin la previa convocatoria de una licitación, vulnera, entre otras disposiciones, el artículo 54 de la Directiva 2019/944, el 43 de la Directiva 2019/944 en materia de separación de actividades, así como el principio de igualdad y de no discriminación previsto en el artículo 9 de la Directiva 2019/944.
- Por lo demás el coste del proyecto presentado por REE no parece corresponder a una solución eficiente, puesto que los valores unitarios de inversión por MWh de almacenamiento del proyecto están muy por encima de cualquier referencia existente, siendo hasta 3,6 veces superiores a los costes de referencia que la Comisión Europea ha considerado razonables en expedientes de ayudas de estado notificados recientemente.

Observaciones a las Propuestas de Resolución sobre el reconocimiento del carácter singular de las inversiones en baterías en las subestaciones de Mercadal 132 kV y San Antonio 66 kV

1. Resumen ejecutivo

Con fecha 1 de julio la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha abierto trámite de audiencia a sendas propuestas de resolución para el otorgamiento del carácter singular a las inversiones propuestas por Red Eléctrica de España (REE) en las baterías de las subestaciones de Baleares, Mercadal 132 kV y San Antonio 66 kV.

En estas observaciones se demuestra que las instalaciones de almacenamiento propuestas realizan servicios de frecuencia y/o de gestión de congestiones, lo que impide atribuir a las mismas la condición de “componentes de red plenamente integrados”, dado que



la Directiva 2019/944 y el artículo 34 de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico (“LSE”) excluyen precisamente que los citados componentes puedan prestar este tipo de servicio. En consecuencia, las baterías propuestas por REE no son componentes de red plenamente integrados, por lo que no cabe la autorización directa de estas inversiones a REE.

No teniendo por tanto la consideración de elementos de red plenamente integrados, en caso de considerarse que estos activos son necesarios para que REE pueda cumplir sus obligaciones, sólo cabe utilizar la segunda vía prevista por la Directiva para la titularidad de determinados activos por los Transmission System Operators (TSO), que incluye un procedimiento de licitación entre potenciales prestatarios de los servicios solicitados.

Las presentes observaciones se acompañan de un informe del Dr. D. Luis Rouco Rodríguez, Profesor Propio Ordinario (Catedrático) de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería (ICAI) de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid, que confirma que las baterías objeto de la Propuesta de Resolución no pueden considerarse componentes de red plenamente integrados.

También se adjunta la autorización por parte del regulador alemán, Bundesnetzagentur, de un proyecto muy similar en Alemania. La red de transporte alemana tiene cuellos de botella en su conexión desde el norte (con fuerte producción eólica y conexión con las zonas de producción eólica off-shore en el mar del Norte) al sur (zona de consumo industrial). El proyecto analizado es el denominado NetzBooster, propuesto por uno de los TSO alemanes, TransnetBW, consistente en un sistema de almacenamiento de 250 MW y 250 MWh, que se encuentra ya en construcción.

El proyecto alemán se plantea con un objetivo y funcionamiento equivalente al que se atribuye a las baterías objeto de la Propuesta de Resolución aquí analizada, esto es, “alcanzar una mayor utilización de las interconexiones”, pues si se produce el fallo de una línea, la batería permite continuar el suministro mientras se toman otras medidas de operación. De hecho, se podría aplicar exactamente la misma descripción que proporciona REE en el capítulo 7 del documento de la planificación del transporte: “aumentar la capacidad de intercambio disponible en un enlace o eje de la red de transporte ya que reduce el impacto del criterio “N-1” en la determinación de la capacidad de intercambio disponible en condiciones de seguridad: en caso de producirse la pérdida de un circuito del enlace o eje considerado “N-1”, la batería apoyará para suplir el flujo que se transportaba por el circuito afectado durante el tiempo necesario hasta la recuperación del elemento indisponible o hasta la adopción de medidas alternativas de operación”.

El proyecto de Transnet en ningún momento se ha planteado como un componente de red plenamente integrado, porque no lo es. Por ello se ha realizado un proceso de licitación transparente, abierto a terceros y no discriminatorio. Alemania tiene en su planificación más instalaciones de almacenamiento con esta finalidad, y todas ellas se están desarrollando con este enfoque, acorde a la Directiva.

En este contexto, la eventual autorización por parte de la CNMC de las inversiones proyectadas por REE consideramos que representaría varias vulneraciones de diferentes normativas y principios constitucionales:

- el artículo 54 de la Directiva 2019/944, por no realizarse la previa convocatoria de una licitación,
- los artículos 43 de la Directiva 2019/944 y 12 de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, sobre separación de actividades, y
- el principio de igualdad y no discriminación.

Finalmente, cabe señalar que el coste del proyecto presentado por REE no parece corresponder a una solución eficiente, puesto que los valores unitarios de inversión presentados por MWh de almacenamiento están muy por encima de cualquier referencia de inversión existente, algunas incluso que han tenido el visto bueno de la Comisión Europea en expedientes de ayudas de estado.

2. Antecedentes

En junio de 2023 la Comunidad Autónoma Balear anunció la apertura del trámite de información pública para la solicitud de autorización administrativa previa, procedimiento de evaluación de impacto ambiental y declaración de utilidad pública de la ampliación de la subestación Mercadal 132 kV en Menorca para la instalación de un conjunto de baterías en dicha subestación, promovido por REE. En ese mismo mes se anunció igualmente el mismo trámite y por el mismo motivo para la subestación San Antonio 66 kV en Ibiza.

El objeto declarado de estas baterías es servir de respaldo al sistema de tal forma que, ante un disparo fortuito de la interconexión con Mallorca (indisponibilidad “N-1”), la producción de las baterías sustituya provisionalmente la energía de dicha interconexión, mientras se ponen en marcha centrales térmicas u otros recursos que puedan sustituir de forma sostenida la energía que aportaba la interconexión. Esto permitiría utilizar la interconexión a su plena capacidad sin poner en riesgo la estabilidad del sistema ante un fallo de ésta. Se trata de una instalación que permite gestionar la potencial congestión con un enfoque correctivo, en lugar de preventivo.

Endesa presentó alegaciones poniendo de manifiesto los siguientes puntos:

- La Directiva 2019/944 establece que los TSO no deben poseer, desarrollar, gestionar o explotar instalaciones de



almacenamiento de energía, salvo que sean componentes de red plenamente integrados y la autoridad reguladora haya dado su aprobación.

- La misma Directiva define los componentes de red plenamente integrados como aquellos que se “utilizan al único efecto de garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte o distribución, y no a efectos de balance o de gestión de congestiones”. Es precisamente el balance para lo que se instalan estas baterías: compensar el desequilibrio entre oferta y demanda que se produciría ante un posible fallo de la interconexión.
- La Directiva establece que, en caso de no tratarse de un componente de red plenamente integrado, también cabe la propiedad por parte del TSO, pero previamente debe haberse realizado un proceso de licitación abierto a terceros, transparente y no discriminatorio, con intervención del regulador, y sólo si queda desierto o no se puede prestar el servicio en tiempo y coste razonable puede ser adjudicado al TSO. Además, esta adjudicación será provisional y deberá ser revisada periódicamente por el regulador.
- Existe una tercera vía para que el TSO pueda optar a la propiedad de instalaciones de almacenamiento en el caso de los sistemas insulares: la obtención de una excepción de la aplicación del artículo 54 de la Directiva 2019/944. El Gobierno español solicitó tal excepción (entre otras) en el ámbito de los territorios no peninsulares el 23 de noviembre de 2020. El 8 de diciembre de 2023 la Comisión Europea, en lo relativo al almacenamiento, rechazó conceder tal excepción en Canarias, (salvo en el caso específico de las instalaciones de bombeo), y aun no se ha pronunciado sobre el resto de los territorios no peninsulares. Así pues, el artículo 54 de la Directiva está, al menos por ahora, plenamente vigente en Baleares. Aún más, considerando el precedente de Canarias y los argumentos empleados por la Comisión Europea, así como el hecho de que el sistema balear está interconectado con el peninsular, es de esperar que la Comisión rechazará también la excepción en este caso. De hecho, en las respuestas a la consulta pública formulada por la Comisión Europea en dicho expediente ya se puso de manifiesto que “la mera insularidad no es justificación suficiente para establecer excepciones al requisito de licitación establecido en el artículo 54 de la Directiva (UE) 2019/944”.
- El almacenamiento electroquímico es capaz de proveer muchos servicios al sistema (arbitraje, ajuste de frecuencia, potencia firme, servicios de no frecuencia, etc.), por lo que sería muy ineficiente que el TSO instalara baterías sólo para la prestación de un único servicio, cuando éste podría ser provisto por terceros junto con otros servicios adicionales.
- Se produce una situación de conflicto de interés por el doble carácter de REE de operador del sistema y gestor de la red de transporte, agravado en el caso de las Islas Baleares por estar REE también a cargo del despacho de las unidades de generación.

Estas alegaciones se acompañaron de un informe del Dr. D. Luis Rouco Rodríguez, Profesor Propio Ordinario (Catedrático) de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería (ICAI) de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid, que pone de manifiesto que estas baterías realizan servicios de balance y de gestión de congestiones y, por tanto, no se corresponde con el papel asignado a los componentes de red plenamente integrados de la directiva UE 2019/944.

La CNMC se ha pronunciado en tres ocasiones sobre estos proyectos:

- En su informe INF/DE/005/20 sobre la propuesta inicial de planificación de la red de transporte 2021-2026 la CNMC recuerda el contenido de la Directiva 2019/944 sobre esta materia y considera que el documento de planificación debe incorporar la información necesaria para que pueda valorarse la conveniencia de la instalación de las baterías por parte de REE y, llegado el momento, previa solicitud al regulador nacional, se realice la aprobación pertinente, cosa que no se ha llegado a realizar.
- En su informe INF/DE/022/21 sobre la planificación de la red de transporte 2021-2026 expresa sus dudas sobre la oportunidad de dar cobertura a instalaciones de almacenamiento dado que no disponen todavía de un marco desarrollado dentro de la normativa nacional.
- En su informe INF/DE/587/23 sobre la modificación de aspectos puntuales de la planificación de la red 2021-2026, además de repetir las consideraciones del INF/DE/005/20, señala lo siguiente:

"Por tanto, si bien no ha sido todavía transpuesta la Directiva (UE) 2019/944, se considera que, al menos, el documento de planificación deberá incorporar la información necesaria para que pueda valorarse la conveniencia de la medida y, llegado el momento, previa solicitud al regulador nacional, se realice la aprobación pertinente.

[...][A] la vista de la información aportada por REE, cabría entender que la instalación puede considerarse un componente de red plenamente integrado y, en consecuencia, la propiedad de las baterías por parte de REE sería coherente con lo previsto en la Ley 24/2013. No obstante lo anterior, con el fin de confirmar que la propiedad de esta instalación por parte del transportista, según está previsto en la Planificación, es la solución económicamente más eficiente para el sistema, sería conveniente llevar a cabo el proceso de licitación abierto, transparente y no discriminatorio que prevé el artículo 54.2 de la mencionada directiva, con el fin de asegurar que otros sujetos no podrían prestar los servicios requeridos por el Operador del Sistema a un coste razonable y en tiempo oportuno."

Por tanto, se entiende que la autoridad reguladora (que según se desprende de la Ley 3/2013, es la CNMC y así ha sido confirmado



por la Comisión Europea) no ha concedido la aprobación exigida en el primer párrafo del apartado segundo del artículo 54 de la Directiva 2019/944, del que se desprende que, sólo excepcionalmente, pueden los Estados miembros autorizar a los gestores de la red de transporte la titularidad, desarrollo, gestión o explotación de las instalaciones de almacenamiento de energía, siendo necesario para ello preciso demostrar (i) que las instalaciones son componentes de red plenamente integrados y las autoridades regulatorias han concedido su aprobación, o bien (ii) que se cumplen una serie de condiciones entre las que destaca la concurrencia de un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio, sujeto a revisión y a aprobación por parte de la autoridad reguladora.

Esta cuestión, sobre la necesidad de determinar aún si dicha instalación constituye o no un elemento de red plenamente integrado, queda confirmada en la propia Consulta Pública sobre la Propuesta que es objeto de estas alegaciones, ya que literalmente en la Memoria de la misma se establece lo siguiente:

“Asimismo, por ser presupuesto para su consideración como inversión singular de la red de transporte, se determinará si la instalación a la que se refiere dicha inversión se considera un elemento constitutivo de la red de transporte plenamente integrado, tal como se define y establece en el artículo 34.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico”.

Adicionalmente, las observaciones que Endesa realizó a la solicitud de autorización administrativa previa mostraban, a partir de diferentes referencias, que el coste unitario planteado por REE es, en el caso menos desfavorable, 2,5 veces superior a los costes de referencia y, en concreto, a los que la Comisión Europea ha considerado razonables en expedientes de ayudas de estado notificadas y aprobadas recientemente.

Dichas observaciones durante el trámite de autorización de estas baterías (tanto para las de Mercadal en Menorca como las de San Antonio en Ibiza) no han sido infructuosas. Aunque Endesa hubiera preferido que, a esta altura, el efecto hubiese sido la reformulación del proyecto para su adecuación al marco normativo, tras analizar la memoria adjunta a la propuesta de reconocimiento de inversión singular, Endesa constata que sus observaciones en los procesos de autorización administrativa han sido utilizadas por REE para insistir en el mismo proyecto, ajustando la argumentación para intentar forzar su encaje en el marco normativo.

Endesa considera que, de ser autorizada la propuesta tal y como se presenta, dicha aprobación sería contraria al marco legal, tal y como se expone en estas observaciones.

3. La propuesta de reconocimiento de inversión de carácter singular

La Propuesta de Resolución es una aplicación del artículo 9 de la Circular 5/2019, que define lo que se entiende por instalaciones singulares de transporte y la forma en que se determina tal carácter.

A tal efecto, la empresa transportista deberá detallar y justificar la singularidad de la inversión, incluyendo todas aquellas razones de gestión técnica del sistema, motivos técnicos, de seguridad y calidad industrial, así como la sostenibilidad económica y financiera de la misma. Adicionalmente, deberá aportar una estimación del valor de inversión y de los costes de operación y mantenimiento para la infraestructura en cuestión. La insuficiencia, o falta de fundamentación, de la sostenibilidad económica y financiera de la inversión, o de la necesidad de la instalación para el cumplimiento de la normativa técnica, de seguridad, de calidad industrial, de las normas de gestión técnica del sistema o cualquier otra de carácter estatal que le fuera de aplicación, implicará la no inclusión en el régimen retributivo de las instalaciones de transporte.

Asimismo, por ser presupuesto para su consideración como inversión singular de la red de transporte, la Propuesta de Resolución analiza si la instalación a la que se refiere dicha inversión se considera un elemento constitutivo de la red de transporte plenamente integrado, tal como se define y establece en el artículo 34.1 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

En este marco, las observaciones recogidas en el presente documento cubren ambas vertientes:

- Demostrar que los servicios prestados por estas baterías no se corresponden con los que pueden ofrecer los componentes de red plenamente integrados.
- Probar que los servicios prestados por estas baterías incluyen la gestión de congestiones y servicios auxiliares de balance.
- Aportar una referencia adicional que muestra cómo se ha tratado, de forma muy diferente a la que se ha iniciado en España, la autorización y licitación de instalaciones equivalentes en Alemania.
- Ilustrar que, desde la perspectiva de eficiencia y sostenibilidad económica, la propuesta es desproporcionada y se aleja considerablemente de todas las referencias actuales y contrastables de los costes de invertir y operar este tipo de instalaciones de almacenamiento.

Adicionalmente, estas observaciones exponen las posibles vulneraciones normativas que consideramos conllevaría otorgar esta autorización a REE.



4. Las baterías de Mercadal y San Antonio y los servicios de balance y gestión de congestiones

Como expone el Informe del Dr. D. Luis Rouco Rodríguez, Profesor Propio Ordinario (Catedrático) de la Escuela Técnica Superior de Ingeniería (ICAI) de la Universidad Pontificia Comillas de Madrid, adjunto al presente documento de alegaciones, las baterías en cuestión realizan servicios de balance y de gestión de congestiones, lo cual no se corresponde con el papel asignado a los componentes de red plenamente integrados según la directiva UE 2019/944. Tal y como se muestra en la siguiente Figura 1, los servicios/sistemas para alcanzar una operación segura de la red sólo pueden clasificarse en tres categorías. En consecuencia, si los componentes de red plenamente integrados no pueden utilizarse para llevar a cabo servicios de balance o de frecuencia, ni para gestión de congestiones, entonces sólo pueden utilizarse en para servicios auxiliares de no frecuencia.

Hay dos maneras de probar que las baterías de REE en Mercadal o San Antonio no encajan en la definición de componentes de red plenamente integrados:

- Probar que el servicio que realizan no se corresponde con ninguno de los servicios auxiliares de no frecuencia.
- Probar que realiza gestión de congestiones y/o servicios de frecuencia.

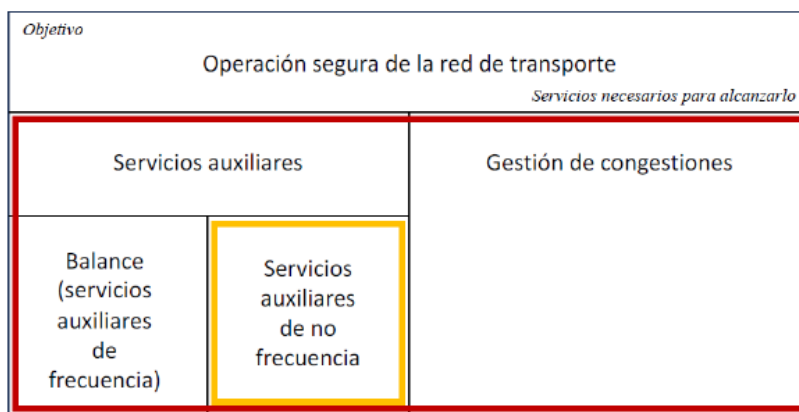


FIGURA 1. SERVICIOS NECESARIOS PARA ALCANZAR UNA OPERACIÓN SEGURA DE LA RED DE TRANSPORTE

5. Comprobación de que las baterías realizan un servicio que no se corresponde con los servicios definidos como de no frecuencia

La Resolución de 8 de septiembre de 2022 de la CNMC por la que se aprueban las condiciones aplicables a los servicios de no frecuencia y otros servicios para la operación del sistema eléctrico peninsular español, recoge en su artículo 4 la definición y enumeración de los servicios auxiliares de no frecuencia tal y como se definen en el artículo 2, punto 49, de la Directiva (UE) 2019/944.

“Servicio de no frecuencia: servicio auxiliar utilizado por un gestor de la red de transporte o de distribución para:

- el control de tensión en régimen permanente,
- inyecciones rápidas de corriente reactiva,
- inercia para la estabilidad de la red local,
- corriente de cortocircuito,
- capacidad de arranque autónomo y
- capacidad de funcionamiento aislado.”

Además, en su artículo 6 se establece que únicamente el servicio de control de tensiones y el servicio de arranque autónomo serán considerados como servicios de no frecuencia del sistema eléctrico español:

“Serán considerados como servicios de no frecuencia del sistema eléctrico peninsular español el servicio de control de tensión y el servicio de arranque autónomo. Podrán establecerse con posterioridad otros servicios de no frecuencia, de entre los contemplados en la Directiva (UE) 944/2019, en caso de considerarlo así necesario, al objeto de garantizar el cumplimiento de los criterios de fiabilidad, seguridad y calidad de suministro, servicios que se desarrollarían en una futura revisión de estas Condiciones.”

Es decir, en el sistema eléctrico español, hay únicamente cabida para dos tipos de servicios, el de control de tensiones y el servicio de arranque autónomo. En caso de ser necesario el desarrollo de nuevos posibles servicios es necesario revisar dicha Resolución así

como desarrollar y aprobar un Procedimiento de Operación que incluya la descripción técnica del servicio, las condiciones específicas de participación de los proveedores y el alcance de la prestación obligatoria y de la prestación potestativa, entre otras.

Lo anterior se establece en el artículo 3, apartado 5, de la propia Resolución:

“Estas Condiciones podrán ser revisadas tras la modificación de los mencionados marcos regulatorios de aplicación. Podrán también ser revisadas cuando, a iniciativa del Operador del Sistema (OS) o de la CNMC, así se considere oportuno, bien para la introducción de mejoras en los servicios existentes, o bien para el desarrollo de posibles nuevos servicios que aseguren los medios adecuados para cumplir con las funciones del operador del sistema según establece el artículo 40 de la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE. Dicha revisión se llevará a cabo siguiendo el mismo proceso de consulta y aprobación aplicado al documento original, de acuerdo con lo recogido en la Circular 3/2019, de 20 de noviembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.”

Tal y como se desprende de la memoria que se adjunta a la consulta actual, REE justifica la finalidad de las baterías de la siguiente manera:

“El sistema de almacenamiento propuesto **permite por tanto aumentar la capacidad de intercambio disponible** en un enlace o eje de la red de transporte, ya que reduce el impacto del criterio “N-1” en la determinación de la capacidad de intercambio disponible en condiciones de seguridad: en caso de producirse la pérdida de un circuito del enlace o eje considerado “N-1”, la batería apoyará para suplir en flujo que se transportaba por el circuito afectado durante el tiempo necesario hasta la recuperación del elemento indisponible o hasta la adopción de medidas alternativas de operación, en particular, el arranque de unidades de generación.”

Esta descripción no se corresponde con ninguno de los servicios auxiliares de no frecuencia definidos y descritos ni en el ordenamiento europeo, ni en el nacional.

En definitiva, no existe actualmente ningún servicio de no frecuencia que se corresponda con el propósito manifestado para las baterías que REE pretende incluir en Ibiza y Menorca. Para introducir nuevos servicios de no frecuencia, es imperativo seguir el procedimiento regulatorio definido, incluyendo la revisión de la Resolución de 8 de septiembre de 2022 y el desarrollo de un Procedimiento de Operación detallado. Esto no se ha intentado ni iniciado en el caso de las baterías que REE pretende incluir en Ibiza y Menorca.

5.1. Comprobación de que las baterías van a realizar un servicio de balance

El Reglamento 2017/2195 de la Comisión Europea, por el que se establece una directriz sobre el balance eléctrico, y el Reglamento (UE) 2019/943, definen lo que es el “balance” y, por tanto, el alcance de los servicios de balance, tratándose de servicios que no pueden realizar los elementos que sean considerados como “plenamente integrados”:

“Según la directriz de balance, «balance», todas las acciones y procesos, en todos los horizontes temporales, mediante los cuales los GRT aseguran, de forma ininterrumpida, el mantenimiento de la frecuencia del sistema dentro de un rango de estabilidad predefinido

Según el reglamento, «balance»: todas las acciones y procesos, en todos los plazos, con que los gestores de redes de transporte garantizan, de manera continua, el mantenimiento de la frecuencia del sistema dentro de un rango de estabilidad predefinido y la conformidad con la cantidad de reservas necesaria con respecto a la calidad exigida”.

En un sistema eléctrico, el equilibrio entre la demanda y el suministro es crucial para mantener la estabilidad. Si se produce un desequilibrio instantáneo como la pérdida de un enlace, ese desequilibrio produce una variación en la frecuencia del sistema. Si la frecuencia cae por debajo de un determinado valor, o si la rapidez con que cae la frecuencia es mayor que un determinado umbral, se puede producir un fenómeno en cascada desconectando automáticamente otros generadores, agravando el problema.

Las baterías constituyen posiblemente la mejor tecnología disponible para proporcionar una respuesta muy rápida a las variaciones frecuencia-potencia. Pueden inyectar energía al sistema o reducir la demanda en cuestión de unos pocos segundos para contrarrestar el desequilibrio y evitar un impacto en la frecuencia del sistema y sus consecuencias posteriores. La activación de estas soluciones puede basarse en diferentes señales técnicas, como una reducción en la frecuencia, la detección de una contingencia o la indisponibilidad de uno de los enlaces. **Lo relevante no es la señal técnica que dispare la entrada en funcionamiento de las baterías, sino el objetivo último perseguido por la entrada en funcionamiento de éstas, que no es otro que evitar un incidente de frecuencia.**

Por tanto, como se establece en la Directriz de Balance y en el propio Reglamento de mercado interior, cualquier acción, proceso o



sistema que asegure el mantenimiento de la frecuencia está en el ámbito de los servicios de balance o frecuencia.

Además, entre los textos que incluye la memoria de la Resolución sobre las justificaciones que REE ha proporcionado, se incluye uno del que claramente se deduce que las baterías van a prestar un servicio de frecuencia. REE dice así:

“Como se puede comprobar, la actuación de las baterías se produce en tiempos mucho más rápidos que los que las características técnicas de los grupos térmicos permiten, por lo que no interfieren en su aportación ni de energía de balance ni del servicio de restricciones técnicas para la resolución de congestiones.”

REE sostiene que las baterías no interfieren en los grupos térmicos existentes, argumentando que su propósito principal es proporcionar una respuesta rápida. Sin embargo, al explicitar que las baterías están diseñadas para responder como los generadores, pero más rápidamente, se confirma que ofrecerán un servicio de balance con un tiempo de activación mucho más rápido que la regulación de frecuencia primaria habitual (Frequency Containment Reserve), que es de unos 30 segundos y depende de que los grupos térmicos estén en reserva rodante.

Numerosos países del mundo, y varios en Europa, han regulado Servicios de Respuesta Rápida de Frecuencia (“Fast Frequency response services”). En Irlanda se incluye el Fast Frequency Response (FFR) que requiere activación en 2 segundos, y el Enhanced Frequency Response en Escocia, con activación en 1 segundo. Las baterías pueden variar su potencia activa de cero a plena carga en tiempos tan reducidos como 0,5 a 2 segundos. Estas velocidades sólo son alcanzables por las baterías o por la gestión activa de la demanda. Aunque los grupos térmicos actuales no pueden proporcionar este tipo de respuesta, conceptualmente sigue siendo un servicio de frecuencia. Además, ya existen promotores de baterías que están tramitando sus proyectos en esas islas que podrían ofrecer este servicio, además de proyectos futuros o incluso propuestas de hibridación de los grupos térmicos actuales, que darían este servicio.

Hay otras frases en los textos de REE que cita la Memoria de la Propuesta de Resolución que vuelven a poner de manifiesto que estas baterías prestan un servicio de balance, y que extractamos a continuación:

- “en caso de producirse la pérdida de un circuito del enlace o eje considerado –“N-1”–la batería apoyará para suplir en flujo que se transportaba por el circuito afectado durante el tiempo necesario hasta la recuperación del elemento indisponible o hasta la adopción de medidas alternativas de operación, en particular, el arranque de unidades de generación”; es decir, la batería está realizando la misma función que realizaría un generador en ese caso, balance.
- “El sistema de almacenamiento estará siempre cargado y en situación de espera. Es decir, no inyectará energía alguna al sistema en condiciones normales sin afectar para nada al funcionamiento del sistema”. Efectivamente, esa es la misión de un sistema de balance: no hacer nada en condiciones normales.
- “Pasarán a entregar la energía almacenada exclusivamente en caso de producirse la desconexión intempestiva de uno cualquiera de los enlaces considerados en el diseño del esquema propuesto, con el objetivo de garantizar el correcto y seguro funcionamiento del sistema tras el incidente”; efectivamente, esa es exactamente la función de un sistema de balance.
- “El funcionamiento normal previsto por el sistema de baterías, por tanto, no sustituye ningún servicio que actualmente se preste con los grupos térmicos, ni interfiere en el balance del sistema ni en la resolución de congestiones”. Esta es, sin duda, la mayor inexactitud que se incluye en los textos citados de REE. Es un hecho que las islas Baleares disponen de varios enlaces submarinos, y también lo es que, a día de hoy, no hay en operación ninguna batería que realice la misión que se pretende hagan las de San Antonio y Mercadal. Y el hecho innegable es que, actualmente, cuando hay un fallo en la interconexión (o cualquier otra incidencia) son los generadores térmicos los que actúan, y dejarán de hacerlo si se instalan estas baterías. No puede negarse que las baterías van a sustituir un servicio actualmente prestado por los generadores. Lo harán con mayor velocidad que los generadores actuales, sin duda, pero con la misma calidad que lo podrían hacer los grupos actuales hibridados con instalaciones de almacenamiento, por ejemplo.
- “Tampoco se asignará a las baterías ningún tipo de banda de regulación como se asigna a los proveedores del servicio de regulación primaria, secundaria y terciaria. La regulación primaria y secundaria actúa según el comportamiento y las variaciones en la frecuencia del sistema balear, mientras que el sistema de baterías actuará según la disponibilidad de los enlaces que se monitoricen en cada momento, siendo la señal de activación de las baterías en funcionamiento normal completamente independiente de la frecuencia del sistema”. Pero, con independencia de la señal que active la entrada en funcionamiento de las baterías, el fin perseguido con el uso de éstas es evitar que la frecuencia del sistema caiga ante una contingencia, es decir, un servicio de balance.
- “Como se puede comprobar, la actuación de las baterías se produce en tiempos mucho más rápidos que los que las características técnicas de los grupos térmicos permiten, por lo que no interfieren en su aportación ni de energía de balance ni del servicio de restricciones técnicas para la resolución de congestiones”. Nadie discute que las baterías pueden prestar el servicio con mayor velocidad que los generadores térmicos actuales. Pero eso no afecta al hecho incuestionable: eso no quiere decir que no presten un servicio de balance. Existen proyectos de hibridación de grupos térmicos con baterías, que proporcionarían esta misma rapidez de respuesta, además de otros servicios adicionales.



De actuar conforme a la Directiva y a la Ley del Sector Eléctrico, REE debería haber especificado que, para incrementar la explotación del enlace manteniendo el nivel de seguridad requerido, precisa de un servicio de ajuste con estas características para que pudiera ser prestado por los agentes. En su lugar, intenta clasificar este servicio como uno de los que puede proporcionar un componente de red plenamente integrado.

5.2. Comprobación de que las baterías van a realizar un servicio de gestión de congestiones

El reglamento UE 2019/943 sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad define como congestión “la situación en la que todas las solicitudes por parte de participantes en el mercado de comerciar entre zonas de red no pueden ser acogidas, pues afectarían significativamente a los flujos físicos sobre elementos de la red que no pueden acoger tales flujos”. El reglamento mencionado establece que la gestión de congestiones debe basarse en mecanismos de mercado. Sin embargo, los recursos de generación en el sistema Balear no se asignan atendiendo a un mecanismo de mercado sino en virtud de un despacho económico centralizado. En este entorno, el servicio de gestión de congestiones puede definirse como “el conjunto de acciones sobre el despacho de generación que aseguren que los flujos físicos estén en los márgenes que la red pueda acoger”.

Por otro lado, en el marco normativo español, a través de los procedimientos de operación, los conceptos de restricciones técnicas y congestiones se relacionan. Las restricciones técnicas se definen en el Procedimiento de Operación. 3.2 como:

“...cualquier circunstancia o incidencia derivada de la situación del sistema eléctrico que, por afectar a las condiciones de seguridad, calidad y fiabilidad del suministro establecidas reglamentariamente y a través de los correspondientes procedimientos de operación, requiera, a criterio técnico del OS, la modificación de los programas de energía”.

Adicionalmente, entre las diferentes causas que pueden dar lugar a una restricción técnica se identifica específicamente una que tiene que ver con el potencial incumplimiento de las condiciones de seguridad con posterioridad a una contingencia (como puede ser un escenario de indisponibilidad parcial de la red o “N-1” entre los que cabe la pérdida de cualquiera de los enlaces).

“Incumplimiento de las condiciones de seguridad en régimen permanente y/o tras contingencia, definidas en el procedimiento de operación por el que se establecen los criterios de funcionamiento y seguridad para la operación del sistema eléctrico”.

Es decir, las restricciones técnicas pueden surgir por eventos como la pérdida de un elemento de la red (“N-1”), lo cual compromete las condiciones de seguridad tanto en régimen normal como tras una contingencia.

El término “congestión” se utiliza en este mismo procedimiento de operación para referirse específicamente a restricciones técnicas que ocurren después de una contingencia, como la indisponibilidad de un elemento de la red (“N-1”). Por ejemplo, se pueden identificar restricciones en el caso base o inestabilidades transitorias después de una contingencia:

“1. Restricciones en el caso base de estudio o identificación de condiciones de inestabilidad transitoria poscontingencia o ambos.

Cuando coincidan ofertas al mismo precio, se programará la parada de grupos térmicos en función de sus mínimos técnicos, comenzando por aquellos grupos que resuelvan la congestión con el menor movimiento de energía, siempre que la seguridad del sistema eléctrico así lo permita. En este proceso de programación de la parada de la unidad, se tendrá en cuenta el impacto del consumo asociado a dicha unidad de generación”.

REE, en la documentación aportada en la Propuesta de Resolución, expone que:

“El sistema de almacenamiento propuesto permite por tanto aumentar la capacidad de intercambio disponible en un enlace o eje de la red de transporte, ya que reduce el impacto del criterio “N-1” en la determinación de la capacidad de intercambio disponible en condiciones de seguridad: en caso de producirse la pérdida de un circuito del enlace o eje considerado –“N-1”–, la batería apoyará para suplir en flujo que se transportaba por el circuito afectado durante el tiempo necesario hasta la recuperación del elemento indisponible o hasta la adopción de medidas alternativas de operación, en particular, el arranque de unidades de generación.”

En la conexión entre Mallorca e Ibiza hay dos enlaces y si se produce un fallo o contingencia de uno de ellos (“N-1”) transitoriamente toda la potencia pasaría al otro. La batería de Ibiza se utilizaría para evitar que esto suceda y que toda la potencia pase al otro enlace y cause la congestión. Para ello, la batería suplirá parte de la energía que circula por el enlace afectado para mantener los límites de las variables de control del enlace y evitar violaciones. Ello significa que el Operador del Sistema utiliza el sistema de almacenamiento de energía en baterías de Ibiza, de forma análoga a cómo se puede utilizar los generadores de Ibiza o cualquier instalación de almacenamiento de un agente independiente, para resolver congestiones.



Como conclusiones de este apartado:

- Las baterías de REE van a prestar servicios que no se corresponden con los servicios de no frecuencia definidos ni en Europa ni en España.
- Independientemente de la señal que active las baterías, su propósito es evitar problemas de frecuencia, por lo que están ofreciendo servicios de frecuencia (con activación muy rápida). Algunos usos planteados para las baterías, como en el caso de la pérdida de uno de los enlaces entre Mallorca a Ibiza, claramente gestionan congestiones.
- Estas baterías realizarán servicios prohibidos por la normativa europea y nacional para los componentes de red plenamente integrados y, por tanto, no deben recibir tal consideración ni ser autorizadas como tales.

6. Sobre la vulneración del artículo 54 de la directiva 2019/944

Como ha sido indicado, el artículo 54 de la Directiva 2019/944 prohíbe a los gestores de las redes de transporte la posesión, desarrollo, gestión o explotación de instalaciones de almacenamiento.

Sólo excepcionalmente, cuando las instalaciones de almacenamiento constituyan componentes de la red de transporte plenamente integrados, esto es, cuando no se utilicen ni para el balance ni para la gestión de congestiones, podrán ser desarrolladas por los gestores de la red, previa aprobación del regulador. Alternativamente, en los supuestos en los que las instalaciones no sean componentes de red plenamente integrados, la Directiva 2019/944 permite al gestor de la red poseer o explotar una instalación de almacenamiento, condicionado a la previa realización de un proceso de licitación, aprobado por el regulador y siempre que se cumplan los restantes requisitos recogidos en el artículo 54.2 de la citada Directiva.

La normativa española ha transpuesto, sólo parcialmente, el artículo 54 de la Directiva 2019/944. Concretamente, el art. 34 de la LSE se limita, sin más, a definir el concepto de componente de red plenamente integrado, conforme a los siguientes términos:

“De la misma forma, también se considerarán elementos constitutivos de la red de transporte los componentes de red de transporte plenamente integrados, incluidas las instalaciones de almacenamiento, que serán aquellos que se utilizan para garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte y no a efectos de balance o de gestión de congestiones”.

El hecho de que el artículo 54 de la Directiva 2019/944 no haya sido completamente transpuesto al ordenamiento español, no obsta para que éste sea directamente aplicable en España y ello por cuanto se cumplen los requisitos previstos en la jurisprudencia comunitaria al efecto que, recordemos, exige que la norma comunitaria sea (i) “clara y precisa” o “suficientemente precisa”, en el sentido de que dé lugar a una obligación concreta en términos inequívocos, e (ii) “incondicional”, en el sentido de que no deje márgenes de apreciación discrecional a las autoridades públicas o a las instituciones comunitarias.

Es indudable que, en el presente caso, la norma comunitaria invocada (art. 54 de la Directiva 2019/944) exige de forma clara y precisa que la instalación de baterías por parte de los gestores de la red de transporte esté sujeta a la previa aprobación del regulador, y ello con independencia de que se trate (o no) de componentes de red plenamente integrados. A su vez, de no constituir la instalación un componente de red plenamente integrado, la norma exige de forma clara, precisa e incondicionada la celebración de una licitación abierta, transparente y no discriminatoria, juntamente con otros requisitos adicionales que cumplen, igualmente, los requisitos jurisprudenciales exigidos. Ninguna duda existe, por tanto, en cuanto a que el artículo 54 de la Directiva 2019/944 es directamente aplicable en España.

Y es que, efectivamente, cuando las autoridades comunitarias imponen a los Estados miembros, por medio de una Directiva, la prohibición general de que los gestores de la red de transporte posean, instalen, gestionen o exploten instalaciones de almacenamiento (y sólo si concurren las excepciones expresamente tasadas procede no aplicar la prohibición), el efecto útil de dicha previsión quedaría debilitado si, ante una incompleta transposición de la Directiva (como ha ocurrido en España) y, habiendo transcurrido holgadamente el plazo de trasposición (31 de diciembre de 2020), se impidiera a los particulares invocar el efecto directo de las referidas previsiones.

La eventual autorización por parte de la CNMC de la inversión proyectada por REE, sin la previa convocatoria de una licitación, vulnera el artículo 54 de la Directiva 2019/944 por cuanto, como ha sido indicado, las baterías aquí analizadas van a prestar servicios que no se corresponden con los servicios de no frecuencia. Sin duda alguna, la aprobación de este proyecto genera un riesgo de (i) subvenciones cruzadas, (ii) distorsión de la competencia y discriminación en el acceso a los servicios de almacenamiento, así como (iii) uso manifiestamente ineficiente de estas instalaciones.

Estos riesgos son los que, precisamente, pretende evitar el art. 54 de la referida Directiva al prohibir a los gestores de la red de transporte la inversión en baterías. Sólo en el caso de que se trate de un componente de red plenamente integrado, en los términos definidos por la propia Directiva, se permite la aprobación del proyecto de inversión sin la previa convocatoria de una licitación. Como ha sido expuesto, dicho extremo no concurre en el presente caso pues estas baterías se instalan justamente para cumplir funciones de balance y/o gestión de congestiones. Ciertamente, las baterías se construyen con la finalidad evitar un incidente de



frecuencia, así como llevar a cabo servicios de congestión de redes siendo el supuesto de pérdida de uno de los enlaces entre Mallorca a Ibiza un caso evidente de gestión de congestiones.

Es más, la Directiva 2019/944 no sólo prohíbe a los reguladores aprobar proyectos de desarrollo de baterías que no constituyan un componente de red plenamente integrado, sin la previa convocatoria de una licitación, sino que se obliga a éstos a notificar a la Comisión Europea y ACER la decisión de conceder una excepción, debiendo explicar los motivos concretos que avalan dicha decisión. Difícilmente podría justificarse ante la Comisión Europea que baterías que, ante una contingencia, prestan servicios de frecuencia o de gestión de congestiones del sistema de carga constituyen un componente de red plenamente integrado. Máxime cuando existen precedentes, uno de los cuales se describe en este mismo documento, de proyectos con la misma finalidad y funcionamiento que no han sido considerados componentes de red plenamente integrados, que a buen seguro son conocidos por la Comisión Europea.

El carácter excepcionalísimo de la aprobación que aquí se proyecta se pone de manifiesto, a su vez, si atendemos al apartado cuarto del artículo 54 de la Directiva 2019/944, que exige a las autoridades reguladoras realizar, periódicamente, una consulta pública sobre las instalaciones de almacenamiento de energía existentes con el fin de valorar la disponibilidad y el interés por parte de otros operadores en invertir en dichas instalaciones. Y, si de dicha consulta pública resulta que otras empresas son capaces de poseer, desarrollar, gestionar y explotar tales instalaciones de manera rentable, la autoridad reguladora (en el presente caso la CNMC) tiene la obligación de suprimir en un plazo máximo de 18 meses el derecho exclusivo al efecto otorgado al TSO.

Pues bien, si desde un primer momento se pone de manifiesto por parte de determinados operadores, como Endesa, que éstos son capaces de desarrollar las baterías proyectas por REE a un coste mucho menor y de forma manifiestamente más eficiente, la inobservancia por parte de la CNMC de dichas alegaciones y negativa a instar la convocatoria de una licitación supone la introducción por parte de la Administración de una barrera de entrada y consecuente distorsión de la competencia.

Adviértase que, al hilo de la petición formulada por REE a la CNMC para que las baterías de Mercadal 132 kV sean consideradas un componente de red plenamente integrado, la CNMC ha señalado expresamente lo siguiente (Informe CNMC INF/DE/587/23):

“(…) con el fin de confirmar que la propiedad de esta instalación por parte del transportista, según está previsto en la Planificación, es la solución económicamente más eficiente para el sistema, sería conveniente llevar a cabo el proceso de licitación abierto, transparente y no discriminatorio que prevé el artículo 54.2 de la mencionada directiva, con el fin de asegurar que otros sujetos no podrían prestar los servicios requeridos por el Operador del Sistema a un coste razonable y en tiempo oportuno.”

Por tanto, la propia CNMC ha cuestionado, en informes previos, que la instalación proyectada en la subestación de Mercadal 132 kV sea un componente de red plenamente integrado pues, de ser así, en ningún caso, habría instado la convocatoria de un proceso de licitación. Ciertamente, si la CNMC ha propuesto en el pasado la celebración de un procedimiento competitivo es porque considera que existen en el mercado otros operadores con capacidad para construir, a un precio razonable y de mercado, baterías con las mismas funcionalidades que las proyectadas por REE.

Es más, en la Memoria Justificativa de las Propuestas de Resolución (Consideración Séptima) sometidas a consulta y aquí analizadas, la CNMC reconoce que las baterías que pretende construir REE superan el límite de inversión previsto en Real Decreto 1047/2013, considerando conveniente que “el proyecto del nuevo sistema de almacenamiento [...] fuera candidato a ser un proyecto elegible a recibir ayudas con cargo a la Adenda del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia”. Todo ello, según la CNMC, con el fin contribuir “a la estabilidad financiera del sistema evitando que los consumidores eléctricos tengan que soportar posibles extra-costes en los que pudiera incurrir la infraestructura prevista”.

En fin, al margen de los extracostes que la CNMC reconoce pudieran derivar de la infraestructura propuesta por REE, el hecho de que la Comisión Europea haya rechazado en Canarias (sistema que recordemos está más aislado que el archipiélago Balear) conceder al Gobierno de España una excepción a la prohibición general de que los gestores de las redes de transporte puedan poseer y explotar las instalaciones de almacenamiento, demuestra la dificultad existente para justificar que REE pueda desarrollar baterías. Más aún si, como aquí ocurre, las baterías van a prestar servicios de frecuencia.

En suma, por lo anteriormente expuesto, procede convocar un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio, sujeto a la previa aprobación y revisión de la CNMC, so pena de que su inobservancia y atribución a REE de un derecho exclusivo para la construcción y explotación de las baterías en Mercadal 132 kV y San Antonio 66 kV vulnere el artículo 54 de la Directiva 2019/944, así como de los principios de separación de actividades y no discriminación, tal y como a continuación se expone.

7. Vulneración del artículo 43 de la directiva 2019/944 y 12 de la ley 24/2013 en materia de separación de actividades

El reconocimiento a REE del carácter singular de las actuaciones previstas en la subestación de Mercadal 132 kV y San Antonio 66 kV, y la subsiguiente aprobación de las baterías proyectadas, vulneraría los artículos 43 de la Directiva 2019/944 y 12 de la LSE, que



prohiben a los TSO llevar a cabo funciones de generación y suministro. Como resulta de los considerandos 67 y siguientes de la Directiva 2019/944, sin una separación efectiva entre las redes de transporte y las actividades liberalizadas de generación y suministro, existe un claro riesgo de discriminación, así como un conflicto de intereses que obstaculiza el acceso parte de terceros al mercado.

Partiendo de lo indicado parece indudable que, en el caso de que se aprobara el proyecto de inversión propuesto por REE para el desarrollo de baterías en las subestaciones de Mercadal 132 kV y San Antonio 66 kV, las mencionadas previsiones se vulnerarían y ello en los dos supuestos siguientes:

- Si tal titularidad se residenciara en una sociedad filial de REE, la vulneración sería directa e inmediata. En efecto, en tal caso se vulneraría la prohibición contenida en el art. 43 de la Directiva 2019/944 ya que los accionistas de REE que tengan derecho a nombrar los miembros del Consejo de Administración de dicha sociedad ejercerán, al mismo tiempo, indirectamente, derechos en la sociedad filial a la que se atribuyera la titularidad de las instalaciones de almacenamiento.
- Si la titularidad de las instalaciones de almacenamiento se atribuyera directamente a REE, la finalidad de separación efectiva pretendida por la Directiva se vería frustrada a fortiori, vulnerándose también aquélla.

A la misma conclusión se llega si se considera el elemento teleológico de interpretación. Y ello por cuanto el transportista y el Operador del Sistema serían los responsables de conceder acceso a la red de transporte a posibles competidores, con el consecuente conflicto de interés y riesgo de distorsión de la competencia en el mercado que es, precisamente, lo que la separación de actividades pretende impedir.

A su vez, no puede obviarse que el Operador del Sistema es el responsable del despacho de la electricidad en los Territorios No Peninsulares, con el consiguiente conflicto. Dispone, efectivamente, de información sensible que no tienen otros operadores y podría, sin duda, manipular dicho despacho con ánimo de favorecer la operación de sus propias instalaciones. Así, el Operador del Sistema es quien determina qué grupos de generación funcionan y cuándo (sin que nadie lo supervise pues se le supone la independencia); (ii) es el responsable de controlar la disponibilidad de las centrales, con repercusión económica de los generadores en caso de indisponibilidad, y (iii) puede acordar, de forma ajena al regulador, la parada o arranque de cualquier grupo aduciendo motivos de seguridad.

Adviértase, a este respecto, que las autoridades de competencia se han pronunciado reiteradamente sobre las distorsiones competitivas que puede generar la integración vertical mediante la participación en actividades eléctricas no reguladas del transportista y el Operador del Sistema español, REE. Así, por ejemplo, en la Decisión dictada por la Comisión Europea en el asunto M.3507, CVC/REE/Iberdrola, aquélla indicó lo siguiente:

“Se ha señalado además mayoritariamente la conveniencia de que la titularidad de los activos de la red de transporte no corresponda a empresas verticalmente integradas. La Ley del Sector Eléctrico atribuye expresamente a la sociedad REE las funciones de operador del sistema y gestor de la red de transporte. REE sólo ejerce actividades de transporte, ya que tiene legalmente prohibida la realización de otras actividades destinadas al suministro eléctrico en España, estando además sometida la realización de otras actividades a autorización por parte del regulador. Por ello, la sociedad REE, al no tener una integración vertical, no tiene el incentivo para realizar las prácticas anticompetitivas ligadas a la propiedad de la red de transporte”.

De lo anterior resulta que, de aprobarse por parte de la CNMC las inversiones para la construcción por parte de REE de las baterías proyectadas en la subestación de Mercadal 132 kV y San Antonio 66 kV, no sólo se estarían vulnerando los artículos 43 de la Directiva 2019/944 y 12 de la LSE en materia de separación de actividades, sino que se pondrían en cuestión las bases y condiciones de autorización, en su día otorgadas por parte de la Comisión Europea en el marco del procedimiento de concentración económica M.3507, CVC/REE/Iberdrola, así como otras concentraciones subsiguientes referidas al mismo proyecto.

8. Vulneración del principio de igualdad y de no discriminación

El artículo 14 de la Constitución Española reconoce el derecho de igualdad ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de ninguna condición o circunstancia. En su amplia doctrina acerca de tal principio, el Tribunal Constitucional tiene declarado (entre otras, en sus Sentencias 33/2006, de 13 de febrero, y 200/2001, de 4 de octubre) que el mismo impone "el deber de dispensar un mismo tratamiento a quienes se encuentran en situaciones jurídicas iguales, con prohibición de toda desigualdad que, desde el punto de vista de la finalidad de la norma cuestionada, carezca de justificación objetiva y razonable, o que resulte desproporcionada en relación con dicha justificación", y ello porque "supuestos de hecho sustancialmente iguales deben ser tratados idénticamente en sus consecuencias jurídicas" (Sentencias 212/1993, de 28 de junio, y 80/1994, de 13 de marzo, entre otras).

En lo que al sector eléctrico se refiere, el legislador de la Unión Europea ha impuesto, en todas las directivas de liberalización del sector eléctrico, la obligación incondicional de los Estados miembros de no discriminar entre operadores. Concretamente, el artículo 9.1 de la Directiva 2019/944 contiene una prohibición general de discriminación entre empresas eléctricas al señalar lo siguiente:



“Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros, de conformidad con su organización institucional y cumpliendo el principio de subsidiariedad, velarán por que las empresas eléctricas operen con arreglo a los principios de la presente Directiva, con miras a la consecución de un mercado de electricidad competitivo, seguro y sostenible desde el punto de vista medioambiental, y no ejercerán discriminación entre aquellas en cuanto a derechos y obligaciones.”

El principio comunitario de igualdad implica, igual que en el ámbito nacional, la obligación de tratar de igual manera situaciones iguales, a no ser que se justifiquen de manera objetiva las diferencias en el tratamiento. Lo que prohíbe el principio de igualdad son, en suma, las desigualdades que resulten artificiosas o injustificadas por no venir fundadas en criterios objetivos y razonables, de valor generalmente aceptado. También es necesario, para que sea lícita la diferencia de trato, que las consecuencias jurídicas que se deriven de tal distinción sean proporcionadas a la finalidad perseguida, de suerte que se eviten resultados excesivamente gravosos o desmedidos.

Pues bien, teniendo en cuenta lo anterior, la aprobación por la CNMC de las baterías proyectadas por REE, sin la convocatoria de un procedimiento de concurrencia, contravendría los artículos 14 de la CE y 9.1 de la Directiva 2019/944, así como al principio general de no discriminación.

En primer término, habiendo quedado demostrado que las baterías proyectadas por REE prestarán servicios de balance, la aprobación de dicho proyecto por parte de la CNMC introduciría un trato desigual para aquellas empresas que puedan también tener interés en la construcción y explotación de las mismas.

En segundo término, no existe justificación objetiva alguna que, desde la perspectiva de la finalidad perseguida por la regulación, justifique un trato desigual. En efecto, el reconocimiento de las inversiones que proyecta acometer REE no cuenta con fundamento objetivo y razonable si atendemos a la finalidad perseguida por el artículo 54 de la Directiva 2019/944, cual es el otorgamiento de un derecho exclusivo al TSO SÓLO en los supuestos en los que el objetivo sea garantizar un funcionamiento seguro y fiable de la red de transporte y NO a efectos de balance o gestión de congestiones.

En el presente caso, el hecho de que REE sea el titular de las instalaciones podría generar problemas de seguridad pues, como decimos, existe el riesgo de que se generen conflictos de interés que podrían dar lugar a que el despacho y gestión del sistema no se realicen atendiendo a criterios de seguridad y eficiencia, sino en pro del beneficio de dicho operador. Sin duda, el Operador del Sistema tendrá incentivos para alterar el funcionamiento de las instalaciones, aunque ello genere pérdidas al sistema. Justamente, el objetivo contrario al perseguido por la normativa comunitaria invocada.

Se trataría, por lo demás, de una solución desproporcionada pues existen, sin duda, alternativas menos restrictivas, tal y como prevé el artículo 54 de la Directiva 2019/944, de modo que, sólo si, tras un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio sujeto a la revisión y aprobación de la autoridad reguladora, no se haya concedido a otras partes el derecho de poseer, desarrollar, gestionar o explotar dichas instalaciones, o no puedan prestar esos servicios a un coste razonable y en tiempo oportuno, procedería asignar este derecho exclusivo a favor de REE.

9. La eficiencia y sostenibilidad económica de la propuesta

El presupuesto que aparece en la propuesta para la batería de Mercadal es de 47,3 M€ para una capacidad de almacenamiento total de 37,5 MWh. Es decir, 1,26 M€ por MWh de almacenamiento. En el caso de la batería de san Antonio, la inversión es de 76 M€ para una capacidad de energía de 67,5 MWh. Es decir, una inversión unitaria por MWh de 1,126 M€. En una batería, el inductor de costes fundamental es la energía, con una menor dependencia de la potencia.

Aunque podrían utilizarse múltiples referencias de empresas tipo BNEF, asociaciones sectoriales, etc., se considera relevante comparar estas referencias de inversión unitaria por MWh de almacenamiento en batería con las que aparecen en tres expedientes de ayudas de estado para almacenamiento aprobadas por la Comisión Europea en el último año y medio. Se trata de las de Grecia, Rumanía y España

- State Aid SA.64736 – RRF - Greece - Financial support in favour of electricity storage facilities.
- State Aid SA.102761 (2022/N) – Romania RRF – State aid scheme aimed at developing electricity storage in Romania.
- State Aid SA.103068 – RRF – Spain: Support for innovative electricity storage projects.

En la de Grecia, que es la más antigua (anterior al incremento en costes que han experimentado las baterías durante 2022-2023) el coste por MWh considerado es de $554/2=277.000$ €/MWh.

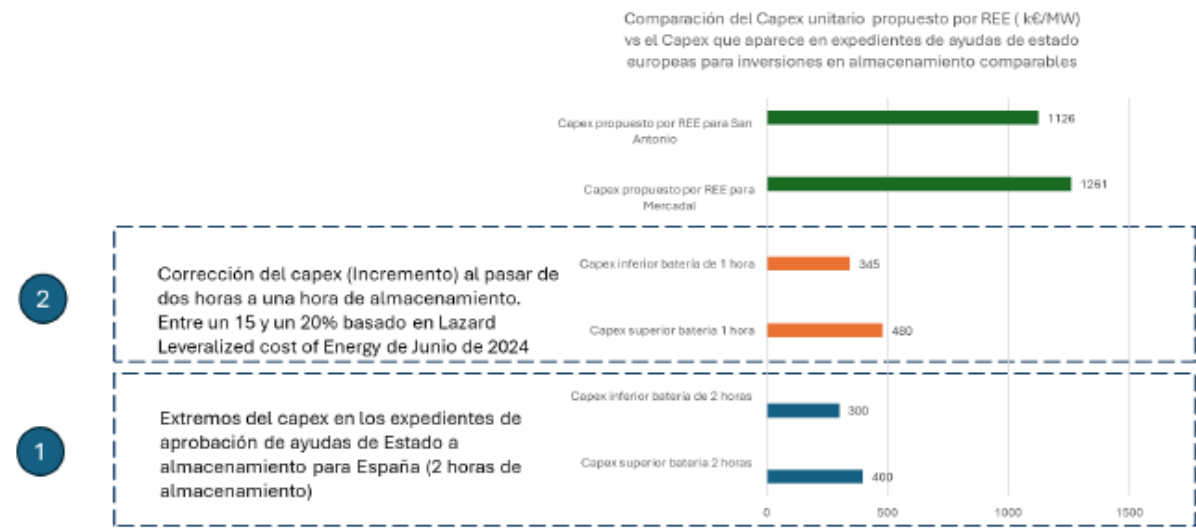
En las de Rumania, cuya aprobación es de marzo de 2023 y que por tanto recoge dicho incremento, el coste de referencia es de 390.000 €/MWh.



Finalmente, la de España es de julio de 2023 y con total certeza recoge cualquier incremento de costes que se hubiera podido producir en 2022. En el caso de España, la horquilla de costes considerados para baterías de 2 horas es de entre 600 y 800 €/kW. Expresado en euros por MWh esto representa entre 300.000 y 400.000 €/MWh. Está en línea con el caso de Rumania que tiene una secuencia temporal similar (4 meses de diferencia).

Las baterías propuestas por REE tienen una duración de 45 minutos. En términos de inversión por MWh, al reducirse la duración (a igualdad de potencia) se produce un ligero incremento en el capex porque el peso relativo del coste de la electrónica de potencia (inversores, etc.) se incrementa. El informe de Lazards de junio de 2024 sobre Levelized Cost of Energy establece que el incremento de inversión por MW para un sistema de baterías de dos horas de duración frente a uno de una hora de duración es del 15 al 20 %.

Con todo lo anterior, como se muestra en la figura, las inversiones unitarias planteadas por REE son entre 2,6 y 3,6 veces superiores a los costes de referencia para la inversión en almacenamiento que la Comisión Europea ha considerado razonables en expedientes de ayudas de estado notificadas y aprobadas en el último año y medio; entre ellos el propio expediente de ayudas de Estado a almacenamiento en España.



Adicionalmente en otros grandes proyectos de almacenamiento en tramitación en Baleares que ya han tenido fase de información pública, el presupuesto medio es de 171.000 €/MWh. Conforme a estas referencias, el presupuesto propuesto por REE por MWh de almacenamiento es 7 veces superior.

Promotor	SUN HIVE 85 SL	GR CANTABRIA 5 RENOVABLES S.L.	Merak Storage 2 SL
Proyecto	Baterías Puntiró HIVE	BESS BALEARES 3	Sant Martí BESS
Municipio	Palma	Alcudia	Alcudia
Polígono y parcela	Pol. 37, Parc. 211	C/ Estomell 19-29	C/ Estomell 1-5
Clasificación del suelo	Rústico	Urbano	Urbano
Tensión	kV	66	66
Potencia	MW	41	50,4
Capacidad	MWh	82	200,64
Tecnología	Ion Litio	litio hierro fosfato	litio hierro fosfato
Fabricante	Sungrow o similar	Hithium	Hithium
Superficie implantación	m2	10000	1833
CAPEX	€	16.243.090	31.054.200
€/MW	€	396.171	616.155
€/MWh	€	198.085	154.776
m2/MWh	m2	122,0	9,1


Presupuesto medio:
171.000 €/MWh

*Nota: Valor obtenido como el promedio de los presupuestos de los proyectos administrativos que se encuentran en la fase de exposición pública.

Puede concluirse que, al margen de que la aprobación de dichas baterías a nombre de REE no puede realizarse porque prestarían



servicios que no pueden realizar los componentes de red plenamente integrados, el presupuesto con el que se plantean está absolutamente fuera de contexto, incluso con referencias de expedientes de ayudas de estado aprobados por la Comisión Europea, en los que debiera haber nula sospecha acerca de que los costes indicados no respondieran a la realidad.

10. Casos similares en Europa. Transnet, Alemania

En Alemania se han planteado varias instalaciones de almacenamiento en determinados nudos de la red de transporte. Estas instalaciones permiten una mayor utilización de la red (no se trata de incrementar la seguridad, sino de permitir una mayor utilización pasando de una gestión preventiva a una correctiva de las congestiones) ya que confían a una instalación de almacenamiento la gestión transitoria de determinados flujos de energía para evitar que se produzcan congestiones en determinados elementos de red en caso de fallo de otros elementos de red ("N-1"). Son instalaciones con un propósito y funcionamiento idénticos a las que REE quiere desarrollar en Ibiza y Menorca.

En la figura, que procede del folleto divulgativo de Transnet para el proyecto, se describe el funcionamiento que, como puede apreciarse, es equivalente al que se quiere dar a las baterías de San Antonio y Mercadal.



El 5 de septiembre de 2023 la Bundesnetzagentur (Agencia Federal de Redes, regulador energético de Alemania) autorizó al TSO alemán Transnet BW a construir, operar y desarrollar una instalación de almacenamiento de este tipo. Ello tras haber cumplido unos requisitos entre los que son relevantes, de cara a las observaciones aquí recogidas, los siguientes:

- No se ha planteado en ningún momento de este proceso que la instalación sea un componente de red plenamente integrado, claramente porque en la propia documentación de la autorización ya se manifiesta que se utiliza, al igual que las de REE, para gestionar o evitar congestiones.
- Antes de la autorización, Transnet ha llevado a cabo un procedimiento de licitación para que la instalación pudiera ser propiedad y operada por un tercero y dicho procedimiento fue supervisado por la Agencia Federal de Redes de Alemania.
- El procedimiento quedó desierto.

10.1 Resumen de la autorización otorgada a TransnetBW para la instalación de almacenamiento en Kupferzell

Según las leyes eléctricas de Alemania, que obviamente recogen los elementos de las Directivas Europeas, los gestores de redes no pueden poseer, construir, gestionar instalaciones de almacenamiento de energía salvo que se den determinadas condiciones, entre ellas las siguientes:

- Mostrar que permite cumplir las obligaciones del TSO de manera más eficiente que sin éstas.
- Haber llevado a cabo un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio como resultado del cual no se





haya podido adjudicar la construcción, gestión y explotación de la instalación a un tercero (prueba de mercado negativa).

Transnet es un gestor de la red de transporte de Alemania que ha solicitado autorización para un proyecto de baterías en Kupferzell de 250 MW de potencia y 250 MWh.

Con carácter previo a solicitar la autorización, dicha instalación se incluyó como instalación de carácter piloto en los Planes Energéticos de Alemania.

También con carácter previo, Transnet realizó, el 1 de marzo de 2021, un planteamiento preliminar para la licitación para el proyecto en dos fases:

- Una primera para determinar la empresa que suministraría el sistema de baterías y un contrato para el mantenimiento del sistema. Debía constituirse una empresa “ad hoc” titular de estos contratos.
- En una segunda fase, esta empresa constituida en la fase anterior (con el contrato de construcción y arrendamiento) se sacaría a concurso para que cualquier tercero (cualificado) adquiriera las obligaciones de esa sociedad y las acciones de esta. De este modo, la propiedad de las instalaciones de almacenamiento y la gestión de la explotación de esta recaería en un tercero independiente a Transnet.

Tras meses de interacciones y aclaraciones con la Agencia Federal de Redes, el 21 de septiembre de 2021 se autorizó por esta el planteamiento de la licitación en dos fases con una serie de condiciones y salvedades.

La primera licitación se publicó el 29 de septiembre de 2021. En septiembre de 2022, tras comprobar la Agencia Federal de Redes que los contratos encajaban en el marco legal, se adjudicó a Fluence Energy GmbH.

El 5 de abril de 2023 se publicó la segunda licitación cuyo objeto era la venta de todas las acciones de la sociedad constituida en la fase anterior incluyendo los contratos para suministrar los equipos y hacer el mantenimiento. Pese a que según Transnet había habido interés preliminar por parte de tres empresas, finalmente no se presentó ninguna oferta a esta segunda licitación.

El 15 de junio de 2023, una vez que la segunda licitación se había declarado desierta, Transnet solicitó autorización para construir, gestionar y explotar la planta piloto de almacenamiento.

En la evaluación jurídica de la Agencia Federal de Redes destaca:

- El solicitante, un operador de redes, no puede poseer, construir ni operar instalaciones de almacenamiento salvo que se den determinados supuestos y se le otorgue una autorización explícita.
- El solicitante debe mostrar que la instalación permite cumplir el objetivo del TSO de forma más eficiente, así como que la necesidad que satisface es de largo plazo.
- El operador de red ha llevado a cabo un procedimiento de licitación abierto, transparente y no discriminatorio, como resultado del cual no haya sido posible asignar a un tercero la prestación de este servicios.

El 5 de septiembre de 2023, cumplidos estos requisitos, se otorga la mencionada autorización a Transnet.

En el Anexo II se incluye la resolución de autorización del almacenamiento de TransnetBW, en alemán, así como una traducción realizada por un tercero (dado que el ente alemán no publica una versión traducida).

73. El 11 de novembre de 2024 es va rebre de l'Associació de Veïns Davall Benimussa una nova al·legació referent al tràmit d'audiència, la qual es transcriu a continuació:

EXPONE

Que se recibió notificación del trámite de audiencia relativo al expediente de autorización administrativa previa y declaración, en concreto, de utilidad pública de unas instalaciones eléctricas consistentes en la ampliación de la subestación Sant Antoni 66kv y la instalación de baterías de almacenaje a la subestación Sant Antoni 66kv, en la cual se exponía:

“En relación al asunto de referencia se os informa que (...) disponéis de un plazo de 10 días, contadores des de la recepción del presente escrito, para presentar en esta Conselleria las alegaciones, documentos o información que consideréis convenientes, respecto al contenido de la autorización administrativa previa y declaración, en concreto, de utilidad pública (...)”.

Que atendiendo al derecho concedido y a lo dispuesto en la normativa de aplicación, **oponiéndonos a la totalidad de lo expresado en el informe trasladado**, se interponer este escrito de **ALEGACIONES**, con base en las siguientes





CONSIDERACIONES

PRIMERA. Se excede con creces el plazo máximo de tramitación del expediente, deviniéndose caducos y fuera de tiempo los informes y dictámenes obrantes en el expediente de referencia, así como vaciando de contenido y fundamento la declaración de interés autonómico, careciendo de validez al no respetar el procedimiento legalmente establecido.

Así, disponen los artículos 17.6 y 22.8 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears, que hablan respectivamente “evaluación ambiental estratégica de planes y programas” y “evaluación de impacto ambiental de proyectos”, que “para el análisis técnico del expediente y la formulación de la declaración ambiental estratégica, el órgano ambiental dispondrá de un **plazo de tres meses**, prorrogable por un mes más, por razones justificadas debidamente motivadas desde la recepción del expediente completo” y “el plazo para el análisis técnico y para formular la declaración de impacto ambiental **será de tres meses** desde la recepción del expediente completo, prorrogable por un mes adicional por razones justificadas y comunicadas al promotor y al órgano sustantivo”.

Por otro lado, dispone los artículos 6 y 8 de la Ley 4/2010, de 16 de junio, de medidas urgentes para el impulso de la inversión en las Illes Balears, que tratan respectivamente del “principio general de reducción de plazos administrativos” y de “regla especial en materia de medio ambiente”, que “**los plazos ordinarios de trámite** en los procedimientos administrativos previstos en la normativa balear, cuando se trate de inversiones declaradas de interés autonómico, **se reducirán a la mitad**, salvo los relativos a la presentación de solicitudes y recursos” y “**quedan reducidos a la mitad los plazos establecidos legalmente** en los procedimientos medioambientales que deban tramitarse para la ejecución de las inversiones declaradas de interés autonómico, todo ello sin perjuicio de los plazos que establece la legislación básica del Estado”.

La propia declaración de interés autonómico (publicada en el BOIB nº66 de 18 de mayo de 2023), expone como motivos que fundamentan dicha declaración que “la tramitación de este proyecto, cuyo promotor es Red Eléctrica de España SAU, ya se ha iniciado mediante el procedimiento de autorización administrativa previa y de construcción, y la declaración, en concreto, de utilidad pública de la obra que se pretende realizar. Esta actuación requiere la evaluación de impacto ambiental ordinaria (...). Se considera adecuado que esta instalación **sea declarada de interés autonómico para acelerar su tramitación.**”

Además, hay que mencionar el carácter vinculante de la declaración de impacto ambiental ya que a tenor de los artículos 15.2 y 3 y 16.2 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears “son nulos de pleno derecho, y no tienen validez, los actos de adopción, aprobación o autorización de los planes, los programas o los proyectos incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley que no se hayan sometido a la evaluación ambiental (...)”, “en ningún caso se puede entender que la falta de emisión de la declaración ambiental estratégica, el informe ambiental estratégico, la declaración de impacto ambiental o el informe de impacto ambiental equivale a una evaluación ambiental favorable”, y “la declaración responsable o la comunicación previa relativa a un proyecto no tendrá validez ni eficacia si requiriendo evaluación ambiental no la tuviera, sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, procedan”.

En definitiva, habiendo transcurrido más de 1 año desde que se realizó la información pública del proyecto (dentro de la tramitación de la evaluación de impacto ambiental se publicó el 13 de junio de 2023), y más de 2 años desde la solicitud inicial del promotor (se presentó el 09 de agosto de 2022), **se ha excedido con creces los trámites legales establecidos (máximo de 3 meses, sin haberse emitido ninguna prórroga ni justificado documentalmente), se ha incumplido el objetivo o fundamento de la propia declaración de interés autonómico de 13 de mayo de 2023 (“acelerar su tramitación”), y dado el carácter vinculante de la evaluación (son nulos de pleno derecho y no podrá presentarse la declaración responsable o comunicación previa antes de la declaración de impacto ambiental o informe de impacto ambiental), se debe entender caducado el expediente, procediéndose a su anulación y archivo (siendo necesario la incoación de uno nuevo en su caso) por no respetarse el procedimiento legalmente establecido (arts. 47.1 y 48 de la Ley 39/2015, de 01 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas).**

Es de remarcar que en la declaración de interés autonómico, como acto discrecional de la administración pública, juega un papel importante la justificación y fundamentación de la misma, de tal suerte que de no ser satisfactoria o no ajustarse a su finalidad, se vuelve arbitrario y sancionable con la nulidad (el artículo 9.3 de la Constitución Española establece como uno de los principios generales de nuestro ordenamiento jurídico “la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos” y el artículo 48.1 sanciona con la anulabilidad “cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder”).

SEGUNDA. No se ha dado audiencia a esta parte ante la Comisión de Medio Ambiente, aún cuando se envió oficio el 16 de enero de 2024 por parte de la Conselleria a dicha Comisión de la solicitud formulada con anterioridad. Ni si quiere se ha recibido respuesta alguna por la Comisión ante esta solicitud aún cuando no se emitió su acuerdo de la declaración de Impacto Ambiental del proyecto hasta el 07 de mayo de 2024.

Por tanto, estamos ante una vulneración del procedimiento legalmente establecido del art. 47.1 e) de la Ley 39/2015, de 01 de

octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o de las normas que contienen las reglas esenciales **para la formación de la voluntad de los órganos colegiados**), que genera una indefensión de los interesados que el legal forma solicitaron comparecer ante la Comisión para exponer sus argumentos y resolver dudas (el art. 48.2 del texto legal anterior dice que “el defecto de forma sólo determinará la anulabilidad cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o **dé lugar a la indefensión de los interesados**”).

También se quiere remarcar que la Comisión de Medio Ambiente, cuanto menos, estaba obligada a contestar a la solicitud de comparecencia (ex art. 21 del texto legal anterior), puesto que “el instructor del procedimiento sólo podrá rechazar las pruebas propuestas por los interesados cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, mediante resolución motivada” (art. 77.3 del anterior texto legal).

En definitiva, **procede la nulidad de todo lo actuado con posterioridad a la solicitud de comparecencia de esta parte al no haber sido atendida, aun presentada en tiempo y forma, debiéndose ordenar la retroacción del procedimiento al momento en el que el vicio fue cometido.**

TERCERA. En la notificación recibida por la cual se traslada el informe de trámite de audiencia relativo al expediente de referencia, cuando se desestiman nuestras alegaciones presentadas el 01 de agosto de 2023, no se da respuesta alguna al documento número 7 (el cual se vuelve a aportar con este escrito) referente al estudio de impacto ambiental realizado por la empresa DUNA CONSULTORES.

Es una clara omisión a una parte importante, desde el punto de vista técnico, de los defectos que contiene el proyecto de RED ELECTRICA SAU, por lo que es de obligado pronunciamiento por la Administración Pública (tanto en su toma en consideración como contestación). El artículo 88.1 y 5 de la Ley 39/2015, de 01 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas dispone que “la resolución que ponga fin al procedimiento decidirá todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del mismo. (...)” y “en ningún caso podrá la Administración abstenerse de resolver so pretexto de silencio, oscuridad o insuficiencia de los preceptos legales aplicables al caso (...)”.

Por tanto, **debe acordarse la nulidad del informe trasladado al no responder a las cuestiones (ni siquiera hacer somera remisión o mención) del documento número 7 “Estudio de impacto ambiental de DUNA CONSULTORES”, procediéndose a la retroacción del procedimiento al momento en el que el vicio fue cometido.**

CUARTA. Según se expone en el propio informe trasladado, el día 24 de septiembre de 2024 tuvo entrada en la Conselleria de Transición Energética una nueva solicitud de RED ELECTRICA, en la que el promotor adjuntaba una adenda al proyecto técnico administrativo.

Al respecto, **esta nueva adenda no ha sido entregada una copia a esta parte (aun siendo parte interesada en este expediente), introduciéndose con posterioridad al trámite de información pública documentación que puede tener repercusión en las alegaciones formuladas y a formular, lo cual deriva en una flagrante indefensión que viciaría de nulidad el procedimiento** (al menos desde la puesta a información pública del expediente administrativo con la documentación obrante en el mismo).

Es por ello por lo que:

1.º Se solicita la **suspensión del plazo para formular alegaciones hasta tanto se haga entrega de copia de dicha documentación, con ampliación de plazo una vez entregada para tal de contestar** (mejorando el presente escrito) cualquier cuestión suscitada por la introducción de dicha adenda y nueva solicitud del promotor. Todo ello en virtud artículo 32.1 de la Ley 39/2015, de 01 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2.º Se declare la **nulidad del procedimiento por no respetar las normas legales del procedimiento, al introducir nueva documentación con posterioridad al trámite de información pública**, que afecta a las alegaciones que se pueden presentar tanto por la ciudadanía como por los afectados o interesados en el expediente administrativo (EXP. TR 6/2023). Todo ello en virtud arts 47.1 y 48 del mencionado texto legal.

QUINTA. Según expone el informe trasladado, la finalidad de la ubicación a Sant Antoni de la ampliación de la subestación eléctrica es superar “contingencias puntuales” de falta de cobertura al área de esta subestación. No se puede considerar la alternativa de la demolición de la subestación.

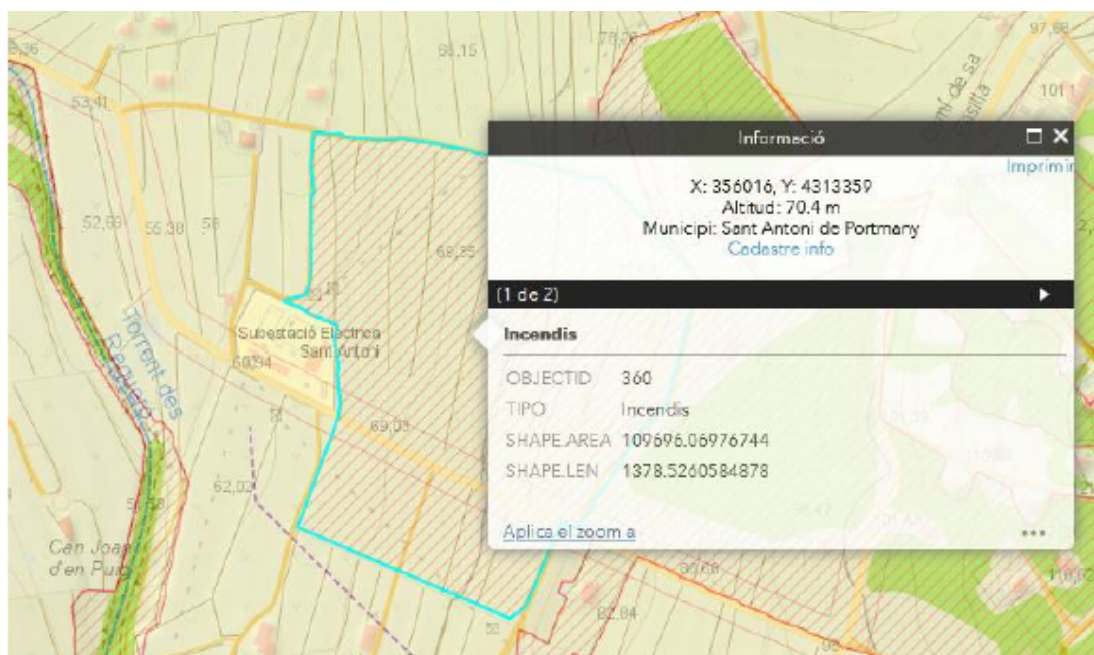
Aquí la Conselleria no ha entendido lo expuesto:

1.º La alternativa cero no es eliminar la subestación de Sant Antonio, sino es **reubicarla en una zona donde pueda ampliarse sucesivamente si hace falta** (en el futuro seguramente haya más ampliaciones) pero que no sea un paraje natural



como es donde está ahora ubicada (ubicación que se hizo en su momento hace más de 50 años como algo “provisional” y que se ha vuelto “definitivo”). Lo lógico sería reubicar la subestación en terreno urbano apto para este tipo de actividad (categoría industrial) y que genera menos problemas medioambientales y no ir ampliando con los años (ahora una ampliación de más del doble de superficie actual y en el futuro a saber) en suelo rústico.

2.º No tiene en cuenta alternativas que no sea dentro de la zona de riesgo de incendios que según el PTI es la zona donde se ubicará la ampliación. Es decir, si ya de por sí tiene peligro una subestación eléctrica por el tema de incendios, más grave es que se quiera ir ampliando en una zona que ya reconoce las Administraciones Públicas que hay riesgo inherente de incendios en la misma. Medioambientalmente se debe buscar una alternativa viable (no como se hace desde un punto de vista económico-beneficioso como hace la promotora RED ELECTRICA).



El artículo 27.1 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de les Illes Balears dice expresamente que “la evaluación de impacto ambiental tomará en consideración la vulnerabilidad de los proyectos ante accidentes graves o catástrofes y el riesgo de que se produzcan, así como las implicaciones eventuales de efectos adversos significativos para el medioambiente. (...)”.

3.º Se justifica la ampliación en “superar contingencias puntuales de falta de cobertura en el área de esta subestación” cuando existen otras alternativas que no son la ampliación de una subestación de forma “definitiva” (para un problema puntual teórico- ya que no se ha dado- se hace algo definitivo, y menos cuando **no se respalda con un estudio que demuestre la falta de respuesta del sistema: ¿estamos hablando de una falta de 15 minutos, 45 minutos o 3 días? Según la información pública de hace unos años podría suceder una falta de 45 minutos si cayera TODO el sistema eléctrico, pudiendo los hospitales y demás edificios esenciales aguantar con sus propios generadores hasta el restablecimiento del sistema, por tanto, no se observa ninguna mejora salvo la de una respuesta más rápida -siempre que no aumente la demanda por qué entonces estaríamos en las mismas, lo que nos da de lleno con el verdadero problema subyacente: el aumento de demanda, que puede ser por un derroche de energía o por la no transformación en energía sostenible y renovable, más que una falta real del sistema).**

Por todo lo expuesto,

SOLICITA

Que se admita el presente escrito de **ALEGACIONES**, presentado en tiempo y forma, y se acuerde conforme a él, debiéndose declarar la nulidad del procedimiento (expediente TR 6/2023), y en todo caso, atender al Estudio de impacto ambiental de DUNA CONSULTORES.

74. No s'han rebut (a 18 de novembre de 2024) més al·legacions de cap dels afectats ni interessats. Per tant, transcorregut el termini de deu dies hàbils que s'estipulava a la notificació del tràmit d'audiència, s'entén la seva conformitat amb l'autorització de la instal·lació, d'acord amb l'article 82 del Reial decret 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.





75. El 20 de novembre de 2024 el tècnic del Servei de Transport i Distribució d'Energia i Generació Tèrmica de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtica va examinar la sol·licitud d'autorització administrativa prèvia i declaració, en concret, d'utilitat pública i en va emetre un informe favorable.

76. El 21 de novembre de 2024 es va dictar la Resolució del conseller d'Empresa, Ocupació i Energia per la qual s'atorga l'autorització administrativa prèvia i declaració, en concret, d'utilitat pública de l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i la instal·lació de bateries d'emmagatzematge a la subestació Sant Antoni 66 kV a Red Eléctrica de España, SAU.

77. En el BOIB núm. 154, de 26 de novembre de 2024, es va publicar la resolució per la qual s'atorga l'autorització administrativa prèvia i declaració d'utilitat pública de la instal·lació.

78 El 21 de novembre de 2024 es varen sol·licitar informes a efectes d'autorització administrativa de contrucció als organismes següents:

- Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular de Carreteres.
- Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular d'Ordenació de Territori.
- Ajuntament de Sant Antoni de Portmany.

79. El 17 de desembre de 2024 es van rebre informes del Consell insular d'Eivissa:

A) Informe del servei de Medi Ambient, del Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència. Exposant la següent conclusió:

“- En el procés de selecció de la alternativa es realitza amb una diagnosi prèvia que es considera que presenta un nivell de detall molt generalista i per tant no és adequada i en la que, a més, infravalora la importància i el valor de impacte sobre la vegetació, fauna, riscos i afecció socio econòmica.

Es considera que el anàlisis de l'alternativa zero fa prevaler els impactes globals, sobre el canvi climàtic, davant del impactes més locals i concrets sobre la realitat ambiental i social de les alternatives a seleccionar.

L'estudi d'alternatives ja fitxa de manera concreta que la ubicació ha d'estar entorn a la subestació de Sant Antoni i per tant no analitza altres possibles ubicacions de la illa d'Eivissa a altres subestacions que potencialment podrien tenir impactes menors.

Es considera que l'alternativa 2 seleccionada si que presenta un conjunt d'afeccions molt significatives sobre el medi biòtic: la vegetació, flora, fauna hàbitats d'interès europeu les quals troben infravalorats a l'EIA.

El nivell de impacte socioeconòmic avaluat com compatibles a l'EIA, es considera molt més elevat i sever atenent a considerar-se una afecció important per la presència de molèsties significatives en fase constructiva, canvis en el ambient sonor durant tota la fase de funcionament, afectació molt greu al valor econòmic d'una parcel·la i presència de riscos associats a la presència de la instal·lació.”

B) Informe del servei de Territori, del Departament de Gestió del Territori, Infraestruc. Viàries, Ordenació Tur. i Lluita contra Intrusisme. Exposant la següent conclusió:

“1. Tal com es va informar en data 20/6/2023, atès que l'ampliació prevista es troba recollida en el Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears, d'acord amb l'article 24.2 de la Llei 6/1997, de 8 de juliol del Sòl Rústic de les Illes Balears, no és exigible la prèvia declaració d'interès general.

En tot cas, d'acord amb l'article 2 de la Llei 13/2012 de mesures urgents per a l'activació econòmica en matèria d'indústria i energia, noves tecnologies, residus, aigües, altres activitats i mesures tributàries, el reconeixement de la utilitat pública del projecte té els efectes de la declaració d'interès general en els termes que preveu el citat article 24.2.

2. La porció de parcel·la on se situa l'ampliació de la subestació se solapa amb l'habitatge, la piscina i el camí d'accés promogut pel Sr. Antonio Bonet Soria, aprovats per la CIOTUPHA de 26 d'abril de 2023.”

80. El 20 de desembre de 2024 es dona trasllat al promotor dels informes rebuts del servei de Territori, del Departament de Gestió del Territori, Infraestruc. Viàries, Ordenació Tur. i Lluita contra Intrusisme i del servei de Medi Ambient, del Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència del Consell Insular d'Eivissa, d'acord als articles 126 i 127.3 del RD 1955/2000.

81. El 20 de desembre de 2024, el promotor dona resposta als informes del Consell Insular d'Eivissa, exposant el següent:

A) Al servei de Medi Ambient, del Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència. Exposant la següent



conclusió:

“PRIMERO. - tomamos razón del informe emitido. Todos los aspectos de este punto ya han sido contestados en fecha 22 de septiembre de 2023 y resuelto a través de la declaración de impacto ambiental de fecha de notificación 7 de octubre de 2023.

No obstante, como ya indicábamos en el escrito presentado, a continuación, reiteramos:

En relación con el diagnóstico territorial y el inventario ambiental, la metodología utilizada para la determinación de las alternativas se encuentra en el apartado 4.1, de Metodología del Estudio de Impacto Ambiental, del Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) aportado. Como se indica en dicho apartado se realiza un diagnóstico territorial de un ámbito suficientemente amplio para garantizar todos los agentes ambientales y sociales que pueden interaccionar con el proyecto, que en nivel de detalle es alto para la superficie de ámbito. Posteriormente, centrándose en las zonas reales de afección se realiza un inventario de detalle, que incluye trabajo de campo que complementa la cartografía oficial existente, como se puede comprobar en el apartado 10, Inventario Ambiental de Detalle. La ponderación de los diferentes aspectos ambientales/sociales, así como la justificación de su ponderación, vienen determinadas en el apartado 7.1 de Ponderación de los Condicionantes en el Diagnóstico Territorial Valorado del EsIA.

SEGUNDO. - Respecto al estudio de alternativas de ubicación manifestar que, las alternativas se ubican en las proximidades de la SE de San Antonio 66 kV puesto que las mismas deben conectarse con dicha subestación, todo ello conforme a lo establecido en el “Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía eléctrica 2021-2026”, aprobado el 22 de marzo de 2022 en Consejo de Ministros, y publicada por Resolución de la Secretaría de Estado de Energía de fecha 8 de abril de 2022 («Boletín Oficial del Estado» n.º 93, de 19 de abril de 2022), que fue cuenta con Declaración Estratégica emitida por el área de medio ambiente del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el 9 de diciembre de 2021.

La citada Planificación es vinculante para RED ELÉCTRICA, como sujeto que actúa en el sistema eléctrico, y en su elaboración las Comunidades Autónomas han participado en las propuestas de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica, en cumplimiento de lo dispuesto en la referida Ley 24/2013, de 26 de diciembre, y en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

TERCERO.- En cuanto al análisis de alternativa ZERO, el apartado 8 del Estudio de Impacto Ambiental, Alternativa 0, se centra en valorar los impactos más relevantes que habría en el caso de no llevar a cabo el proyecto. En este caso el impacto sobre el cambio climático, teniendo en cuenta que la no realización del proyecto supondría la emisión de 905 kT/año de CO₂, se resalta más que otros puntos, aunque no es el único valorado como se puede comprobar en el apartado.

CUARTO.-Sobre las consideraciones recogidas en su informe, respecto a la alternativa 2 seleccionada, queremos detallar los siguiente:

1.- En relación con la vegetación y la flora:

Hay que indicar que entendemos que, las afecciones a los Hábitats de Interés Comunitario (en adelante HIC): si están lo suficientemente valoradas y caracterizadas en el EsIA, entre ellos, al 6220*. En primer lugar, para el conjunto de HIC se ha realizado una interpretación detallada en la zona de proyecto respecto a la cobertura oficial del Mapa General Hábitats Interés Comunitario 2022 Illes Balears.

Para los tipos de HIC, que se considera que se verán afectados por el proyecto, una formación Multi-hábitats, conformada por los HIC 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus* spp, 5330 Matorrales termo mediterráneos y preestépico y 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea, se ha llevado a cabo en el apartado 11.2.1.3 del EsIA, sobre efectos potenciales del proyecto sobre los HIC, un detallado análisis de la situación de estas formaciones y las afecciones previsibles en base a los criterios de la Guía Metodológica de Evaluación de Impacto Ambiental en Red Natura 2000 de 2019, en el que no solo se tiene en cuenta los porcentajes de pérdida de este HIC a nivel del sector pitiusco o de la subprovincia balear, sino que se determina el efecto apreciable y se valora el empeoramiento de la estructura y función de dichos hábitats.

En ningún caso, además, se considera infravalorado el impacto puesto que se le otorga la calificación de impacto MODERADO (apartado 13.2.3) una vez valorado el efecto potencial del proyecto y aplicadas las medidas preventivas y correctoras correspondientes.



2.- En relación con las especies de fauna citadas como no incluidas en el EsIA:

La información utilizada sobre la presencia de especies para elaborar el EsIA y anterior-mente para el Diagnóstico Territorial, es la misma que contiene en la actualidad el Bioatlas, habiéndose consultado igualmente Biodibal, donde tampoco hay información de presencia en un radio de 5 km.

De las 3 especies de aves indicadas en su informe, cuya presencia se recoge en el EsIA, ninguna está recogida en la zona de estudio por Bioatlas, ni en cuadrículas de presencia 1 x 1 km, ni en cuadrículas de presencia 5 x 5 km. La especie *Sylvia Baleárica* (curruca balear) es la única presente en el ámbito o próximo al mismo y si está incluida en el EsIA.

La base principal para la elaboración del listado de especies, además del Bioatlas, que es la información propia del Gobierno Balear, es la "Base de Datos del Inventario Español de Especies Terrestres" del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente de 2015, con nivel de resolución de cuadrículas UTM de 10x10 km, y no recoge la presencia de estas especies en la cuadrícula 10 x 10 km coincidente con el ámbito de estudio.

Por otra parte, en el EsIA si está citada la presencia de dos de esas tres especies "*Caprimulgus europaeus* y *Anthus Campestris*" a unos 2 km al SE del ámbito, en la Zona de Especial Conservación (ZEC) Serra Grossa, debido a que el formulario RN 2000 de este espacio si señala su presencia.

Añadir, que el ámbito de estudio no coincide con ninguna zona reconocida de importancia para la avifauna:

- Espacios Naturales Protegidos por el Gobierno Balear (9 km al más próximo)
- RN2000 (1,9 km al más próximo)
- IBA (2 km al NW el más próximo)
- Humedal inventariado (9 km al más próximo)
- Zonas de Planes de recuperación de Especies.

En las visitas de campo realizadas al emplazamiento del proyecto, y a pesar de no considerarse una prospección exhaustiva, no se ha identificado la presencia de ninguna de las especies de aves citadas. En todo caso, el EsIA establece como primera medida previa a la construcción en relación con la fauna que:

- Con anterioridad al inicio de las obras, se llevarán a cabo prospecciones en el entorno de los puntos de actuación para la localización de áreas de cría de especies consideradas sensibles.
- Los puntos y áreas más sensibles identificados se deberán balizar previamente al inicio de las obras para evitar la afección directa a los mismos.
- En caso de constatar la presencia de especies sensibles en el entorno de los puntos de actuación, se determinará si es necesario programar las obras en dichos puntos fuera del periodo de reproducción de las especies implicadas, y si esto no fuera posible, se deberá estudiar la manera de compatibilizar el avance de las obras con la reproducción de las mismas.

3.- En relación con los impactos sobre el medio socioeconómico:

En primer lugar, y en cuanto a los datos contradictorios indicados en su informe entre el Proyecto Técnico y el EsIA relativos a los movimientos de tierra y el estudio de gestión de residuos, indicar que tomamos en consideración sus alegaciones y estamos llevando a cabo una revisión, con el fin de subsanar dichas contradicciones.

En cuanto al impacto acústico, como se puede comprobar en el Anexo III Estudio Acústico del EsIA, se ha realizado una simulación y se han establecido todas las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento legal.

Por último, y en relación con la reciente aprobación de una licencia para la implantación de una vivienda unifamiliar en la parcela afectada por este proyecto, debemos señalar que el acuerdo de aprobación de esta por la CIOTUPHA es posterior a la solicitud de la que trae causa el presente expediente y, por tanto, posterior a la redacción tanto del proyecto técnico administrativo como del EsIA.

4.- En relación con el riesgo de incendio:

Entendemos que igualmente se encuentra perfectamente caracterizado el riesgo, así como las medidas relacionadas con el establecimiento de una faja de seguridad de prevención de incendios forestales de 30 m alrededor de la futura instalación debido a encontrarse situado en zona ZAR.

Este aspecto está especialmente desarrollado en el capítulo 18.1.4.3 del EsIA y en él, se establece que las actuaciones





preventivas de control de prevención de incendios han sido desarrolladas por la resolución del 15 de febrero de 2021 del Consejero de Medioambiente y Territorio, siendo éstas asumidas por el proyecto y citadas con detalle en el citado apartado.”

B) Al servei de Territori, del Departament de Gestió del Territori, Infraestruc. Viàries, Ordenació Tur. i Lluita contra Intrusisme. Exposant la següent conclusió:

“PRIMERO.- Tomamos razón del primer punto del informe emitido. Todos los aspectos de este punto ya han sido contestados en fecha 22 de septiembre de 2023 y resuelto a través de la declaración de impacto ambiental de fecha de notificación 7 de octubre de 2023.

SEGUNDO.- En referencia a la parcela donde se ubica a futura instalación proyectada, indicar que, Red Eléctrica a firmado un acuerdo amistoso con el propietario de la misma, para la compra de la totalidad de la parcela catastral, no solo la huella de la instalación.”

82. No s'han rebut a (a 23/12/2024) els informes requerits a:

- Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular de Carreteres.
- Ajuntament de Sant Antoni de Portmany.

Per tant, transcorregut el termini de quinze dies (ja que la instal·lació va ser declarada d'interès autonòmic i això redueix el termini que atorga l'article 131 del Reial decret 1955/2000 a la meitat) sense que les diferents administracions, organismes o empreses de servei públic o de serveis d'interès general afectades en els seus béns i drets hagin contestat, s'entén la seva conformitat amb l'autorització de la instal·lació, d'acord amb l'article 146 del Reial decret 1955/2000, d'1 de desembre.

83. El 27 de desembre de 2024, el tècnic del servei de Transport i Distribució d'Energia i Generació Tèrmica de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic va examinar la sol·licitud d'autorització administrativa de construcció per l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i la instal·lació de bateries d'emmagatzematge a la subestació Sant Antoni 66 kV i en va emetre un informe favorable.

En el mateix informe també s'indica que en referència a l'informe de l'àrea de Medi Ambient del consell insular d'Eivissa del 17 de desembre de 2024, cal informar que l'abast i els temes del que parla, fan referència al tràmit ambiental de la Declaració d'Impacte Ambiental, i aquest expedient ja té Declaració d'Impacte Ambiental favorable atorgada dia 7 de maig del 2024, per tant es considera que l'informe és totalment extemporani i no es pot tenir en compte, ja que l'àrea de Medi Ambient del Consell Insular d'Eivissa va tenir temps suficient dins el tràmit de la Declaració d'Impacte Ambiental i no es va manifestar. També destacar, que l'òrgan competent en matèria de la Declaració d'Impacte Ambiental és el Govern de les Illes Balears a través de la Direcció General d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental.

Fonaments de dret

1. La Llei 24/2013, de 26 de desembre, del sector elèctric.
2. Reial decret llei 23/2020, de 23 de juny, pel qual s'aproven mesures en matèria d'energia i en altres àmbits per a la reactivació econòmica.
3. El Reial decret 1955/2000, d'1 de desembre, que regula les activitats de transport, distribució, comercialització, subministraments i procediments d'autorització d'instal·lacions d'energia elèctrica.
4. El Reial decret 337/2014, de 9 de maig, pel qual s'aproven el Reglament sobre condicions tècniques i garanties de seguretat en instal·lacions elèctriques d'alta tensió i les seves instruccions tècniques complementàries ITC RAT.
5. El Reial decret 337/2014, de 9 de maig pel qual s'aproven el Reglament sobre condicions tècniques i garanties de seguretat en instal·lacions elèctriques d'alta tensió i les seves instruccions tècniques complementàries ITC-RAT 01-23.
6. El Decret 99/1997, de 11 de juliol, modificat pel Decret 36/2003, de 11 d'abril, que regula el procediment administratiu aplicable a la tramitació de les instal·lacions elèctriques de la comunitat autònoma de les Illes Balears.
7. El Decret 96/2005, de 23 de setembre, d'aprovació definitiva de la revisió del Pla director sectorial energètic de les Illes Balears (PDSE), el qual assenyala que l'article 19 del Decret llei 3/2014, de 5 de desembre, de mesures urgents destinades a potenciar la qualitat, competitivitat i la desestacionalització turística a les Illes Balears, modifica la disposició addicional segona de l'esmentat Decret 96/2005 i estableix que les obres i instal·lacions previstes en la planificació estatal obligatòria de les xarxes de transport d'electricitat, així com les modificacions en les subestacions d'energia elèctrica existents o planificades, desenvolupades d'acord amb les lleis del sector elèctric, queden automàticament incloses en les determinacions del Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears amb caràcter general, i especialment, pel que fa als efectes de la utilitat pública energètica.



8. Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

9. El Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears.

10. Document denominat «Pla de Desenvolupament de la Xarxa de Transport d'Energia elèctrica 2021-2026», aprovat el 22 de març del 2022 en Consell de Ministres, i publicat per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Energia de data 8 d'abril de 2022 (*Butlletí Oficial de l'Estat* núm. 93, de 19 d'abril de 2022).

11. Decret 16/2023, de 20 de juliol, de la presidenta de les Illes Balears, pel qual es modifica el Decret 12/2023, de 10 de juliol, de la presidenta de les Illes Balears, pel qual s'estableixen les competències i l'estructura orgànica bàsica de les conselleries de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

12. La Resolució del conseller d'Empresa, Ocupació i Energia de 20 de juliol de 2023, de delegació de competències i de suplència dels òrgans directius de la Conselleria.

Per tot això, dicta la següent

RESOLUCIÓ

1. Atorgar l'autorització administrativa de construcció a la instal·lació elèctrica que es detalla a continuació:

Exp.: TR 6/2023

Denominació de la instal·lació: Ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV i instal·lació de bateries d'emmagatzematge en la subestació Sant Antoni 66 kV.

Terme municipal: Sant Antoni de Portmany.

Pressupost: 56.514.747 euros.

Descripció: l'actuació consisteix en l'ampliació de la subestació Sant Antoni 66 kV tipus AIS amb configuració de doble barra i intensitat de curtcircuit de curta durada de 31,5 kA mitjançant dues noves posicions i la instal·lació de dos conjunts de bateries de 45 MW cada una (amb una potència total de 90 MW) i capacitat de 33,75 MWh cada una (capacitat total de 67,5 MWh) en la subestació Sant Antoni 66 kV tipus AIS amb configuració de doble barra.

2. Obligar el promotor a complir tots els condicionants efectuats pels organismes consultats durant el procediment d'exposició pública i que figuren en els antecedents d'aquesta Resolució, així com a la Declaració d'impacte ambiental.

3. Obligar el promotor a remetre a aquest Servei i a la direcció general competent als efectes de la supressió de la CMAIB:

- Un pla de vigilància redactat per l'auditor ambiental amb les característiques esmentades en l'Estudi d'impacte ambiental. Ha d'incloure uns indicadors clars i específics per fer el seguiment objectiu i documentat de l'efectivitat de les mesures correctores i preventives a cadascuna de les fases del projecte, a més d'incloure les actuacions que s'han de dur a terme en el cas que les mesures no obtinguin el resultat desitjat.
- Una declaració responsable signada pel promotor en la qual es garanteixi el compliment de les prescripcions establertes en la Declaració d'impacte ambiental.

4. Aquesta Resolució tindrà efectes i plena vigència sempre que el promotor hagi complert el que especifica el punt anterior.

A més d'obligar al promotor a presentar en aquesta Direcció General abans de l'inici de les obres la documentació següent:

- Justificant d'haver liquidat davant l'Ajuntament la tributació municipal corresponent, tal com preveu l'article 29 del Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears.
- Pla de seguiment redactat per l'auditor ambiental que, a més d'incloure el contingut mínim establert en la Llei d'avaluació ambiental, ha de preveure l'emissió d'informes de seguiment durant la fase de construcció, amb una periodicitat de quinze dies, que certifiquin el compliment de les mesures preventives, correctores i compensatòries de l'estudi d'impacte ambiental, el compliment dels condicionants de la declaració d'impacte ambiental, així com dels altres informes emesos pels organismes afectats.

5. Comunicar que aquesta autorització es concedeix sense perjudici de les concessions i autoritzacions que siguin necessàries relatives a l'ordenació del territori i al medi ambient, i a qualsevol altra motivada per les disposicions que hi resultin aplicables.

6. Notificar aquesta resolució al titular de la instal·lació i a l'Ajuntament de Sant Antoni de Portmany; Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular de Medi Ambient; Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular de Patrimoni; Consell Insular d'Eivissa, Direcció Insular d'Ordenació de Territori i Paisatge; Direcció General de Salut Pública; Direcció General de Medi Ambient; Direcció General de Recursos Hídrics; Direcció General d'Emergències i Interior; Direcció General d'Indústria i Polígons Industrials; Agència Estatal de Seguretat Aèria; Edistribución Redes



Digitales, SL; Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera; GOB, i Amics de la Terra, el Sr. Vicente Cardona Planells, el Sr. Alberto Bonet Soria, l'Associació de veïns Davall Benimussa, així com publicar-la en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

Interposició de recursos

Contra aquesta Resolució, que exhaureix la via administrativa, es pot interposar un recurs potestatiu de reposició davant el conseller de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica en el termini d'un mes a comptar des de l'endemà d'haver rebut la notificació, d'acord amb l'article 124 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, i l'article 57 de la Llei 3/2003, de 26 de març, de règim jurídic de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

També es pot interposar directament un recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears en el termini de dos mesos a comptar des de l'endemà d'haver rebut la notificació de la Resolució, d'acord amb l'article 46 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Palma, en la data de la signatura digital (27 desembre de 2024)

El director general d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic

Diego Viu Domínguez

Per delegació de competències del conseller d'Empresa, Ocupació i Energia

(BOIB núm. 67, de 21/05/2024)

<https://intranet.caib.es/eboibfront/eboibfront/pdf/ca/2025/3/1180109>

