

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

16514 *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears sobre el gasoducto de transporte secundario a Son Pacs y Ramal conexión, Palma (105A/15)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con el artículo 41.3 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 30 de octubre de 2015,

“CONSIDERANDO

1. *Que el proyecto objeto del presente informe está incluido en la letra e (Oleoductos y gasoductos, incluidos los submarinos) del grupo 3 (Energía) del anexo I de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Illes Balears (BOIB núm. 133 de 21-09-2006), por lo cual, después de haber sido sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria, según lo que determina la letra c del punto 1 del apartado tercero de la circular del consejero de Agricultura, Medio ambiente y Territorio relativa a la unificación de criterios interpretativos sobre la aplicación de la Ley 11/2006, después de la entrada en vigor de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (BOE núm. 296 de 11-12-2013).*

2. *Con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluaciones ambientales.*

ACUERDA LA SIGUIENTE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

1 Antecedentes

Redexis Gas SA, inició la tramitación del proyecto de gasoducto de transporte secundario en Son Pacs y Ramal de Conexión a la red de Palma mediante presentación de proyecto y estudio de impacto ambiental ante la Consejería de Economía y Competitividad en fecha 11 de mayo de 2015. En fecha 11 de junio de 2015, la Consejería de Economía y Competitividad, somete a exposición pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental (BOIB núm. 87). De forma paralela, en fecha 27 de junio de 2015, pide informe a las administraciones afectadas. En fecha 2 de septiembre, Redexis Gas SA, presenta escrito de contestación a los informes emitidos hasta el momento. Es en fecha 8 de septiembre de 2015 (RE de la CMAAiP núm. 29065 de fecha 10/09/2015) que la Consejería de Territorio, Energía y Movilidad hace remisión de la documentación para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental.

2 Información del proyecto

El promotor del proyecto es Redexis Gas SA y el órgano sustantivo competente para la autorización del proyecto es la dirección general de Energía y Cambio Climático.

El objeto del proyecto es la instalación de un gasoducto de transporte desde la posición SONAN-01.2 del gasoducto Son Reus-Andratx, hasta Son Pacs para dar servicio a las instalaciones del ayuntamiento de Palma. Además, desde la misma posición del gasoducto principal, y de forma paralela al gasoducto de transporte en Son Pacs, se instalará un ramal de conexión a la red de Palma hasta la arqueta existente en el recinto de Son Tugores.

La posición SONAN-01.2 se encuentra en la parte este de la carretera Palma-Valldemossa a unos 200 metros del recinto de Son Tugores y a unos 500 metros del camino de los reyes. Las dos canalizaciones discurrirán de forma paralela a la carretera hasta su llegada al camino de los reyes girando en el vértice del recinto de Son Tugores. El ramal de conexión llega hasta la arqueta situada frente al recinto. El gasoducto de transporte secundario continúa de forma paralela al camino de los reyes por el costado norte del mismo hasta la entrada del recinto de Son Tugores, donde realiza un cambio de dirección cruzando el Camino de los Reyes. Desde esta posición, discurre paralelo al camino de los reyes por su costado sur hasta llegar al recinto de Son Pacs.

La conducción del gasoducto de transporte está formada por tubos de acero al carbono unidos por soldadura eléctrica:

Longitud: 931 ml

Diámetro: 4”

Presión de diseño: 59 bar



La conducción del ramal de conexión está formado por tubos de polietileno:

Longitud: 598 ml

Diámetro: DN160

Presión de diseño: 5 bar

Durante la fase de obras se precisará de una ocupación del terreno de 10 metros (3 metros a la izquierda y 7 metros a la derecha de la conducción). Esta pista incluirá la plataforma de trabajo y el material procedente de la excavación. La pista se tiene que explanar mediante desbroce mecánico y remoción de la capa superficial hasta unos 20 – 30 centímetros. Este material se almacenará para la posterior restitución.

Las canalizaciones estarán enterradas de forma tal que el recubrimiento mínimo sobre la generatriz será de 1 metro y la zanja tendrá una anchura de 0,90 metros. Todo el material extraído se utilizará con posterioridad para volver a rellenar la zanja.

El cruce con la Siquia de la Vila (BIC) se realizará a cielo abierto.

La restitución del terreno se efectúa con el uso del material extraído y la reposición de la cubierta vegetal eliminada mediante mantas orgánicas y/o hidrosiembra. También se vuelven a colocar los muros, buscados, pantallas vegetales y otros obstáculos retirados. Finalmente se instalan los hitos amarillos en los puntos de cambio de dirección.

Una vez finalizado el proyecto, quedan unas zonas de servidumbre permanentes:

Zona A: corredor de 4 m (2 m a cada lado de la cañería) donde no se pueden realizar tareas de arado a una profundidad superior a 50 cm ni plantar árboles ni arbustos.

Zona B: de 3 m de anchura a cada lado de la zona A donde se prohíbe realizar obras, construcciones, edificaciones, etc.

Además, se instalaran cuatro arquetas de válvula de seccionamiento.

3 Elementos ambientales significativos del entorno al proyecto

3.1 Diagnóstico territorial

Según el PTI de Mallorca, el proyecto discurre los primeros 200 metros por AT de Armonización. El resto se desarrolla en AT de Crecimiento. El tramo final del recorrido está afectado por APR de Inundaciones por el Torrente de Na Bàrbara. El proyecto no tiene afección a espacios de relevancia ambiental y/o espacios naturales protegidos.

3.2 Diagnóstico ambiental

El proyecto se desarrolla en suelos poco evolucionados, dentro del área de protección (APR) del torrente de na Bàrbara atravesando también la Siquia de la Villa.

El ámbito de actuación es eminentemente antrópico, caracterizado por la presencia de cultivos agrícolas. No se detectan especies vegetales amenazadas ni catalogadas como hábitats de interés comunitario.

Tampoco se encuentran próximos ninguno de los espacios naturales protegidos.

4 Resumen del proceso de evaluación

Actuaciones previas

El promotor no solicitó la elaboración de un documento de alcance del estudio de impacto ambiental.

a) Fase de información pública y de consultas

La Consejería de Economía y Competitividad sometió a exposición pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental (BOIB núm. 87) en fecha 11 de mayo de 2015. Así mismo se consultó a las Administraciones públicas afectadas. En fecha 10 de septiembre de 2015, la Comisión de Medio ambiente de las Illes Balears recibió el expediente procedente de la DG de Energía y Cambio Climático, en el que se incluye el estudio de impacto ambiental, el proyecto y la documentación generada como resultado de la información pública y consultas realizadas. A continuación se resumen los aspectos ambientales más relevantes señalados en las respuestas de las administraciones públicas afectadas consultadas. Las conclusiones sobre las mismas y la forma en que el promotor ha dado respuesta están en el apartado 5 (integración de la evaluación).





B) Consultas administraciones públicas

En fecha 27 de mayo de 2014, el órgano sustantivo solicitó informe a las siguientes administraciones que consideró afectadas:

*Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Palma
Dirección Insular de Cultura del Consejo de Mallorca
Dirección Insular de Carreteras del Consejo de Mallorca
Departamento de Urbanismo y Territorio del Consejo de Mallorca
Dirección general de Recursos Hídricos*

El informe de fecha 17 de junio de 2015 del departamento de Planeamiento y Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Palma concluye favorablemente condicionado a la obtención de la utilidad pública, el informe favorable de recursos hídricos, Patrimonio y carreteras del consejo y de la comisión de centro histórico del Ayuntamiento de Palma. Insta a los promotores a consensuar el proyecto con EMAYA e Infraestructuras del ayuntamiento y a coordinar los trabajos que impliquen restricciones en el Camino de los Reyes con el departamento de movilidad municipal.

El informe de fecha 13 de julio de 2015 del departamento de Territorio e Infraestructuras del Consejo de Mallorca considera la documentación aportada insuficiente con objeto de valorar su adecuación a la normativa urbanística y de ordenación territorial. Aún así hace una serie de consideraciones: El uso territorial estaría condicionado a no ser que se tratara de obras previstas por el PDSEIB; considera preceptivos los informes de Recursos Hídricos, Patrimonio Histórico y Carreteras.

El informe de fecha 24 de julio de 2015 del departamento de Territorio e Infraestructuras del Consejo de Mallorca indica lo siguiente:

“En el tramo del V-1 al V-5 le son de aplicación las siguientes condiciones:

Previamente a la ejecución de las obras, se tendrá que recaudar la conformidad del Jefe del Negociado de Explotación y Tránsito sobre los siguientes extremos:

Replanteo, teniendo en cuenta que se afecte el mínimo posible la calzada y que la profundidad mínima de la cara superior de la conducción será de un metro respecto de la rasante de la calzada o acera.

Plan de trabajo, que tendrá que incluir las fases de ejecución necesarias para el uso del tránsito rodado, no autorizándose en ningún caso su interrupción.

Se tendrá que prever la señalización y balizamiento, tanto diurno como nocturno, garantizando la seguridad de la circulación.

En ningún caso, se situarán tapas y arquetas de registro sobre la calzada.

El corte del pavimento se tendrá que hacer con sierra de disco.

La siquia, encima la calzada, se cerrará con no menos de 0,50 m de hormigón H-20 y aglomerado asfáltico compactado, de grueso y características iguales al existente, extendiéndose en dos capas si su espesor es mayor de 5 cm.

Por el cruzamiento del Camino de los Reyes, se tendrá que contactar con el departamento de Territorio e Infraestructuras del Consejo de Mallorca para coordinar las obras con el aglomerado previsto de esta vía.

También se recuerda que:

De acuerdo con la letra e) del apartado 3 del artículo 33 de la Ley 5/1990 de 24 de mayo, de potencial la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Illes Balears, las obras de canalización tendrán que situarse en el subsuelo de la zona de dominio público el último metro a la parte más exterior de esta zona.

De acuerdo con la misma normativa, en el caso de necesidad por parte del titular de la vía de modificar las conducciones que discurran por dominio público, este asumirá el coste de la obra civil y el titular de la canalización el resto del coste”.

El informe de fecha 19 de junio de 2015 del servicio de aguas superficiales de la DG de Recursos Hídricos concluye favorablemente con una serie de prescripciones que se recogerán en su punto 6 de la presente declaración.

Redexis Gas SA presentó en fecha 2 de septiembre de 2015 un escrito de contestación a los informes mencionados y a una serie de escritos de varios organismos (ONO, Emaya, ABAQUA, IMOV, REE, Telefónica y Endesa) presentados directamente al promotor del proyecto. En él explican que el proyecto se está tramitando por el procedimiento de utilidad pública, y que, en caso de su obtención, según el artículo 19.2





del decreto ley 3/2014, de 5 de diciembre, este quedará automáticamente incluido en el PDSEIB. Además, en el escrito se adjunta la hoja de registro para el seguimiento arqueológico del proyecto ante la Dirección general de Patrimonio Cultural del Consejo de Mallorca, así como copia del acuerdo de la Comisión Insular de Patrimonio Histórico por la cual se autoriza el cruzamiento de la Siquia de la Villa con una condición que se recogerá en su punto 6 de la presente declaración.

c) Alegaciones

No se han efectuado alegaciones durante la información pública del proyecto.

5 Integración de la evaluación

5.1 Alternativas

El estudio de impacto ambiental analiza, además de la alternativa 0, dos alternativas entre las que se encuentra la alternativa finalmente escogida.

La alternativa 0, la no realización del proyecto, a pesar de que no tendría ningún impacto directo sobre el medio, si que impide la extensión del gas natural como combustible, el cual es uno de los combustibles con una menor tasa de emisión de CO₂ y de contaminantes.

La alternativa 1, es la alternativa escogida.

La alternativa 2 sigue un trazado paralelo a la carretera de Palma a Valldemossa, por el costado este desde la posición SONAN-01.2 cruzando la carretera en el mismo punto que el gasoducto Son Reus-Andratx discurriendo hasta el camino de los reyes por el costado oeste. Después vuelve a cruzar la carretera Ma-1110 y sigue el mismo recorrido que la alternativa 1. Esta alternativa cruza dos veces la carretera Ma-1110 y tiene una longitud ligeramente superior a la alternativa 1.

5.2 Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección

a) Población y salud humana

La apertura de las sequies y la presencia de personal y maquinaria pesada implican molestias por el aumento de los niveles sonoros y las alteraciones del tránsito en momentos puntuales. Además, el cruzamiento de la instalación por el Camino de los Reyes, afectará a la población al variar sus hábitos de vida. Si bien es cierto que la explotación de la instalación supondrá un beneficio para la población por la reducción en el consumo de combustibles más contaminantes que el gas.

Se implementarán una serie de medidas preventivas entre las que se destacan el mantenimiento de la limpieza en todas las zonas del proyecto, el correcto mantenimiento de la maquinaria, la utilización de materiales nobles por barreras y cierre evitando brillanteces metálicas y la restitución de todos los servicios, taludes, accesos, sistemas de cierre, etc, alterados durante la ejecución del proyecto una vez finalizadas las obras.

b) Flora y fauna

La apertura de la pista supone el impacto más importante sobre la fauna y la flora por el desbroce y la tala que supone con la pérdida de hábitat asociada. En todo caso, el elevado nivel de antropización de la zona implica una escasa presencia de individuos.

Las medidas preventivas más destacadas que se implementarán son: se evitarán los trabajos nocturnos, se realizarán rampas desde el fondo de la zanja hasta la pista y se realizarán revisiones periódicas de la zanja para sacar los pequeños animales atrapados en la misma y al final de cada jornada se taparán los extremos de la cañería para evitar que se puedan introducir animales.

c) Suelo y subsuelo

El impacto más significativo del proyecto es el que afecta al suelo. Tanto la apertura de la pista como de la zanja suponen la eliminación física del suelo o la pérdida de sus condiciones edafológicas.

Para evitar parte de los impactos, se implementarán una serie de medidas preventivas entre las que se destacan: una correcta gestión de la capa de tierra vegetal que se retirará de la pista para evitar su compactación, como su riego periódico y el mantenimiento de los cordones con una altura máxima de 1,5 metros.

Como medidas correctoras en todo el ancho de la pista, una vez finalizada la obra, se realizarán labores de descompactación y se repondrá la tierra vegetal retirada durante la apertura de la pista.





d) Aire y factores climáticos

Para reducir la emisión de partículas sólidas, se realizarán riegos sistemáticos en las zonas donde se efectúen movimientos de tierras.

e) Paisaje

Al tratarse de una instalación que irá enterrada y la grande antropización de la zona, el impacto paisajístico quedará reducido a la pérdida de vegetación arbustiva y arbórea en la zona de servidumbre.

f) Hidrología

El cruzamiento de la Siquia de la Vila, se realizará a cielo abierto con las consecuentes alteraciones del cauce y los márgenes y el desbroce de la vegetación. El correcto tapado de la zanja, permitirá recuperar el perfil original del cauce. El cruzamiento se realizará cuando el curso no presente flujo superficial o este sea mínimo.

5.3 Seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que tiene como objetivos garantizar la correcta ejecución y cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas y comprobar su eficacia, detectar impactos no previstos y ver la evolución de los elementos del medio más significativos.

En este seguimiento, el promotor establece una serie de controles genéricos en la fase de construcción, verificando aquellas actuaciones que generan más impactos, el mantenimiento de la maquinaria empleada, las medidas establecidas para la protección del patrimonio arqueológico, etc.

Por todo el anterior, se emite la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de gasoducto de transporte secundario a Son Pacs y Ramal de Conexión a la red de Palma, al concluirse que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos, siempre que se cumplan las medidas siguientes:

Condiciones al proyecto:

Se cumplirán todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante el proceso de evaluación de impacto ambiental, incluidas en el estudio de impacto ambiental y en la respuesta del promotor a las alegaciones formuladas en la fase de consultas e información pública.

Se tendrán que cumplir las condiciones establecidas por las administraciones públicas, con especial mención las siguientes:

1 Según la Dirección general de Patrimonio Cultural del Consejo de Mallorca:

En caso de localizarse restos durante la fase de seguimiento se presentará informe preliminar sobre el cual se valorará la necesidad de hacer una intervención arqueológica, para poder documentar en condiciones el sector patrimonial afectado, a cargo del promotor y para evaluar el alcance y determinar las eventuales medidas de protección.

2 Según el servicio de aguas Superficiales de la DG de Recursos Hídricos:

a) No se podrán realizar acopes de ningún tipo en Dominio Público Hidráulico.

b) Quedará completamente prohibido realizar cualquier tipo de vertido al cauce, sin la previa autorización por parte de la DG de Recursos Hídricos.

c) Se tendrán que aplicar las medidas correctoras que se estimen adecuadas para mantener la seguridad de personas y bienes en caso de inundación o desbordamiento.

d) Se dispondrá siempre a pie de obra de una copia de la documentación facilitada por la DG de Recursos Hídricos referentes a la actuación.

e) Antes del inicio de las obras y una vez finalizadas se comunicará por escrito a la DG de Recursos Hídricos, adjuntando plano de situación y número de referencia 2508/2015, para comprobar el cumplimiento de los condiciones impuestas.





Se recuerda que las obras en zona de policía y en zona inundable o potencialmente inundable precisarán de autorización administrativa previa de la DG de Recursos Hídricos. Esta autorización será independiente de cualquier otra que tenga que ser otorgada por los diferentes órganos de las Administraciones públicas y, en su caso, de los propietarios de terrenos particulares.”

Palma, 3 de noviembre de 2015

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

