

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

433

Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el Proyecto de cambio de conductor de la LSMT, T.M. Muro (51A/2022)

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 16 de noviembre de 2022,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El proyecto objeto del presente informe está incluido en el punto 7 del grupo 3 del anexo 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 las Islas Baleares: Líneas de transmisión de energía eléctrica entre 15 y 66 kV en suelo rústico con la calificación de ANEI o ARIP, espacios naturales protegidos al amparo de la Ley 42/2007 y espacios de relevancia ambiental de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO), excepto en el supuesto de que sean líneas soterradas por camino existente con una longitud inferior a 1 km.

En el caso del presente proyecto, se someterá al procedimiento de EIA ordinaria por situarse parte del nuevo trazado en una zona clasificada como ANEI.

El EIA se expuso al público el 2 de diciembre de 2021 (BOIB n.º 166). También se publicó en la sede electrónica del Consell de Mallorca y en el «Diario de Mallorca». La tramitación a seguir es la establecida en la Ley 21/2013 y el Decreto Legislativo 1/2020.

Por lo que, después de haber sido sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, es procedente formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 41 de la Ley 21/2013.

1. Antecedentes

En fecha 04/10/2021, el órgano sustantivo realizó consulta a la CMAIB sobre las administraciones públicas que se consideraba que debían ser consultadas dentro del trámite de EIA ordinaria (RE SAA 923).

2. Información del proyecto

El proyecto pretende el reemplazo de un tramo subterráneo de 3.250 m de la línea de MT (LSMT) «Dunas» 15 kV, entre el C.T. «Muralcudia» 15214 y el C.T. «Parat de Baix» 15307, en el T.M. Muro, con el fin de evitar la evolución desfavorable de varios puntos del tendido eléctrico, lo que puede llevar a provocar averías. Se proyecta la instalación de tres nuevos conductores unipolares 12/20kV, debidamente canalizados.

Las actuaciones previstas incluyen la apertura de una zanja de 3.162 m de longitud (82 m en la calzada, 1.408 m en la acera y 1.672 m en camino existente), con una ocupación total de 20,245 m². La apertura de esta zanja y la reposición posterior del terreno afectará a la parcela con ref. catastral 1927901EE1012N0000XJ, de titularidad privada, así como a otros terrenos de titularidad municipal. En el caso de la zanja a realizar en la calzada, se colmatará el resto de la zanja con tierras sobrantes de excavación, y con reposición final de pavimento con las mismas características que el original. Respecto a la zanja en camino existente, se colmatará, sobre el espesor de hormigón de 15 m, con capas de tierra compactada cada 15 m.

La implantación de las infraestructuras requerirá superficies de ocupación temporal, consistentes en zonas de almacenamiento de residuos, zonas de acopio de materiales, campos de trabajo y parques de maquinaria. Una vez instalada la línea, se producirá una ocupación permanente del suelo afectado, con una superficie de 3.794,4 m².

El presupuesto de ejecución material de las obras es de 251.702,16 euros (y una partida presupuestaria adicional de 9.400 euros para la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental), con un plazo previsto de ejecución de trece semanas.

3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

De acuerdo con el Plan Territorial de Mallorca, los terrenos afectados por el proyecto están calificados parcialmente como suelo urbano (tramo dentro del casco urbano de la Playa de Muro), mientras que el resto corresponden a suelo rústico protegido, área natural de especial

interés de alto nivel de protección (SRP-AANP), y se sitúan dentro de la Unidad Paisajística 3 (UP-3) “Badies del Nord”. De acuerdo con el EIA, el trazado afecta parcialmente dominio público marítimo-terrestre (DPMT), así como la ctra. Ma-12 PK-24+97 (cruce subterráneo) y desde PK 23,45 a PK 24+95 (paralelismo).

De acuerdo con el EIA, la parte del trazado que se localiza fuera del casco urbano de la Playa de Muro atraviesa una masa de pinar (*Pinus halepensis*) y garriga con especies típicamente mediterráneas. También se localizan algunas especies de flora amenazadas, como *Gagea mauritanica*, *Juniperus oxycedrus* subs. *macrocarpa* y *Orchis palustris*, así como otras endémicas de las Islas Baleares, como *Arum pictum* subsp. *sagittifolium*, *Ophrys bertolonii* subsp. *balearica* y *Teucrium capitatum* subsp. *majoricum*. Este tramo se encuentra afectado por área de prevención de riesgos (APR) de inundación y se sitúa dentro de ANEI, Parque Natural de s'Albufera de Mallorca, ZEPA ES0000038 y LIC ES5310125 “S'Albufera de Mallorca”, y por el hábitat de interés comunitario (HIC) *Typho angustifoliae-Phragmitetum maximi* (carrizal alto). La línea discurre también próxima a la HIC 1510 (estepas salinas mediterráneas). De acuerdo con informe del Servicio de Espacios Naturales, “considerando que no se advierten circunstancias especiales, se considera que la actividad objeto de este informe no tiene efectos apreciables sobre los objetivos de conservación del lugar de la red natura 2000”. Según el IV Plan Forestal de las Islas Baleares 2015-2024, se corresponde con zonas con riesgo moderado-alto de incendio forestal.

El ámbito de actuación no afecta a ningún curso de agua superficial y se ubica sobre la masa de agua subterránea 1811M1 “Sa Pobla”, acuífero superficial en mal estado cualitativo y cuantitativo, y en la mayor parte del trazado con elevada vulnerabilidad a la contaminación. Se localiza también dentro de áreas de influencia de zonas sensibles por riesgo de eutrofización (códigos ESCA445 y ESCM711).

Según el Servicio de Protección de Especies, en la zona donde se desarrolla el proyecto hay constancia de la presencia de las especies protegidas siguientes:

Especies catalogadas en peligro de extinción (RD 139/2011): cerceta pardilla (*Marmaronetta angustirostris*).

Especies catalogadas Vulnerables (RD 139/2011; Decreto 75/2005): garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), abejaruco (*Merops apiaster*), escribano palustre (*Emberiza schoeniclus* subsp. *witherbyi*), murciélago grande (*Myotis myotis*), murciélago orejudo (*Plecotus austriacus*) y orquídea de prado (*Orchis palustris*).

Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (RD139/2011): aguilucho lagunero (*Circus aeuginosus*), búho chico (*Asio otus*), garcilla (*Bubulcus ibis*), garceta (*Egretta garzetta*), alcaraván (*Burhinus oecdinemus*), carricerín (*Acrocephalus melanopogon*), carricero (*Acrocephalus scirpaus*), lavandera europea (*Motacilla flava*), cigüeñuela (*Himantopus himantopus*), tarro blanco (*Tadorna tadorna*), calamón (*Porphyrio porphyrio*), zampullín (*Tachybaptus ruficollis*), terrera (*Calandrella brachydactyla*), chochín común (*Troglodytes troglodytes*), chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*), chorlitejo chico (*Charadrius dubius*), bisbita campestre (*Anthus campestris*), charrán (*Sterna hirundo*), tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*), murciélago de bordes claros (*Pipistrellus kuhlii*), murciélago de escalera (*Myotis escaerai*), murciélago de cola larga (*Tadarida teniotis*), murciélago de los graneros (*Eptesicus serotinus*), murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*), murciélago soprano (*Pipistrellus pygmaeus*).

Especies de Especial Protección (Decreto 75/2005): lirio de mar (*Pancratium maritimum*, *Linum maritimum*), hinojo marino (*Crithmum maritimum*), palmito (*Chamaerops humilis*).

Así mismo, se ha constatado la presencia de *Carpobrotus* sp., especie incluida en el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras (RD 630/2013). Por otro lado, no hay constancia de la presencia de ningún nido de rapaz a menos de 1.000 m de distancia del proyecto.

La zona de estudio se localiza íntegramente dentro de una zona de protección de la avifauna contra la colisión y parcialmente dentro de una zona de protección de la avifauna contra la electrocución, así como parcialmente dentro de una zona clasificada como área importante para la conservación de las aves y la biodiversidad (I.B.A.).

De acuerdo con el EIA, en el ámbito de actuación no figura ningún Bien de Interés Cultural (BIC) o Bien Catalogado (BC).

4. Resumen del proceso de evaluación

4.1 Tramitación

a) Fase de información pública y de consultas

En el BOIB núm 166, de 2 de diciembre de 2021 se sometió a información pública el proyecto y el EIA. También se publicó en la sede electrónica del Consell de Mallorca y en el «Diario de Mallorca». La tramitación a seguir es la establecida en la Ley 21/2013 y el Decreto Legislativo 1/2020.

b) Consultas

Según certificado del órgano sustantivo, de fecha 8 de marzo de 2022, han sido consultadas las administraciones siguientes:



- Servicio de Espacios Naturales, de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad:

Se informa favorablemente con condicionantes el proyecto de cambio de conductor en la red subterránea de media tensión ubicada dentro del PN de s'Albufera de Mallorca.

No se debe acometer ningún desbroce de la vegetación más próxima a la zona húmeda, que es la que amortigua los impactos (sobre todo visuales, pero también en parte acústicos) de las actividades que se producen en la carretera. En caso de ser necesario, el desbroce de la vegetación se debe producir siempre junto a la carretera (entre el vial afectado y esta).

Para evitar posibles afecciones y molestias a especies reproductoras, las obras no pueden realizarse en el periodo de tiempo comprendido entre el 15 de marzo y el 15 de julio, que es el de nidificación de la mayoría de las especies presentes en la zona.

Se levantarán el menor número posible de arquetas y estas quedarán en todo caso integradas en el ámbito paisajístico. Todos los residuos generados serán tratados de manera conveniente. Una vez acabadas las obras, la zona debe quedar exactamente igual que antes de empezarlas sin ningún tipo de acumulación de tierras que pueda estorbar el paso de personas o vehículos de gestión del espacio protegido, o producir un impacto visual.

- Servicio de Planificación en el Medio natural, de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad.

- Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo, de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad:

Se concluye que:

Considerando las características y la naturaleza del asunto de referencia, se informa lo siguiente:

Durante la realización de las obras se deberá cumplir el Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el que se dictan normas sobre el uso del fuego y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendio forestal, especialmente en cuanto a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 8.2.c).

También recordar que el desempeño de las medidas incluidas en este informe no excluye de la responsabilidad de los propietarios/promotores en el cumplimiento de la legislación específica adecuada según el tipo de instalación o construcción y en el uso responsable de los medios que puedan ser causantes de un incendio forestal o de los daños que un incendio forestal pueda causar.

- Servicio de Protección de Especies, de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad:

Se informa que:

Según criterio de este servicio, no es de prever que las actuaciones proyectadas puedan suponer un efecto negativo sobre las especies presentes en la zona, siempre que se lleven a cabo las acciones preventivas y correctoras previstas, así como el Plan de Vigilancia Ambiental de Mantenimiento.

Aún así, y teniendo en cuenta que el proyecto afecta al PN de s'Albufera de Mallorca, consideramos que se deben priorizar las consideraciones y condicionantes que establezca la dirección.

Se concluye que:

Por todo ello, informo FAVORABLEMENTE el Proyecto de cambio de conductor de la LSMT «DUNAS» 15 KV entre el CD 15214 y CD 15307 C.T. «Muralcudia», n. 15214 C.T. «Parat de Baix» con el siguiente condicionante:

En caso de detectar la presencia de especies de flora invasora en la zona afectada por el proyecto, se deberá proceder a su eliminación.

- Servicio de Aguas Subterráneas, de la DG de Recursos Hídricos.

- Servicio de Gestión del DPH, de la DG de Recursos Hídricos.

- DG de Energía y Cambio Climático, de la Conselleria de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática:

No se ha evaluado la huella de carbono asociada al proyecto.

Se debería hacer este cálculo identificando y aplicando medidas para reducirla.

El estudio de cambio climático solo incorpora el análisis clásico de riesgos (que ya debe incluir, en cualquier caso, el estudio de impacto



ambiental) sin incorporar la perspectiva climática (es decir, analizando como evolucionarán estos riesgos según los escenarios climáticos).

Dicho esto, se considera que el proyecto tiene una incidencia pequeña sobre la mitigación del cambio climático y que no necesita incluir medidas específicas de adaptación en el cambio climático, así que, en esta ocasión, no es necesario profundizar más en el estudio de cambio climático.

- Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de la DG de Territorio y Paisaje.
- Demarcación de Costas.
- Ayuntamiento de Muro.
- Terraferida.
- GOB.
- Amics de la Terra.
- Dirección Insular de Infraestructuras, del Consell de Mallorca:

Se informa que:

1. Según el artículo 32.1 de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, en suelo urbano, en las travesías los planes urbanísticos establecerán las zonas de dominio público, reserva y protección que coincidirán en una sola.

2. (...)

3. De acuerdo con el artículo 31.1. de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, se define como zona de protección de la carretera la comprendida entre dos líneas longitudinales paralelas a las aristas de explanación y a una distancia de estas de dieciocho (18) metros en las carreteras de dos (2) carriles de las redes primaria y secundaria. En la zona de protección no se podrán realizar obras ni se permitirán más usos que los compatibles con la seguridad viaria, previa autorización, en cualquier caso, del organismo gestor.

4. Según el artículo 33.3.e) de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, bajo la calzada, los cruces se deben hacer por la solera de las obras de fábrica existentes, en galerías o tubos dispuestos previamente a tal efecto o construidas con medios que no alteren el pavimento; excepcionalmente, se podrán autorizar zanjas en la calzada por razones de urgencia o necesidad, o previamente en una obra de renovación del pavimento existente. Por lo tanto, el paso transversal en el PQ 25+000 de la carretera Ma-12, se hace por los dos tubos libres de los cuatro existentes y no se permite la apertura de acequias en la carretera Ma-12.

5. Según el artículo 33.3.e de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, las conducciones paralelas soterradas solo se pueden autorizar a una distancia no inferior a los tres (3) metros de la arista de explanación de la carretera, fuera de la zona de dominio público. Por lo tanto, en este caso el dominio público se sitúa a SEIS (6) metros a cada lado del eje de la carretera Ma-12, y en caso de que la arista exterior de la explanación superara estos seis metros, será la arista la que delimite el dominio público, aspecto que no sucede. Además, el trazado por el camino paralelo a la carretera Ma-12 hasta el CT 15307 entre PQ 25+000 y 23+500 es más allá de estos seis metros y no es dominio público viario.

6. Con fecha 04/08/2022 Endesa Distribución Eléctrica SLU confirmó la recepción de la Resolución del conseller executiu del Departamento de Movilidad e infraestructuras para las obras de cambio de conducto LSMT objeto de este informe solicitada día 19/02/2020 por el Sr. Payeras y, por lo tanto, previamente al inicio de las obras deberán recabar la pertinente autorización del Departamento de Movilidad e infraestructuras.

- Dirección Insular de Ordenación del Territorio y Paisaje, del Consell de Mallorca:

Informamos favorablemente el proyecto, con las observaciones siguientes:

Teniendo en cuenta la situación del proyecto en el parque natural de s'Albufera y dentro de la Red Natura 2000 (LIC Bahías de Pollença y Alcúdia y LIC y ZEPA s'Albufera de Mallorca) y el entorno turístico próximo, sería conveniente incluir más medidas correctoras para reducir los impactos ambientales y paisajísticos del proyecto:

- Limitar los horarios de trabajo de la fase de construcción del proyecto a un horario laboral y diurno.
- Limitar los horarios de trabajo de la fase de construcción a los meses del año fuera de la temporada turística.
- Considerar las limitaciones sobre la pavimentación de caminos públicos derivadas del artículo 36 de la Ley 13/2018.



c) Alegaciones

Según certificado del órgano sustantivo, de fecha 8 de marzo de 2022, durante el trámite de información pública no se han recibido alegaciones.

d) No se han realizado consultas transfronterizas por no considerarse necesario.

5. Análisis técnico del expediente**5.1 Alternativas**

En el EIA se plantean dos alternativas:

La alternativa 0 (no ejecución del proyecto), puede suponer la falta de suministro o deficiencias en este, considerando el estado actual de la instalación, por lo que se descarta.

La alternativa 1 (seleccionada), consiste en la ejecución de una nueva línea subterránea de 3.250 m entre el CD 15214 y el CD 15307, que discurrirá por el casco urbano de la playa de Muro, aprovechando el trazado y los tubulares de la línea existente actualmente, a dismantelar.

La alternativa 2 plantea la ejecución de una línea aérea de 3.046 m de longitud y 37 apoyos para realizar la conexión entre el CD 15214 y el CD 15307. El trazado de esta alternativa discurriría inicialmente por el casco urbano de Playa de Muro y después por la ctra. Ma-12.

La alternativa 3 propone la instalación de una línea subterránea de 3.052 m de longitud para realizar la conexión entre el CD 15214 y el CD 15307. En esta alternativa, el trazado planteado es muy similar al propuesto en la alternativa 1, con la diferencia de que en lugar de discurrir por el interior del casco urbano de Playa de Muro, este seguiría en todo momento el trazado de la ctra. Ma-12.

Se justifica la selección de la alternativa 1, porque a pesar de que la alternativa 2 requiere un tiempo y un coste de instalación menor, también implicaría un elevado impacto ambiental, causado principalmente por las talas y los desbroces de vegetación, tanto en la construcción como en el mantenimiento de la línea, con afección negativa directa sobre la fauna. Así mismo, una vez instalada, la línea provocaría un aumento del riesgo de colisión y electrocución de las especies de avifauna del entorno con el tendido de la línea, además de una disminución de la calidad paisajística de la zona a causa de la presencia de las infraestructuras. Todos estos impactos se ven agravados por el hecho de que la línea discurre en parte por el interior de un parque natural.

Por otro lado, la alternativa 3 presenta un menor coste y tiempo de instalación, puesto que tiene un trazado más corto. Sin embargo, este trazado afectará la zona forestal que rodea las parcelas agrícolas de la zona, a causa de los desbroces y las talas necesarias para instalar la línea y para mantener las servidumbres una vez instalada, con afección negativa directa sobre la fauna.

5.2 Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección

Se identifican los principales impactos del proyecto en cada una de sus fases (construcción, funcionamiento y dismantelamiento).

a) Suelo y subsuelo

A pesar de que la línea discurre por camino existente, durante la fase de obras y de dismantelamiento, se prevé una alteración de la morfología del terreno, a causa de los movimientos de suelo necesarios para la excavación de la zanja, así como un aumento de la erosión a causa de la pérdida de cubierta vegetal (desbroce), ocupación temporal del suelo y riesgo de contaminación por vertido accidental de sustancias contaminantes. También se producirá compactación y erosión del suelo, a causa del tráfico de maquinaria por las zonas no asfaltadas. En todo caso, entre otros, se prevé la utilización, siempre que sea posible, de los accesos existentes para evitar la apertura de nuevos viales, que las zanjas estén abiertas el mínimo tiempo posible, así como, una vez finalizadas las obras, la restauración de la zona alterada y, como mínimo, su retorno al estado original.

Por otro lado, durante la fase de explotación, se producirá la ocupación permanente de terreno por la instalación de la línea.

b) Emisiones

Durante las fases de ejecución y de dismantelamiento, se prevé la emisión de polvo, partículas en suspensión, gases contaminantes y ruidos, a consecuencia de los movimientos de tierra y el tráfico de vehículos y maquinaria. Se prevé la adopción de medidas correctoras, como la limitación de la velocidad de circulación de los vehículos a 30 km/h, el cubrimiento con lonas de los camiones de transporte de tierras y otros materiales, o el acotamiento del horario de ejecución de las obras entre las 8 h y las 20 h, entre otros. En todo caso, según el Servicio de Cambio Climático y Atmósfera, el proyecto tiene una incidencia pequeña sobre la mitigación del cambio climático y no necesita incluir medidas específicas de adaptación al cambio climático.

c) Hidrología

Durante la fase de construcción y desmantelamiento, se pueden producir impactos sobre la red hidrográfica, a causa de los movimientos de suelos necesarios para realizar la excavación de la zanja. Sin embargo, se considera que estas afecciones serán mínimas, puesto que el trazado de la línea discurre por un camino existente, en el que la red de drenaje ya se encuentra alterada. Por otro lado, la presencia de la masa de agua superficial de S'Albufera de Mallorca supone un condicionante importante a la hora de llevar a cabo las tareas de la fase de construcción de la línea. En este sentido, hay que tener en cuenta los condicionantes establecidos por el Servicio de Espacios Naturales, así como la adopción de otras medidas, como la ejecución de una red de drenaje que separe las aguas pluviales externas de aquellas que atraviesan la zona de explotación.

En cuanto a impactos potenciales sobre la hidrología subterránea, estos pueden originarse en episodios de contaminación del suelo, en los que las sustancias contaminantes se infiltran en el subsuelo y acaban contaminando masas de agua subterráneas o acuíferos. Estos impactos se pueden originar durante las tareas de hormigonado de la zanja, y podrían ser especialmente sensibles por situarse la línea sobre una masa de agua subterránea en mal estado, aunque tal como se ha especificado en el apartado de contaminación del suelo, realizando la limpieza de hormigón y otros materiales potencialmente contaminantes en zonas habilitadas a tal efecto, el impacto se reduce considerablemente.

Durante la fase de explotación se pueden producir afecciones sobre la hidrología subterránea a causa de posibles episodios de contaminación del suelo, aunque como se ha mencionado anteriormente, la probabilidad de ocurrencia de afecciones sobre la hidrología subterránea durante esta fase es muy baja.

d) Flora

Los principales potenciales impactos sobre la flora durante las fases de construcción y desmantelamiento del proyecto serán la eliminación de la vegetación, tanto temporalmente como permanentemente, y la degradación de la vegetación del entorno inmediato en el ámbito de actuación. La eliminación de la vegetación se producirá a causa de los desbroces necesarios para realizar la instalación de la línea y de las zonas de ocupación temporal, mientras que la degradación se producirá indirectamente a causa de la deposición de polvo y partículas sobre las hojas, así como por la compactación del suelo por la maquinaria.

Dado que en la zona de estudio existen especies de flora protegidas en las cuadrículas, se deberá tener en cuenta su presencia con la condición de minimizar en la medida de lo posible las afecciones sobre estas. Entre las medidas correctoras propuestas, se prevén realizar las comprobaciones oportunas, para determinar la inexistencia de especies de flora protegidas en la zona de obras, antes del inicio de estas, así como evitar al máximo el paso o estacionamiento de vehículos y maquinaria por las superficies con vegetación natural que no deban ser afectadas por el proyecto.

e) Fauna

Durante la fase de construcción y desmantelamiento, las principales molestias generadas sobre la fauna (ruidos, fragmentación o pérdida de hábitats, riesgo de atropello...) serán a causa del tráfico de maquinaria. Antes del inicio de las obras, entre otros, se prevé la realización de prospecciones de fauna, desplazando los ejemplares localizados fuera de la zona de afección.

Por otro lado, en la fase de explotación no se prevé afección sobre la fauna.

f) Áreas de prevención de incendios

Dado que la línea discurre por zonas de alto y moderado riesgo de incendio forestal, durante la fase de construcción y desmantelamiento, el riesgo de incendios aumenta a causa del tráfico de trabajadores y maquinaria en el ámbito de actuación. Entre otros, se prevé mantener los caminos, pistas, fajas cortafuegos o áreas cortafuegos libres de obstáculos que impidan el paso y la maniobra de vehículos, y limpios de residuos.

Por otro lado, en la fase de explotación no habrá ningún riesgo de incendio derivado del funcionamiento de la línea.

g) Residuos

Se prevé la recogida y gestión de los residuos generados a través de empresas transportistas y gestores autorizados. La empresa contratista redactará un Plan de gestión de residuos (PGR), de acuerdo con lo exigido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Así mismo, respecto de los residuos vegetales, se procederá a su retirada en un máximo de 10 días para evitar la propagación de hongos u otras afecciones.

h) Energía

De acuerdo con el estudio de transición energética y cambio climático aportado por el promotor, al tratarse precisamente de una infraestructura de distribución de electricidad, el proyecto no supone el consumo ni la generación de energía eléctrica, por lo que no habrá

ningún cambio sobre la demanda energética ni afectará las puntas de demanda.

i) Paisaje

El proyecto se localiza en un ámbito antropizado, con presencia de zonas turísticas de primera línea, urbanizaciones y numerosas viviendas dispersas por el territorio rodeadas por campos de cultivo. Durante la fase de construcción, los efectos sobre el paisaje serán temporales y derivan indirectamente de la presencia de maquinaria y material en la zona de obra y directamente de la alteración del suelo por la excavación de la zanja de la línea subterránea. Durante la fase de explotación no se producirá ninguno impacto, puesto que se trata de una línea subterránea. Finalmente, en la fase de desmantelamiento, los efectos sobre el paisaje serán temporales y estarán principalmente asociados a la presencia de maquinaria necesaria para llevar a cabo el desmantelamiento de la infraestructura.

Dado que después de las fases de construcción y desmantelamiento, se prevé la restauración del terreno a su estado original, se prevé que el impacto ambiental sea compatible. En todo caso, se prevé la incorporación de medidas correctoras, como limitar la ocupación temporal de terreno mediante la delimitación del espacio con tráfico de personas y maquinaria o el aprovechamiento de los caminos existentes, entre otros.

j) Patrimonio histórico

A pesar de que no se prevé afección del proyecto sobre los elementos patrimoniales de la zona, se prevé durante las obras la paralización de las actuaciones en la zona, en caso de detección de algún elemento de patrimonio no identificado en los estudios realizados con anterioridad, así como ponerlo en conocimiento de la administración, como medida preventiva.

5.3 Seguimiento ambiental

Se prevé un Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) de las medidas propuestas para minimizar los impactos en las fases de construcción y desmantelamiento del proyecto, con indicadores.

Una vez finalizadas las obras, se prevé presentar un informe de final de obra a la administración, principalmente, en relación con su seguimiento ambiental. Así mismo, durante la fase de operación y mantenimiento, se redactará un informe después del primer año en funcionamiento, en el que se recogerán las revisiones y la eficacia de las medidas correctoras llevadas a cabo.

6. Conclusiones

Por todo lo anterior, se formula la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de "Cambio de conductor de la LSMT «DUNAS» 15 KV entre CD 15214 y CD 15307 (TM de Muro)", firmado por el Sr. Masramon, ingeniero técnico industrial eléctrico, de la empresa IPLAN Gestión Integral de Proyectos, con fecha 6 de febrero de 2020, y visada por el Colegio de Ingenieros Graduados e Ingenieros Técnicos Industriales de Barcelona con n.º 2020901832 y fecha 7 de febrero de 2020, dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan todas las medidas preventivas, correctoras previstas por el EIA y el PVA, firmado en fecha agosto de 2021 por el Sr. Barroso, grado en Ciencias Ambientales, y por el Sr. Borrell, grado en Geografía y Ordenación Territorial, de la empresa IPLAN Gestión Integral de Proyectos, y los condicionantes siguientes:

1. De acuerdo con el Servicio de Espacios Naturales, en relación con el trazado de la nueva línea subterránea de media tensión ubicada dentro del Parque Natural de s'Albufera de Mallorca:

- No se debe acometer ningún desbroce de la vegetación más próxima a la zona húmeda, que es la que amortigua los impactos (sobre todo visuales, pero también en parte acústicos) de las actividades que se producen en la carretera. En caso de ser necesario, el desbroce de la vegetación se debe producir siempre junto a la carretera (entre el vial afectado y esta).
- Para evitar posibles afecciones y molestias a especies reproductoras, las obras no pueden realizarse en el periodo de tiempo comprendido entre el 15 de marzo y el 15 de julio, que es el de nidificación de la mayoría de las especies presentes en la zona.
- Se levantarán el menor número posible de arquetas y estas quedarán en todo caso integradas en el ámbito paisajístico. Todos los residuos generados serán tratados de manera conveniente. Una vez acabadas las obras, la zona debe quedar exactamente igual que antes de empezarlas sin ningún tipo de acumulación de tierras que pueda estorbar el paso de personas o vehículos de gestión del espacio protegido, o producir un impacto visual.

2. En caso de detectar la presencia de flora invasora en la zona afectada por el proyecto, se deberá proceder a su eliminación, según las instrucciones del Servicio de Protección de Especies.

3. Los acopios de enseres, material e instalaciones auxiliares necesarias para las obras deberán situarse fuera de áreas vegetadas.

4. De acuerdo con la Dirección Insular de Ordenación del Territorio y Paisaje, del Consell de Mallorca:

- Deberán limitarse los horarios de trabajo de la fase de construcción del proyecto a un horario laboral y diurno, y fuera de la



temporada turística.

- Deberán tenerse en cuenta las limitaciones sobre la pavimentación de caminos públicos derivadas del artículo 36 de la Ley 13/2018.

5. Dado que el proyecto se desarrolla sobre una masa subterránea con elevada vulnerabilidad a la contaminación, se atenderá a lo que dispone el artículo 2, apartado c), del Decreto Ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística: «Durante la ejecución de las obras se deben adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de las maquinarias.»

6. Durante la fase de construcción, los riegos periódicos para minimizar la generación de polvo se deberán hacer con agua regenerada, además de tener en cuenta buenas prácticas para minimizar la contaminación atmosférica:

- http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_demolicio-30632/

Así mismo, se recuerda que:

- Dado que el proyecto afecta a área de protección territorial (APT) de carreteras y dominio público marítimo-terrestre, previo al inicio de las obras, se deberá disponer de las autorizaciones pertinentes y cumplir con las obligaciones derivadas de estas.
- Durante la realización de las obras, se deberá cumplir el Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el que se dictan normas sobre el uso del fuego y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendios forestales, especialmente en cuanto a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 8.2.c).
- El desempeño de las medidas relativas al Decreto 125/2007, no excluye de la responsabilidad de los propietarios/promotores en el cumplimiento de la legislación específica adecuada según el tipo de instalación o construcción y en el uso responsable de los medios que puedan ser causantes de un incendio forestal o de los daños que un incendio forestal pueda causar.

Esta DIA se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la obtención de la autorización.

(Firmado electrónicamente: 18 de enero de 2023)

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

