

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

952*Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre la reforma tendido eléctrico MT 15KV Colom por nuevo suministro, T.M. Porreres y Lluçmajor (177A/2021)*

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 22 de diciembre de 2022,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El proyecto objeto del presente informe está incluido en su 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.

El proyecto y el EIA se sometieron al trámite de información pública el 21 de octubre de 2021 (BOIB n.º 144) y el 2 de diciembre de 2021 (BOIB n.º 166), dado que afecta a los T.M. Porreres y Lluçmajor. Se solicita la tramitación conjunta de la evaluación de impacto ambiental, debiendo seguirse el procedimiento establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, 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. Información del proyecto

El promotor del proyecto de reforma de línea aérea de MT 15 kV entre la SE Lluçmajor y el apoyo A086228 existente de la línea "COLOM" es E-distribución Redes Digitales, S.L.U., y los órganos sustantivos son el Ayuntamiento de Porreres y el Ayuntamiento de Lluçmajor.

El proyecto pretende posibilitar un nuevo suministro de 4.772,82 kW en MT 15 kV, causado por la electrificación del Polígono Industrial de "SA CREU" Sector 1 (T.M. Porreres). Afectará parcialmente a un tendido eléctrico aéreo existente de MT 15 kV, que tiene una longitud total de 10,73 km y se compone de 58 apoyos. Las actuaciones previstas afectarán al tramo comprendido entre la SE de Lluçmajor y la torre metálica T86, localizada en el pol. 1, parcela 310 (T.M. Porreres), donde finalizará, y serán las siguientes:

-Apertura de una zanja en el polígono 13, parcela 519 (T.M. Lluçmajor), para la instalación de un nuevo tramo subterráneo de 80 m de longitud, que irá desde la SE Lluçmajor hasta la nueva torre metálica T143, donde se realizará la nueva CAS.

-Reforma de un tramo de línea aérea de MT de 10.650 m de longitud, desde la torre metálica T143 hasta la torre T86, situada en el polígono 1, parcela 310 (T.M. Porreres).

Incluye la modificación de las características de los apoyos existentes (49 apoyos), como por ejemplo los armados, así como la sustitución de otros (8 apoyos) por nuevas torres metálicas, e instalación de un nuevo apoyo (T143). Después de la reforma, la línea aérea dispondrá de 58 apoyos.

-Retirada del tramo aéreo de MT existente desde el apoyo T86 hasta el apoyo T85 (T. M. Porreres).

El presupuesto del proyecto asciende a 423.692,48 euros (292.217,75 euros, para las obras a ejecutar en el T.M. Porreres, y 131.474,73 euros, correspondientes a las obras en el T.M. Lluçmajor), con un plazo de ejecución previsto de once semanas. Se estima la generación de los residuos siguientes: tierras y pétreos (140,59 m³), hormigón (37,69 m³), plástico (132,17 kg), madera (412,63 kg), papel-cartón (412,63 kg), residuos metálicos mezclados (876,22 kg), absorbentes y trapos contaminados (1 kg), tierras y suelos contaminados (0,48 m³) y envases contaminados (2,14 kg). Los excedentes de tierra resultantes de la excavación de la zanja, serán reutilizados para el relleno de esta, una vez instalados los conductores.

2. Elementos ambientales significativos del entorno al proyecto

De acuerdo con el PTM, el trazado del tendido eléctrico de MT 15 kV entre la SE Lluçmajor y la torre metálica T86 atraviesa terrenos calificados como suelo rústico general (SRG), así como aproximadamente 4.000 m de terrenos calificados como suelo rústico protegido, área





natural de especial interés (SRP-ANEI). Los nuevos conductores afectarán a viario (carreteras Ma-5020 PQ 6+500, Ma-5030 PQ 4+450 a 4+550 y PQ 5+450 a 5+550, en el TM de Porreres), mientras que la retirada de los existentes se localiza en suelo urbano. Según el EIA, el proyecto de instalación de tendidos eléctricos en suelo rústico es compatible con el planeamiento vigente de Lluçmajor y Porreres, y este tipo de infraestructuras constituyen un uso permitido a SRP-ANEI, de acuerdo con la norma 19 del PTM.

La reforma de la línea empieza en el apoyo T85, a unos 300 metros al norte del casco urbano de Porreres. La línea sigue en dirección suroeste hacia el municipio de Lluçmajor atravesando una zona de parcelas agrarias hasta el apoyo T99. A partir de este hasta el apoyo T117, el trazado transcurre por la ZEPA ES0000545 «Macizo de Randa», coincidente parcialmente con ANEI, donde la línea sigue un trazado paralelo a la ctra. Ma-5020. A partir del apoyo T118 hasta llegar a la SE Lluçmajor, la línea transcurre por una zona de cultivos. El tramo de línea más próximo al núcleo de Lluçmajor se localiza dentro de la unidad paisajística 7 (UP-7) «Migjorn», el tramo de línea más próximo al núcleo de Porreres se encuentra dentro de la UP-9 «Pla», y el tramo de línea intermedio se sitúa en la UP-2 «Xorrigo, Massís de Randa, part sud de las Serres de Llevant i Puig de Bonany».

El tendido eléctrico atraviesa íntegramente zona de protección contra la electrocución de avifauna, según la Resolución del consejero de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración local de la avifauna contra la colisión y la electrocución en tendidos eléctricos (BOIB n.º 35, de 23 de marzo de 2017).

De acuerdo con el Servicio de Planificación en el Medio Natural, «las actuaciones afectan a la ZEPA ES0000545 «Massís de Randa», la calidad e importancia se basa en la presencia de hábitats del anexo I de la Directiva 92/43/CEE. Se encuentran presentes el águila de Bonelli (Aquila fasciata), que nidifica en esta zona. Las proximidades de Randa son campos de cultivo que alternan con zonas forestales donde la especie puede encontrar presas. La zona es excelente para la reproducción del milano real *Milvus milvus*. En estos territorios hay lugares idóneos para el campeo y la nidificación de esta especie. En el interior de la ZEPA propuesta hay 2 nidos y otro en las proximidades a la Serra de sa Mesquida (Es Moreis). La zona es también importante para aves rupícolas como el halcón peregrino (Anexo I directiva aves), y también para aviión roquero, roquero solitario y cernícalo. También es lugar de reproducción segura y hábitat adecuado para la especie endémica curruca balear *Sylvia balearica* (Anexo I directiva).»

El proyecto atraviesa diferentes Hábitats de Interés Comunitario (HIC), concretamente Matorrales termomediterráneos y predesérticos (5330) y Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos (9540), considerados como no prioritarios, y Prados y páramos mediterráneos con gramíneas y anuales, basófilos (Thero-Brachypodietea) (6220), considerado como prioritario. Así mismo, afecta parcialmente a áreas de prevención de riesgos (APR) de erosión y de incendios. Según el IV Plan Forestal de las Islas Baleares 2015-2024, la línea atraviesa algunos tramos con riesgo alto y extremadamente alto de incendio forestal.

El ámbito de actuación se ubica sobre tres masas de agua subterránea, la masa 1815M2 «Montuiri», acuífero poco profundo en mal estado cualitativo y buen estado cuantitativo, la masa 1815M1 «Porreres», acuífero profundo en buen estado cualitativo y cuantitativo, y la 1821M1 «Marina de Lluçmajor», acuífero profundo en mal estado cualitativo y buen estado cuantitativo. La vulnerabilidad del acuífero a la contaminación es baja-moderada. El trazado del tendido eléctrico atraviesa dos cursos superficiales de poca entidad, uno de ellos afluente del otro.

Según el EIA, los elementos del patrimonio cultural más próximos al proyecto, catalogados como BIC, son los siguientes:

- Creu del camí de ses Dones (Lluçmajor): cruz de término a unos 290 m del apoyo T142.
- Creu des Gegant (Lluçmajor): cruz de término a unos 295 m del apoyo T137.
- Cova den Gornals / Son Valls (Porreres): yacimiento arqueológico a unos 260 m del apoyo T95.
- Creu des Pou d'Amunt (Porreres): cruz de término a unos 190 m del apoyo T86.

Además, a lo largo de prácticamente todo el trazado de la línea se encuentran muros de piedra en seco.

3. Resumen del proceso de evaluación

Tramitación

Fase de información pública y de consultas

El proyecto y el EIA se sometieron durante un plazo de treinta días al trámite de información pública el 21 de octubre de 2021 (BOIB n.º 144) y el 2 de diciembre de 2021 (BOIB n.º 166), dado que afecta a los T.M. Porreres y Lluçmajor. Se solicita la tramitación conjunta de la evaluación de impacto ambiental.

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.

Consultas administraciones públicas





De acuerdo con la información aportada por los órganos sustantivos, se han hecho consultas a las administraciones siguientes, según el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

- Servicio de Explotación y Conservación, de la Dirección Insular de Infraestructuras del Consell de Mallorca.
- Dirección Insular de Urbanismo, del Departamento de Territorio del Consell de Mallorca.
- Servicio de Planificación al 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.
- DG de Energía y Cambio Climático.
- Servicio de Explotación y Conservación de la Dirección Insular de Infraestructuras del Consell de Mallorca.

Se resuelve:

1.- Autorizar las obras de reforma de línea aérea MT de 15 kV de suministro a polígono, en las carreteras Ma-5020 PQ 6+500; Ma-5030 PQ 4+450 a 4+550 y PQ 5+450; Ma-5030 A PQ 4 + 550, en el término municipal de Porreres, siempre que se ajusten a las condiciones siguientes:

1. Para la elaboración de este documento se ha considerado la clasificación urbanística referida al asunto de acuerdo con la información que consta en el Mapa Urbanístico de las Islas Baleares (MUIB) del Gobierno de las Islas Baleares (http://muib.caib.es/mapurbibfront/visor_index.jsp#). Antes del otorgamiento de la correspondiente licencia de obras, el Ayuntamiento deberá comprobar que la mencionada clasificación urbanística es coincidente con el Planeamiento Urbanístico vigente.

2. La autorización se entenderá salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros. En ningún caso, adquirirá el peticionario derecho de propiedad, ni de posesión sobre los terrenos del Consell de Mallorca que se ocupen con la obra. Esta autorización no supondrá la asunción por parte de esta administración pública de ningún tipo de responsabilidad respecto del titular o de terceros.

3. La presente autorización tiene un plazo de validez de TRES (3) años a partir del día siguiente al de la fecha de recepción del presente escrito, siempre que el proyecto ejecutivo no se haya modificado en aspectos que afecten las zonas de dominio público, protección o reserva de la carretera, quedando sin efecto a la finalización de este.

4. Las obras se llevarán a cabo bajo vigilancia del personal encargado de la carretera, que, en cualquier momento, podrá exigir la presentación de la autorización. Para poder cumplir estos requisitos, la autorización deberá estar en la obra durante toda su duración.

5. Esta autorización se otorga a título de precario en la parte que afecte terrenos titularidad del Consell de Mallorca, sin perjuicio de terceros y salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o los bienes.

6. Esta autorización se emite a los únicos efectos de lo que prevé la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la CAIB, en consecuencia no exime de la obligación de obtener las licencias y autorizaciones que la legislación vigente exija en virtud de las competencias concurrentes atribuidas a esta o a otras administraciones públicas.

7. El titular de la presente autorización está obligado a mantener en buen estado de uso y limpieza las instalaciones autorizadas. El personal al servicio de este Departamento podrá inspeccionar las mismas para comprobar su correcto mantenimiento.

8. No se permitirá la acumulación de materiales ni de basura sobre la calzada, arcenes, cunetas y aceras, ni dificultar el tráfico con la ejecución de las obras.

9. El plan de trabajo deberá incluir las fases de ejecución necesarias para el uso del tráfico rodado, no autorizándose en ningún caso su interrupción.

10. Si con motivo de las obras este se debe ver afectado, antes del comienzo, se deberá conseguir la conformidad del organismo gestor del tráfico.

11. De acuerdo con el artículo 31.2 de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, será preceptivo el informe del organismo titular de la carretera para la puesta en marcha de cualquier actividad nueva o modificación del existente que surja en torno a la carretera y que la pueda afectar directa o indirectamente en las zonas limitadas por unas líneas longitudinales paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de cincuenta (50) metros en carreteras de dos (2) carriles de las redes primaria y secundaria. Por lo tanto, solo se incluye en este informe la parte del trazado de la línea afectada por esta zona y que corresponde a las torres T86, T88, T100, T101, T106 a T112.

12. 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 vial, previa autorización, en cualquier caso, del organismo gestor.



13. De acuerdo con el artículo 33.3.f. de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, los tendidos aéreos de cualquier tipo deberán estar a una distancia mínima de una vez y media la altura de sus elementos de sostén cerca del exterior de la calzada y fuera de la zona de dominio público. Los cruzamientos deberán dejar un gálibo de seis (6) metros; los elementos de apoyo de las líneas de alta tensión no podrán autorizarse dentro de la zona de protección. Por lo tanto, tenemos las siguientes:

- a) Para las torres T86, T100, T101 y T106 a T112 afectadas por el cambio de armado, se considera que es compatible con la seguridad vial puesto que no se actúa sobre el apoyo de la línea existente sino sobre el armado superior.
- b) Para la torre T88, esta se deberá recluir fuera de la zona de protección establecida a 18 metros desde la arista exterior de la explanación y a una distancia mínima de una vez y media la estatura de sus elementos de sostén cerca del exterior de la calzada (línea de separación carril arcén).
- c) Para los cruzamientos de cableado en la carretera Ma-5020PQ 6+500 entre T112 y T111, en la carretera Ma-5020 PQ 6+350 entre T110 y T109, y en la carretera Ma-5030 PQ 5+450 entre T88 y T87; se deberá asegurar el gálibo mínimo de 6 metros.

14. Según el artículo 33.3.e. de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, bajo la calzada, los cruzamientos deben hacerse 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 tramo de LAMT a retirar no se sustituye por LSMT bajo la carretera Ma- 5030 A en el PQ 4+550 según el documento «Proyecto de reforma de línea aérea de MT 15 kV «Colom» por nuevo suministro de MT de 4.772,82 kW TM de Lluçmajor - Porreres», de noviembre de 2020. En caso de querer soterrar se deberá presentar el proyecto correspondiente que defina este cruzamiento bajo la mencionada carretera.

15. Se atenderá a lo establecido en la norma 8.3 IC Señalización de obras y en el Manual de ejemplos de obras fijas del Ministerio de Fomento para la señalización y balizamiento de las obras. Esta será tanto diurna como nocturna y deberá garantizar la seguridad de la circulación.

16. Las obras se harán sin menguar la anchura de la calzada.

17. Las obras no modificarán el drenaje de la carretera.

18. En caso de que con obras de mantenimiento o implantación de señales u otros se afectara la red, no se podrá exigir a este Departamento ningún tipo de indemnización y será a cargo del titular de la canalización su reposición.

19. (...)

20. (...)

21. Previamente al inicio de las obras deberán contactar con el personal de nuestra Sección de Explotación para su replanteo (M5: 619 369 759).

- Dirección Insular de Urbanismo, del Departamento de Territorio del Consell de Mallorca.

Se concluye que:

El conjunto de la reforma del tendido eléctrico se sitúa sobre un trazado ya existente, utilizando mayoritariamente los mismos apoyos de la actual red, con excepción del primer apoyo T-143, que sustituye a uno ya existente, dentro de la misma parcela donde se sitúa la subestación y los apoyos T-97, T-93 y T-87, sustituidos, pero que no suponen ninguna nueva implantación.

El único tramo subterráneo de nueva implantación con una longitud de 80 metros, se sitúa dentro de la parcela donde está implantada la subestación y también sustituye a un tramo aéreo existente.

La subestación de Lluçmajor está referenciada dentro del Plan Director Sectorial Energético dentro del apartado IV, como una de las subestaciones existentes con previsiones de ampliación. Tiene asignada una superficie de parcela de 25.598 m².

Según el artículo 24.2 de la Ley de Suelo Rústico, tratándose de un uso vinculado a una infraestructura existente dentro del Plan Director Sectorial Energético, tendrá la condición de uso admitido y vincularía las obras que se deben efectuar dentro de la misma instalación, el soterramiento de los 80 metros de tendido eléctrico y la sustitución de un apoyo existente por un nuevo apoyo metálico, el T-143.

Se propone:

Por lo expuesto anteriormente en relación al cumplimiento de la normativa de aplicación, se propone a la Ponencia Técnica que eleve a la Comisión Insular de Ordenación del Territorio y Urbanismo del Consell Insular de Mallorca la propuesta siguiente:



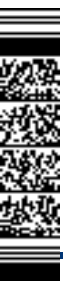
En cuanto al proyecto de reforma de línea aérea eléctrica de media tensión 15 kV «Colom» para nuevo suministro de MT de 4.772,82 kV por un lado, la reforma del tendido eléctrico se sitúa sobre un trazado ya existente, y no supone ninguna nueva implantación, en el tramo que discurre por Porreres y en cuanto al tramo subterráneo de nueva implantación que se sitúa dentro de la subestación de Lluçmajor que está incluida dentro del Plan Director Sectorial Energético, de acuerdo con lo que dispone el artículo 24 de la Ley de suelo rústico, se debe considerar que nos encontramos ante un uso admitido que no necesita la declaración de interés general.

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

Se concluye que:

Se propone excluir de afectación a la Red Natura 2000 el proyecto de reforma de la línea aérea de M.T. de 15 kV «COLOM» PARA UN NUEVO SUMINISTRO DE 4.772,82 kW desde Lluçmajor, para la electrificación del polígono industrial «SA CREU» Sector 1 en el T.M. Porreres, en el ámbito de la ZEPA ES0000545 Macizo de Randa y el LIC ES5310101 Randa, si se cumplen todas las medidas indicadas en el documento ambiental, así como las siguientes:

- Planificar las obras: delimitación y marcaje del área de ocupación de las obras, localización de los accesos a la obra, realización de las obras durante la época de menor afluencia de tráfico, etc.
- Planificar correctamente el acopio y almacenamiento de materiales. No invadir en ningún momento las zonas vegetadas, ni para realizar acopios de material o vehículos, ni para gestionar los residuos. No se podrán utilizar otras zonas no definidas previamente y mucho menos si están vegetadas. Restablecer las zonas utilizadas para acopios de material o vehículos.
- Realizar riegos periódicos, mínimo tres veces por semana de las zonas vegetadas próximas a las obras.
- Realizar limpieza periódica de la obra. Controlar y planificar muy bien el lavado de hormigoneras, canaletas, camiones, cubas, etc. Impermeabilizar de forma minuciosa los puntos de limpieza de hormigoneras para evitar vertidos al suelo, especialmente si este no se encuentra hormigonado.
- Utilizar maquinaria adecuada y adecuada a los caminos para evitar la afeción a la vegetación, sobre todo arbórea. Utilizar maquinaria de bajo consumo, mantenerla en buen estado y planificar sus movimientos. No se podrán abrir nuevos caminos.
- Las excavaciones de los cimientos o zanjas deben permanecer abiertas el mínimo tiempo posible. Realizar una revisión diaria de los baches y zanjas de la obra, para liberar cualquier animal que haya podido quedar atrapado.
- Realizar un correcto desmantelamiento de las instalaciones temporales que haya, limpieza del terreno y el acondicionamiento de las superficies afectadas una vez acabadas las obras. El acabado del camino debe quedar en las mismas condiciones que antes de excavar las zanjas, si corresponde.
- Minimizar al máximo el desbroce y la tala de pies arbóreos y recuperación del terreno a su estado original. No emplear herbicidas para el control de la vegetación.
- Certificar la eliminación de los apoyos, el relleno con tierra vegetal hasta nivelar el terreno y la revegetación, si es el caso.
- Las zonas de acopio, accesos y caminos, deberán restituirse lo máximo posible, realizando plantaciones y revegetaciones, si es el caso. Se revegetará con vegetación propia de la zona, como lentisco (*Pistacia lentiscus*).
- No llevar a cabo actividades que supongan ruido u otras molestias a los nidos presentes en la zona. Las actuaciones se realizarán en horario diurno y fuera de época de nidificación de aves, de febrero a junio. Este condicionante será también de aplicación para posteriores reparaciones y actuaciones de mantenimiento que requieran el uso de maquinaria o vehículos pesados y que hagan ruido. Antes de empezar las obras se deberá contactar con el Servicio de Especies para consultar donde se encuentran los nidos. Se revisarán in situ los árboles próximos a las obras y se deberá avisar a la Conselleria en caso de encontrar nidos grandes del tipo de milano real.
- Revisar la línea para llevar un seguimiento de las especies y ejemplares afectados por electrocución, razón por la que se deberá realizar un seguimiento antes de las obras y otro después para valorar su afeción y aplicar medidas correctoras. Al cabo de cinco años deberá realizarse otra revisión para valorar la efectividad de las medidas y corregirlas si fuera necesario. Los resultados de los estudios se deberán presentar al Servicio de Especies. La persona que haga este seguimiento deberá ser un profesional reconocido en la materia.
- Realizar una inspección previa de la zona antes de iniciar las obras para detectar individuos de tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) y si procede trasladarlos a zona segura.
- Minimizar la generación de residuos y planificar correctamente su gestión en origen (reciclaje, almacenamiento y transporte), cumpliendo con la legislación de residuos.
- Durante el tiempo que dure la obra se deben adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes (aceites, hidrocarburos, etc.) tanto de manera accidental como para llevar a cabo las tareas de mantenimiento de la maquinaria empleada para ejecutar la obra.
- Los depósitos de material y maquinaria estarán siempre a una distancia mínima de 10 m del terreno forestal existente.
- Instruir en la existencia de riesgo forestal a los operarios vinculados a las obras y a la explotación de las instalaciones, en las medidas de prevención a adoptar, en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio y deberán conocer el número telefónico de comunicación en caso de incendios forestales (112).
- Disponer, si es posible, de un punto de agua próximo para utilizar en caso de incendio.
- Cumplir las medidas de prevención de incendios forestales:



- Durante la ejecución y explotación del proyecto se tomarán las medidas preventivas establecidas en el Decreto 125/2007, especialmente en cuanto a las medidas coyunturales de prevención durante la época de peligro de incendios forestales (artículo 8.2.c), en relación a la utilización de maquinaria y equipos en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales.
- Durante la fase de uso del proyecto se tomarán estrictamente las medidas de prevención de incendios forestales contempladas en el Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en tendidos eléctricos de alta tensión.

- 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 de la actuación, se informa lo siguiente como administración competente en materia forestal:

1. Sin ningún inconveniente o consideración específica en relación al riesgo de incendio forestal, a pesar de que en cualquier caso, 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 referencia a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 8.2.c).

2. Además, en cuanto a la adecuación de la línea aérea, el proyecto se adecuará a las determinaciones previstas en el art. 13 del 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, donde se «deberá establecer una zona de protección a lo largo del trazado de la línea. La anchura de estas zonas de protección debe ser la necesaria para evitar que la vegetación forestal constituya un peligro para la conservación de la línea o un riesgo de producir incendios forestales, y ocupará al menos el corredor del tendido eléctrico, más 5 metros a cada lado de este. En estas franjas se debe mantener, en todo caso, una cobertura arbórea y arbustiva máxima del 50% de fracción de superficie cubierta. En los casos de presencia de pies arbóreos que comporten un peligro de contacto con los conductores, deberán ser talados en conformidad con la reglamentación sectorial vigente. Durante la época de peligro de incendio forestal, estas zonas se deben mantener libres de residuos vegetales o cualquier otro tipo de residuo que pueda favorecer la propagación del fuego».

3. Por otro lado, se deberá verificar si es de aplicación el Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en tendidos eléctricos de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LATO 01 a 09.

4. 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.

- DG de Energía y Cambio Climático:

Se concluye que:

La Dirección General de Energía y Cambio Climático no ve inconveniente en informar favorablemente sobre la ejecución de la reforma de la línea aérea «COLOM», según proyecto «PROYECTO DE REFORMA DE LÍNEA AÉREA DE M.T. 15 KV «COLOM» POR NUEVO SUMINISTRO DE M.T. DE 4.772,82 KW», siempre que se dé cumplimiento a las disposiciones de nuestra competencia indicadas a continuación:

- Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en tendidos eléctricos de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LATO 01 a 09.
- 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.
- Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, de aprobación definitiva de la revisión del Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares.
- Decreto 36/2003, de 11 de abril, por el que se modifica el Decreto 99/1997, de 11 de julio, por el que se regula el procedimiento administrativo aplicable en la tramitación de las instalaciones eléctricas de la comunidad autónoma de las Islas Baleares.
- Resolución de 27 de julio de 2004 de la Dirección General de Industria por la que se aprueban, en la empresa «Endesa Distribución Eléctrica SLU», las Condiciones Técnicas para Redes Subterráneas de alta Tensión de 3.ª categoría (media tensión), publicada en el BOIB n.º 109 de fecha 7 de agosto de 2004.
- Resolución de 5 de diciembre de 2018, de la Dirección General de Industria y de la pequeña y mediana empresa, por la que se aprueban especificaciones particulares y proyectos tipo de Endesa Distribución Eléctrica, SLU.

Alegaciones



No constan en el expediente alegaciones al proyecto

No se han realizado consultas transfronterizas por no considerarse necesario.

5. Análisis técnico del expediente

Alternativas

En el EIA se plantean diferentes alternativas y se realiza un análisis multicriterio, para justificar la selección, desde un punto de vista ambiental:

La alternativa 0 (no ejecución del proyecto). Según el EIA, desde un punto de vista técnico, esta alternativa no supone ningún coste, pero no soluciona las deficiencias actuales del sistema eléctrico a la zona. Por otro lado, la no ejecución de la reforma de la línea hace que el impacto ambiental, considerado como moderado, se mantenga, a causa de la falta actual de medidas contra la colisión y electrocución de la avifauna.

La alternativa 1 (seleccionada). Consiste en la reforma de la línea existente, sustituyendo 8 apoyos de hormigón por apoyos metálicos. La línea contará después de la reforma con un tramo subterráneo de 80 m y un tramo aéreo de 10.650 m, y un total de 58 apoyos. Este trazado atraviesa el espacio de la Red Natura 2000 “Massís de Randa”, en el que nidifican algunas especies de rapaces amenazadas.

Según el EIA, el hecho de aprovechar el trazado de la línea ya existente hace que solo sea necesaria la modificación de algunas características de la línea, lo que reduce en gran medida los impactos ambientales. El principal impacto de esta alternativa se da sobre la avifauna, por el riesgo de colisión y electrocución con los conductores. Por otro lado, este riesgo ya existe actualmente.

Desde el punto de vista técnico resulta una opción muy viable, puesto que solo es necesario sustituir algunos apoyos, soterrar un pequeño tramo y realizar otras modificaciones de poca importancia. Al utilizar el mismo trazado no es necesario obtener permisos de nuevos propietarios afectados. El coste económico de esta alternativa es bajo. Por otro lado, de acuerdo con la Dirección Insular de Urbanismo, «(...) la reforma del tendido eléctrico se sitúa sobre un trazado ya existente, y no supone ninguna nueva implantación, en el tramo que discurre por Porreres y en cuanto al tramo subterráneo de nueva implantación que se sitúa dentro de la subestación de Lluçmajor que está incluida dentro del Plan Director Sectorial Energético, de acuerdo con lo que dispone el artículo 24 de la Ley de suelo rústico, se debe considerar que nos encontramos ante un uso admitido que no necesita de la declaración de interés general».

La alternativa 2. Consiste en una reforma similar a la de la alternativa 1, pero eliminando el tramo de línea que actualmente atraviesa el espacio de la Red Natura 2000 “Massís de Randa” y realizando un nuevo trazado aéreo que bordea este espacio por el sur. Esto supone una línea que cuenta con 13.596 m de longitud y 68 apoyos. La longitud del tramo de nueva instalación, es decir, el que bordea la Red Natura 2000, será de 7.500 metros. Dentro del espacio protegido se retirarán 22 apoyos.

De acuerdo con el EIA, desde un punto de vista ambiental, esta alternativa presenta la ventaja de que evita la Red Natura 2000. Por otro lado, su mayor longitud y mayor número de apoyos aumenta el impacto sobre el resto de factores ambientales (suelos, vegetación, paisaje, etc.). Por lo que respecta al riesgo de colisión de la avifauna, el hecho de evitar la Red Natura 2000 no reduce el riesgo de electrocución, puesto que las aves se desplazan fuera de este espacio protegido en busca de alimento. Por ello, el impacto ambiental de esta alternativa se considera mayor que el de la alternativa 1.

Desde el punto de vista técnico, esta opción es menos viable, puesto que supone retirar un tramo de línea aérea existente y crear uno nuevo de mayor longitud, lo que comporta un coste económico más elevado y una mayor dificultad técnica.

La alternativa 3. Plantea la retirada de todo el actual trazado aéreo y la instalación de una línea íntegramente subterránea, a través de caminos existentes principalmente o terrenos agrícolas en algunos casos. Esta línea tendrá una longitud de 10.986 m.

Según el EIA, desde un punto de vista ambiental, esta resulta a priori la mejor opción, puesto que elimina gran parte de los impactos que presenta una línea aérea, y especialmente los más graves: el impacto sobre las aves y el paisajístico. Este trazado atraviesa la Red Natura 2000. Sin embargo, en fase de construcción se pueden agravar los impactos sobre algunos factores ambientales como por ejemplo alteración del suelo, riesgo de contaminación de suelos y aguas o contaminación de la atmósfera.

Resulta la opción menos viable desde el punto de vista técnico, puesto que una línea subterránea tiene un coste mucho más elevado que una aérea y supone una mayor afección a caminos rurales y parcelas privadas, lo que complica su tramitación.

En todo caso, se debe dejar constancia por parte de quien suscribe de que, en caso de que el proyecto se refiriera a la instalación de una nueva línea y no a la modificación de una línea existente, esta alternativa se consideraría la mejor desde un punto de vista ambiental, sin tener en cuenta otros criterios como el económico o el de viabilidad técnica.

Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección



Se identifican y evalúan los impactos del proyecto durante cada una de sus fases (construcción, funcionamiento y desmantelamiento). La fase de desmantelamiento hace referencia a la retirada de 8 apoyos existentes y su sustitución.

Los impactos se darán principalmente en la fase de construcción y desmantelamiento de algunos de los apoyos existentes y serán los siguientes:

a) Suelo y subsuelo

La afección sobre el factor suelo será muy baja (superficie de 23,46 m²), tanto en fase de construcción como de desmantelamiento, y será causada principalmente por la excavación de las fundaciones de los nuevos apoyos a instalar. Entre las medidas correctoras previstas, los acopios de tierra para las obras permanecerán el mínimo tiempo posible.

Por otro lado, existe el riesgo de vertido accidental de sustancias contaminantes. Sin embargo, se prevé que las tareas de limpieza, mantenimiento y reparación de maquinaria durante la fase de construcción se realicen en talleres autorizados, en la medida de lo posible.

b) Emisiones

Durante la fase de construcción y desmantelamiento, la circulación de vehículos y el uso de maquinaria (sobre todo al realizar movimientos de tierra) pueden provocar un aumento local y temporal de la cantidad de polvo, partículas en suspensión y emisiones acústicas, así como emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. Entre las medidas de minimización de los impactos, se prevé la limitación de la velocidad del tráfico rodado a 30 km/h y que los camiones de transporte de tierras y otros materiales que puedan generar polvo deban ir cubiertos con lonas, entre otros.

c) Hidrología

El proyecto se encuentra en una sola cuenca hidrográfica y atraviesa dos torrentes de poca importancia y carácter estacional. Las actuaciones a llevar a cabo no supondrán ningún riesgo de alteración de la capacidad de drenaje de estos cursos y de la cuenca en general. Sin embargo, puede haber riesgo de contaminación, especialmente en días de lluvia, a causa de vertidos accidentales durante las obras.

Del mismo modo, en fase de construcción y desmantelamiento, puede producirse una afección sobre la hidrología subterránea a causa de vertidos accidentales de sustancias líquidas (aceites, gasóleo, etc.), que podrían acabar afectando los acuíferos. Así mismo, durante el hormigonado de las fundaciones se podría producir cierta infiltración, aunque dado su escaso volumen no sería significativa.

En todo caso, se prevé que las tareas de limpieza, mantenimiento y reparación de maquinaria durante la fase de construcción se realicen en talleres autorizados, en la medida de lo posible.

d) Flora

El mantenimiento de una distancia de seguridad entre los conductores de la línea y la vegetación circundante, supondrá la eliminación periódica de vegetación en fase de obras (construcción y desmantelamiento). También se producirá eliminación de vegetación en torno a los nuevos apoyos a instalar, aunque al estar situados en campos de cultivo el impacto será mínimo. Por este mismo motivo no será necesario abrir accesos que afecten a vegetación natural. Entre las medidas correctoras, se prevé aprovechar la red de viales preexistente, o evitar el paso o estacionamiento de vehículos y maquinaria por las superficies con vegetación natural que no deban verse afectadas por el proyecto.

Durante la fase de explotación, el proyecto en sí mismo no produce ninguna afección a la vegetación del entorno, que únicamente se verá afectada mínimamente por los trabajos periódicos de tala y poda, para impedir su crecimiento.

Por otro lado, en caso de generar residuos vegetales se procederá a la retirada de los restos en un máximo de diez días para evitar la propagación de hongos u otras afecciones.

e) Fauna

Durante las fases de construcción y desmantelamiento se producirán molestias a la fauna presente en torno a las obras, lo que puede causar que se desplacen a otras áreas. Por otro lado, la circulación de vehículos y maquinaria puede ocasionar el atropello de animales, especialmente los de pequeño tamaño con baja movilidad (anfibios, reptiles, pequeños mamíferos, etc.).

Durante la fase de funcionamiento, el impacto negativo sobre la avifauna presente en la zona de estudio (*Aquila fasciata*, *Milvus milvus*) se considera el más relevante del proyecto, a causa del riesgo de colisión y especialmente de electrocución que supone el tendido eléctrico. En cumplimiento del RD 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en tendidos eléctricos de alta tensión, la EIA incorpora medidas como el montaje del punto de conexión mediante sistemas que no supongan una peligrosidad elevada para las aves, así como el aislamiento adecuado de todos aquellos elementos susceptibles de causar electrocución en estas especies, así como la instalación de señalizadores visuales, para minimizar el riesgo de colisión, entre otros.

f) Áreas de prevención de incendios

Durante la fase de construcción y desmantelamiento, el riesgo de incendios forestales aumenta a causa de la presencia de trabajadores y maquinaria, puesto que se pueden originar incendios por negligencias o accidentes. En la fase de explotación, se pueden producir incendios en caso de rotura de los conductores del apoyo. En todo caso, se tomarán las medidas preventivas adecuadas para minimizar el riesgo, como 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 o desechos.

g) Residuos



Durante la fase de obras, se generarán residuos de diversa naturaleza, que deberán ser gestionados separadamente, priorizando su reciclaje. Se prevé que la empresa contratista encargada de la ejecución del proyecto, presente, previo inicio de las actuaciones, un Plan de Gestión de Residuos (PGR), de acuerdo con lo establecido en el RD 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

h) Energía

Al tratarse de una infraestructura de distribución de electricidad, el proyecto no supone el consumo ni la generación de energía eléctrica. De este modo, el impacto sobre el consumo energético y la punta de demanda es nulo.

i) Paisaje

Dado que la mayor parte del trazado del tendido eléctrico es aéreo, el impacto paisajístico ya se está produciendo en la actualidad. Las obras necesarias para realizar la reforma de esta línea son de escasa entidad, y no supondrán impactos relevantes, durante la fase de funcionamiento. Respecto a las obras, los efectos sobre el paisaje derivan indirectamente de la presencia de maquinaria y material en las zonas de obra y directamente de la alteración del suelo por la instalación de apoyos y excavación de la zanja de la línea subterránea.

Según el estudio de incidencia paisajística, la diferencia entre las cuencas visuales de la línea aérea actual y después de la reforma es mínima, puesto que tan solo se instala 1 nuevo apoyo y se sustituyen otros 8 en la misma posición, con una altura levemente superior. De este modo, la implantación del proyecto supone un aumento muy pequeño de la visibilidad del tendido eléctrico, considerándose como más relevante el impacto producido por los nuevos apoyos metálicos.

Entre las medidas correctoras que se incorporarán, se prevé delimitar que todas las superficies afectadas por la ejecución de la obra sean restauradas, favoreciendo la recuperación del suelo y la restauración de la vegetación original, así como la conservación de las especies arbustivas de interés o de crecimiento lento que se encuentran en el trazado de la línea siempre que cumplan la distancia de seguridad con los conductores.

j) Patrimonio cultural

Las actuaciones no afectan directamente bienes catalogados. En todo caso, se prevé la restauración de los muros de piedra en seco que se puedan ver afectados por el proyecto.

5.3 Seguimiento ambiental

Se presenta un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), con indicadores de seguimiento de las medidas para minimizar los impactos en cada una de las fases del proyecto (construcción, funcionamiento y desmantelamiento).

El presupuesto total del proyecto asciende a 715.910,23 euros, e incorpora conceptos relativos a las medidas de minimización de los efectos adversos sobre la avifauna.

6. Conclusiones

Por todo lo anterior, se formula la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del “Proyecto de electrificación del polígono industrial Sa Creu (T.M. Porreres)”, firmado por el Sr. Jordi Masramon, ingeniero técnico industrial, con fecha noviembre de 2020, y visado por el Colegio de Ingenieros Graduados e Ingenieros Técnicos Industriales de Barcelona, con n.º 20200915576 y fecha 17 de diciembre de 2020, al concluirse que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos, siempre que se cumplan todas las medidas preventivas, correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante el proceso de evaluación de impacto ambiental y además se cumplan los condicionantes siguientes:

1. De acuerdo con el Servicio de Planificación en el Medio Natural:

1. Delimitar y marcar el área de ocupación de las obras, localizar los accesos a la obra y realizar las obras durante la época de menor afluencia de tráfico.

2. El acopio y almacenamiento de materiales deberá ser planificada correctamente. No se podrá invadir en ningún momento las zonas vegetadas para realizar acopios de material o vehículos, almacenar materiales o gestionar los residuos. No se podrán utilizar otras zonas no definidas previamente y mucho menos si están vegetadas y se deberán restablecer las zonas utilizadas para acopios de material o vehículos.

3. Regar periódicamente, mínimo tres veces por semana, las zonas vegetadas próximas a las obras.

4. Realizar una limpieza periódica de la obra, controlando y planificando adecuadamente el lavado de hormigoneras, canaletas, camiones, cubas, etc, e impermeabilizando de forma minuciosa los puntos de limpieza de hormigoneras para evitar vertidos al suelo, especialmente si este no se encuentra hormigonado.

5. La maquinaria utilizada deberá ser adecuada a los caminos para evitar la afección a la vegetación, sobre todo arbórea, así como ser de bajo consumo, estar en buen estado de mantenimiento y planificar sus movimientos, de forma que no se puedan abrir nuevos caminos.

6. Las excavaciones de los cimientos o zanjas deben permanecer abiertas el mínimo tiempo posible, realizando una revisión diaria de los



baches y zanjas de la obra, para liberar cualquier animal que haya podido quedar atrapado.

7.Desmantelar correctamente las instalaciones temporales, limpiar el terreno y acondicionar las superficies afectadas una vez acabadas las obras. El acabado del camino debe quedar en las mismas condiciones que antes de excavar las zanjas, si corresponde.

8.Minimizar al máximo el desbroce y la tala de pies arbóreos y recuperación del terreno a su estado original. No emplear herbicidas para el control de la vegetación.

9.Certificar la eliminación de los apoyos, el relleno con tierra vegetal hasta nivelar el terreno y la revegetación, si corresponde.

10.Las zonas de acopio, accesos y caminos, deberán restituirse lo máximo posible, realizando plantaciones y revegetaciones, si corresponde, con vegetación propia de la zona, como el lentisco (*Pistacia lentiscus*).

11.No se podrán llevar a cabo actividades que supongan ruido u otras molestias a los nidos presentes en la zona. Las actuaciones se realizarán en horario diurno y fuera de la época de nidificación de aves, de febrero a junio. Este condicionante será también de aplicación para posteriores reparaciones y actuaciones de mantenimiento que requieran el uso de maquinaria o vehículos pesados y que hagan ruido. Antes de empezar las obras, se deberá contactar con el Servicio de Especies para consultar donde se encuentran los nidos, revisándose in situ los árboles próximos a las obras y avisando a la Conselleria en caso de encontrar nidos grandes del tipo de milano real.

12.Revisar la línea para llevar un seguimiento de las especies y ejemplares afectados por electrocución, razón por la que se deberá realizar un seguimiento antes de las obras y otro después para valorar su afección y aplicar medidas correctoras. Al cabo de cinco años se deberá realizar otra revisión para valorar la efectividad de las medidas y corregirlas si fuera necesario. Los resultados de los estudios se deberán presentar al Servicio de Especies y la persona que haga este seguimiento deberá ser un profesional reconocido en la materia.

13.Realizar una inspección previa de la zona antes de iniciar las obras para detectar individuos de tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) y, si procede, trasladarlos a zona segura.

14.Minimizar la generación de residuos y planificar correctamente su gestión en origen (reciclaje, almacenamiento y transporte), cumpliendo con la legislación de residuos.

15.Durante el tiempo que dure la obra se deben adoptar las precauciones máximas para evitar el vertido de sustancias contaminantes (aceites, hidrocarburos, etc.), tanto de manera accidental como por llevar a cabo las tareas de mantenimiento de la maquinaria empleada para ejecutar la obra.

16.Los depósitos de material y maquinaria estarán siempre en una distancia mínima de 10 m del terreno forestal existente.

17.Instruir en la existencia de riesgo forestal a los operarios vinculados a las obras y a la explotación de las instalaciones, en las medidas de prevención a adoptar, en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio. Estos deberán conocer el teléfono de contacto en caso de incendios forestales (112).

18.Disponer, si es posible, de un punto de agua próximo para utilizar en caso de incendio.

2. De acuerdo con el Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo, se deberá establecer una zona de protección a lo largo del trazado de la línea, cuya anchura deberá ser la necesaria para evitar que la vegetación forestal constituya un peligro para la conservación de la línea o un riesgo de producir incendios forestales, y ocupará al menos el corredor del tendido eléctrico, más 5 metros a cada lado de este. En estas franjas se deberá mantener, en todo caso, una cobertura arbórea y arbustiva máxima del 50% de fracción de superficie cubierta. En los casos de presencia de pies arbóreos que comporten un peligro de contacto con los conductores, deberán ser talados en conformidad con la reglamentación sectorial vigente. Durante la época de peligro de incendio forestal, estas zonas se deben mantener libres de residuos vegetales o cualquier otro tipo de residuo que pueda favorecer la propagación del fuego.

3. Dado que el tendido eléctrico aéreo se localiza dentro de zona de protección contra la electrocución de avifauna, el promotor deberá contratar un auditor ambiental, experto en la materia, encargado de verificar y redactar los informes correspondientes sobre el correcto cumplimiento de todas las medidas preventivas que incorpora el proyecto, relativas al RD 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en tendidos eléctricos de alta tensión.

Tanto el gasto de contratación del auditor, como los gastos relativos a las diferentes medidas a implantar para la protección de la avifauna, deberán figurar dentro del presupuesto final del proyecto.

4. Durante la fase de construcción, se deberán 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/

5. No se podrá afectar a ninguno de los BIC situados en torno al proyecto. Respecto de los muros de piedra en seco, localizados a lo largo del trazado del tendido eléctrico, si procede, deberán ser restaurados a su estado original.

Así mismo, se recuerda que:

- Antes del inicio de las obras, se deberá obtener la pertinente autorización de la Dirección Insular de Infraestructuras del Consell de Mallorca, así como cumplir con los condicionantes de la autorización, dado que el proyecto afecta las carreteras Ma-5020 y Ma-5030.
- Durante la ejecución y explotación del proyecto, se deberán cumplir las medidas de prevención de incendios forestales, establecidas en el Decreto 125/2007, especialmente en cuanto a las medidas coyunturales de prevención durante la época de peligro de incendios forestales (artículo 8.2.c), en relación a la utilización de maquinaria y equipos en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales.
- Durante la fase de funcionamiento del proyecto se tomarán estrictamente las medidas de prevención de incendios forestales contempladas en el Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en tendidos eléctricos de alta tensión.
- De acuerdo con la DG de Energía y Cambio Climático, la reforma del tendido eléctrico deberá cumplir con las disposiciones normativas siguientes:
 - Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en tendidos eléctricos de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LATO 01 a 09.
 - 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.
 - Decreto 96/2005, de 23 de septiembre, de aprobación definitiva de la revisión del Plan Director Sectorial Energético de las Islas Baleares.
 - Decreto 36/2003, de 11 de abril, por el que se modifica el Decreto 99/1997, de 11 de julio, por el que se regula el procedimiento administrativo aplicable en la tramitación de las instalaciones eléctricas de la comunidad autónoma de las Islas Baleares.
 - Resolución de 27 de julio de 2004 de la Dirección General de Industria por la que se aprueban, en la empresa «Endesa Distribución Eléctrica SLU», las Condiciones Técnicas para Redes Subterráneas de alta Tensión de 3.ª categoría (media tensión), publicada en el BOIB n.º 109 de fecha 7 de agosto de 2004.
 - Resolución de 5 de diciembre de 2018, de la Dirección General de Industria y de la pequeña y mediana empresa, por la que se aprueban especificaciones particulares y proyectos tipo de Endesa Distribución Eléctrica, SLU.

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: 2 de febrero de 2023)

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

