

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

6724 *Resolución de 12 de abril de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificación de la línea a 400 kV Pierola-Vic, en el tramo entre la subestación de Pierola y el apoyo 87 de la antigua línea Rubí-Vic en la provincia de Barcelona.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Modificación de la línea a 400 kV Pierola-Vic, en el tramo entre la subestación de Pierola y el apoyo 87 de la antigua línea Rubí-Vic en la provincia de Barcelona se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el epígrafe 9.k.5 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.

El proyecto tiene como objetivo el aumento de la capacidad de transporte de la línea eléctrica aérea Pierola-Vic, en su tramo subestación Pierola-apoyo 87 de la antigua línea Rubí-Vic, mediante actuaciones que no supongan la modificación del trazado de la línea o la ubicación de los apoyos existentes. Con estas actuaciones se consigue mantener las distancias de seguridad de los cables que, en caso contrario, se verían comprometidas con el aumento de potencia.

Las actuaciones que se incluyen en el proyecto son:

Recrecido de 4 m a 6 m de 24 apoyos: apoyos n.º 239, 244, 249, 256, 259 y 265 del tramo subestación Pierola-antigua línea Rubí-Vic y apoyos n.º 45, 46, 57, 60, 64, 67, 68B, 69, 70, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81 y 83 de la antigua línea Rubí-Vic. El recrecido de los apoyos 60, 69 y 80 incluirá también el refuerzo de los cimientos.

Retensado de cables en 5 vanos de la antigua línea Rubí-Vic: cuatro entre los apoyos 40 y 44 y uno entre los apoyos 71 y 72.

Poda de arbóreo en 6 vanos de la antigua línea Rubí-Vic: entre los apoyos 43-44, 46-47, 67-68, 72-73, 74-75 y 77-78.

No variará el número de circuitos de la línea ni la configuración del número de conductores por circuito.

No se plantea la construcción de nuevas pistas pero será necesario el acondicionamiento de 7,4 km de caminos para el acceso a las torres objeto de actuación.

El subtramo afectado se ubica en los términos municipales de Hostalets de Pierola, Esparraguera, Abrera, Ullastrell, Castellbisbal, Rubí, Terrassa, Viladecavalls, Matadepera, Castellar del Vallès y Sant Llorenç Savall, en la provincia de Barcelona.

El promotor del proyecto es Red Eléctrica de España y el órgano sustantivo la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

2. Tramitación y consultas.

La Dirección General de Política Energética y Minas envió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino un documento ambiental del proyecto elaborado por Red Eléctrica de España, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó en fecha 25 de noviembre de 2009 informes a los siguientes organismos e instituciones previsiblemente afectados por el proyecto: la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, la Agencia Catalana del Agua, las direcciones generales de Calidad Ambiental, de Medio Natural, de Patrimonio Cultural, de Políticas Ambientales y Sostenibilidad y de Urbanismo de la Generalitat de Cataluña, la Diputación Provincial de Barcelona, los ayuntamientos de Abrera, Castellar del Vallès, Castellbisbal, Esparraguera, Hostalets de Pierola, Matadepera, Rubí, Sant Llorenç Savall, Terrassa, Ullastrell y Viladecavalls, Ecologistas en Acció de Cataluña – Centre Civic Can Basté (Barcelona), la Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural – Depana (Barcelona), la Sociedad Española de Ornitología - SEO (Madrid) y WWF/Adena (Madrid).

A continuación se resumen las respuestas recibidas.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino estima que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000 siempre y cuando se sigan algunas recomendaciones, como el jalonamiento de los caminos de paso a la maquinaria, prohibiendo el paso por las áreas de hábitats prioritarios, que se definan previamente las características de los pies arbóreos sobre los que se va a actuar, que las zonas de acopio, instalaciones auxiliares y vertederos se realicen fuera de las áreas sensibles y en terrenos acondicionados para ello, que se tomen las medidas oportunas para la prevención y, en su caso, extinción de incendios o que se coloquen elementos salvapájaros basados en un estudio específico sobre muertes de avifauna.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña pide que se consideren una serie de medidas, de acuerdo con el Plan Especial de Protección del Medio Físico y del Paisaje del Espacio Natural de Sant Llorenç del Munt i l'Obac y la opinión de la Diputación de Barcelona, como órgano gestor del parque natural. Estas medidas y condiciones técnicas son: tratamiento cromático de los apoyos para minimizar el impacto visual, respetar el estrato arbustivo de menos de 1,5 m y las especies arbóreas que no supongan un peligro para la seguridad de la línea y talar en los accesos únicamente los ejemplares de árboles estrictamente necesarios respetando los de mayor porte, adopción de medidas para la disminución del peligro de colisión de la avifauna, ejecución de las obras fuera del período de reproducción de las aves, incorporación de los correspondientes mecanismos o enfundados para evitar la caída de materiales incandescentes al suelo en las protecciones de líneas, que los restos de poda que no sean retirados se trituren y extiendan en el suelo, disposición de los elementos necesarios para la extinción de incendios que pueda originar la obra, cumplimiento de la normativa de seguridad de las personas frente a los campos electromagnéticos, evitar que los accesos acondicionados tengan un efecto de incremento del tránsito de vehículos en el medio natural una vez finalizadas las actuaciones y restauración de los taludes que resulten por ensanchamiento del vial.

El Ayuntamiento de Abrera indica que el proyecto no contempla la propuesta de modificación afectada por las obras de la autovía orbital B-40.

El Ayuntamiento de Castellar del Vallès dice que la línea cruza zonas incluidas en el Plan Especial de Protección del Parque Natural de Sant Llorenç del Munt i La Serra de l'Obac y zonas ZEPA, por lo que pide que se contemplen las condiciones de especial protección del espacio en lo que se refiere a los aspectos paisajísticos y de protección de la fauna y la flora.

El Ayuntamiento de Castellbisbal informa favorablemente el documento ambiental en el marco territorial de ese municipio.

El Ayuntamiento de Hospitalets de Pierola considera que el impacto ambiental es moderado y debería someterse el proyecto a evaluación de impacto ambiental al afectar al PEIN Sant Llorenç del Munt i l'Obac.

El Ayuntamiento de Terrassa considera que el proyecto debe sujetarse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ya que los impactos ambientales, paisajísticos y antrópicos no podrán evitarse mediante alguna modificación. También se debe sujetar el proyecto al procedimiento de redacción y aprobación de un plan especial tal como establece la normativa del Plan de Ordenación Urbanística Municipal de Terrassa y que el proyecto deberá incorporar un estudio de impacto e integración paisajística. Indica que el documento ambiental no incluye impactos como la afección al hábitat 9540 pinares mediterráneos, naturales o antiguos en el apoyo 60, al hábitat 9340 encinares y carrascales en los apoyos 64 y 67 y poda de arbolado entre los apoyos 67 a 68, el riesgo de colisión de rapaces con los conductores, las molestias a las aves durante la fase de obras, y los impactos paisajísticos debido a la fragilidad paisajística de la zona, su valor estético y ecológico, su valor histórico, su uso social y su atribución simbólica. En cuanto a la relación con la planificación urbanística, pide mayor concreción en la definición del proyecto en cuanto a si se instalará un segundo circuito, cual es el aumento de la franja de seguridad en espacios urbanos (entre los apoyos 47 y 50, 53 y 54, y 57 y 59), especificaciones respecto a la poda entre los apoyos 47 y 48 en el espacio libre verde urbano Can Palet de Vista Alegre, relación con el estudio solicitado por ese ayuntamiento de modificación en el tramo 55 a 61 que afecta al sector de suelo urbano consolidado Can Gonteres, y afección a parajes clasificados como suelo no urbanizable prevista en la planificación urbanística para la posible ampliación del parque natural de Sant Llorenç i l'Obac.

A petición del órgano ambiental, el promotor aporta un informe en el que da información sobre la superficie a desbrozar indicando especies y hábitats afectados, informa sobre la señalización de los cables de tierra con dispositivos salvapájaros y responde a las medidas propuestas en los informes de cada una de las administraciones que han contestado a las consultas. Las respuestas concretas del promotor a las cuestiones que se consideran relevantes se tratan en el apartado siguiente.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las contestaciones recibidas a las consultas practicadas y las respuestas del promotor a las mismas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Características del proyecto. El proyecto consiste en el aumento de la capacidad de transporte mediante el recreido de apoyos, el retensado de los cables y la poda de arbóreo en algunos tramos a lo largo de unos 35 km de la línea objeto de modificación.

El promotor presenta un estudio de detalle de los accesos necesarios para ejecutar la obra. Según este estudio, se usarán en su mayoría accesos ya existentes, de los que 23 km están en buen estado y otros 7 será necesario acondicionar previamente, con arreglo de firme y desbrozado lateral. Además será necesario acceder campo a través en unos 400 m, en terrenos de cultivo.

Para la adecuación de los accesos para la obra, las campas de maniobra de maquinaria en cada apoyo y las podas en vanos, será necesaria la tala, poda o desbroce en una superficie de unas 1,23 Ha.

El proyecto no incluye otras dos modificaciones propuestas a la línea: el tramo de los apoyos 55 a 61 y el tramo de los apoyos 252 a 255, al responder a objetivos distintos a los de este proyecto.

Ubicación del proyecto. El proyecto afecta directamente a dos espacios integrantes de la Red Natura 2000: LIC y ZEPA ES5110012 Montserrat-Roches Blanches-río Llobregat y LIC y ZEPA ES5110010 Sant Llorenç del Munt y l'Obac. Estos espacios están también incluidos en el Plan de Espacios de Interés Natural de Cataluña.

Parte del proyecto se ubica en un área perteneciente al área de importancia para las aves, IBA 139 Sierras Prelitorales de Barcelona, del inventario ornitológico de la sociedad SEO/Birdlife.

El trazado de la línea afecta a varios hábitats de interés comunitario, destacando los hábitats de pinares mediterráneos (9540) y encinares y carrascales (9340).

En el área de actuación del proyecto existen dos lugares incluidos en el Inventario de Espacios de Interés Geológico de Cataluña: la geozona 223 Sant Llorenç del Munt y l'Obac y la geozona 333 sucesión miocena de las Fuentes de Terrasa-Montagut.

Características del potencial impacto. En relación con los criterios anteriores, se consideran los efectos potenciales del proyecto.

Habrà unaafección directa a la vegetación por las podas y desbroces previstos, si bien se trata de unaafección muy localizada. Para la adecuación de los accesos se prevé la poda o desbroce de 0,36 Ha en sus laterales, sin que se prevea la necesidad de tala de arbolado. Para las campas para maniobra de maquinaria se prevé una superficie de 0,44 ha de desbroces arbustivos y la tala de 12 árboles, mayoritariamente encinas, de diámetros entre 7 y 23 cm. La poda de los vanos afectará a unas 0,43 Ha, las cuales están incluidas en su mayoría en el plan anual de talas de 2009 de la línea eléctrica, para la prevención de incendios y la seguridad de las instalaciones, aprobado por el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, excepto en el vano 72-73. El promotor prevé la delimitación de las zonas de actuación para la preservación de la cobertura vegetal perimetral.

Dentro de la Red Natura 2000, la superficie de poda y desbroce será de de alrededor de 0,66 Ha, en su mayoría de pinares mediterráneos.

Las actuaciones durante la obra podrán causar molestias a la fauna pero estas se consideran de escasa entidad. El promotor limitará los trabajos fuera de la época de reproducción de la avifauna protegida, según solicita el Espacio Natural Sant Llorenç del Munt i l'Obac, no realizando trabajos entre enero y junio en el ámbito de la ZEPA. Además, en la explotación de la línea se puede producir un riesgo de colisión para la avifauna, por lo que el promotor señalará mediante espirales salvapájaros, dispuestos al tresbolillo cada 10 m en el mismo cable, los cables de tierra en los vanos entre los apoyos 71 a 86, que son los incluidos en el ámbito de la ZEPA. Se descarta el riesgo de electrocución por la distancia de los conductores a los elementos puestos a tierra, como las crucetas de apoyo.

El promotor informa que no existe ningún apoyo en la delimitación del sistema hídrico. Por otro lado, todas las actuaciones de desbroce están a una distancia prudencial de cualquier curso fluvial, entre 50 y 150 m, por lo que no se dañará a la vegetación de ribera y a la fauna acuática asociada a esos cursos de agua.

El promotor cumplirá con lo dispuesto en el Decreto 64/1995, según el cual todos los municipios afectados son considerados como de alto riesgo de incendios, en cuanto a la limitación de las actuaciones que supongan un riesgo de incendios forestales, a realizar en determinados períodos del año. También será de obligado cumplimiento el Plan de Prevención de Incendios Forestales que se elabore específicamente para el proyecto, cuyas principales medidas aporta en la documentación. El promotor también informa que la línea objeto de análisis no dispone de protecciones de línea que puedan suponer la caída de materiales fundidos al suelo.

El promotor informa que, al mantenerse la diferencia de potencial de la línea a 400 kV, el campo eléctrico no variará mientras que el campo magnético puede aumentar ligeramente en los momentos en que la línea transporte más carga, aunque siempre dentro de unos límites inferiores a las recomendaciones del Consejo de la Unión Europea al respecto.

No se prevé una modificación significativa en cuanto al impacto paisajístico, al tratarse de una modificación de una línea existente. Para reducir la afección paisajística se aplicará el mismo tratamiento cromático a los apoyos que actualmente disponen del mismo, básicamente los que se encuentran dentro del espacio natural.

En relación con la alegación del Ayuntamiento de Terrassa sobre el posible aumento de la franja de seguridad en espacios urbanos, el promotor afirma que la elevación vertical de los conductores existentes, para permitir el incremento de capacidad de la línea, no supone un incremento de la afección horizontal de la misma.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, con las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 12 de abril de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

