

Recurso núm. 001/0000796/2022.

Escrito de demanda.

**A LA SECCIÓN TERCERA DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO-
ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPREMO**

D. Javier Zabala Falcó, procurador de los Tribunales (colegiado en el Ilustre Colegio de Procuradores de Madrid, Número único de procurador: P28079001273), y del **Ayuntamiento de Alcúdia**, cuya representación consta acreditada, bajo la dirección letrada de D. José Argüelles Pintos (colegiado ICAIB nº 5.001), comparece en el recurso núm. 796/2022 y, como mejor proceda en derecho, dice:

Que con fecha de efectos 10 de noviembre de 2022 esta parte ha recibido la notificación de la diligencia de ordenación de fecha 4 de noviembre de 2022 por la que se acuerda entregarnos el expediente administrativo y concedernos el plazo de 20 días para presentar escrito de demanda.

Que, dando cumplimiento al proveído, esta parte, en tiempo y forma, presenta el siguiente escrito de

DEMANDA

HECHOS

Primero.- La planificación energética para el periodo 2015-2020.

En el BOE núm. 254, de 23/10/2015, se publicó la Orden IET/2209/2015, de 21 de octubre, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de octubre de 2015, por el que se aprueba el documento de Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020.

El documento de “Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020”, según indicaba el Acuerdo del Consejo de Ministros, se publicó en la página web del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en la siguiente dirección:

<http://www.minetur.gob.es/energia/planificacion/Planificacionelectricidadygas/desarrollo2015-2020/Paginas/desarrollo.aspx>

De acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo 1 del documento de “Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020”, apartado 1.5.3. HORIZONTE DE PLANIFICACIÓN, el Plan producía efectos vinculantes para los nuevos desarrollos de la red de transporte de electricidad previstos para el plazo de seis años (2015-2020).

Añadía que “Sin embargo, las especiales características de las infraestructuras eléctricas incluidas en la planificación, que requieren de largos periodos de tramitación administrativa y medioambiental, de resolución de dificultades técnicas y de coordinación entre distintos agentes, hacen que la inercia en el desarrollo de nueva infraestructura sea muy alta y que, por tanto, sea necesario contemplar periodos de tiempo más largos.

Por este motivo, el presente documento incluye un anexo II en el que, con carácter no vinculante, se recogen algunas de las infraestructuras de la red de transporte de electricidad que se estima necesario poner en servicio durante los años posteriores al horizonte de la planificación”.

Este Anexo II, Actuaciones posteriores a 2020, contenía un A II.2 donde se contemplaban los sistemas eléctricos de Baleares. En la página 5 del Anexo II.2 se incluía un “nuevo enlace submarino” entre la Península (Comunidad Valenciana -Subestación de origen Fadrell) y Baleares (Subestación final Marratxí) constando como observación “*características técnicas pendientes de análisis de viabilidad y trazado. Incluye conversora de corriente alterna-continúa*”.

El municipio de Marratxí se encuentra en la Isla de Mallorca en su parte Sur. Linda con la parte norte del municipio de Palma. Esto quiere decir que el nuevo enlace entre la Península-Baleares tenía prevista su entrada por la parte sur de la Isla de Mallorca (Bahía de Palma).

Se acompaña como **Documento nº 1** El documento de “Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020”.

Segundo.- El inicio de la planificación energética periodo 2021-2026.

En el BOE núm. 52, de 1 de marzo de 2019, se publicó la Orden TEC/212/2019, de 25 de febrero, por la que se inicia el procedimiento para efectuar propuestas de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica con Horizonte 2026 (Carpeta 1 -Inicio Planificación- Doc. 1. Exp. Adm.).

El Objeto de la Orden (apartado Primero) es

- a) Establecer los principios que deben regir la elaboración de la planificación de la red de transporte de electricidad en el horizonte 2021-2026.
- b) Convocar a los sujetos del sistema eléctrico, a las Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, y a los promotores de nuevos proyectos de generación eléctrica a la realización de propuestas de desarrollo de las redes de transporte de energía eléctrica.
- c) Establecer la aportación de la información necesaria para dicho proceso de planificación.

Los Principios rectores de la Planificación de la red de transporte de electricidad 2021-2026 se contenían en el apartado Segundo de la Orden:

Además de por los principios generales establecidos en el artículo 9 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, la planificación de la red de transporte de electricidad para el periodo 2021-2026 se guiará por los siguientes principios rectores:

- a) El cumplimiento de los compromisos en materia de energía y clima se van a concretar a nivel nacional en el PNIEC 2021-2030.
- b) La maximización de la penetración renovable en el sistema eléctrico, minimizando el riesgo de vertidos, y de forma compatible con la seguridad del sistema eléctrico.
- c) La evacuación de energías renovables en aquellas zonas en las que existan elevados recursos renovables y sea posible ambientalmente la explotación y transporte de la energía generada.

d) La contribución, en lo que respecta a la red de transporte de electricidad, a garantizar la seguridad de suministro del sistema eléctrico.

e) La compatibilización del desarrollo de la red de transporte de electricidad con las restricciones medioambientales.

f) La supresión de las restricciones técnicas existentes en la red de transporte de electricidad.

g) El cumplimiento de los principios de eficiencia económica y del principio de sostenibilidad económica y financiera del sistema eléctrico.

h) La maximización de la utilización de la red existente, renovando, ampliando capacidad, utilizando las nuevas tecnologías y reutilizando los usos de las instalaciones existentes.

i) La reducción de pérdidas para el transporte de energía eléctrica a los centros de consumo.

El apartado Tercero establecía el “*Procedimiento y plazo para remitir las propuestas*” en los siguientes términos:

1. En el plazo de tres meses a partir del día siguiente al de la publicación de la presente orden en el «Boletín Oficial del Estado», los sujetos a los que se refiere el apartado Primero, podrán remitir sus propuestas de desarrollo de la red de transporte así como la información necesaria para dicho proceso, tanto al operador del sistema eléctrico y gestor de la red de transporte de energía eléctrica, Red Eléctrica de España, S.A.U. (REE), como a la Subdirección General de Energía Eléctrica, perteneciente a la Secretaría de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica, quienes podrán recabar información adicional a la presentada si lo estiman necesario de acuerdo con el apartado Sexto. Las propuestas y la información se remitirán a los buzones siguientes: planificacioneolica@ree.es y, con el asunto: «Planificación», a bn-PlanificacionH26@miteco.es.

2. No se tendrán en cuenta propuestas de desarrollo de las redes de transporte, así como otros pronunciamientos, documentación ni alegaciones que se reciban con posterioridad a los plazos establecidos en la legislación vigente.

El apartado 4 de la Orden regulaba el “*Alcance y contenido requerido de las propuestas de desarrollo de la Red de transporte de energía eléctrica*” fijando el formato en que debía presentarse la documentación.

El punto 3 de este apartado 4 decía que “*La información aportada servirá de base y tendrá carácter de complementaria a la ya existente en el operador del sistema (Red*

eléctrica española) a la hora del establecimiento de los límites de la capacidad máxima de conexión de plantas de generación a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos a la red eléctrica compatibles con la seguridad del sistema y con los criterios de sostenibilidad económica y financiera del sistema eléctrico, desagregados en su caso por nudos y regiones, en cuyo proceso de determinación participarán conjuntamente con el operador del sistema la Administración General del Estado y las Comunidades y Ciudades Autónomas”.

Según el apartado 4 b) *“Las propuestas realizadas por las Comunidades y Ciudades Autónomas contendrán la información referente a los planes regionales que lleven asociados una elevada variación de demanda o generación eléctrica zonal o nodal, incluyendo la definición de pasillos y corredores eléctricos acordes a los condicionantes medioambientales y/o urbanísticos existentes, así como cualquier otra información que a su juicio se estime relevante para el proceso de planificación. **Para evitar inviabilidades y problemas en la fase de tramitación medioambiental, estas propuestas deberían estar consensuadas con el órgano ambiental autonómico competente”.***

El apartado Quinto se refería a la “Propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte”, señalando:

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 11.5 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, una vez transcurridos seis meses desde la finalización del plazo para la presentación de las propuestas de desarrollo por parte de los sujetos del sistema, **el operador del sistema deberá remitir al Ministerio para la Transición Ecológica la propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte.** Esta propuesta deberá incluir, para cada una de las nuevas infraestructuras y renovación de las existentes (líneas, subestaciones, unidades de transformación, condensadores, reactancias, etc, así como para aquellas que pudieran ser catalogadas posteriormente como singulares) el valor de inversión y la retribución anual de la misma durante los próximos diez años.
2. Cada actuación concreta contenida en la propuesta deberá contener, asimismo, un identificador único y vendrá acompañada de una memoria justificativa con un análisis de la contribución de dicha actuación a cada uno de los principios rectores establecidos en el apartado Segundo de esta orden y justificando que la alternativa elegida es la óptima para el sistema eléctrico.
3. Asimismo, en la propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte de electricidad, el operador del sistema deberá presentar las alternativas de desarrollo de la misma consideradas para

el escenario macroeconómico contemplado en el PNIEC 2021-2030 o el más reciente considerado por el Gobierno, evaluando para cada una de ellas la inversión que supone para el sistema eléctrico y el grado de seguridad de suministro asociado.

4. Adicionalmente, la propuesta deberá contener análisis económico global que deberá contener al menos, el valor de inversión anual y de retribución anual durante los próximos diez años.

El apartado Sexto se refería a la posibilidad de “Solicitud de información adicional”:

Sin perjuicio de la información que se solicita a través de la presente Orden, tanto Red Eléctrica de España, S.A.U. (REE), como a la Subdirección General de Energía Eléctrica, perteneciente a la Secretaría de Estado de Energía del Ministerio para la Transición Ecológica, **podrán recabar de los sujetos participantes en el proceso de planificación y desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica cuanta información adicional sea necesaria para llevar a cabo la evaluación ambiental estratégica preceptiva según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental**, así como para el establecimiento de límites de capacidad máxima de conexión de generación a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos a la red eléctrica, con distinto nivel de desagregación, compatibles con la seguridad del sistema a que se refiere el apartado Cuarto.3 de esta orden.

El ANEXO I contenía la *“Información requerida referente a las propuestas de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica”*.

Su apartado 1 se refería a la *“Información necesaria a suministrar por las Comunidades y Ciudades Autónomas”*:

1.1 Propuestas de desarrollo de la red de transporte:

1) Justificación: nueva generación/demanda asociada a planes urbanísticos o industriales de elevada incidencia.

2) Otros datos:

Localización.

Valores estimados de demanda o generación que justifican una nueva actuación.

Reserva espacial prevista en el Ordenamiento Territorial, orientada a nuevos corredores, acorde con los condicionantes medioambientales existentes.

Programa temporal de aplicación previsto.

Tercero.- La propuesta de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

La Dirección General de Energía y Cambio Climático de la Consejería de Territorio, Energía y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares remitió su propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte de energía (Carpeta 2. Subcarpeta 1. CCAA. 05.Baleares. Exp. Adm.).

La propuesta (Documento nº 1 de la subcarpeta) se refirió en sus páginas 42-43 a la nueva Interconexión Península-Mallorca en los siguientes términos:

1. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN: IB_24 INTERCONEXION PENÍNSULA-MALLORCA 3 Y 4

- Interconexión Península (Pendiente análisis)/San Martí (Alcudia)
- Doble circuito 2 x 500 MW CC
- Incorporación de baterías de acumulación de 20 MWh en ambos extremos de la interconexión.

2. JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN:

Contribución al cumplimiento de los objetivos del PNIEC y al art. 2 de la Orden TEC/212/2019: (Int, EvRe, SdS)

c) La evacuación de energías renovables en aquellas zonas que existan elevados recursos renovables y sea posible ambientalmente la explotación y transporte de la energía generada.

Se prevé para 2030 en la Península un 74% de energía renovable en la generación eléctrica (20.988 ktep), lo que significará que se alcanzará el objetivo del 42% de energías renovables sobre el consumo de energía final. Debido a la limitación territorial Balear, muy probablemente no consiga alcanzar estos objetivos establecidos para la península, pero la unificación completa del sistema eléctrico balear con la península, permitirá que Baleares disponga de los mismos porcentajes de penetración de energía renovable que la península alcanzará en 2030.

d) Garantía de suministro. Permite la integración de todo el sistema eléctrico balear unificado con el sistema eléctrico peninsular.

Reserva Espacial prevista en el Ordenamiento del Territorio: de acuerdo al Decreto-ley 3/2014, de 5 de diciembre, de medidas urgentes destinadas a potenciar la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Illes Balears: *“Las obras e instalaciones previstas en la*

planificación estatal obligatoria de las redes de transporte de electricidad y de gas, así como las modificaciones a las subestaciones de distribución de energía eléctrica existentes o planificadas, desarrolladas de acuerdo con las leyes del sector eléctrico y de hidrocarburos, quedan automáticamente incluidas en las determinaciones del Plan director sectorial energético de las Illes Balears que se aprueba mediante este Decreto con carácter general y, especialmente, en cuanto a los efectos de declaración de utilidad pública energética”.

No se aprecian imposibilidades materiales en cuanto a reserva espacial para poder llevar a término su ejecución. Utilizando la herramienta gráfica del IDEIB se aprecian áreas en el tramo de la zona terrestre submarina (bahía Alcudia), por las que se podría dar viabilidad al trazado submarino, en su afección con la posidonia. No obstante lo anterior, es en el documento de Evaluación Ambiental Estratégica, donde se deberá estudiar con exactitud la alternativa más adecuada ambientalmente. Esta Comunidad Autónoma no tiene competencia para evaluar la reserva de ordenación territorial fuera de su ámbito territorial (península).

3. UNIFILAR

- Tramo subterráneo terrestre en Mallorca: 2,5 km (desde la SE San Martí hasta la playa de la bahía de Alcudia)

- Tramo subterráneo Península: Pendiente de análisis.

- Tramo submarino: Pendiente de análisis. (El tramo Tarragona-Alcudia es de aproximadamente 250 km.)

4. OTROS DATOS

Este enlace modifica al que figuraba en el Anexo A.II.2 del documento de Planificación 2015-2020, como instalaciones previstas para el periodo posterior a 2020.

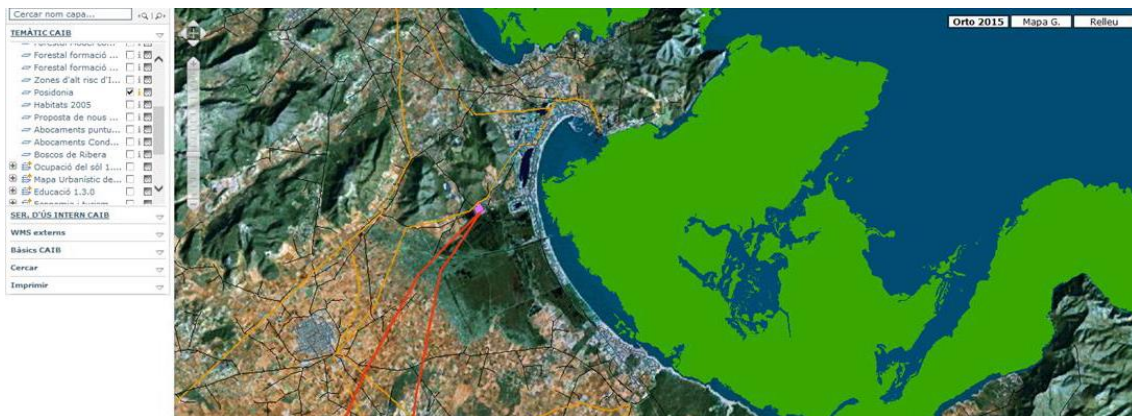
Las Características técnicas pendientes de análisis de viabilidad y trazado. Incluye estación convertidora de corriente alterna-continua.

Se adjunta plano zona norte Mallorca: En azul: Habitats 2005 (plano inferior) y en Verde: Poseidonia (Plano superior). De acuerdo al informe DGENB 165/2019 XN, las líneas de interconexión entre islas deberían instalarse alejadas de las praderas de posidonia. En el caso que no exista ninguna alternativa viable, el proyecto de ejecución del tendido eléctrico dentro de las praderas deberá prever la ejecución mediante perforación horizontal dirigida. Para la Reserva espacial de los tramos submarinos cercanos a la costa, el trazado seguirá el siguiente criterio de mayor a menor prioridad:

1º) Zonas de lecho marino donde no haya posidonia.

2º) Perforaciones dirigidas.

3º) Medidas alternativas compensatorias.



Como se puede observar, aunque no se definía el lugar exacto por el que entraría el cable eléctrico submarino en la isla de Mallorca, únicamente se contemplaba la posibilidad de que lo hiciera por la Bahía de Alcúdia.

Consta en el expediente en la misma subcarpeta un Documento nº 2 denominado “Respuesta Subsanación Illes Balears” de fecha 28/06/2019 que dice:

- En relación a la **Reserva espacial prevista en el Ordenamiento del Territorio**, se ha de indicar que de acuerdo al Decreto-ley 3/2014, de 5 de diciembre, de medidas urgentes destinadas a potenciar la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Illes Balears, establece:

“Artículo 19.

Se modifica la disposición adicional segunda del Decreto 96/2005, de 23 septiembre, de aprobación definitiva de la revisión del Plan director sectorial energético de las Illes Balears, que queda redactada así:

«Disposición adicional segunda.

1. Las obras e instalaciones previstas en la planificación estatal obligatoria de las redes de transporte de electricidad y de gas, así como las modificaciones a las subestaciones de distribución de energía eléctrica existentes o planificadas, desarrolladas de acuerdo con las leyes del sector eléctrico y de hidrocarburos, quedan automáticamente incluidas en las determinaciones del Plan director sectorial energético de las Illes Balears que se aprueba mediante este Decreto con carácter general y, especialmente, en cuanto a los efectos de declaración de utilidad pública energética. Esta declaración de utilidad pública tiene los mismos efectos que los previstos en los artículos 25, 26.5 y 26.6 del Plan director sectorial energético de las Illes Balears mencionado, y debe seguir el procedimiento de declaración de utilidad pública regulado en el artículo 3 de la Ley 13/2012, de 20 de noviembre, de medidas urgentes para la activación económica en materia de industria y energía, nuevas tecnologías, residuos, aguas, otras actividades y medidas tributarias.»

Por tanto, cualquier actuación incorporada a la Planificación 2021-2026 quedará automáticamente incluida en el Plan Director Sectorial Energético Balear (PDSE), con las consiguientes repercusiones a nivel de Ordenación Territorial. El instrumento PDSE tiene un rango de supremacía normativa sobre el resto de normativa de ordenamiento territorial establecido en las Islas Baleares.

Por otra parte, el 22 de mayo de 2019 se realiza el informe de aportaciones al proceso de Planificación energética de la red de transporte por parte de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca indicando a modo de resumen los dos siguientes puntos:

o Que se soterren las líneas existentes dentro de los espacios naturales protegidos, así como que las nuevas líneas proyectadas se hagan fuera de su ámbito, o bien, sólo en caso que no hubiera una alternativa técnica viable, se soterren.

o Las líneas de interconexión entre islas se tendrían que instalar fuera de las praderas de posidonia. En el caso que no exista ninguna alternativa viable que cumpla este requisito, el proyecto de ejecución del tendido eléctrico dentro de las praderas tendrá que prever la ejecución mediante perforación horizontal dirigida.

Por tanto, la reserva espacial de los tramos submarinos cercanos a la costa, el trazado seguirá el siguiente criterio de mayor a menor prioridad:

1º) Zonas de lecho marino donde no haya posidonia.

2º) Perforaciones dirigidas.

En caso de no poder cumplirse con los dos criterios anteriores cabe la posibilidad, en el marco de la legalidad vigente en espacios naturales de proponer medidas alternativas compensatorias.

También se solicita por parte de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears, mediante escrito de 4 de junio de 2019, a la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica que, de acuerdo con los artículos 19 y 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se consulte directamente a la CMAIB, tanto en la fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio ambiental estratégico, como en la fase de información pública y consulta a las administraciones públicas afectadas. **También se indica que será durante el procedimiento de EAE ordinaria del Plan cuando la CMAIB emitirá su informe, evaluando las alternativas de ubicación.**

...

En el Documento nº 3 de la subcarpeta denominado Anexo I y II Baleares H2015-2020 constaba el previsto nuevo enlace entre la Península-Baleares para el periodo posterior a 2020 “no vinculante” entre Fadrell y Maratxí.

Baleares FADRELL MARRATXI Nuevo enlace submarino cc

Características técnicas pendientes de análisis de viabilidad y trazado. Incluye convertora de corriente alterna-continua.

Ya hemos expuesto que la propuesta de la CCAA de las Islas Baleares consistía en que el nuevo enlace entrara en Mallorca por la Bahía de Alcúdia.

Cuarto.- La propuesta inicial del operador del sistema eléctrico y gestor de la red de transporte de energía eléctrica, Red Eléctrica de España, S.A.U. (REE).

El día 3 de diciembre de 2019, el operador del sistema eléctrico y gestor de la red de transporte de energía eléctrica, Red Eléctrica de España, S.A.U. (REE), presenta ante la Secretaría de Estado de Energía (Ministerio para la Transición Ecológica) la propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026 (Carpeta 3. Documentos 1 y 2. Exp. Adm.).

En esta propuesta inicial consta lo siguiente respecto al segundo enlace Península-Baleares:

- El nivel de interconexión de Baleares con la Península es un factor clave para la consecución de los objetivos en términos de reducción de emisiones manteniendo la seguridad de suministro del sistema (Carpeta 3. Documento nº 5. Módulo Metodología y Resultados. Pág 6. Exp. Adm.).

- La actuación consiste en el refuerzo de la conexión eléctrica entre la Península y las Islas Baleares, en concreto implica (Carpeta 3. Documento nº 7. Anexo_fichas. Págs 87-88. Exp. Adm.):

- Enlace HVDC-VSC El Fadrell (Castellón) – **San Martín (Mallorca)** 2x200 MW (bipolo con retorno metálico)

- Instalación de 90 MW de baterías y 67,5 MWh de capacidad en la isla de Ibiza y 50 MW de baterías y 37,5 MWh de capacidad en la isla de Menorca.

- Compensadores síncronos en la isla de Mallorca ubicados en tres subestaciones distintas: San Ponsa 220 kV, San Martín 220 kV y Valldurgent 220 kV.

Fecha de puesta en servicio objetivo: 2021-2026.

...

Alternativas: Se han estudiado tres alternativas distintas en función de la capacidad del enlace (2x 500 MW, 2 x 200 MW y 1 x 200 MW). Dado que las tres alternativas son viables desde un punto de vista técnico se ha escogido aquella que presenta mayores beneficios en términos de VAN en comparación con el coste de inversión de la actuación.

Como vemos no existe previsión alguna sobre el lugar de entrada del cable eléctrico en la Isla de Mallorca, más allá de indicar que la conexión terminará en la Subestación de San Martín (que se encuentra ubicada en el término municipal de Alcúdia), si bien ya se ha decidido la **alternativa técnica** habiendo ya escogido aquella que presenta mayores beneficios en términos de VAN en comparación con el coste de inversión de la actuación.

En la propuesta inicial se explica el proceso de planificación (Carpeta 3. Documento nº 4. Introducción y Escenario. Pág 15. Exp. Adm.) diciendo:

La Evaluación Ambiental Estratégica es un proceso paralelo que tiene una duración aproximada de 22 meses desde su inicio. Durante su periodo de información pública que

tiene una duración mínima de 45 días cualquier entidad o persona puede presentar alegaciones.

Quinto.- Los informes de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

El día 22 de enero de 2020, la Secretaría de Estado de Energía envía a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la propuesta inicial del operador del sistema y gestión de la red de transporte para el desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026, con solicitud de que emita informe (Carpeta 4. Subcarpeta 0 Informe. Doc. 0.0 Carta SEE a CNMC. Exp. Adm).

El día 3 de abril de 2020, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC emite el informe solicitado (Carpeta 4. Subcarpeta 0 Informe. Doc. 0.1 Informe CNMC a propuesta inicial. Exp. Adm.).

En este informe, respecto al nuevo enlace Península-Baleares, se dice:

- Se recomienda que se contemplen en el documento de planificación que finalmente se apruebe, los siguientes aspectos:

Aportar más información en relación al segundo enlace Península-Baleares. Dado el esfuerzo intensivo de inversión que supone este enlace, sería necesario aportar los costes asociados a cada uno de los elementos que lo conforman (baterías, compensadores síncronos, enlace submarino). Asimismo, se deberá realizar un análisis coste-beneficio para cada uno de los elementos por separado y también de forma secuencial, a fin de evaluar la eficiencia de cada una de las inversiones efectuadas (página 14).

- Consideraciones particulares sobre algunas de las actuaciones (página 36):

en proyectos de enlaces entre los sistemas nacionales, teniendo en cuenta el esfuerzo intensivo de inversión que suponen y la gran afección operacional que conllevan, deberán establecerse comparativamente estudios de coste-beneficio secuencial con la entrada en servicio en distintos momentos, de las soluciones tecnológicas implementadas.

En el caso del enlace Península- Islas Baleares, se deberán desagregar los análisis considerando la incorporación, por separado y de forma secuencial, de las baterías, de los compensadores síncronos y de la entrada en servicio del nuevo enlace propiamente dicho, para poder confrontarlos con el que ahora se remite, que solo permite obtener conclusiones sobre la totalidad de las actuaciones.

El día 4 de agosto de 2020, el Director General de Política Energética y Minas envía el informe a REE con el objetivo de obtener su valoración sobre observaciones planteadas, recordándoles de nuevo que en esta fase de la planificación es necesario mantener la confidencialidad de la documentación (Carpeta 4. Subcarpeta 0 Informe. Doc. 2. DGO Informe CNMC a propuesta inicial. Exp. Adm.).

Consta un documento en el expediente, al parecer de REE, en el que da respuesta a las Consideraciones efectuadas por la CNMC. En lo que respecta al segundo enlace Península-Baleares, (Carpeta 4. Subcarpeta 0 Informe. Doc. 4. Sugerencias CNMC y consideración. Exp. Adm), dice:

- Consideración: Aportar un análisis coste-beneficio basado en simulación PINT secuencial en el caso de actuaciones interrelacionadas:
Descripción adicional: Aportar PINT secuencial en determinadas actuaciones interrelacionadas. Baleares, sí en varios pasos.
- Consideración: Aportar más información en relación al segundo enlace Península-Baleares:
 - Descripción adicional: Aportar costes para los elementos por separado así como su CBA por separado y de manera secuencial: sí en varios pasos.
 - Corregir la referencia en baterías como elemento plenamente integrado en la red: Considerar.

El día 2 de octubre de 2020, REE remite a la DG de Política Energética y Minas la “Respuesta a la solicitud de valoración por parte del Operador del Sistema del informe elaborado por la CNMC, *Acuerdo por el que se emite informe sobre la propuesta inicial del operador del sistema y gestor de la red de transporte para el desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026. Expediente núm.: INF/DE/005/20*”, con los siguientes documentos:

-El informe *Valoración del Operador del Sistema del informe de la CNMC sobre la Propuesta inicial del OS para el desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026* con la valoración solicitada.

-Versión de la *Propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021- 2026* actualizada incluyendo las recomendaciones

de la CNMC, así como modificaciones derivadas de la aprobación del RDL 23/2020.

El oficio indicaba:

Se ha incluido información de detalle adicional sobre actuaciones de la red de partida, las asociadas al plan de reposición del servicio y la actuación de refuerzo de la interconexión Península-Baleares. Con respecto a la solicitud de inclusión en la propuesta de mayor detalle acerca de la estimación de costes de las actuaciones sin estándar retributivo propuestas, el Transportista ha preparado un informe con la información correspondiente. Sin embargo, destaca que dicha información es confidencial y sólo debe ponerse a disposición del MITERD y la CNMC aportando la justificación correspondiente conforme a lo dispuesto en el artículo 14.1 de la Ley 19/2013, por lo que no se incluye en la propuesta.

La Respuesta de REE al informe de la CNMC consta en la Carpeta 4. Subcarpeta 02. Valoración OS 2 10 20. Exp. Adm.

El día 17 de febrero de 2021, la Secretaría de Estado de Energía solicita nuevo informe a la CNMC sobre la planificación y el control de las inversiones que supondrá la planificación de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026, adjuntando la propuesta inicial corregida por REE y su estudio ambiental estratégico (Carpeta 4. Subcarpeta 03. Petición Informe TA. Exp. Adm.).

El día 27 de mayo de 2021, la Sala de Supervisión Regulatoria de la CNMC emite el informe solicitado (Carpeta 4. Subcarpeta 4 Informe TA Doc. 0.1 Informe. Doc. 4.3. Informe CNMC TA. Exp. Adm.). Este segundo informe tiene por cumplidos las recomendaciones realizadas respecto al enlace Península-Baleares.

Sexto.- La declaración ambiental estratégica del “*Plan de Desarrollo de la Red de Energía Eléctrica 2021-2026*”.

El día 27 de julio de 2020, la Secretaria de Estado de Energía solicitó a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente el inicio de los trámites para la evaluación ambiental estratégica, adjuntando para ello el borrador del Plan y el documento inicial estratégico (Carpeta 5. Subcarpeta 01. Solicitud de inicio. Carta SEE a SEMA AEA. Exp. Adm.).

En el Documento inicial estratégico elaborado por la Secretaría de Estado de Energía (Carpeta 5. Subcarpeta 01. Solicitud de inicio. Documento inicial estratégico. Exp. Adm.) se identifican los potenciales impactos ambientales. Entre ellos:

-Alteración del medio marino

El grado de incidencia de estos efectos se relaciona directamente con las características del lecho marino (batimetría, rocoso o arenoso), la disposición del cable (enterrado o sobre el lecho), y las técnicas empleadas en la colocación del mismo.

Así, los efectos más significativos se concentran en las proximidades del aterraje, en la plataforma marina, al ser la zona de mayor sensibilidad, biodiversidad y riqueza, donde se concentran las principales comunidades marinas y actividades económicas vinculadas al mar. No obstante, estos potenciales impactos se ven minimizados sobremanera al coincidir el hecho de que, desde el punto de vista técnico, en estas zonas menos profundas el cable debe ir enterrado bajo el lecho marino, lo que supone importantes ventajas desde el punto de vista ambiental. También se pueden considerar en este grupo de impactos negativos los que hacen referencia a la alteración del paisaje costero y sumergido (si bien este último, de un orden muy inferior).

-Efectos sobre la población

La construcción y funcionamiento de las líneas, cables y subestaciones puede derivar en molestias a la población residente en el entorno inmediato de las infraestructuras de transporte.

Durante la fase de construcción, las molestias se asocian, principalmente al aumento del tráfico de maquinaria pesada y a las tareas de movimientos de tierras y, como consecuencia, al incremento de partículas en suspensión, ruidos, humos, etc. Durante la fase de funcionamiento, los efectos sobre la población se reducen a las molestias asociadas a la generación de ruido por parte de las infraestructuras, en su caso.

El día 4 de agosto de 2020, el Director General de Política Energética y Minas remite oficio al Director General de Calidad y Evaluación Ambiental indicándole que *“Se ha detectado que el documento inicial estratégico (remitido) no contenía el anexo que hace referencia a las posibles interacciones de la planificación de la red de transporte de energía eléctrica con los diversos instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales de ámbito nacional y regional. Como consecuencia de lo anterior, adjunto se remite nuevo documento inicial estratégico que integra dicho anexo”*. (Carpeta 5. Subcarpeta 01. Solicitud de inicio. Remisión Agosto. Exp. Adm.).

En el Anexo, apartado 1.3, Aspecto Ambiental Medio Marino, se dice:

El Plan contempla la mejora de las interconexiones submarinas de la red de transporte de electricidad con Francia y de la península con Ceuta en el Estrecho de Gibraltar, entre las islas Canarias, entre las islas Baleares y entre el archipiélago balear y la península Ibérica.

o Se debe valorar la incidencia sobre los hábitats bentónicos y las especies pelágicas protegidas.

o También su potencial para servir de vías de entrada o refugio para especies alóctonas.

El día 16 de agosto de 2020, el Subdirector General de Evaluación Ambiental sometió “*el borrador del Plan de desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026 y el documento inicial estratégico*” a consultas de las Administraciones Públicas afectadas y demás personas interesadas por plazo de 45 días (Carpeta 5. Subcarpeta 02. Consultas Previas. Oficio consultas corregido. Exp. Adm.).

Respecto a las Administraciones Públicas de las Islas Baleares, se formuló consulta a las siguientes Consejerías del Gobierno de las Islas Baleares (Carpeta 5. Subcarpeta 02. Consultas Previas. Listado de Consultados. Exp. Adm.):

- Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Consejería de Medio Ambiente y Pesca (sic).
- Consejería de Salud y Consumo.
- Consejería de Modelo Económico, Turismo y Trabajo.
- Consejería de Movilidad y Vivienda.
- Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos.
- Consejería de Presidencia, Cultura e Igualdad.

Así mismo se sometió a consulta de la Comisión de Medio Ambiente (órgano con competencia en materia ambiental en las Islas Baleares).

Emitió informe el día 18 de septiembre de 2020 la Dirección General de Espacios Naturales y Diversidad (Consejería de Medio Ambiente y Territorio) -Carpeta 5. Subcarpeta 03. Doc Alcance EAE. Consultas. CCAA. 15.7. Exp. Adm.-. Formuló el siguiente comentario:

Por otra parte, tal y como indica el documento ambiental estratégico, la construcción de cables submarinos pueden tener un efecto sobre el entorno inmediato o próximo en la fase constructiva. **En el ámbito de las Islas Baleares, se deben tener en cuenta los posibles efectos del plan sobre las praderas de *Posidonia Oceánica*, que es la vegetación marina más extendida en el fondo litoral entre 0 y 35 m de profundidad en el litoral balear. La *Posidonia Oceánica* está considerado hábitat prioritario (1120-Posidoniun oceanicae) por la Directiva de hábitats e incluida en el Listado de especies silvestres en régimen de protección especial. Las actuaciones que se lleven a cabo no deberán comportar un riesgo para el estado local de conservación de la pradera y se deberán tener en cuenta también los efectos acumulativos en relación con otros proyectos, actuaciones, planes o programas.**

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca) emitió su informe en sesión celebrada el 29 de octubre de 2020, por lo que fue recibido por la Secretaría de Estado de Energía fuera de plazo (Carpeta 5. Subcarpeta 03. Doc Alcance EAE. Copia de informes extemporáneos. Exp. Adm.). En el informe, tras describir el contenido del Borrador del Plan de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica 2021-2026 y el Documento inicial estratégico, se hacían los siguientes comentarios:

a) Comentarios al diagnóstico ambiental aportado

No se aporta ningún diagnóstico ambiental para el análisis concreto del medio físico, del medio biótico, sobre el cambio climático, la población humana, los bienes materiales, el patrimonio cultural y el paisaje de las alternativas presentadas en el documento inicial estratégico.

Se podría justificar la falta de diagnóstico ambiental debido a que el Plan se encuentra en fases tempranas (borrador) y a que las 1.207 propuestas de desarrollo de la red de transporte presentados, tanto por las Comunidades Autónomas como por los sujetos con interés en el sector, evaluadas satisfactoriamente, aún no se les ha aplicado los criterios de priorización y por tanto se desconocen aún sus emplazamientos. No obstante, el Plan indica varios proyectos con alta probabilidad de ponerse en servicio en el Horizonte 2026:

... (el informe no cita el Segundo enlace Península-Baleares)

En estos casos sí que se podría haber realizado un diagnóstico ambiental de los refuerzos no ejecutados, ya que se dispone de localización.

Las determinaciones que se presentan en el Borrador del Plan de desarrollo de la red de transporte eléctrica 2021-2026 son básicamente de carácter técnico y económico, con la finalidad de definir la metodología de priorización de las propuestas presentadas para cubrir las necesidades identificadas de lo red actual, teniendo en cuenta de manera muy abstracta el factor ambiental. Dentro de esta metodología de priorización de propuestas se insta que el factor ambiental tenga un carácter también determinante, de más peso y que no se valore únicamente en zonas con restricciones ambientales. Por esta razón, la herramienta del diagnóstico ambiental debe ser imprescindible para conseguir dicho objetivo.

...

d) Sugerencias sobre las alternativas planteadas.

- Alternativa 3: Sostenible (H2026 planificado): Esta alternativa minimiza el impacto ambiental de las instalaciones a construir, siempre respetando las restricciones presupuestarias y la implantación eficiente de renovables. Es decir, en esta alternativa se busca un equilibrio entre compromisos ambientales y económicos: se contempla la importancia de la integración y del impacto ambiental en el territorio de las renovables, como también en los desarrollos de red plantados, siendo el límite de inversión una restricción de su diseño.

Esta alternativa es un planteamiento ideal, no una alternativa ajustada a la realidad, en ningún momento se ha podido valorar la viabilidad ambiental de la alternativa puesto que aún no se ha realizado el estudio ambiental estratégico del Plan.

De acuerdo con el artículo 18.1.b) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, el documento inicial estratégico inicial debe contener el alcance y contenido del plan propuesto y sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables. Se considera que las alternativas presentadas son factores singulares que se tendrían que haber analizado en su conjunto, es decir, que en cada alternativa presentada se debería haber analizado el factor socio-económico, ambiental y técnico de esta. Por lo que se sugiere reformular las alternativas presentadas analizando el conjunto de sus factores y se insta también a realizar un diagnóstico ambiental que permita determinar la viabilidad ambiental de las actuaciones que se detallan en el Plan definitivo.

e) Comentarios sobre los principales efectos positivos y negativos del plan sobre el medio ambiente (a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que posteriormente lo desarrolle):

1.- Medidas preventivas.

...

En el medio marino:

1.27. Realizar estudios para la elección de las zonas de aterraje de las infraestructuras submarinas para evitar la instalación de infraestructuras submarinas sobre fanerógamas marinas, algas pluricelulares y fauna bentónicas de valor ecológico. Además, el aterraje debe tener un trazado lo más recto posible.

1.28. Analizar, dependiendo del sustrato del lecho marino y el valor ecológico de este, la elección de la técnica de enterramiento de cable submarino (microtunelación, jetting y trenching), en el caso de enterramiento del cable submarino.

...

3- Medidas compensatorias

3.4. Financiar estudios sobre los efectos de los organismos pelágicos y bentónicos sésiles y no sésiles durante el ciclo de vida útil de instalaciones de cableado submarino para determinar:

- El grado de afectación de los campos electromagnéticos en el sistema de orientación y ecolocalización de estos seres vivos, la exposición a corto plazo y a largo plazo.
- El ruido producido durante la fase de construcción (trenching, jetting, cutting, perforación dirigida).
- El incremento de temperatura de la zona de cableado que se producirá durante la fase de explotación, el impacto sobre las comunidades (composición, abundancia, etc.)
- Determinar y cuantificar si en la fase de construcción, explotación y mantenimiento se dan impactos sobre las comunidades (fanerógamas, bentónicas, etc.), si estas comunidades varían en crecimiento, composición, etc. Estudiar el crecimiento de maërl/Posidonia/Cymodocea sobre los cables enterrados y en una zona donde no hay cables eléctricos.
- Evaluación de la cobertura de comunidades marinas sobre cableados antiguos (si existen) e inventariado de éstas.

Como se puede observar, el informe de la Comisión Medio Ambiente de las Islas Baleares no realizó alusión directa alguna al nuevo enlace Península-Baleares y **precisó que el**

Documento inicial estratégico no incorporaba ningún diagnóstico ambiental para el análisis concreto del medio físico, del medio biótico, sobre el cambio climático, la población humana, los bienes materiales, el patrimonio cultural y el paisaje.

El día 30 de noviembre de 2020, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dicta la resolución por la que aprueba el documento de alcance para la evaluación ambiental estratégica del “Plan de desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026” (Carpeta 5. Subcarpeta 03. Doc Alcance EAE. 2020P18_Resolución_Documento_Alcance. Exp. Adm.).

En apartado 2.2 “Objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan, y forma en la que se han considerado en su elaboración”, dice:

El EsAE deberá contemplar al menos los siguientes criterios ambientales:

...

- Salvaguardar a la población de los potenciales impactos sobre la salud humana asociados a las líneas de transporte de energía, fundamentalmente la exposición a campos electromagnéticos.
- Prevenir las molestias a la población en la fase de construcción y funcionamiento de las infraestructuras que se desarrollen como consecuencia del Plan: ruidos, vibraciones, lumínicas, vertidos, etc.

En su apartado 2.7 “Efectos significativos del Plan sobre el cambio climático y los demás factores del medio a considerar en la evaluación ambiental”, añade:

...

En cuanto a los efectos ambientales destacados que se deben tener en cuenta en la elaboración del plan también opina la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, que señala que el riesgo de colisión de aves contra cables es el principal impacto del Plan sobre la biodiversidad por lo que recomienda adoptar medidas electrotécnicas para evitar o reducir este impacto. **De otra parte, indica que para la construcción de cables submarinos se deberá tener en cuenta su posible efecto sobre las praderas de *Posidonia oceánica*, que es la vegetación marina más extendida en el fondo del litoral entre 0 y 35 metros de profundidad del litoral balear.**

...

Sobre la percepción del territorio.

...

Un elemento de suma importancia que cabe destacar es el fuerte rechazo social en las poblaciones cercanas al desarrollo de la red de transporte eléctrico. Este hecho conlleva que las dificultades para implantar correctamente estas infraestructuras en el territorio son cada vez mayores. Esta situación puede extrapolarse a diferentes escalas territoriales, incluidas las más detalladas que corresponderían al proyecto de ejecución. Por ello, el estudio y análisis de los nuevos trazados cobran una gran importancia, siendo de gran relevancia el detectar aquellas alternativas de trazado que minimicen las afecciones a la población y al medioambiente, y en último lugar plantear medidas complementarias que compensen los impactos previstos.

En el BOE núm. 38, de 13 de febrero de 2021, se publicó el Anuncio de la Dirección General de Política Energética y Minas por el que se somete a trámite de audiencia, consulta a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas e información pública, a los efectos tanto del trámite sustantivo como del trámite ambiental, la propuesta de planificación de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026 y su estudio ambiental estratégico (Carpeta 5. Subcarpeta 05 IP y Consulta. Exp. Adm.).

La publicación del anuncio fue comunicado a las Consejerías del Gobierno de las Islas Baleares que habían participado en la fase inicial del procedimiento y a la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (Carpeta 8. Subcarpeta 1.02 Remisiones Trámite de Audiencia. 03 Acuses Recibo Trámite de Audiencia. Exp. Adm.).

El contenido del Anuncio era el siguiente:

La propuesta de planificación 2021-2026, acompañada del estudio ambiental estratégico y de un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico, así como el formulario para presentar alegaciones a los efectos tanto del trámite sustantivo como del trámite ambiental, se encuentra a disposición de los interesados, para el cumplimiento del trámite de audiencia, consulta a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas e información pública, en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cuya dirección es:

<https://energia.gob.es/es-es/Participacion/Paginas/Index.aspx>

El plazo de consulta pública será de 45 días hábiles a partir del día siguiente al de publicación de este anuncio, es decir, desde el lunes 15 de febrero hasta el miércoles 21 de abril.

No se tendrán en cuenta alegaciones que se reciban con posterioridad a los plazos establecidos en la legislación vigente y sólo se tomarán en consideración aquellas realizadas a través del formato para presentar alegaciones.

Los textos sometidos a Información pública:

1. La propuesta de planificación 2021-2026 (Carpeta 6. Exp. Adm.):

-Sumario Ejecutivo.

-Propuesta de Desarrollo. Respecto a la interconexión con los sistemas insulares se afirma:

En el caso de Baleares, el nivel de interconexión con la Península es un factor necesario para la consecución de los objetivos en términos de reducción de emisiones manteniendo la seguridad de suministro del sistema.

...

En este sentido la propuesta incluye el refuerzo de la interconexión existente entre Península y Baleares, entre islas del sistema balear, entre la Península y Ceuta y entre Tenerife y La Gomera.

En el caso particular de Baleares, cabe destacar que la actuación para el refuerzo de su interconexión con la Península propuesto comprende un conjunto de elementos complementarios entre sí: nuevo enlace HVDC entre la península y Mallorca junto con componentes plenamente integrados en la red como compensadores síncronos en Mallorca y un sistema de baterías en las islas de Menorca e Ibiza.

-Anexos Parte I:

Refuerzo interconexión Península-Islas Baleares (página 110-111):

La actuación consiste en el refuerzo de la conexión eléctrica entre la Península y las Islas Baleares, en concreto implica:

- Nuevo enlace submarino en corriente continua, con tecnología VSC, entre El Fadrell (Castellón) y San Martín (Mallorca) y formado por un bipolo con retorno metálico de capacidad 2x200 MW
- Instalación de 90 MW de baterías y 67,5 MWh de capacidad en la isla de Ibiza y 50 MW de baterías y 37,5 MWh de capacidad en la isla de Menorca
- Compensadores síncronos en la isla de Mallorca ubicados en tres subestaciones distintas: San Ponsa 220 kV, San Martín 220 kV y Valldurgent 220 kV
- Tercer transformador 220/132 kV en Santa Ponsa

Fecha de puesta en servicio objetivo: 2021-2026.

Alternativas: Se han estudiado tres alternativas distintas en función de la capacidad del enlace (2 x 500 MW, 2 x 200 MW y 1 x 200 MW). Dado que las tres alternativas son viables desde un punto de vista técnico se ha seleccionado aquella que presenta mayor valor para el sistema en términos de VAN en comparación con el coste de inversión de la actuación.

Impacto socioambiental: Impacto ambiental: Medio. Impacto Social: Medio.

Como se puede observar, la propuesta de planificación 2021-2026 referida al nuevo enlace Península-Baleares es una mera reproducción del borrador inicial del Plan de REE.

2. El estudio ambiental estratégico y un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico (Carpeta 5. 04. Estudio Ambiental Estratégico. Documento).

-Estudio Ambiental Estratégico. Memoria Parte 1:

-Apartado 2.1.4. Las interconexiones con sistemas no-peninsulares.

El enlace eléctrico entre la península Ibérica y las islas Baleares (proyecto Rómulo), puesto en marcha en agosto de 2012, es la primera interconexión submarina de transporte en corriente continua que existe en España. Se encuentra en fase de redacción de Estudio de Impacto Ambiental una segunda interconexión mediante cable submarino entre la península (Castellón de la Plana) y Mallorca, que permitirá considerar el sistema balear como parte del conjunto peninsular.

-Estudio Ambiental Estratégico. Memoria Parte 2:

-Apartado 7.3.4. Efectos Ambientales sobre el medio marino.

Alteración de espacios naturales protegidos (y hábitats de interés comunitario)

Derivado del análisis previo, se concluye que los efectos ambientales significativos consecuencia de la instalación de cables submarinos se concentran en la fase de construcción del mismo, siendo los siguientes los principales:

- Alteraciones fisicoquímicas del agua marina
- Afección a espacios protegidos (y hábitats de interés comunitario marinos)
- Alteración de las formaciones bentónica
- Efectos directos sobre especies pelágicas.

La alteración de los espacios naturales protegidos derivará en primer lugar del efecto acumulativo que los cables submarinos y su instalación tengan dentro de estos espacios sobre el medio ambiente (por afecciones a las aguas, el medio biótico y las actividades socioeconómicas compatibles y promovidas dentro de estos espacios). En segundo lugar, su alteración compromete a los objetivos de conservación y gestión de estas zonas protegidas. Por tanto, el efecto que se produce puede llegar a ser sinérgico, al condicionar la propia funcionalidad de estas figuras de protección.

Dentro de la alteración de espacios naturales protegidos, tiene especial relevancia la afección a los hábitats de interés comunitario.

En el Anexo I de la directiva Hábitats se recogen 5 tipos de hábitats marinos, uno de ellos prioritario, que merecen una especial atención a la hora de diseñar posibles trazados para los cables submarinos.

- 1110: Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda.
- 1120* (prioritario): **Praderas de Posidonia (*Posidonia oceanica*)**.
- 1170: Arrecifes.
- 1180: Estructuras submarinas causadas por emisiones de gases.
- 8330: Cuevas marinas sumergidas o semisumergidas.

De estos hábitats, las praderas de posidonia son especialmente sensibles, tanto por su susceptibilidad a los cambios fisicoquímicos de la columna de agua y su lento proceso regenerativo, como por su importancia ecológica (contribuyen al control de la erosión costera, son hábitat de numerosas especies animales y vegetales y actúan como refugio, criadero y zona de alimento de diversas especies comerciales de pesca, y oxigenan las aguas a través de la fotosíntesis).

No obstante, la previsible afección se limita a la capa fótica y especialmente a los primeros 35 m de profundidad. Ya existen experiencias exitosas llevadas a cabo para la recuperación de las afecciones en praderas de *Posidonia oceánica* en las islas Baleares (ver proyecto Bosque Marino de Red Eléctrica).

-Apartado 8. PLANTEAMIENTO Y ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS DE LA PLANIFICACIÓN VINCULANTE DEL SECTOR ELÉCTRICO

8.1. ALTERNATIVAS DE LA PLANIFICACIÓN INDICATIVA DE LA GENERACIÓN ELÉCTRICA.

8.1.1. Criterios para el planteamiento de las alternativas.

Definición del marco previo para el diseño de las alternativas de planificación

El PNIEC tiene un doble carácter. Por una parte, es un plan estratégico que establece un marco general al sistema energético, incluido el sistema eléctrico, y su adecuación al reto climático a los nuevos requerimientos de las políticas europeas. Por otra, el PNIEC constituye la planificación indicativa que establece la Ley del Sector Eléctrico.

Este marco se complementa con las siguientes bases de partida:

...

4. Las alternativas deben estar definidas a nivel de red, no de proyecto, por ser el objeto de la planificación el conjunto de la red como sistema, que responde a unos criterios de diseño estratégicos y no a una suma de proyectos. El análisis ambiental de las alternativas de trazado o de emplazamiento de las nuevas instalaciones se debe abordar en el marco de la evaluación ambiental de los proyectos, en un momento posterior al de la planificación de la red.

- Apartado 9.3.2. Medidas correctoras

- Medio marino
- Restauración de la zanja en zonas de elevado valor ecológico, como praderas de posidonia. Asimismo, para minimizar el impacto generado sobre comunidades enterradas parcialmente por la acumulación de materiales inertes derivados de la apertura del surco, se arrastrarán los materiales hacia el interior de la zanja mediante un chorro dirigido de agua.
- Translocación de especies de fauna marina sésiles o de movilidad reducida, especialmente sensibles o protegidas. El traslado de ejemplares afectados se realiza por buzos hasta una zona próxima.

Debemos llamar la atención que el documento Estudio Ambiental Estratégico que aparece en el expediente administrativo lleva fecha julio de 2021, posterior al trámite de información pública.

-Anexos:

2.1.3 Consideración de los comentarios/alegaciones recibidas.

BALEARES (página 41)

Comisió Medi Ambient de las Islas Baleares (CMAIB)

Descripción de la alegación

Si bien en un primer informe de respuesta se cita que la entrada del segundo cable Península–Mallorca por Alcúdia podría presentar afecciones importantes a las praderas de la fanerógama *Posidonia oceanica* presentes en la Bahía de Alcúdia (Hábitat de Interés Comunitario (HIC) de carácter prioritario), en un segundo informe se matiza esta cuestión y se presentan los fuertes condicionantes ambientales y territoriales existentes de la entrada por la Bahía de Palma, afecciones a servidumbres y particulares, así como cuestiones técnicas que afectan a todo el sistema insular y sus interconexiones.

Respuesta:

Este proyecto ha avanzado en los estudios ambientales previos para mejorar su integración ambiental y territorial (ya que estaba incluido en el Anexo II de la planificación 2015-2020) y, en línea con lo que cita el alegante, se está analizando el pasillo de menor impacto ambiental de distintas alternativas de ubicación y trazado dentro de un planteamiento de acceso Norte a la isla, compartiendo los criterios alegados en el segundo informe remitido.

Debemos advertir que el informe de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de 29 de octubre de 2020 no realiza comentario alguno sobre el lugar de entrada del cable eléctrico en la Isla de Mallorca. Tampoco ha localizado esta parte en el expediente esos “*informes de respuestas*” a los que se alude. Además, la respuesta únicamente afirma que “*se está analizando el pasillo de menor impacto ambiental de distintas alternativas y trazado dentro de un planeamiento de acceso Norte a la Isla*”.

Apartado 2.3 ALEGACIONES REFERIDAS A PROYECTOS RECIBIDAS EN EL MARCO DEL PROCEDIMIENTO AMBIENTAL (pág. 47).

En este apartado se hace referencia a aquellas alegaciones recibidas en el marco de la evaluación ambiental estratégica que versan sobre instalaciones específicas (que pueden estar incluidas en distintos periodos de la Planificación eléctrica, no necesariamente se ha alegado a aquellas actuaciones incluidas en el proceso de tramitación actual).

A este respecto, como se ha venido incidiendo a lo largo del texto, cabe aclarar que la planificación no puede contemplar y evaluar trazados/emplazamientos concretos de las actuaciones incluidas, ya que es imposible en esta fase debido a que únicamente se conocen las subestaciones de origen y destino, los nodos de la red. La definición de trazados/emplazamientos de menor impacto ambiental es el objeto principal de los correspondientes procedimientos de evaluación ambiental a escala de proyecto, en una fase de desarrollo posterior, donde se lleva a cabo un análisis de condicionantes a nivel de detalle, se identifican y valoran los impactos locales, y se proponen las correspondientes medidas preventivas y/o correctoras.

Esto es, la evaluación ambiental de los proyectos, y la previa identificación de las distintas alternativas de corredores para definir el pasillo de mínimo impacto ambiental, corresponde a la escala territorial-local y al *momento de la fase de diseño de los proyectos y su correspondiente instrumento de evaluación ambiental*, que es posterior a la toma de decisiones que corresponden a la planificación.

En la siguiente tabla se resume el estado de los diferentes proyectos que han recibido alegaciones en el trámite ambiental.

Interconexión Baleares Norte: Entidad Comunidad Autónoma. En el caso de la nueva conexión Península-Mallorca, se ha seleccionado la alternativa Norte, al ser su principal objetivo sustituir la aportación de la generación de carbón de los grupos de Alcudia, y debido a condicionantes importantes de la alternativa Sur (cambios importantes en los flujos en la red interna de las islas frente a los actuales), como coincide en reconocer en su segundo informe de respuesta (página 49).

Como vemos se insiste en que únicamente se ha seleccionado la alternativa Norte frente a la Sur.

El día 16 de septiembre de 2021, la Secretaría de Estado de Energía, como órgano sustantivo, solicita a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente la continuación de los

trámites para la obtención de la Declaración Ambiental Estratégica, adjuntando para ello la propuesta del Plan, el Estudio Ambiental Estratégico y el expediente completo de la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas e información pública (Carpeta 5. Subcarpeta 04. Estudio Ambiental Estratégico. Remisiones. Carta remisión SEE a SEMA. DEA Planificación. Exp. Adm.).

En el BOE núm. 305, de fecha 22 de diciembre de 2021, se publica la Resolución de 9 de diciembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración ambiental estratégica del «Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026» (Carpeta 5. Subcarpeta 06 DAE. BOE-A-2021-21197 DAE. Exp. Adm.).

Respecto al nuevo enlace Península-Baleares interesa destacar:

4. Resultados de las consultas y de la información pública realizadas

De conformidad con lo previsto en el artículo 19 de la Ley de evaluación ambiental, el borrador del plan y el documento inicial estratégico fue sometido a consultas de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas, tras lo que fue dictado el documento de alcance, con fecha de 3 de noviembre de 2020. Asimismo, el EsAE del Plan y una propuesta inicial del plan, fueron sometidos a información pública en febrero de 2021 y, a consultas de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, entre febrero y abril de 2021, en los términos de los artículos 21 y 22 de la Ley de evaluación ambiental.

– Interconexión Baleares Norte: En el caso de la nueva conexión Península- Mallorca, se ha seleccionado la alternativa Norte, al ser su principal objetivo sustituir la aportación de la generación de carbón de los grupos de Alcudia, y debido a condicionantes importantes de la alternativa Sur (cambios importantes en los flujos en la red interna de las islas frente a los actuales), como coincide en reconocer en su segundo informe de respuesta.

ANEXO II. Relación de organismos consultados y respuestas recibidas en la fase de información pública

Comisión Balear de Medio Ambiente; Respuesta, sí.

También han presentado alegación varios particulares y las siguientes entidades:

1.7 Islas Baleares:

– Dirección General de Energía y Cambio Climático. Govern Balear.

ANEXO III

Resumen de respuestas recibidas en la fase de información pública

De las alegaciones recibidas en formato «formulario» se resumen solo las que aluden a componentes ambientales.

Alegante/Consultado. Consejería de Medio Ambiente y Territorio.

Resumen Alegación/Respuesta.

Se solicita:

– La inclusión en el Plan del desmantelamiento de los cables submarinos que unen las islas de Ibiza-Formentera y Mallorca-Menorca, y la entrada del cable submarino Península-Mallorca por la Bahía de Palma en lugar de por Alcúdia, evitando afectar a zonas LIC y ZEPA protegidas, así como a praderas de Posidonia oceánica.

– Cumplir con el marco legislativo, incluyendo el Plan Director Sectorial Energético de les Illes Balears.

– Revalorar los impactos sobre la ocupación y alteración del lecho marino, aguas subterráneas, la avifauna y pérdida de hábitat. Incorporar como impacto significativo la colisión de quirópteros con líneas eléctricas.

– Determinar los valores límite de los indicadores del Programa de Vigilancia Ambiental.

– La aplicación de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias sobre consideraciones técnicas del Plan, como: evitar áreas protegidas, soterrar líneas ya existentes y financiar estudios que permitan el desarrollo de nuevas tecnologías de producción de energía.

– Tener en cuenta los objetivos ambientales sobre las consideraciones técnicas del Plan, como: inversión i+D+i, fomento del autoconsumo, etc.

Alegante/Consultado. Dirección General de Energía y Cambio Climático.

Respuesta. Otros: Se analiza desde un punto de vista medioambiental, pero sin concretar.

Esta parte no ha localizado en el expediente ninguna alegación de la Consejería de Medioambiente y Territorio referida al lugar de entrada del cable eléctrico en la Isla de

Mallorca, sin embargo destaca que solicitan que la entrada del cable submarino Península-Mallorca tenga lugar por la Bahía de Palma en lugar de por Alcúdia.

Las alegaciones que constan de la Dirección General de Energía y Cambio Climático, de fecha 7 de abril de 2021, se encuentran en la Carpeta 8. Subcarpeta 2. 04. Baleares. Exp. Adm. (Alegaciones Baleares firm. Carlos) y no se refieren a este punto. Únicamente se refiere a ello la alegación segunda **“Aumento de la capacidad del doble enlace Península-Mallorca de 2x200 MVA a 2x250 MVA (o superior)”**, que analiza la cuestión desde un punto de vista técnico. Dice en su letra l):

La nueva interconexión Mallorca-Menorca desde Alcudia, tanto si entra en Anexo III para ejecutarse más allá de 2026, como si finalmente entra en Anexo II, supondrá un mayor requerimiento de la capacidad de la interconexión Mallorca-Península. La capacidad de 2 x 200 MVA no ha tenido en cuenta esta nueva interconexión con Menorca y **al estar conectado en Mallorca en la zona de la central térmica de Alcúdia, (lugar previsto de aterraje de la nueva interconexión Mallorca-Península)**, permitirá también cubrir una mayor evacuación de energía renovable proveniente de la península hacia Menorca (con un porcentaje de al menos el 74% de energía eléctrica renovable en 2030 según el PNIEC), pues esta nueva interconexión se encargará de evacuar parte de la energía proveniente de la península que las líneas existentes de 220 kV en Mallorca de Es Murterar-Llubí no sean capaces de absorber, principalmente en los momentos de mayor demanda, en los que Menorca no disponga de la producción fotovoltaica prevista.

También constan en el expediente administrativo (Carpeta 8. Subcarpeta 05-06. Parte 11. Transportista. Exp. Ad.) las alegaciones presentadas por el operador del sistema eléctrico REE en las que pone de manifiesto la complejidad de realizar en aéreo *“La conexión entre la Estación Conversora y la subestación de San Martín”*, donde terminaría la conexión del nuevo enlace entre la península y Baleares (páginas 49-50).

Endesa formuló una alegación respecto al emplazamiento para las instalaciones de llegada del nuevo enlace a Mallorca (Carpeta 8. Subcarpeta 5.2. Parte 07. Otros. Endesa. Exp. Adm.) -apartado 2.4.3 de su escrito, página 42-:

La propuesta requiere, para las instalaciones de llegada del nuevo enlace a Mallorca, una superficie de terreno muy considerable, del orden de 40.000 m2.

El planteamiento inicial es que sea en la SE. San Martí. La disponibilidad de estos terrenos no parece fácil puesto que la zona está próxima a una figura de protección ambiental (Parque Natural

de S'Albufera de Mallorca) y los escasos terrenos que están fuera del perímetro de la subestación tienen usos alternativos.

Una muy buena alternativa es que el enlace llegue al actual emplazamiento de la SE Alcudia en el Puerto de Alcudia (ubicación de la antigua central de Alcudia I). Cuenta con salida directa al mar, ya sea hacia la península o Menorca. Desde allí por tierra, o por mar, podría conectarse a la ST de San Martín. Es una propuesta sin contraindicaciones medioambientales y que equilibra bien todos los intereses de las partes que pudiesen estar afectadas, Por ello, se intuye de mucha más rápida gestión y tramitación.

Como podemos observar, ninguna alegación se refirió a que la entrada del nuevo enlace se realizará por la Bahía de Pollença, decisión que finalmente se adoptará.

La Declaración Ambiental Estratégica no dedica ni una sola línea a justificar los motivos ambientales por los que el lugar de entrada del nuevo cable de la conexión Península-Baleares se encuentra en la Bahía de Pollença.

Séptimo.- La documentación redactada por el operador del sistema eléctrico (Red eléctrica española) tras el trámite de audiencia.

El día 15 de julio de 2021, la Dirección de Desarrollo del Sistema de REE remite correo electrónico se supone que a la Secretaría de Estado de Energía (porque la dirección de destino está sombreada en negro) al que adjunta la “DOCUMENTACIÓN actualizada propuesta desarrollo red de transporte H2026” (Carpeta 10. Envío OS. Exp. Adm.). Haremos referencia a la Documentación remitida destacando aquellas partes relacionadas con el nuevo enlace Península-Baleares (Carpeta 10. Exp. Adm.):

1. Propuesta desarrollo con las correcciones e inclusión de comentarios:

o 1_SUMARIO EJECUTIVO

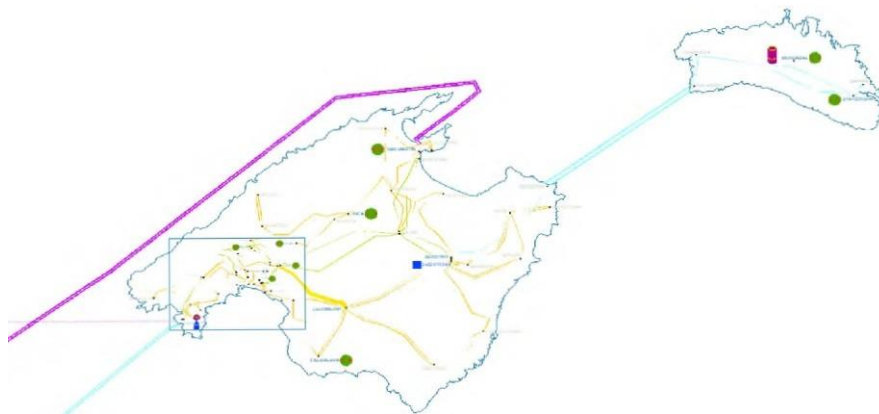
o 2_PROPUESTA DE DESARROLLO H2026

El apartado 4.9 contiene por primera vez los “Mapas”.

En la página 81 del documento se encuentran los “Mapas de Baleares”. A continuación, figura el de la Isla de Mallorca y Menorca. Se puede observar con

claridad (línea de color lila) que el cable eléctrico del nuevo enlace Península-Baleares entrará en la Isla de Mallorca por el término municipal de Alcúdia, pero no por la Bahía de Alcúdia, sino por la Bahía de Pollença.

Por lo tanto, tras el trámite de audiencia, se define por primera vez en toda la tramitación del expediente el lugar de entrada del nuevo cable eléctrico y se hace sin que ninguna de las Administraciones públicas de la CCAA de las Islas Baleares (autonómica, insular o municipal) fuera oída acerca de tal decisión, dado que con anterioridad únicamente se contemplaba en el expediente que la entrada tendría lugar por el Norte de la Isla, por la Bahía de Alcúdia, sin determinar su concreta ubicación.

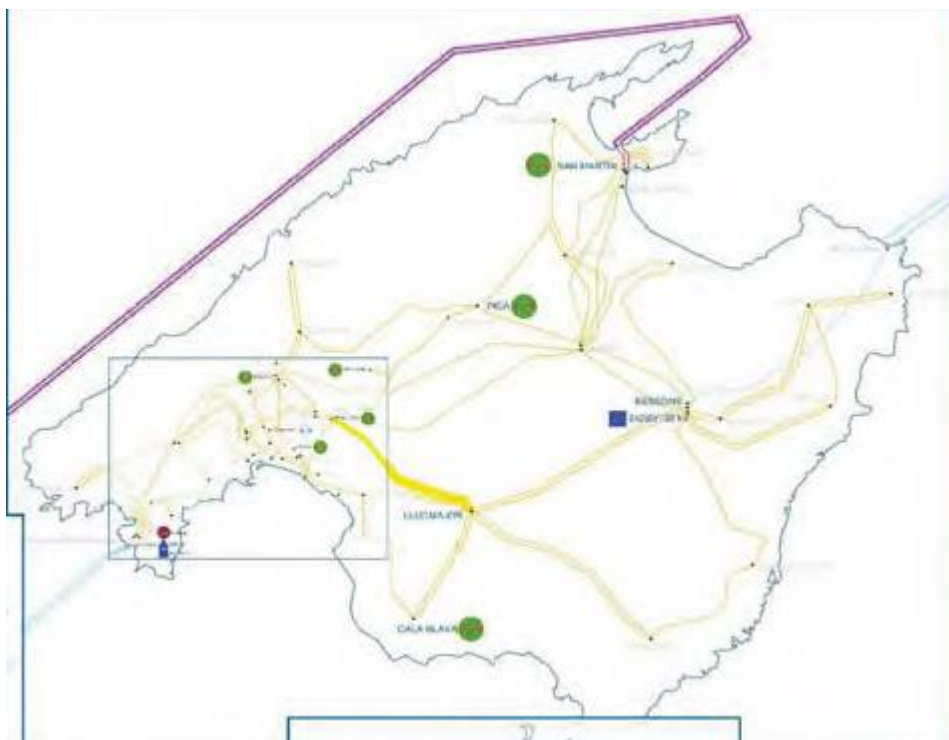


o 3_ANEXO RED DE PARTIDA

o 4_ANEXO NUEVAS ACTUACIONES

El Anexo 4. Nuevas Actuaciones dedica sus páginas 162 a 165 al Refuerzo interconexión Península-Islas Baleares. Tras describir el proyecto desde el punto de vista técnico, también incorpora los “Mapas”.

El mapa cuenta con una mayor nitidez y se puede observar tras la línea morada el trayecto previsto para llegar desde el punto de entrada del cable eléctrico en la Bahía de Pollença hasta la subestación de San Martín (línea morada discontinua).



o 5 _ANEXOS TÉCNICOS

o Mapas planificación 2021_2026_Julio 2021

Este archivo contiene de nuevo las Mapas que indican las actuaciones a desarrollar. En su página 6 consta el mapa correspondiente a las Islas Baleares donde se reproducen los mapas que hemos transcrito.

- Propuesta desarrollo MITERD y CNMC (DOCUMENTOS CONFIDENCIALES)

- o CONFIDENCIAL 2021_07_13_Detalle Propuesta desarrollo RdT H2026.xlsx

- o CONFIDENCIAL Actuaciones sin estándar 2021 Act Ceuta Jun 2021

- o CONFIDENCIAL Despachos de Telecontrol y Sistemas

- Documentación auxiliar:

- o Aux 1_0 DDS Envío de valoración del OS de alegaciones

- o Aux 1_1 Valoración de alegaciones para MITERD.xlsx

En este documento excell, figura la respuesta a la alegación 1068 que fue la alegación formulada por Endesa sobre el emplazamiento para las instalaciones de llegada del nuevo enlace a Mallorca. Se propone alternativa a la llegada al segundo enlace a Mallorca. No se admite.

Valoración:

En el marco de los análisis realizados en el escenario 2026 descrito en el apartado sobre Escenario de Demanda, Generación e Interconexiones en la Planificación Indicativa (PNIEC) sobre la red de partida se ha identificado la necesidad indicada en la alegación del desarrollo del segundo enlace Península-Baleares. En los estudios realizados sobre esta actuación (ENL_PEN-IBA) se ha identificado preliminarmente como alternativa de conexión del nuevo enlace HVDC propuesto la subestación de San Martín y no la subestación de Alcudia teniendo en cuenta las necesidades de espacio y posibilidades de conexión requeridas para las estaciones convertoras y su conexión a la red de transporte del sistema balear.

- o Aux 2 Informe_ValoraciónOS_Informe CNMC

- o Aux 2_1 CONFIDENCIAL

ANEXO I Despachos de Telecontrol y Sistemas

o Aux 3 Planificación 2021_2026_Resultados_tras alegaciones v4

o Aux 4 Resumen consideración Alegaciones CCAA Plan2021_2026

5.1. Resumen de las alegaciones de la C.A. de Baleares

- La propuesta de la C.A. de Baleares recibida en la fase de propuestas recogía como aspecto prioritario los **nuevos enlaces submarinos con la Península y entre islas**, en concreto: **nuevo enlace en corriente continua entre la Península y Mallorca de 2x500 MW, nuevo enlace entre Mallorca y Menorca, nuevo enlace entre Mallorca e Ibiza y nuevos enlaces entre Ibiza y Formentera**. La propuesta incluía también las **ampliaciones y nuevas subestaciones asociadas a estos nuevos enlaces** además de la instalación de acumulación ligada a las interconexiones existentes entre islas.

- Se solicitaba también la baja de diversas instalaciones futuras relevantes: eje Artá – Bessons 220 kV y segundo circuito Bessons – Porto Colom 66 kV.

- En la fase de alegaciones, Baleares ha remitido la mayoría de las actuaciones solicitadas en la fase de propuestas que no se han incluido en la propuesta de Planificación 2021-2026 sometida a consulta.

- También ha alegado la necesidad de incluir la nueva subestación Son Noguera 66 kV para apoyo a la red de distribución, de implementar un sistema DLR en la línea existente Bessons-Porto Colom 66 kV por seguridad de suministro y aumentar la capacidad del nuevo HVDC Mallorca-Península de 2x200 a 2x250 MW.

5.2. Valoración general de la propuesta de Baleares respecto a la propuesta de desarrollo de la red de transporte H2026

- En el escenario con horizonte 2026 en las Islas Baleares se ha considerado a efectos de evaluación de necesidades de desarrollo de la red de transporte un total de 0,22 GW de generación fotovoltaica. El Govern en sus propuestas contempla un contingente de generación muy superior, de alrededor de 600 MW.

- El valor de inversión de actuaciones recogidas en la propuesta de desarrollo para 2026 en Baleares asciende a 1.169 M€ (20,5% del valor límite de inversión).

5.3. Principales actuaciones incluidas en la propuesta de desarrollo 2021-2026 del Operador del Sistema en la Comunidad Autónoma de Baleares

- Nuevos enlaces entre Ibiza y Formentera que sustituirán a los enlaces actuales en 30 kV con capacidad insuficiente y cercanos al fin de su vida útil, y refuerzo de la red sur de Ibiza.

- Refuerzo de la conexión entre Mallorca (San Martí) y la Península con un nuevo enlace en continua 2x200 MW.

- Despliegue de baterías como elemento plenamente integrado en la red de transporte en Baleares que permitirá maximizar la utilización de la capacidad de los enlaces existentes y futuros e inicio de instalación de compensadores síncronos que permiten la explotación del enlace actual con Península en plenas condiciones operativas además de contribuir al control de tensión y al control de frecuencia en régimen estático y transitorio del sistema balear.

- Nueva subestación Son Noguera 66 kV, para apoyo a distribución, en un horizonte posterior a 2026

5.4. Principales actuaciones NO incluidas en la propuesta de desarrollo 2021-2026 del Operador del Sistema en la Comunidad de Baleares

- Interconexión adicional entre Mallorca – Menorca. El elevado volumen de inversión de los proyectos de interconexión ha requerido recoger en un horizonte posterior a 2026 la interconexión adicional entre Mallorca y Menorca.

Coste para el sistema 130 M€

El día 24 de diciembre de 2021, la Dirección de Desarrollo del Sistema de REE remite correo electrónico se supone que a la Secretaría de Estado de Energía (porque la dirección de destino está sombreada en negro) al que adjunta la versión final del plan de desarrollo de la red de transporte de electricidad 2021-2026 “incorporando las últimas modificaciones que nos habéis comunicado” (Carpeta 11. Exp. Adm.).

A continuación, haremos referencia a la Documentación remitida destacando aquellas partes relacionadas con el nuevo enlace Península-Baleares (Carpeta 11. Exp. Adm.):

Plan de desarrollo (documentación pública)

- 1_Sumario ejecutivo
- 2_Plan de desarrollo H2026_2021_12

En la página 106 del documento electrónico (Parte 1) se reproduce el Mapa de las interconexiones en Baleares que hemos incorporado a este escrito anteriormente.

De igual forma en las páginas 62 y 63 del documento electrónico (Parte 3) se reproduce el “Refuerzo interconexión Península-Islas Baleares”,

también aludido anteriormente, donde se incorpora el mapa con el lugar de entrada del cable eléctrico en la Isla de Mallorca, por la Bahía de Pollença.

- 3_Anexo red de partida_2021_12
- 4_Anexo Actuaciones Horizonte posterior a 2021__2021_12
- 5_Anexos Técnicos

Documentación confidencial (para MITERD y CNMC)

- CONFIDENCIAL 2021_12_23 Plan de desarrollo RdT H2026
- CONFIDENCIAL Actuaciones sin estándar 2021 Act Ceuta Jun 2021
- CONFIDENCIAL Despachos de Telecontrol y Sistemas. Previsión de inversión
- CONFIDENCIAL Detalle Autonomía 24h
- Mapa Planificación Península H2021_2026

Material complementario

- Presentación planificación 2021-2026

Octavo. La comparecencia de la Secretaria de Estado de Energía ante el Congreso de los Diputados para informar sobre la planificación de la red de transporte de electricidad 2021-2026, según establece el artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/002088).

El día 22 de febrero de 2022 tuvo lugar la comparecencia parlamentaria de la Secretaria de Estado de Energía para informar sobre la planificación de la red de transporte de electricidad 2021-2026, que se celebró ante la Comisión de Transición Ecológica y Reto

Demográfico del Congreso de los Diputados (Carpeta 12. Publicación en el Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados núm. 599. Exp. Adm.).

Noveno.- El Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de marzo de 2022, por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026.

El día 22 de marzo de 2022 el Consejo de Ministros acuerda aprobar la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026 (Carpeta 13. Exp. Adm.).

El acuerdo se publica en el BOE núm. 93, de 19 de abril de 2022, mediante Resolución de 8 de abril de 2022, de la Secretaría de Estado de Energía.

En el punto Segundo del Acuerdo se dice que “El anexo con el documento «Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026», será publicado en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en la siguiente dirección:

<https://energia.gob.es/planificacion/Paginas/Index.aspx>

El Anexo consta incorporado al expediente administrativo en la Carpeta 13.

No modifica en nada el contenido de la propuesta de REE. Simplemente, referiremos de nuevo lo aprobado respecto al enlace Península-Baleares:

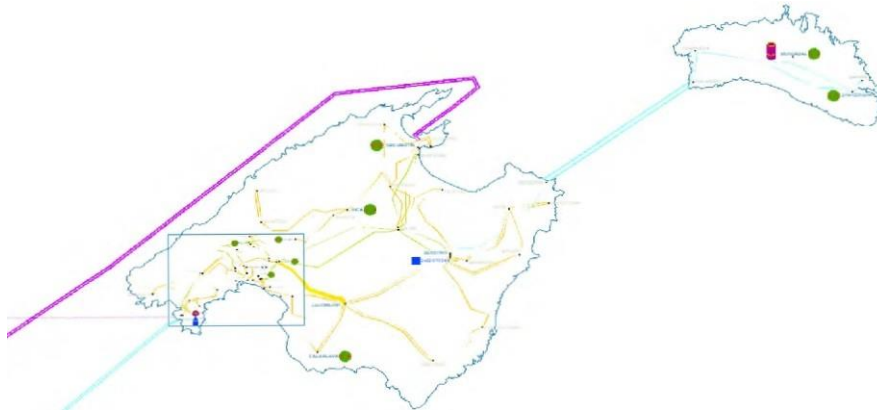
-Acuerdo por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026 (Parte 1):

-Plan de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica.

Introducción, Escenario, Metodología y Resultados.

Contenido.

Mapas. 4.9.3. Baleares (página 86 del documento, se corresponde con la página 109 del Documento electrónico):



-Plan de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica. Periodo 2021-2026.

Anexo Fichas de nuevas actuaciones

1. Guía de Interpretación (páginas 1-4 del documento, 184-187 del documento electrónico):

Descripción del proyecto.

...

Mapas: Se incluye el mapa del área en la que se localiza el proyecto, junto con las leyendas que permiten su correcta interpretación.

-Acuerdo por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026 (Parte 2):

-Plan de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica. Periodo 2021-2026.

Anexo Fichas de nuevas actuaciones

2. Actuaciones en el horizonte 2021-2026

2.4 Apoyo a la red de distribución

Actuación APD-IBA. Apoyo a la Red de distribución. Baleares (página 105 del documento. Página 18 del documento electrónico).

...

Mapa



2.7 Interconexión entre sistemas

Actuación ENL_PEN-IBA. Interconexiones entre sistemas

Refuerzo interconexión Península-Islas Baleares (página 152 del documento. Página 65 del Documento electrónico).

...

Mapa



Impacto socioambiental:

Impacto Ambiental: Medio.

Impacto Social: Medio.

Acompañamos como **Documento nº 2 el Plano consistente en la superposición esquemática e indicativa del trazado de la red eléctrica contenida en la cartografía del plan de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica, período 2021-2026, aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros, en lo referente a la segunda interconexión Península-Baleares, sobre el plano de la cartografía del término municipal de Alcúdia, elaborado por el arquitecto técnico del Ayuntamiento de Alcúdia, con el visto bueno de la secretaria municipal accidental.**

Signatura 1 de 2	28/11/2022	Signatura 2 de 2	28/11/2022
Joan Cladera Serra		Maria Suau Juan	



Per verificar la validesa d'aquest document, pot consultar la següent pàgina web

	Codi Segur de Validació	4dc9237fd0144337beb4c2bcc33c0457001
	Url de validació	https://sac.alcudia.net/absis/idi/arx/idiarxabsaweb/catala/asp/verificadorfirma.asp
	Metadades	Origen: Origen administració Estat d'elaboració: Original



En el plano se observa con claridad que la línea proyectada aprobada que va desde el lugar en que el cable eléctrico tiene entrada en el término municipal de Alcúdia por la Bahía de Pollença hasta la Subestación de San Martín transcurre en gran parte por la trama urbana del municipio.

Décimo.- El requerimiento previo efectuado por el Ayuntamiento de Alcúdia contra el Acuerdo del Consejo de Ministros.

El día 19 de mayo de 2022, el Ayuntamiento de Alcúdia presentó requerimiento previo contra el Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de marzo de 2022, por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026, que decía:

Queremos manifestar nuestra total y enérgica oposición a la propuesta grafiada en el plano del Plan de desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica, período 2021-2026, en lo referente al nuevo enlace Península-Mallorca por los siguientes motivos:

- 1.- En cuanto al enlace entre la península y la isla, no nos oponemos a su realización porque entendemos la necesidad de energía eléctrica y que su destino tenga que estar en este término de Alcudia, por el motivo de que la subestación donde debe llegar el enlace, se encuentra en nuestro término municipal.
- 2.- Dicho esto, nos es inaceptable el trazado propuesto. Por una parte, por la zona de aterrizaje que se pretendía por la bahía de Pollença, en una de las zonas de costa más emblemáticas para la población de Alcudia.

Por otra parte, debido a que el trazado terrestre para llegar a la subestación del Murterar discurre por zonas con valores patrimoniales y ambientales, además de zonas pobladas, con la consiguiente preocupación de la población por los efectos adversos que puedan generar los campos magnéticos.

El requerimiento no ha sido contestado.

Se acompaña el requerimiento como **Documento nº 3** dado que no consta en el expediente administrativo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PREVIO.- El objeto del recurso contencioso-administrativo.

El recurso contencioso-administrativo tiene por objeto exclusivamente la planimetría (los mapas) que contiene el documento «Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026», aprobado como Anexo por el Acuerdo del Consejo de Ministro del 22 de marzo de 2022 en cuanto aprueba esa planimetría, referida al nuevo enlace entre la Península y Baleares, reflejada en el hecho noveno del escrito de demanda.

El recurso no tiene por objeto que se anule el resto de la regulación del nuevo enlace (características técnicas) porque el Ayuntamiento de Alcúdia no se opone al nuevo enlace, sino únicamente al lugar elegido para la entrada de la red en Mallorca por la Bahía de Pollença, Alcúdia Norte, aterrizando en el Corral de Bennassar, atravesando el núcleo urbano de Alcúdia y el Puerto hasta la subestación de Sant Martí.

La zona de aterraje que se aprueba lo es por la Bahía de Pollença, una de las zonas de costa más emblemáticas para la población de Alcudia. Por otra parte, el trazado terrestre para llegar a la subestación del Murterar discurre por zonas con valores patrimoniales y ambientales, además de zonas pobladas, con la consiguiente preocupación de la población por los efectos adversos que puedan generar los campos magnéticos.

PRIMERO.- El acuerdo del Consejo de Ministros es nulo porque la evaluación ambiental estratégica ordinaria realizada vulnera la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Son tres las vulneraciones que se han producido y que enumeramos a continuación:

- (i) La tramitación en “paralelo” del procedimiento sustantivo y del procedimiento ambiental vulnera la regulación del procedimiento de evaluación ambiental.
- (ii) La falta de audiencia al Ayuntamiento de Alcúdia es un vicio de nulidad de la planificación aprobada.
- (iii) La falta de motivación de la alternativa adoptada en cuanto al lugar de entrada del enlace eléctrico Península-Baleares por la Bahía de Pollença es causa de nulidad de la planificación aprobada.

Analizaremos cada motivo de recurso de manera independiente.

SEGUNDO.- La tramitación en “paralelo” del procedimiento sustantivo y del procedimiento ambiental (evaluación ambiental estratégica ordinaria) vulnera los artículos 9.1, 13.2, 17 y 18.1 de la Ley 21/13, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, 3.1, 4.1 y 8 de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y 47.2, 50, 51, 52 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La doctrina del Tribunal Supremo sobre la finalidad de la evaluación ambiental estratégica ordinaria.

El Tribunal Supremo se ha pronunciado recientemente acerca de la siguiente cuestión que planteaba interés casacional (**Sentencia núm. 1084/2021, de 22 julio de 2021, Recurso de Casación 3920/2020, seguida por la Sentencia núm. 1119/2021, de 15 de septiembre de 2021, Recurso de Casación 4262/2020**):

Si la evaluación ambiental estratégica es previa a la redacción del contenido del plan o puede realizarse en cualquier momento de su tramitación, teniendo en cuenta su naturaleza instrumental.

Las normas objeto de interpretación eran los artículos 9.1, 13.2, 17 y 18.1 de la Ley 21/13, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, 3.1, 4.1 y 8 de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y 47.2, 50, 51, 52 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La sentencia resuelve la cuestión en los siguientes términos:

B).- La segunda cuestión en la que el auto de admisión ha apreciado la existencia de interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia es si la evaluación ambiental estratégica (EAE) es previa a la redacción del contenido del plan o puede realizarse en cualquier momento de su tramitación, teniendo en cuenta su naturaleza instrumental.

Y también en este caso la doctrina de esta Sala -ya anticipamos, correctamente citada y aplicada por la Sala de instancia- permite dar respuesta a la cuestión.

El criterio de la Sala queda reflejado en la sentencia de 30 de octubre de 2018, rec. 3029/2017, y en las que allí se mencionan, de las que podemos extraer importantes pautas para obtener la respuesta requerida.

En ella, con cita de precedentes anteriores (sentencia de 17 de noviembre de 2016, rec. 1431/2015), se destaca que "la finalidad institucional justificadora" de la EAE -ya prevista en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que se mantiene y refuerza en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental- es **<la de anticipar la protección ambiental antes de la toma de decisiones que puedan comprometer negativamente el medio ambiente, aspiración que queda despojada de su razón de ser y por ello frustrada cuando la evaluación de las posibles alternativas razonables a que se refiere el Anexo I de la Ley se ve impedida o gravemente debilitada, al venir determinada forzosamente por situaciones de hecho anteriores sobre las que la evaluación estratégica no podría intervenir preventivamente, ni tampoco conjurar sus eventuales riesgos para el medio ambiente">**.

Y a continuación, se razona en estos términos:

"Conviene recordar que el artículo 15.1 del Texto Refundido de la Ley de Suelo de 2008 dispone que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística están sometidos a evaluación ambiental, de conformidad con lo previsto en la legislación de evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y en el propio precepto.

Esta previsión tiene como finalidad precisamente adelantar la toma de decisión ambiental a la fase anterior a la aprobación del proyecto, configurando así la denominada Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) como un instrumento de prevención que permita integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos. En consonancia con tal finalidad, la Ley, que incorpora al ordenamiento interno la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, se inspira, como aquella, en el principio de cautela y en la necesidad de protección del medio ambiente, garantizando que las repercusiones previsibles sobre el medio ambiente de las actuaciones inversoras sean tenidas en cuenta antes de la adopción y durante la preparación de los planes y programas en un proceso continuo, **desde la fase preliminar de borrador, antes de las consultas, a la última fase de propuesta de plan o programa. Este proceso no ha de ser una mera justificación de los planes, sino un instrumento de integración del medio ambiente en las políticas sectoriales para garantizar un desarrollo sostenible más duradero, justo y saludable, que permita afrontar los grandes retos de la sostenibilidad, como son el uso racional de los recursos naturales, la prevención y reducción de la contaminación, la innovación tecnológica y la cohesión social, finalidad que resulta de difícil consecución si se proyecta sobre realidades ya consolidadas.**"

En esta misma línea se pronuncia la doctrina del TJUE. Destacamos la sentencia de 8 de mayo de 2019, asunto C.305/2018, que en su párrafo 58, dice lo siguiente:

"Esta interpretación es corroborada, por una parte, por las exigencias que resultan del artículo 6 de la Directiva EEPP [Directiva 2001/42], en relación con los considerandos 15 a 18 de esta, en la medida en que dicha Directiva tiene por objeto no solo contribuir a la protección del medio ambiente, **sino también permitir la participación del público en el proceso de toma de decisiones**. Por otra parte, como resulta del artículo 4, apartado 1, de esta Directiva, **"la evaluación medioambiental [...] se efectuará durante la preparación y antes de la adopción o tramitación por el procedimiento legislativo de un plan o programa"**. Del mismo modo, del artículo 6, apartado 2, de dicha Directiva resulta que *la evaluación medioambiental ha de realizarse lo antes posible a fin de que sus conclusiones puedan influir aún en eventuales decisiones. Es, en efecto, en tal fase en la que pueden analizarse las diferentes opciones y en la que se pueden tomar las decisiones estratégicas* [véanse, en este sentido, las sentencias de 20 de octubre de 2011 , Seaport (NI) y otros, C-474/10, EU:C:2011:681, apartado 45, y de 7 de junio de 2018, Inter-Environnement Bruxelles y otros, C-671/16, EU:C:2018:403 , apartado 63]." (la cursiva es nuestra).

Pues bien, si los principios que inspiran la EAE son los de cautela y acción preventiva que caracterizan la política de la Unión Europea en el ámbito del medio ambiente (art. 191 TFUE) y su "finalidad institucional justificadora" es la de "anticipar la protección ambiental antes de la toma de decisiones que puedan comprometer negativamente el medio ambiente", integrándose en los planes de forma instrumental en un proceso continuo "**desde la fase misma de borrador**", y si "la evaluación medioambiental ha de realizarse lo antes posible", es a esta fase preliminar de borrador del instrumento de planeamiento, y no a cualquier otro momento de la tramitación del plan, a la que debe referirse su iniciación.

Tanto el examen de las Directivas que la Ley 21/2013, transpone (Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente) como el texto de la propia ley y su exposición de motivos, refuerzan esta conclusión, pues ponen de relieve su configuración como instrumento estratégico de prevención que permite integrar el factor medioambiental en el proceso de toma de decisiones del planificador desde su inicio mismo y antes de su adopción para obtener soluciones más sostenibles. Lógicamente, no es misión ni de las Directivas ni del carácter básico de la Ley 21/2013, precisar el momento procedimental exacto en el que deba producirse la iniciación del procedimiento ambiental de la EAE, instrumental del procedimiento sustantivo de planeamiento en el que se imbrica, pero su ubicación en la fase preliminar de borrador del plan resulta inequívoca.

Sin pretender ser exhaustivos, algunos párrafos de los Considerandos de estas Directivas o de su propio articulado pueden ser ilustrativos de cuanto venimos exponiendo:

- Considerando 4 de la Directiva 2002/42: "La evaluación de impacto medioambiental constituye un instrumento importante para la integración de consideraciones medioambientales en la preparación y adopción de algunos planes y programas que puedan tener repercusiones significativas sobre el medio ambiente en los Estados miembros, pues así se garantiza que se tendrán en cuenta durante la preparación, y antes de su adopción, esas repercusiones al elaborarse tales planes y programas."

- Considerando 2 de la Directiva 2011/92: "Las repercusiones sobre el medio ambiente han de tenerse en cuenta lo antes posible en todos los procesos técnicos de planificación y decisión."

- El art. 6 de esta última Directiva exige informar al público "desde una fase temprana de los procedimientos de toma de decisiones medioambientales".

Y en debida consonancia con cuanto en estas Directivas se dispone, la Ley 21/2013, refiere el inicio de la EAE a la fase preliminar de borrador del plan. Su Exposición de Motivos explica con especial claridad la forma de imbricarse la EAE en el procedimiento sustantivo de elaboración del plan ya desde aquella fase preliminar de borrador: **"Para lograr una correcta integración de los aspectos ambientales en la planificación, la norma ordena que las sucesivas versiones de un plan o programa -borrador, versión inicial y propuesta final- incorporen el contenido del documento ambiental previo correspondiente -documento inicial estratégico, estudio ambiental estratégico y declaración ambiental estratégica-".**

Acorde con esta explicación, el art. 18 exige que a la solicitud de inicio de la EAE se acompañe el borrador del plan y un documento inicial estratégico que contenga, al menos, los objetivos de la planificación, el contenido del plan propuesto "y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables", el desarrollo previsible del plan, su potencial impacto ambiental y en el cambio climático, y su incidencia previsible en los planes sectoriales y territoriales concurrentes. De esta forma, la ley impone el análisis de alternativas desde la perspectiva medioambiental ya en la fase preliminar de borrador, reforzando así la función preventiva de la EAE que deriva del principio de cautela que la sustenta.

La conclusión de cuanto llevamos expuesto no puede ser otra que la de ubicar la iniciación de la EAE en la fase preliminar de borrador del instrumento de planeamiento, en los términos indicados en el art. 18 de la Ley 21/2013, sin que pueda deferirse tal iniciación a un momento posterior de la tramitación del plan.

SÉPTIMO.

La interpretación que fija esta sentencia.

De conformidad con cuanto acabamos de razonar, nuestra respuesta a las dos cuestiones en las que se ha apreciado interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia ha de ser:

...

2.- Y en cuanto a la segunda cuestión, que la iniciación de la EAE debe producirse en la fase preliminar de borrador del instrumento de planeamiento, en los términos indicados en el art. 18 de la Ley 21/2013, sin que pueda deferirse tal iniciación a un momento posterior de la tramitación del plan.

La doctrina del Tribunal Supremo recayó sobre la tramitación de un Plan Urbanístico sujeto a evaluación ambiental estratégica. Entiende esta parte que resulta aplicable a los planes que deban ser aprobados en otras materias como la presente planificación de la red de transporte de energía eléctrica dado que su finalidad es la misma: lograr una correcta integración de los aspectos ambientales en la planificación.

En nuestro caso, el órgano sustantivo ha optado por tramitar en paralelo el procedimiento sustantivo y el ambiental lo que ha determinado que realmente la evaluación ambiental no se haya tenido en cuenta de las diferentes fases del procedimiento.

Si nos centramos en el objeto del recurso, la propuesta inicial de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026 (Hecho Cuarto de la demanda) contemplaba el nuevo enlace Península-Baleares y advertía que *“se han estudiado tres alternativas distintas en función de la capacidad del enlace (2x 500 MW, 2 x 200 MW y 1 x 200 MW). Dado que las tres alternativas son viables desde un punto de vista técnico se ha escogido aquella que presenta mayores beneficios en términos de VAN en comparación con el coste de inversión de la actuación”*. Esa alternativa es la que fue aprobada definitivamente. Sin embargo, en la fase de propuesta inicial no se hacía alusión alguna al lugar por el que el cable eléctrico entraría en Mallorca, simplemente se indicaba que conectaría con la Subestación de San Martín situada en Alcúdia. Realmente ignoramos si la decisión estaba tomada pero la propuesta inicial no contenía plano de localización alguno.

Como hemos visto, el art. 18 de la Ley 21/2013 exige que a la solicitud de inicio de la EAE se acompañe el borrador del plan y un documento inicial estratégico que contenga, al menos, los objetivos de la planificación, el contenido del plan propuesto **"y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables"**, el desarrollo previsible del plan, su potencial impacto ambiental y en el cambio climático, y su incidencia previsible en los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

Pues bien, ni el borrador del plan ni el documento inicial estratégico (Hecho Sexto de la demanda) contenían ninguna referencia al concreto lugar del aterraje del cable eléctrico en Mallorca, por lo que no pudo ser objeto de valoración ambiental.

Que ello es así lo prueba la advertencia que realizó la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares en el trámite de consultas abierto el 16 de agosto de 2020 por el Subdirector General de Evaluación Ambiental:

a) **Comentarios al diagnóstico ambiental aportado**

No se aporta ningún diagnóstico ambiental para el análisis concreto del medio físico, del medio biótico, sobre el cambio climático, la población humana, los bienes materiales, el patrimonio cultural y el paisaje de las alternativas presentadas en el documento inicial estratégico.

Se podría justificar la falta de diagnóstico ambiental debido a que el Plan se encuentra en fases tempranas (borrador) y a que las 1.207 propuestas de desarrollo de la red de transporte presentados, tanto por las Comunidades Autónomas como por los sujetos con interés en el sector, evaluadas satisfactoriamente, aún no se les ha aplicado los criterios de priorización y por tanto se desconocen aún sus emplazamientos. No obstante, el Plan indica varios proyectos con alta probabilidad de ponerse en servicio en el Horizonte 2026:

...

En estos casos sí que se podría haber realizado un diagnóstico ambiental de los refuerzos no ejecutados, ya que se dispone de localización.

Las determinaciones que se presentan en el Borrador del Plan de desarrollo de la red de transporte eléctrica 2021-2026 son básicamente de carácter técnico y económico, con la finalidad de definir la metodología de priorización de las propuestas presentadas para cubrir las necesidades identificadas de la red actual, teniendo en cuenta de manera muy abstracta el factor ambiental.

Dentro de esta metodología de priorización de propuestas se insta que el factor ambiental tenga un carácter también determinante, de más peso y que no se valore únicamente en zonas con restricciones ambientales. Por esta razón, la herramienta del diagnóstico ambiental debe ser imprescindible para conseguir dicho objetivo.

Y este defecto se mantiene a lo largo de todo el procedimiento porque cuando la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dicta el 30 de noviembre de 2020 la resolución por la que aprueba el documento de alcance para la evaluación ambiental estratégica del Plan de desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026 tampoco contiene referencia alguna al examen medioambiental de la ubicación del aterraje porque no existía.

Y lo mismo ocurre cuando se somete a trámite de audiencia la propuesta de planificación tanto del “trámite sustantivo” como del “trámite ambiental” (BOE núm. 38, de 13 de febrero de 2021), sin olvidar que el Estudio ambiental estratégico que consta en el expediente lleva fecha de julio de 2021 posterior al trámite de audiencia y de información pública.

Además, en los Anexos del Estudio ambiental estratégico se contiene una referencia al enlace Península-Baleares que dice:

2.1.3 Consideración de los comentarios/alegaciones recibidas.

BALEARES (página 41)

Comisió Medi Ambient de las Islas Baleares (CMAIB)

Descripción de la alegación

Si bien en un primer informe de respuesta se cita que la entrada del segundo cable Península–Mallorca por Alcúdia podría presentar afecciones importantes a las praderas de la fanerógama *Posidonia oceánica* presentes en la Bahía de Alcúdia (Hábitat de Interés Comunitario (HIC) de carácter prioritario), en un segundo informe se matiza esta cuestión y se presentan los fuertes condicionantes ambientales y territoriales existentes de la entrada por la Bahía de Palma, afecciones a servidumbres y particulares, así como cuestiones técnicas que afectan a todo el sistema insular y sus interconexiones.

Respuesta:

Este proyecto ha avanzado en los estudios ambientales previos para mejorar su integración ambiental y territorial (ya que estaba incluido en el Anexo II de la planificación 2015-2020) y, en línea con lo que cita el alegante, se está analizando el pasillo de menor impacto ambiental de distintas alternativas de ubicación y trazado dentro de un planteamiento de acceso Norte a la isla, compartiendo los criterios alegados en el segundo informe remitido.

Lo primero que debemos decir es que el informe de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de 29 de octubre de 2020 no realiza comentario alguno sobre el lugar de entrada del cable eléctrico en la Isla de Mallorca. Tampoco ha localizado esta parte en el expediente esos “*informes de respuestas*” a los que se alude. También se ignora cómo el proyecto ha avanzado en los “*estudios ambientales previos*” cuando no dicen nada sobre el lugar de entrada del cable eléctrico en Mallorca. Por lo tanto, si se ignora el lugar de entrada del cable eléctrico difícilmente se pueden valorar los efectos significativos sobre el medio ambiente derivados o que puedan derivarse de la aplicación del plan. Además, ha resultado imposible que en el trámite de audiencia e información pública nadie pudiera alegar sobre ese acceso desde el punto de vista ambiental porque se desconocía.

Como hemos explicado en la exposición de Hechos, el plano de acceso aparece por primera vez en la “Documentación actualiza propuesta por desarrollo red de transporte H2020” redactada por REE, confeccionada tras el trámite de información pública y audiencia, que será finalmente aprobada sin enmienda alguna por el Consejo de Ministros.

Por lo tanto, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica tramitado ha incumplido su finalidad: lograr una correcta integración de los aspectos ambientales en la planificación.

Concluiremos con una última observación. El trazado aprobado tiene carácter vinculante conforme al artículo 4.1. párrafo segundo de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico: “*Únicamente tendrá carácter vinculante la planificación de la red de transporte con las características técnicas que en la misma se definen*”.

Además, debemos señalar que la Disposición adicional segunda del Decreto 96/2005, de 23 septiembre, de aprobación definitiva de la revisión del Plan director sectorial energético de las Islas Baleares, redactado de acuerdo al artículo 19 del Decreto-ley

3/2014, de 5 de diciembre, de medidas urgentes destinadas a potenciar la calidad, la competitividad y la desestacionalización turística en las Islas Baleares, establece:

1. Las obras e instalaciones previstas en la planificación estatal obligatoria de las redes de transporte de electricidad y de gas, así como las modificaciones a las subestaciones de distribución de energía eléctrica existentes o planificadas, desarrolladas de acuerdo con las leyes del sector eléctrico y de hidrocarburos, quedan automáticamente incluidas en las determinaciones del Plan director sectorial energético de las Illes Balears que se aprueba mediante este Decreto con carácter general y, especialmente, en cuanto a los efectos de declaración de utilidad pública energética. Esta declaración de utilidad pública tiene los mismos efectos que los previstos en los artículos 25, 26.5 y 26.6 del Plan director sectorial energético de las Illes Balears mencionado, y debe seguir el procedimiento de declaración de utilidad pública regulado en el artículo 3 de la Ley 13/2012, de 20 de noviembre, de medidas urgentes para la activación económica en materia de industria y energía, nuevas tecnologías, residuos, aguas, otras actividades y medidas tributarias.”

En consecuencia, cualquier actuación incorporada a la Planificación 2021-2026 quedará automáticamente incluida en el Plan Director Sectorial Energético Balear (PDSE), con las consiguientes repercusiones a nivel de Ordenación Territorial. El instrumento PDSE tiene un rango de supremacía normativa sobre el resto de normativa de ordenamiento territorial establecido en las Islas Baleares.

Dado este carácter vinculante, no se podrá justificar que esa ubicación de entrada del cable eléctrico y el trazado hasta la estación de San Martín no requiere ser objeto de evaluación ambiental estratégica porque será el proyecto de obra el que se someterá a la evaluación de impacto ambiental porque, como vemos, ya está definido en la planimetría aprobada.

La nulidad de la declaración ambiental estratégica implica la nulidad del acuerdo impugnado, conforme a la jurisprudencia del Tribunal Supremo citada en este motivo de recurso.

TERCERO.- Incumplimiento del trámite de consulta y de audiencia respecto al Ayuntamiento de Alcúdia. Vulneración de los artículos 5.1.h), 19.1 y 22.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De la exposición de Hechos realizada (Hecho Sexto) resulta que el día 16 de agosto de 2020, el Subdirector General de Evaluación Ambiental sometió el borrador del “*Plan de desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026 y el documento inicial estratégico*” a consultas de las Administraciones Públicas afectadas y demás personas interesadas por plazo de 45 días.

Respecto a las Administraciones Públicas de las Islas Baleares, se formuló consulta a diversas Consejerías del Gobierno de las Islas Baleares y a la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (órgano con competencia en materia ambiental en las Islas Baleares).

No se consultó al Ayuntamiento de Alcúdia.

Posteriormente, en el BOE núm. 38, de 13 de febrero de 2021, se publicó el Anuncio de la Dirección General de Política Energética y Minas por el que se somete a trámite de audiencia, consulta a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas e información pública, a los efectos tanto del trámite sustantivo como del trámite ambiental, la propuesta de planificación de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026 y su estudio ambiental estratégico.

La publicación del anuncio fue comunicada a las Consejerías del Gobierno de las Islas Baleares que habían participado en la fase inicial del procedimiento y a la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares.

Tampoco se remitió al Ayuntamiento de Alcúdia.

El artículo 19.1 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, sobre “Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico”, dice:

1. El órgano ambiental someterá el borrador del plan o programa y el documento inicial estratégico a consultas de **las Administraciones públicas afectadas** y de las personas interesadas, que se pronunciarán en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles desde su recepción.

El artículo 22.1 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, sobre “Consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas”, señala:

1. Simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo someterá la versión inicial del plan o programa, acompañado del estudio ambiental estratégico, **a consulta de las Administraciones Públicas afectadas** y de las personas interesadas que hubieran sido previamente consultadas de conformidad con el artículo 19.

El artículo 5 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, sobre “Definiciones”:

1. A los efectos de esta ley se entenderá por:

...

h) “**Administraciones Públicas afectadas**”: aquellas Administraciones Públicas que tienen competencias específicas en las siguientes materias: población, salud humana, biodiversidad, geodiversidad, fauna, flora, **suelo**, subsuelo, **agua, aire, ruido**, factores climáticos, paisaje, bienes materiales, patrimonio cultural, ordenación del territorio y **urbanismo**.

Sin dificultad se alcanza la conclusión de que el Ayuntamiento de Alcúdia es Administración Pública afectada e interesada en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica que debe ser consultada, con independencia de que exista el trámite de información pública, dado que ostenta competencia en materia de urbanismo, agua, aire y ruido (artículo 25.2. a), b) y c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local).

Por lo tanto, la consulta al Ayuntamiento de Alcúdia resultada obligada en el procedimiento ambiental.

Además, en nuestro caso, esa vulneración del derecho de audiencia del Ayuntamiento de Alcúdia tiene un alcance superior porque, como hemos explicado, en ninguno de los documentos sometidos al trámite de información pública se aludía al emplazamiento del aterraje del cable eléctrico en la Isla de Mallorca, más allá de considerar que debía ser por la zona Norte al prever la conexión con la estación de San Martín.

Como es lógico, no puede una Administración alegar acerca de algo que desconoce y no se somete a su consideración.

Por otro lado, la solución adoptada tras el trámite de audiencia e información pública supone una modificación sustancial de la planificación. A lo largo del procedimiento se pasa de ignorar la previsión del lugar de aterraje en la propuesta a aprobar una entrada por la Bahía de Pollença, hipótesis que nunca había sido planteada (o quizá sí y permanecía oculta). Tampoco existió propuesta de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares ni alegación de ningún interesado en ese sentido, por lo que constituye una modificación sustancial, tanto por la relevancia intrínseca de la alteración como por su significación relativa.

La alteración tiene una relevancia intrínseca: el cable eléctrico en lugar de entrar por la Bahía de Alcúdia y alcanzar la Subestación de San Martín por zona despoblada (como puede apreciarse en el Documento nº 2 del escrito de demanda) lo hace por la Bahía de Pollença atravesando el núcleo urbano. Y por tanto, su significación es importante porque someterá al núcleo urbano a las obras de ejecución del proyecto. No debemos olvidar que el Documento inicial estratégico ya contemplaba como potencial impacto ambiental los “*efectos sobre la población*”.

El recurso contencioso-administrativo se dirige contra un Acuerdo del Consejo de Ministros que tiene naturaleza de acto administrativo y lo es en cuanto aprueba el plano, por lo que la exigencia de la consulta a la Administración afectada es mayor que cuando nos encontramos ante la aprobación de una norma de carácter general (aludimos con ello a la jurisprudencia del Tribunal Supremo recogida en la sentencia de la Sala C-A, Sección 3ª, núm. 1212/2021, de 7/10/2021, Rec. 202/2020, sobre las modificaciones introducidas en el texto del proyecto de una norma, como consecuencia de su tramitación legal).

Además, en nuestro caso, la decisión final adoptada no se ha fundamentado en ninguna alegación efectuada en el trámite de información pública:

1. Como hemos explicado en el motivo de recurso segundo, en los Anexos del Estudio Ambiental Estratégico de fecha julio de 2021 se contiene una referencia al enlace Península-Baleares que dice:

2.1.3 Consideración de los comentarios/alegaciones recibidas.

BALEARES (página 41)

Comisió Medi Ambient de las Islas Baleares (CMAIB)

Descripción de la alegación

Si bien en un primer informe de respuesta se cita que la entrada del segundo cable Península–Mallorca por Alcúdia podría presentar afecciones importantes a las praderas de la fanerógama *Posidonia oceánica* presentes en la Bahía de Alcúdia (Hábitat de Interés Comunitario (HIC) de carácter prioritario), en un segundo informe se matiza esta cuestión y se presentan los fuertes condicionantes ambientales y territoriales existentes de la entrada por la Bahía de Palma, afecciones a servidumbres y particulares, así como cuestiones técnicas que afectan a todo el sistema insular y sus interconexiones.

Respuesta:

Este proyecto ha avanzado en los estudios ambientales previos para mejorar su integración ambiental y territorial (ya que estaba incluido en el Anexo II de la planificación 2015-2020) y, en línea con lo que cita el alegante, se está analizando el pasillo de menor impacto ambiental de distintas alternativas de ubicación y trazado dentro de un planteamiento de acceso Norte a la isla, compartiendo los criterios alegados en el segundo informe remitido.

Ya hemos explicado que esos “*informes de respuesta*” no se encuentran en el expediente administrativo y además lo que se responde por REE es que “*se está analizando el pasillo de menor impacto ambiental de distintas alternativas de ubicación y trazado dentro de un planteamiento de acceso Norte a la isla*”. Por lo tanto, se afirma que la decisión todavía se está analizando, pero no se contiene referencia alguna en la alegación a que la entrada del cable eléctrico se produzca por la Bahía de Pollença.

2. Endesa formuló una alegación respecto emplazamiento para las instalaciones de llegada del nuevo enlace a Mallorca (Hecho Sexto de la demanda).

La propuesta requiere, para las instalaciones de llegada del nuevo enlace a Mallorca, una superficie de terreno muy considerable, del orden de 40.000 m².

El planteamiento inicial es que sea en la SE. San Martí. La disponibilidad de estos terrenos no parece fácil puesto que la zona está próxima a una figura de protección ambiental (Parque Natural de S'Albufera de Mallorca) y los escasos terrenos que están fuera del perímetro de la subestación tienen usos alternativos.

Una muy buena alternativa es que el enlace llegue al actual emplazamiento de la SE Alcúdia en el Puerto de Alcúdia (ubicación de la antigua central de Alcúdia I). Cuenta con salida directa al mar, ya sea hacia la península o Menorca. Desde allí por tierra, o por mar, podría conectarse a la ST de San Martín. Es una propuesta sin contraindicaciones medioambientales y que equilibra bien todos los intereses de las partes que pudiesen estar afectadas, Por ello, se intuye de mucha más rápida gestión y tramitación.

Esta propuesta no sugiere que el aterraje se lleve a cabo por la Bahía de Pollença sino que se dirija directamente a la Subestación de Alcúdia en el Puerto de Alcúdia.

La respuesta que se dio a esta alegación núm. 1068 (Hecho Quinto de la demanda), fue: No se admite.

Valoración:

En el marco de los análisis realizados en el escenario 2026 descrito en el apartado sobre Escenario de Demanda, Generación e Interconexiones en la Planificación Indicativa (PNIEC) sobre la red de partida se ha identificado la necesidad indicada en la alegación del desarrollo del segundo enlace Península-Baleares. En los estudios realizados sobre esta actuación (ENL_PEN-IBA) se ha identificado preliminarmente como alternativa de conexión del nuevo enlace HVDC propuesto la subestación de San Martín y no la subestación de Alcúdia teniendo en cuenta las necesidades de espacio y posibilidades de conexión requeridas para las estaciones convertoras y su conexión a la red de transporte del sistema balear.

Como se puede observar ningún comentario sobre el lugar de aterraje.

3.Respecto a la alegación realizada por la Consejería de Medio Ambiente y Territorio (Anexo III de la Declaración ambiental estratégica), esta consistió en pedir que la entrada del cable submarino tuviera lugar por la Bahía de Palma en lugar de por Alcúdia, *“evitando afectar a zonas LIC y ZEPA protegidas, así como a praderas de Poseidonia oceánica”*, siendo la respuesta que *“se analiza desde el punto de vista medioambiental, pero sin concretar”*.

Tampoco se aludía ni en la alegación ni en la respuesta al lugar de aterraje.

En todo caso, se ha privado al Ayuntamiento de Alcúdia de participar en el procedimiento de evaluación ambiental, con evidente indefensión, por lo que el acuerdo impugnado debe

ser anulado dado que la decisión adoptada tiene carácter sustancial y efectos graves para los vecinos del municipio de Alcúdia.

CUARTO.- La declaración ambiental estratégica vulnera los artículos 9.3 C.E. (interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos), 5.2.d) y 25.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y 35.1.i) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

La doctrina del Tribunal Supremo sobre la discrecionalidad técnica y las evaluaciones ambientales es la siguiente (STS. Sala C-A. Sección 5ª, de 10/06/2015, Rec. Casación 2781/2013):

“Tal criterio es el mantenido por el Tribunal Supremo en una jurisprudencia evolutiva en materia de control jurisdiccional de la discrecionalidad técnica y de la son exponentes las SSTS de 18 de julio y 29 de octubre de 2012 (RRCC 870 y 3721/2011), con cita de otros precedentes, especialmente la STS de 1 de abril de 2009. Sin duda, el indudable contenido técnico de los Estudios de impacto ambiental, conducen a tomar en consideración la citada doctrina jurisprudencial, elaborada sobre el control de la discrecionalidad impropia o técnica de las Administraciones Públicas:

"Sobre tal cuestión, ya debe decirse que hay una consolidada jurisprudencia de este Tribunal Supremo (TS) y del Tribunal Constitucional (TC), caracterizada por el permanente esfuerzo de ampliar al máximo y perfeccionar el control jurisdiccional previsto constitucionalmente frente a toda actuación administrativa (artículo 106.1 CE), y cuyas líneas maestras e hitos evolutivos se pueden resumir en lo que sigue:

1.- La legitimidad de lo que doctrinalmente se conoce como discrecionalidad técnica fue objeto de reconocimiento por la STC 39/198, de 16 (sic) de mayo, que justificó y explicó su alcance respecto al control jurisdiccional con esta declaración:

"Pero no puede olvidarse tampoco que ese control puede encontrar en algunos casos límites determinados. Así ocurre en cuestiones que han de resolverse por un juicio fundado en elementos de carácter exclusivamente técnico, que sólo puede ser formulado por un órgano especializado de la Administración y que en sí mismo escapa por su propia naturaleza al control jurídico, que es el único que pueden ejercer los órganos jurisdiccionales, y que, naturalmente, deberán ejercerlo en la medida en que el juicio afecte al marco legal en que se encuadra, es decir, sobre las cuestiones de legalidad, (...)".

2.- *La jurisprudencia inicial de esta Sala, desde el mismo momento del reconocimiento de esa discrecionalidad técnica, ya se preocupó en señalar unos límites para la misma, que vinieron a consistir en la aplicación también a ella de las técnicas de control que significan los elementos reglados, los hechos determinantes y los principios generales del derecho. Así lo hizo la STS de 5 de octubre de 1989, que se expresa así:*

...

3.- *La evolución jurisprudencial posterior, en aras de perfeccionar el control jurisdiccional y definir los espacios donde este control puede operar con normalidad, completó y aclaró esos límites inicialmente enunciados mediante la distinción, dentro de la actuación de valoración técnica, entre el "núcleo material de la decisión" y sus "aledaños".*

El primero estaría representado por el estricto dictamen o juicio de valor técnico, y los segundos (los aledaños) comprenderían, de un lado, las actividades preparatorias o instrumentales que rodean a ese estricto juicio técnico para hacerlo posible y, de otro, las pautas jurídicas que también son exigibles a dichas actividades.

Esas actividades preparatorias o instrumentales serían las encaminadas a delimitar la materia que vaya a ser objeto de ese juicio técnico, a fijar los criterios de calificación que vayan a ser utilizados y a aplicar individualizadamente dichos criterios a cada uno de los elementos materiales que constituyan el objeto de la valoración; esto es, serían los pasos que resultan necesarios para llegar a la estimación cualitativa finalmente contenida en el estricto juicio técnico.

Y esas pautas jurídicas estarían encarnadas por el derecho a la igualdad de condiciones que asiste a todos los aspirantes, por la necesidad de que el criterio de calificación responda a los principios de mérito y capacidad y por el obligado cumplimiento también del mandato constitucional de interdicción de la arbitrariedad.

La anterior distinción está presente en la STC 215/1991, de 14 de noviembre, como también en numerosas sentencias de esta Sala (entre otras, en las SsTS de 28 de enero de 1992, recurso 17267/1990[sic]; de 11 de diciembre de 1995, recurso 13272/1991; 15 de enero de 1996, recurso 7895/1991; y 1 de julio de 1996, recurso 7904/1990).

4.- Un punto más en esa línea evolutiva de la jurisprudencia lo representa la necesidad de motivar el juicio técnico.

Como ya se ha puesto de manifiesto, uno de los aledaños de ese juicio técnico está representado por la obligación de cumplir el mandato constitucional (artículo 9.3 CE) de la interdicción de la

arbitrariedad de los poderes públicos y, en el criterio de este Tribunal Supremo, ese cumplimiento conlleva la necesidad de motivar el juicio cuando así sea solicitado por algún aspirante o cuando sea objeto de impugnación.

Así se expresa STS de 10 de mayo de 2007, recurso 545/2002:

"(...) Tiene razón el recurso de casación en que la sentencia de instancia no enjuició correctamente la cuestión de fondo que le fue suscitada y en la infracción del artículo 24 de la Constitución que con ese argumento se denuncia.

La doctrina de la discrecionalidad técnica con que la Sala de Zaragoza justifica principalmente su pronunciamiento no ha sido correctamente aplicada; y no lo ha sido porque, en relación a la actuación administrativa para la que se ha hecho esa aplicación, no se ha observado el límite constitucional de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos (artículo 9.3 CE).

Como es bien sabido, dicha discrecionalidad técnica significa, por un lado, respetar las valoraciones de esa índole que hayan sido realizadas por los órganos cualificados por la posesión del correspondiente saber especializado y, por otro, admitir el margen de polémica o discrepancia que sobre determinadas cuestiones venga siendo tolerado en el concreto sector de conocimientos técnicos de que se trate.

Pero una cosa es el núcleo del juicio técnico sobre el que opera esa clase de discrecionalidad y otra diferente la obligación de explicar las razones de ese juicio técnico cuando expresamente hayan sido demandadas o cuando se haya planteado la revisión de la calificación que exteriorice ese juicio técnico. Esto último queda fuera del ámbito propio del llamado juicio de discrecionalidad técnica, ya que, ante la expresa petición de que dicho juicio sea explicado o ante su revisión, la constitucional prohibición de arbitrariedad hace intolerable el silencio sobre las razones que hayan conducido a emitir el concreto juicio de que se trate".

5.- La fase final de la evolución jurisprudencial la constituye la definición de cuál debe ser el contenido de la motivación para que, cuando sea exigible, pueda ser considerada válidamente realizada.

Y a este respecto se ha declarado que ese contenido debe cumplir al menos estas principales exigencias: (a) expresar el material o las fuentes de información sobre las que va a operar el juicio técnico; (b) consignar los criterios de valoración cualitativa que se utilizarán para emitir el juicio técnico; y (c) expresar por qué la aplicación de esos criterios conduce al resultado individualizado que otorga la preferencia a un candidato frente a los demás.

Son exponente de este último criterio jurisprudencial los recientes pronunciamientos de este Tribunal Supremo sobre nombramientos de altos cargos jurisdiccionales (STS de 27 de noviembre de 2007, recurso 407/2006), sobre concursos de personal docente universitario (STS de 19 de mayo (sic) de 2008, recurso 4049/2004) y sobre convocatorias del Consejo General del Poder Judicial para puestos en sus órganos técnicos (STS de 10 de octubre de 2007, recurso 337/2004)".

Pues bien, la anterior doctrina jurisprudencial resulta plenamente aplicable al control judicial sobre los juicios técnicos que emitan los órganos ambientales en los Estudios de impacto ambiental que los mismos elaboren. No existe, en consecuencia, extralimitación alguna jurisdiccional, ni vulneración del artículo 71.2 de la LRJCA, por cuanto la actuación de la Sala de instancia ha quedado situada dentro del ámbito de actuación establecido para la Jurisdicción Contencioso administrativa, al tratarse de una *"actuación de las Administraciones Públicas sujeta al Derecho Administrativo*. Sin duda, los denominados *"Criterios de selección previstos en el apartado 2 del artículo 3"*, que se contienen en el Anexo III del TRLEIA de 2008, y que giran en torno a las *"Características de los proyectos"*, a la *"Ubicación de los proyectos"* y a las *"Características del potencial impacto"*, están integrados por un conjunto de conceptos que, si bien técnicos, nos son perfectamente asequibles desde la perspectiva del control jurisdiccional de su legalidad, y que se extiende a la posibilidad de controlar (1) la concurrencia de los límites generales jurídicamente impuestos a la actividad discrecional no técnica de la Administración ---como son los relativos a la competencia del órgano, al procedimiento seguido, a los hechos determinantes, a la adecuación al fin perseguido y al juego de los principios generales del derecho---; control (2) extensivo al mantenimiento del principio de igualdad de todos los intervinientes en los procedimientos de concurrencia competitiva, **a la (3) necesidad de motivación, y, en relación con esta, como señala la jurisprudencia expuesta, a" (a) expresar el material o las fuentes de información sobre las que va a operar el juicio técnico; (b) consignar los criterios de valoración cualitativa que se utilizarán para emitir el juicio técnico; y (c) expresar por qué la aplicación de esos criterios conduce al resultado individualizado que otorga la preferencia"**.

De acuerdo con la exposición de Hechos realizada, no existe en ninguno de los documentos que integran el procedimiento de evaluación ambiental ni en la Declaración ambiental estratégica (que conforme a los artículos 5.2.d) y 25.2 de la Ley 21/2013 es informe preceptivo y determinante, que debe realizar un resumen del procedimiento tramitado e incluir las determinaciones, medidas o condiciones finales que deban incorporarse en el plan) justificación alguna acerca de la decisión adoptada consistente en que la entrada del cable eléctrico de la conexión Península-Baleares tenga lugar por la Bahía de Pollença. Tampoco consta esa justificación en el Documento «Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2021-2026»

aprobado por el Consejo de Ministros. Podemos concluir que ni en el procedimiento sustantivo ni en el ambiental:

(a) se expresa el material o las fuentes de información sobre las que va a operar el juicio técnico;

(b) se consignan los criterios de valoración cualitativa que se utilizarán para emitir el juicio técnico;

y (c) se expresa por qué la aplicación de esos criterios conduce al resultado individualizado que otorga la preferencia.

Como decimos, examinado el expediente se ignora por qué REE escogió ese acceso, al que no puso reparo la declaración ambiental estratégica, y que finalmente aprobó el Consejo de Ministros, acuerdos ambos que se adoptan de manera arbitraria y sin motivación alguna.

QUINTO.- Costas. Artículo 139 LJCA.

Por lo expuesto,

A la SALA SUPLICO: que tenga por presentado este escrito de demanda y, que previos los trámites legales oportunos, dicte sentencia por la que estime el recurso contencioso-administrativo y:

-Declare nulo el acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de marzo de 2022 por el que aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026, y la desestimación presunta del requerimiento previo, exclusivamente en cuanto al lugar de aterraje del cable eléctrico de la conexión Península-Baleares en la Isla de Mallorca por la Bahía de Pollença (t.m. de Alcúdia) y, por tanto, declare nulos los mapas referidos a Baleares contenidos en

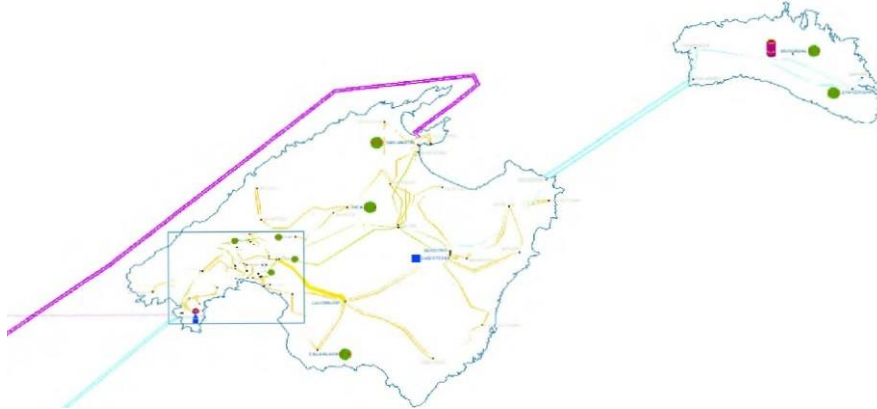
-Acuerdo por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026 (Parte 1):

-Plan de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica.

Introducción, Escenario, Metodología y Resultados.

Contenido.

Mapas. 4.9.3. Baleares (página 86 del documento, página 109 del Documento electrónico):



-Plan de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica. Periodo 2021-2026.

Anexo Fichas de nuevas actuaciones

1. Guía de Interpretación (páginas 1-4 del documento, 184-187 del documento electrónico):

Descripción del proyecto.

...

Mapas: Se incluye el mapa del área en la que se localiza el proyecto, junto con las leyendas que permiten su correcta interpretación.

-Acuerdo por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026 (Parte 2):

-Plan de Desarrollo de la RDT de Energía Eléctrica. Periodo 2021-2026.

Anexo Fichas de nuevas actuaciones

2. Actuaciones en el horizonte 2021-2026

2.4 Apoyo a la red de distribución

Actuación APD-IBA. Apoyo a la Red de distribución. Baleares (página 105 del documento. Página 18 del documento electrónico).

...

Mapa



2.7 Interconexión entre sistemas

Actuación ENL_PEN-IBA. Interconexiones entre sistemas

Refuerzo interconexión Península-Islands Baleares (página 152 del documento. Página 65 del Documento electrónico).

...

Mapa



-Con condena en costas a la Administración demandada.

OTROSI DIGO PRIMERO. CUANTÍA.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el 42.2 LJCA se fija la cuantía del recurso como indeterminada dado que la pretensión ejercitada no es evaluable económicamente.

SUPLICO A LA SALA, que acuerde conforme a lo manifestado.

OTROSI DIGO SEGUNDO: PRUEBA

1. Que de acuerdo con el artículo 60.1 de la Ley Jurisdiccional esta parte interesa el recibimiento del proceso a prueba que versará sobre los siguientes hechos:

Primero.- La planificación energética aprobada en el año 2015 preveía que el futuro enlace eléctrico entre la Península y Baleares a desarrollar en el periodo 2021-2016 entraría en Mallorca por el Sur (Bahía de Palma).

Segundo.- La línea proyectada aprobada por la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026 (acuerdo de Consejo de Ministros de 22 de marzo de 2022) que va desde el lugar en que el cable eléctrico tiene entrada en el término municipal de Alcúdia por la Bahía de Pollença hasta la Subestación de San Martín transcurre en gran parte por la trama urbana del municipio.

Tercero.- El Ayuntamiento de Alcúdia presentó el día 19 de mayo de 2022, requerimiento previo contra el Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de marzo de 2022, por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026.

2. Que esta parte propone los siguientes medios de prueba:

1º. Documental: el expediente administrativo.

2º. Más Documental: los documentos acompañados al escrito de demanda:

-Documento nº 1: El documento de “Planificación Energética. Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020”.

Documento nº 2: El Plano consistente en la superposición esquemática e indicativa del trazado de la red eléctrica contenida en la cartografía del plan de desarrollo de la red de transporte de energía eléctrica, período 2021-2026, aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros, en lo referente a la segunda interconexión Península-Baleares, sobre el plano de la cartografía del término municipal de Alcúdia, elaborado por el arquitecto técnico del Ayuntamiento de Alcúdia, con el visto bueno de la secretaria municipal accidental.

Documento nº 3: El requerimiento previo presentado por el Ayuntamiento de Alcúdia contra el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de marzo de 2022, por el que se aprueba la planificación de la red de transporte de energía eléctrica Horizonte 2026.

SUPLICO A LA SALA, que acuerde conforme a lo solicitado.

OTROSI DIGO TERCERO. CONCLUSIONES.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 62.1 L.J.C.A esta parte solicita que se acuerde el trámite de conclusiones escritas.

SUPLICO A LA SALA, que acuerde conforme a lo solicitado.

José Argüelles Pintos

Javier Zabala Falcó

Abogado (Colegiado nº 5.001 del ICAIB) Procurador (colegiado nº . 1273 del ICPM)