

# LÍNEA ELÉCTRICA A 132 kV, CONVERSIÓN A DOBLE CIRCUITO, ST EL PALMAR-ST CORVERA

(TRAMO ST EL PALMAR-ST EL CUARTEL)

T.M. DE MURCIA (REGIÓN DE MURCIA)

REF: 100867790-0-ESTU-2071

Octubre, 2020

Documento de Síntesis



## INDICE

1. Objetivos y justificación del proyecto .....	1
2. Análisis de alternativas y justificación de la alternativa elegida .....	1
3. Descripción del proyecto .....	4
3.1. Mejora del tramo de salida de la ST El Palmar al apoyo 10147 .....	4
3.2. Tramo 2. AP 10147N – 37N .....	5
3.3. Desmantelamiento de la línea eléctrica existente .....	7
4. Características del entorno .....	8
5. Resumen de impactos generados .....	9
5.1. Acciones del proyecto .....	9
5.2. Afecciones previstas .....	11
6. Vulnerabilidad del proyecto ante catástrofes .....	14
7. Medidas preventivas y correctoras .....	14
7.1. Medidas preventivas .....	15
7.2. Medidas correctoras .....	16
8. SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS .....	16
9. Conclusiones .....	17

## 1. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto objeto del presente Documento de Síntesis (en adelante DS) es el paso de simple a doble circuito de la línea eléctrica a 132 kV ST El Palmar-ST Corvera (tramo ST El Palmar-ST El Cuartel), en el término municipal de Murcia (Región de Murcia). El titular de la instalación objeto de este proyecto es I-DE Redes Eléctricas Inteligentes, S.A.U. (sociedad cuya anterior denominación era IBERDROLA DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA, S.A.U.), a la que en este documento se referirá en adelante como I-DE. El presente DS tiene la finalidad de sintetizar el contenido del Estudio de Impacto Ambiental al que acompaña.

El proyecto se justifica por la necesidad de satisfacer las solicitudes de tres plantas fotovoltaicas (MYRTEA de 40 MW, BRIANES BALDÍO de 50 MW y LA TERCIA de 30 MW). Dada la simultaneidad de las solicitudes, se hace necesaria la construcción de un centro de seccionamiento (ST El Cuartel) que materializa la entrada y salida en la línea 132 kV SC Corvera-El Palmar y en la línea 132 kV SC Corvera-Baños y Mendigo, asumido por los promotores anteriormente aludidos. El nuevo centro se ubicará junto a la traza de la línea y lo más próximo posible al tramo de DC, con el fin de reducir los nuevos tramos de conexión desde las líneas existentes al mismo.

## 2. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA

La Alternativa 0 (o de no actuación) ha sido rechazada por la necesidad de asegurar el servicio eléctrico para evacuar las demandas previstas de energía producida en varias plantas solares fotovoltaicas del entorno. En este contexto, hay que señalar que existe una línea 132 kV de simple circuito que recorre la zona, uniendo las subestaciones de Corvera y El Palmar, siendo necesario otro circuito para la evacuación de la energía a producir prevista.

Así, las alternativas básicas posibles serían la sustitución de esa línea por otra línea de nuevo recorrido en doble circuito, con el desmantelamiento del simple circuito

existente (Alternativa 1) y el mantenimiento de la línea actual y la construcción de otro simple circuito (Alternativa 2 y Alternativa 3).

Las posibles alternativas a la solución del problema planteado están muy mediatizadas por diversos condicionantes ambientales y técnicos. El trazado de la línea actual está condicionado por la situación de las subestaciones de origen y fin de la línea, viéndose afectada por la existencia de espacios protegidos que forman parte tanto de la red de espacios protegidos de la Región de Murcia como de la Red Natura 2000, así como elementos naturales relevantes, siendo los más significativos:

Espacios naturales protegidos: Parque Regional Carrascoy y El Valle.

Red Natura 2000: LIC Carrascoy y El Valle, ZEPA Monte El Valle y Sierras de Altaona y Escalona.

Lugares de interés geológico: Yacimientos de vertebrados en la vertiente meridional del Puerto de la Cadena, Parque Natural de El Valle, Cresta del Gallo, Rambla de Los Jurados, Rambla del Pocico (Sangonera la Verde).

Montes de utilidad pública: MO532 La Pinada, MO536 Cañarejo, MO174 El Valle y Carrascoy.

Hábitats de interés comunitario.

Rambla del Puerto.

Sin duda, el principal condicionante es la existencia de espacios protegidos que ocupan toda el área de sierra. La ubicación de las subestaciones a conectar, a ambos lados de esta alineación montañosa, hace imposible que el proyecto no discurra por estos espacios, ya que rodearlos supondría la realización de una línea de unos 45 km de longitud, algo totalmente inviable y que ocasionaría numerosas afecciones a otros aspectos.

Además, se presentan otros condicionantes de tipo socioeconómico, entre los que cabe destacar:

- Suelo urbano y suelo urbanizable sectorizado de tipo residencial. La línea actual atraviesa zonas urbanas y urbanizables sectorizadas en el Pertiguero, Las Carreñas y Baños y Mendigo.
- Yacimientos arqueológicos y paleontológicos. Repartidos por toda la zona, aunque es relativamente sencillo evitar su afección.
- Vías pecuarias. Por su disposición, es inevitable el cruce con vías pecuarias.

Es especialmente reseñable el paso de la actual línea en simple circuito por suelos urbanos y urbanizables sectorizados, lo que tiene una incidencia sobre estas zonas habitadas.

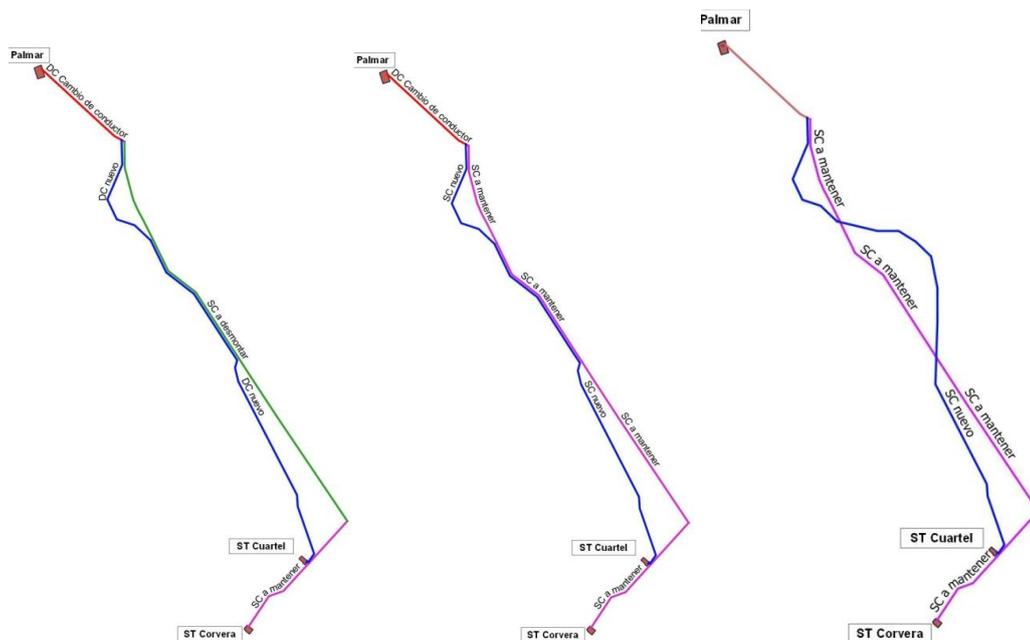


Figura 1. Alternativa 1 (izquierda) y alternativa 2 (centro) y alternativa 3 (derecha)

Tras los estudios preliminares realizados sobre el trazado, se concluye que la solución más viable es la alternativa 1.

### **3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**

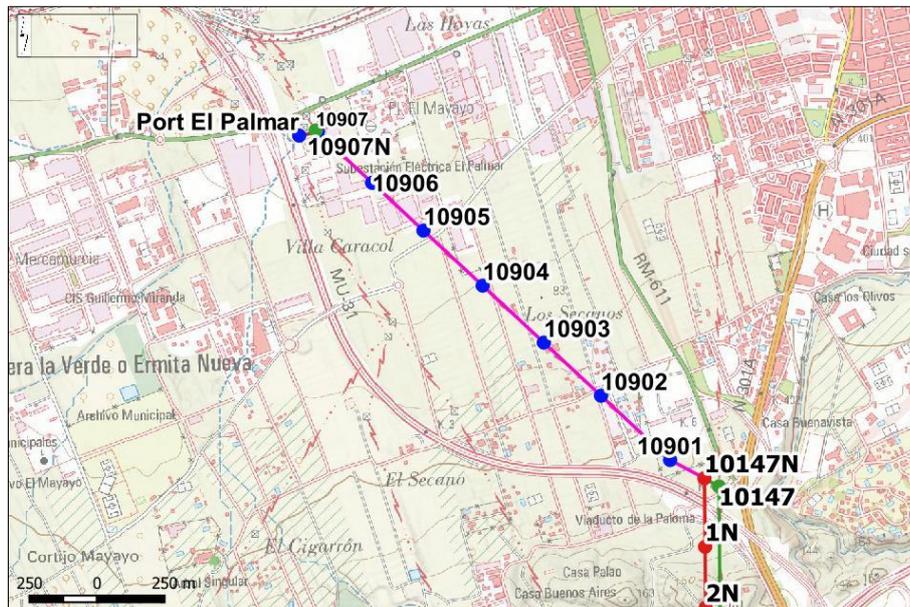
El proyecto consta de tres aspectos: A) la construcción de una nueva línea eléctrica a 132 kV que soportará dos circuitos, B) el desmantelamiento de la línea eléctrica actual de simple circuito y C) la mejora del tramo de llegada a la ST El Palmar.

#### **3.1. MEJORA DEL TRAMO DE SALIDA DE LA ST EL PALMAR AL APOYO 10147**

Para la nueva línea ST El Palmar–ST Cuartel se aprovechará el circuito sur existente (actual ST El Palmar–ST Corvera) partiendo de una nueva posición en la ST El Palmar en subterráneo hasta un nuevo apoyo de transición A/S 10907N que sustituirá al actual 10907. Para la línea ST El Palmar-ST Corvera se cambiarán el conductor, aisladores y herrajes del circuito norte sin servicio (antiguo circuito ST El Palmar-ST Espinardo 1) y se tenderá nuevo conductor entre la posición actual Corvera de la ST El Palmar y el nuevo Ap.10907N.

En el extremo final de este tramo se instalará un nuevo Ap.10147N de doble circuito que sustituirá al actual Ap.10147 y se ubicará más cercano al apoyo existente anterior 10901. Las longitudes en este tramo serán:

- simple circuito aéreo de 69,8 m de longitud entre la posición Corvera de ST El Palmar y el Ap.10907N.
- simple circuito subterráneo de 62,1 m de longitud entre la nueva posición Cuartel de ST El Palmar y el Ap.10907N.
- doble circuito aéreo de 1.930,79 m de longitud entre los Ap.10907N y el Ap.10147N.



### 3.2. TRAMO 2. AP 10147N – 37N

La nueva línea eléctrica aérea doble circuito a instalar tiene una longitud de 8.923,3 m comprenderá los circuitos El Palmar–Cuartel y El Palmar–Corvera, contando con 41 apoyos. Comprenderá los circuitos ST El Palmar–ST Cuartel y ST El Palmar–ST Corvera.

La línea discurrirá desde el apoyo nuevo 10907N en dirección sur, entre los nuevos apoyos 1N a 38N y el pórtico a ST Cuartel. Desde el apoyo 37N parte una línea que enlazará con la actual con la actual línea ST El Palmar-ST Corvera, de 53 m de longitud, contando en esa línea con un nuevo apoyo 20003bisN.

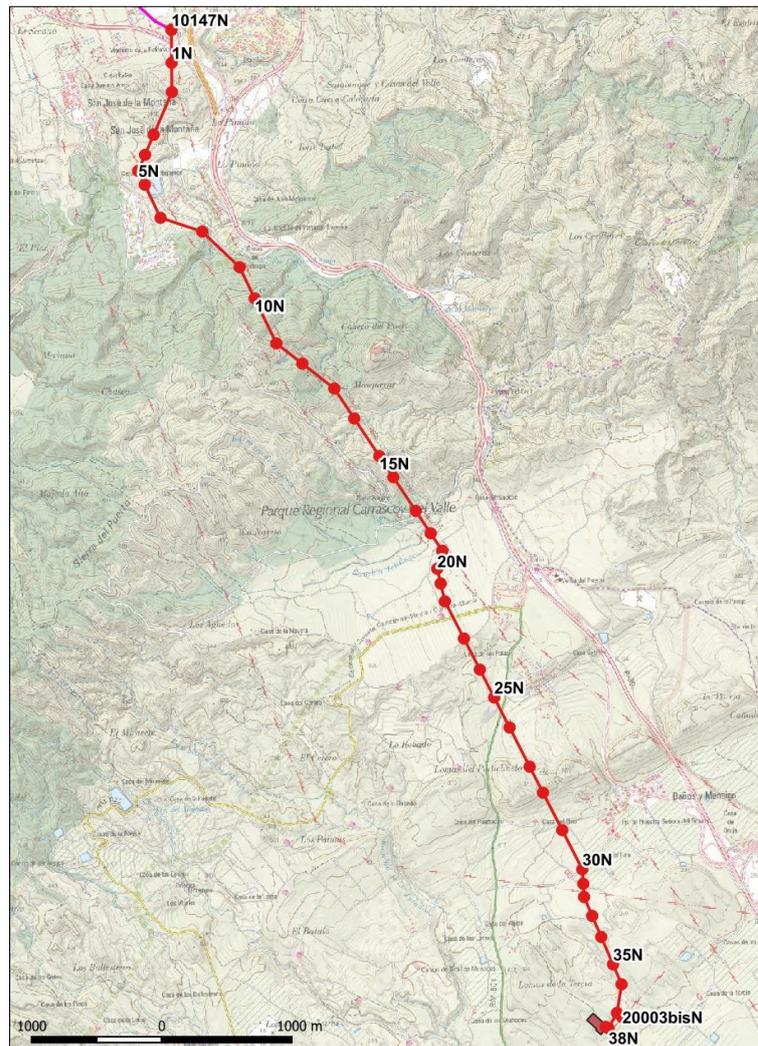


Figura 2. Situación de la nueva línea eléctrica 132 kV DC ST El Palmar-ST Cuartel

La instalación de los apoyos comienza por los accesos hasta la zona de obra, que se hace preferentemente por caminos ya existentes, aunque será necesario abrir nuevos accesos por parcelas privadas o públicas que suman 3,5 km, discurriendo por cultivos y o por vegetación natural.

Luego se procede a la excavación de los hoyos para las cimentaciones con hormigón y posteriormente al izado de los apoyos mediante plumas o grúas. Luego se disponen los cables conductores para lo que primero se disponen protecciones (llamadas porterías) sobre los elementos a cruzar, como carreteras, ríos, acequias y otros elementos que puedan sufrir daños. Luego se tensan y amarran definitivamente, instalándose diversos elementos como la puesta a tierra, aislamientos, carteles, etc.

Se instalarán protecciones para la avifauna mediante salvapájaros en todo el tramo que cruza los espacios protegidos y su banda de influencia de 1 km.

### 3.3. DESMANTELAMIENTO DE LA LÍNEA ELÉCTRICA EXISTENTE

Este proyecto considera la sustitución de los apoyos 10907 y 10147, el desmontaje de todos los apoyos entre el 10121 y el 10146, ambos incluidos, de la actual línea aérea 132 kV ST El Palmar-ST Corvera, así como el conductor aislamiento, grapas y herrajes asociados.

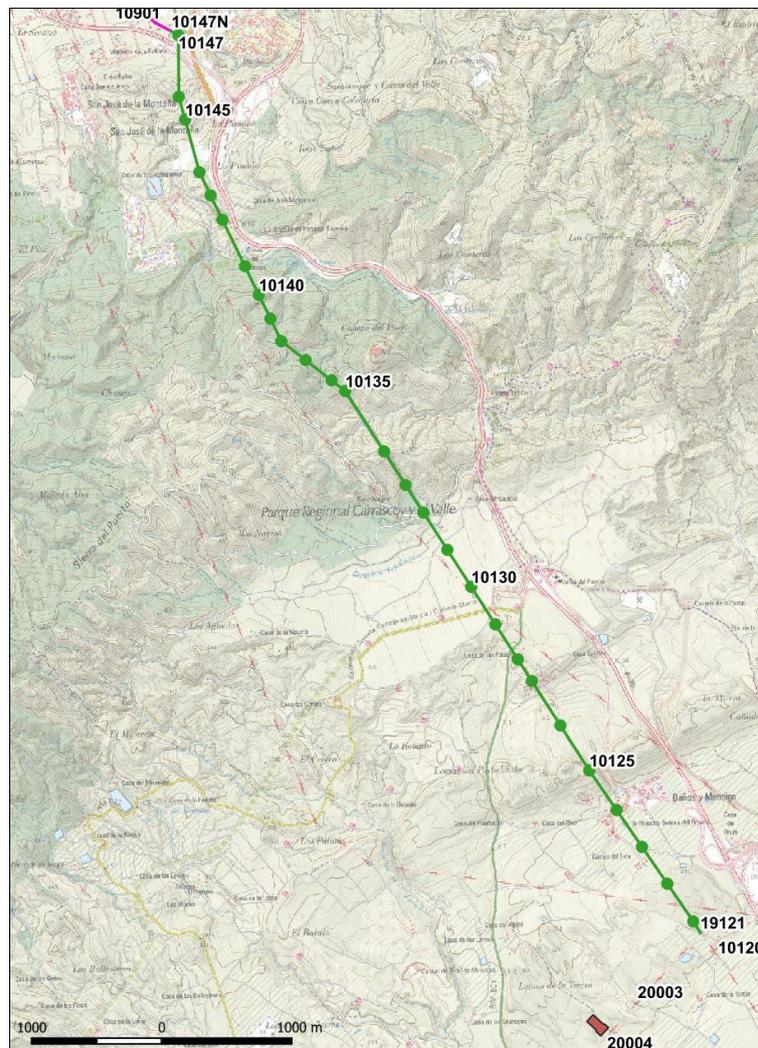


Figura 3. Situación de la línea eléctrica 132 kV SC a desmontar

Para ello, se tramitarán con antelación suficiente las autorizaciones necesarias para realizar el desmontaje de todos los cruzamientos con vías públicas, líneas eléctricas, telecomunicación, etc.

Antes del desmantelamiento de la línea, se procederá a la colocación de porterías, que permitirán sustentar posteriormente la red de cuerdas aislantes que proteja al elemento afectado. Luego se colocará una grúa o camión pluma a cada lado del cruzamiento y próximo a las protecciones. Cada grúa o camión dispondrá de una polea a través de la cuál pasará la cuerda aislante que permitirá arrastrar los cables a desinstalar.

Mediante el empleo de grúas, se procederá al desmontaje completo de los apoyos hasta posicionarlos sobre el terreno, aunque también se podrá proceder a su desmantelamiento paulatino por tramos. La cimentación de los apoyos se romperá hasta un metro de profundidad, rellenándose los hoyos con el material generado durante el proceso de demolición.

El material que no pueda ser reutilizado deberá ser retirado, transportado y gestionado conforme a la legislación vigente.

## 4. CARACTERÍSTICAS DEL ENTORNO

El proyecto se enmarca en una zona compleja y diversa, al incluir una sierra que divide dos áreas llanas de características muy distintas. Así, al norte se encuentra la amplia vega que conforman los ríos Segura y Guadalentín, con una fuerte implantación urbana y agrícola de regadío que se entremezclan de forma intrincada, incluyendo áreas industriales.

En el centro, se encuentra la alineación montañosa que forman las sierras de Carrascoy, del Puerto y de El Valle, donde dominan extensos pinares de pino carrasco bajo los que medran pastizales y matorrales, estando prácticamente ausentes los usos agrícolas y siendo escasas las zonas habitadas. En la vertiente meridional, los pinares se aclaran y son frecuentes los espartizales y tomillares. En este tramo destaca la

presencia de la rambla del Puerto, que dispone agua gran parte del año en algunos tramos. Paralela a esta rambla discurre la autovía A-30, de elevada densidad de tráfico.

Esta zona montañosa está incluida en el Parque Regional de Carrascoy y El Valle, cuyos límites coinciden en parte con el lugar de importancia comunitaria del mismo nombre, dentro de la Red Natura 2000.

Esta barrera montañosa da paso hacia al sur a una amplia llanura que desciende suavemente hacia el Mar Menor, conformando el llamado Campo de Cartagena. En ella dominan los usos agrícolas, salpicados de pequeños núcleos tradicionales y algunas urbanizaciones turístico-residenciales.

## **5. RESUMEN DE IMPACTOS GENERADOS**

### **5.1. ACCIONES DEL PROYECTO**

En todo proyecto se producen una serie de acciones que pueden identificarse con las etapas del mismo; así, se pueden distinguir aquellas que se producen en la fase de construcción (movimientos de tierras, apertura o mejora de accesos, ejecución de cimentaciones, montaje o desmontaje de instalaciones, tendido de conductores, etc.), de las que tienen lugar durante la fase de funcionamiento.

Se enumeran a continuación las diferentes acciones del proyecto de la nueva línea eléctrica y el desmontaje de la existente que puedan tener alguna incidencia en el medio, separando la fase de construcción de la fase de funcionamiento y de la fase de desmantelamiento:

- a) Fase de construcción
  - Obtención de permisos y servidumbres
  - Apertura y/o mejora de accesos

- Preparación de la campa de trabajo
  - Excavación y cimentación de las bases de los apoyos y los elementos de la subestación
  - Transporte y acopio de los materiales de los apoyos
  - Transporte y acopio de los conductores, cables de tierra y cadenas de aisladores
  - Armado e izado de apoyos
  - Tendido, tensado y regulado de cable aéreos. Engrapado
  - Apertura de la calle de seguridad (en caso necesario)
  - Desmontaje de la línea eléctrica existente
  - Retirada de tierras, eliminación de materiales y rehabilitación de daños
  - Puesta en funcionamiento de las instalaciones
- b) Fase de funcionamiento
- Labores de mantenimiento
  - Transporte de electricidad
- c) Fase de desmantelamiento
- Obtención de permisos
  - Adecuación y/o apertura de accesos
  - Adecuación de la plataforma
  - Destendido/desmontaje de conductores
  - Desmontaje de apoyos
  - Retirada de cimentaciones
  - Gestión de residuos
  - Restauración del entorno

## 5.2. AFECIONES PREVISTAS

Aunque las líneas eléctricas son estructuras de ciertas dimensiones, su proceso constructivo es relativamente simple y sus impactos bastante acotados en cuanto a la superficie afectada. Las principales afecciones esperables se exponen a continuación.

- Geología y suelos. No hay impactos sobre el relieve, aunque sí existen laderas con fuertes pendientes que pueden favorecer la erosión del suelo. Existen formaciones geológicas catalogadas que deberán ser respetadas. Los accesos discurren por caminos existentes en su mayor parte, aunque será necesario abrir 3.499 m de nuevos accesos. Las excavaciones a realizar se limitan a un reducido volumen para las cimentaciones de los apoyos.
- Aguas superficiales y subterráneas. La nueva línea eléctrica se aleja más de los escasos cauces de la zona que la línea a desmontar, aunque atraviesa diversos barrancos y la rambla del Puerto en su tramo inferior. En este entorno, destaca la presencia de la rambla del Puerto, cauce que dispone de agua en algunos tramos durante casi todo el año. No se esperan afecciones sobre los cauces, al separarse en general de ellos y no preverse la necesidad de accesos que lo crucen. Tampoco se afectará a acuíferos.
- Vegetación. La eliminación de la vegetación se produciría principalmente por la apertura de la calle de seguridad, siendo necesaria la tala de 5,61 ha de pinar. Por otro lado, la actual calle de la línea a desmontar alcanza una superficie muy superior, 7,21 ha, por lo que en conjunto supone una disminución del impacto. También afectan a la vegetación la apertura de nuevos accesos y las campas de trabajo para la instalación de los apoyos, aunque en este caso hay que señalar que se trata de una afección temporal. La línea eléctrica atraviesa hábitats de interés comunitario, aunque se trata de hábitats ampliamente extendidos y con alta capacidad de recuperación.
- Fauna. La eliminación o alteración de hábitats está ligada a la apertura de accesos, preparación de campas de trabajo y excavación de las cimentaciones de los apoyos, así como la calle de seguridad. Estas acciones se manifiestan en una franja de anchura variable en torno a los apoyos y la nueva línea, y pueden provocar la pérdida directa de biotopos o su

fragmentación. El impacto que se puede señalar como más relevante es el riesgo por colisión de aves con los conductores, ya que en estas líneas de alta tensión no hay riesgo de electrocución por la gran separación entre conductores. Al respecto, hay que señalar que el impacto de la nueva línea eléctrica se compensa con el desmontaje de la otra línea de simple circuito. Además, hay que resaltar la previsión de la dotación de dispositivos salvapájaros en la nueva línea, de los que carece la línea existente, lo que supone una mejora del estado actual.

- Población. Durante la fase de obras existen pequeñas molestias a los usuarios de la zona por el pequeño incremento de tráfico, el ruido o el polvo producido en las excavaciones de las cimentaciones. Son afecciones de pequeña magnitud y temporales. La nueva línea se aleja de los núcleos urbanos o diseminados respecto a la línea existente, lo que se valora positivamente. Durante el funcionamiento, el incremento de los niveles sonoros por la línea eléctrica será de pequeña intensidad y se compensa en otras zonas con el desmantelamiento de la antigua línea. En cuanto a los campos eléctricos y magnéticos, la línea eléctrica cumplirá sobradamente con los límites preventivos que están establecidos en el Real Decreto 1066/2001.
- Sectores económicos. Las afecciones negativas a las actividades económicas son escasas, limitándose a una pequeña pérdida de suelo agrícola. Por otro lado, se esperan afecciones positivas de baja intensidad en cuanto a la dinamización económica de los sectores secundario y terciario y, sobre todo, la contribución a la producción de energías renovables.
- Generación de residuos. El volumen de residuos a generar es pequeño y todos serán gestionados de acuerdo a la normativa vigente, bien reutilizándolos, siempre que sea posible, o reciclándolos. En última instancia se pueden llevar a vertedero autorizado. No se prevé la generación de residuos peligrosos en la construcción de la nueva línea o el desmantelamiento de la existente.
- Sistema territorial. Las servidumbres que supone la presencia de la línea eléctrica implica una serie de limitaciones a la propiedad, como el derecho de paso, el acceso y la ocupación temporal para la construcción y

mantenimiento de la línea. Esta servidumbre es compatible con todos los usos del suelo actuales. La línea a construir discurre por diversos tipos de suelo, aunque se ha evitado el suelo urbano y el suelo urbanizable sectorizado, que sí son afectados por la línea existente. Algunos espacios protegidos son cruzados por la nueva y antigua línea eléctrica: LIC Carrascoy y El Valle y el Parque Regional Carrascoy y El Valle. De acuerdo al Plan de Ordenación de Recursos Naturales del parque regional (sin aprobación definitiva), las líneas cruzan básicamente zonas de conservación compatible y zonas de uso agrario. Solo hay un pequeño tramo, correspondiente a la rambla del Puerto, que se califica como zona de conservación.

- Patrimonio cultural. La línea proyectada y la línea desmontar se encuentran, en general, alejadas de los elementos catalogados, aunque cruza el entorno de protección de los castillos de La Asomada, Portazgo (recinto superior) y Portazgo. Se realizará una prospección arqueológica y paleontológica preventiva para evitar impactos no deseados.
- Paisaje. Las actuaciones de construcción de la línea eléctrica supondrán obras de cierta extensión e intensidad ya que requieren la apertura de la calle de seguridad, lo que incluye tala de arbolado, sobre todo durante la primera fase de obra civil, así como el empleo de maquinaria pesada, cuya presencia provoca un impacto visual negativo, que se extiende a las cuencas visuales en las que estará integrada la infraestructura. El desmontaje de la línea existente compensará en parte estos impactos.

Aunque la mayor parte de los impactos producidos por las distintas acciones del proyecto se han considerado como COMPATIBLE, la valoración conjunta de estos efectos se puede calificar como COMPATIBLE-MODERADA, debido al cruce con espacios protegidos y la necesidad de apertura de una calle de seguridad en la zona montañosa del trazado, afectando a pinar. También se producen efectos positivos, estos últimos sobre el medio socioeconómico principalmente al permitir dar cumplimiento a diversas incompatibilidades que actualmente tiene la línea con suelos urbanos de tipo residencial.

## **6. VULNERABILIDAD DEL PROYECTO ANTE CATÁSTROFES**

En la Ley 9/2018, de modificación de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, se define "vulnerabilidad del proyecto" las *"características físicas de un proyecto que pueden incidir en los posibles efectos adversos significativos que sobre el medio ambiente se puedan producir como consecuencia de un accidente grave o una catástrofe"*. Un "accidente grave" se define como *"suceso, como una emisión, in incendio o una explosión de gran magnitud, que resulte de un proceso no controlado durante la ejecución, explotación, desmantelamiento o demolición de un proyecto, que suponga un peligro grave, ya sea inmediato o diferido, para las personas o el medio ambiente"*. Y una "catástrofe" se define como un *"suceso de origen natural, como inundaciones, subida del nivel del mar o terremotos, ajeno al proyecto que produce gran destrucción o daño sobre las personas o el medio ambiente"*.

De forma general se puede considerar que la alternativa finalmente seleccionada o de menor impacto tiene un riesgo asociado muy bajo ante la ocurrencia de accidentes o eventos extremos.

Es de destacar la parte del trazado que discurre por zonas de alto riesgo de incendio forestal (Plan INFOMUR), por lo se adoptarán las medidas preventivas oportunas.

## **7. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS**

Las medidas preventivas y correctoras a aplicar tienen como finalidad minimizar los impactos ambientales producidos por las instalaciones, en este caso la construcción y posterior funcionamiento del proyecto de nueva línea eléctrica y el desmantelamiento de la línea eléctrica actual.

## 7.1. MEDIDAS PREVENTIVAS

- Elección del trazado óptimo para la nueva línea eléctrica, con los condicionantes técnicos y ambientales del territorio, de forma que se ha seleccionado el que genera un menor impacto.

- Se han planificado con especial cuidado la red de caminos y vías de acceso necesarios para la ejecución de las obras, con el fin de priorizar el uso de la red de caminos existentes, para reducir en la medida de lo posible, la apertura de nuevos accesos.

- Se llevarán a cabo medidas para la minimización de generación de los residuos en obra, que serán gestionados de acuerdo a la normativa vigente. Se evitará cualquier tipo de derrame, tales como aceites, grasas, hormigón, etc., que pueda llevar consigo la contaminación de las aguas.

- En todo momento se asegurará la transitabilidad de los caminos y se dará prioridad en la circulación a los vecinos de la zona. Se realizarán las obras en el menor tiempo posible, con el fin de paliar en la medida de lo posible las molestias a la población.

- Durante la apertura de la calle de seguridad, se respetarán los ejemplares de especies protegidas que se encuentren, siendo las más frecuentes *Chamaerops humilis*, *Juniperus oxycedrus*, *Osyris lanceolata* y *Rhamnus alaternus*, aunque potencialmente podrían aparecer otras.

- Se llevarán a cabo prospecciones arqueológica y paleontológica del trazado con el fin de determinar la posible afección a los elementos culturales inventariados, así como detectar otros posibles elementos no conocidos. En caso necesario, se plantearán medidas protectoras y correctoras.

- Se instalarán protecciones para la avifauna mediante salvapájaros.

## **7.2. MEDIDAS CORRECTORAS**

- Se limpiará el material acumulado, préstamos o desperdicios, efectuando dicha limpieza de forma inmediata en el caso de que el material impida el paso de vehículos o peatones, o pueda suponer cualquier tipo de peligro para la población.

- En los apoyos a dismantelar, se hará una restitución de la plataforma conforme al estado del terreno en su entorno. En su caso, se rehabilitarán los daños efectuados a las propiedades durante la construcción o se compensará económicamente por los mismos.

## **8. SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS**

Durante la fase de construcción se realizará un control de la obra, de manera que se garantice que se realiza de acuerdo con lo indicado en el apartado de medidas protectoras y correctoras. Además, este control deberá permitir la valoración de los impactos que sean difícilmente cuantificables o detectables en la fase de proyecto, pudiendo diseñar nuevas medidas correctoras en el caso de que las existentes no sean suficientes.

En la ejecución de esta vigilancia se verificará de forma documentada y sistemática el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras definidas en el estudio de impacto ambiental y las que en su momento pueda indicar el órgano ambiental en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

La vigilancia atenderá principalmente a los componentes suelo, hidrología, atmósfera, vegetación, fauna, patrimonio cultural y población.

Siempre que se detecte alguna afección de carácter negativo no prevista, que precise una actuación rápida para ser evitada o corregida o minimizar las consecuencias, se realizará una comunicación verbal al responsable de las obras y se emitirá un informe urgente aportando la información necesaria para actuar en consecuencia.

## **9. CONCLUSIONES**

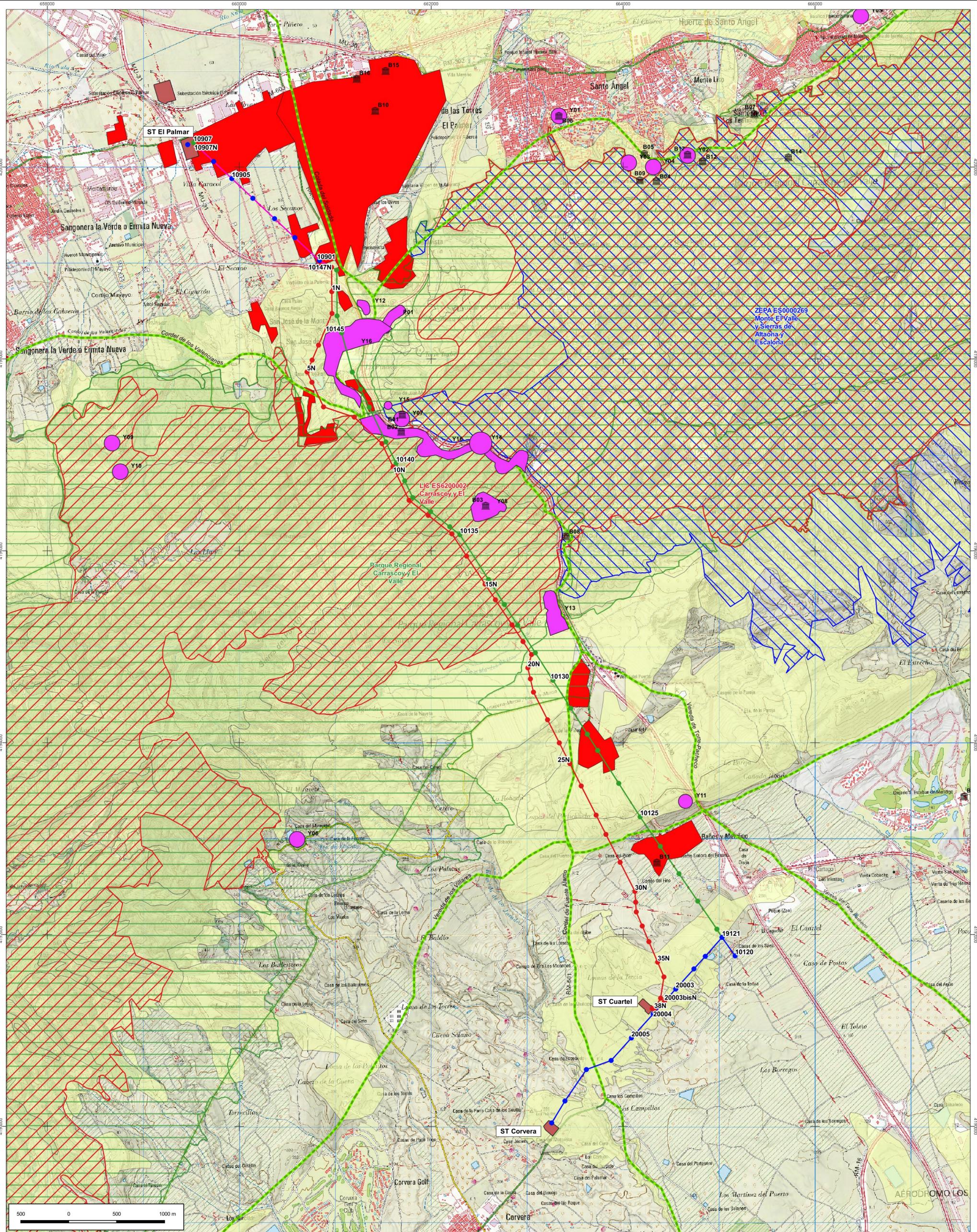
La construcción y puesta en funcionamiento del proyecto de construcción de la línea eléctrica a 132 kV doble circuito en el tramo ST El Palmar-ST Corvera de la línea ST El Palmar-ST Corvera (con el desmontaje asociado de una parte de la línea existente que queda en desuso) y la mejora del tramo final de llegada (existente) a la ST El Palmar, producirán ciertos efectos sobre los elementos del medio en el que se ubicarán. Aunque la mayor parte de los impactos producidos por las distintas acciones del proyecto se han considerado como COMPATIBLES, la valoración conjunta de estos efectos se puede calificar como COMPATIBLE-MODERADA, ya que aunque la nueva línea discurre por espacios naturales, se procederá al desmantelamiento de la línea de simple circuito existente, paralela a ésta. También se producen efectos positivos, estos últimos sobre el medio socioeconómico principalmente al permitir desmantelar diversos tramos que discurren por suelos, que con posterioridad a la construcción de la línea se clasificaron como urbanos de tipo residencial.

Por ello, tras estudiar detalladamente el medio que acogerá la futura infraestructura proyectada y los impactos esperables a consecuencia de su implantación y funcionamiento, se puede concluir que el proyecto es ambientalmente viable siempre que se apliquen las medidas protectoras y correctoras indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental y se desarrolle la Supervisión Ambiental propuesta.

Leioa (Bizkaia) octubre de 2020

ANEXO 1

**CARTOGRAFÍA AMBIENTAL**



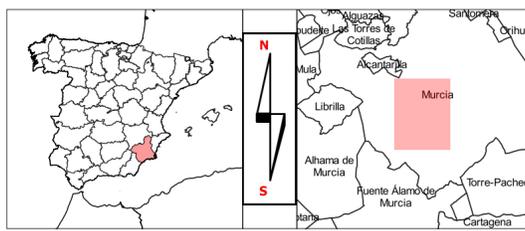
**LEYENDA**

- Apoyos existentes
- Apoyos a desmontar
- Apoyos nuevos
- Línea aérea 132 kV DC existente a mantener
- Línea aérea 132 kV SC existente a desmontar
- Línea aérea 132 kV SC existente a reformar
- Nueva línea aérea 132 kV DC
- Nueva línea subterránea 132 kV SC
- Subestaciones existentes

**LEYENDA**

- Elementos culturales y patrimoniales**
- Bienes culturales
  - Yacimientos arqueológicos
- Elementos naturales**
- Vías pecuarias
  - Hábitats de interés comunitario
- Espacios protegidos**
- Parque Regional
  - Lugar de Importancia Comunitaria
  - Zona de Especial Protección para las Aves
- Planeamiento urbanístico**
- Suelo urbano y urbanizable ocupado

Base: Mapa Topográfico Nacional E: 1:25.000 Instituto Geográfico Nacional



ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL  
LÍNEA ELÉCTRICA A 132 kV, CONVERSIÓN A DOBLE CIRCUITO,  
ST EL PALMAR-ST CORVERA (TRAMO ST EL PALMAR-ST EL CUARTEL)  
T.M. DE MURCIA (REGIÓN DE MURCIA)

MAPA Nº: 1	TÍTULO DEL MAPA: SÍNTESIS
HOJA: 1	
ESCALA: 1:25000	PROYECCIÓN: UTM
FORMATO DE IMPRESIÓN: DIN A2	DATUM: ETRS 1989
	HUSO: 30N
PROMOTOR: <b>iDE</b> Grupo IBERDROLA	PREPARADO POR: <b>Basoina s.l.</b> Ingeniería medioambiental
	FECHA: OCTUBRE, 2020