



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

A LA SECRETARIA DE ESTADO DE ENERGIA

Josep Llonch Rafecas, con DNI. Número 40963087h, actuando en su calidad de Alcalde del Ayuntamiento de Almoster según nombramiento efectuado por dicha Corporación en sesión plenaria de 17 de junio de 2023, con NIF P4301100F y domicilio en Calle Pare Aymami 14, como mejor proceda en Derecho,

DIGO:

Que con fecha 2 de agosto de 2023, ha sido publicado en el BOE número 183, la **Resolución de 13 de julio de 2023, de la Dirección General de Política Energética y Minas**, por la que se otorga a la mercantil Energías Renovables de Ormonde 36, S.L, autorización administrativa previa para la instalación fotovoltaica Jaime I, de 40 MW de potencia pico y 38,2 MW de potencia instalada y sus infraestructuras de evacuación, en términos municipales de Zaragoza, Teruel, Tarragona y Barcelona.

Que al entender de la Corporación que presido, que dicha resolución no es ajustada a Derecho, y de conformidad a lo dispuesto en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en el artículo 62.2.i) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se interpone contra la misma **RECURSO DE ALZADA**, en base a las siguientes

ALEGACIONES

I.- ANTECEDENTES DE HECHO

I.1.- En el BOE número 179, de 28 de julio de 2021, se publicó el anuncio de información Pública del **Estudio de Impacto Ambiental y Solicitud de Autorización Administrativa Previa** del conjunto de parques eólicos denominado "**CLÚSTER BEGUES_PFOT-539 AC**" que comprende el Parque solar fotovoltaico Jaime I, de 40 MWp en los TTMM de Lechón (Zaragoza) y Cucalón (Teruel) **y su infraestructura de evacuación asociada, en las provincias de Barcelona, Tarragona, Teruel y Zaragoza**, y los parques eólicos El Pelado (38,5MW) en los TTMM de Allueva, Bea, Calamocha y Fonfría (Teruel) y su infraestructura de evacuación asociada en la provincia de Teruel, Honos (49,5 MW) en los TTMM de Vivel del Río Martín, La Hoz de la Vieja, Segura de los Baños y Maicas (Teruel), Lera (38,5 MW) en los TTMM de Salcedillo, Allueva y Fonfría (Teruel) y San Vicente (49,5 MW) en los TTMM de Cucalón, Lanzuela, Bea, Lagueruela (Teruel).

I.2.- El proyecto del **CLUSTER BEGUES PFOT-539 AC** tiene como promotor la mercantil **ENERGÍAS RENOVABLES DE ORMONDE 36, S.L.**, del grupo FORESTALIA, el cual tiene por objetivo la construcción de las distintas plantas de generación de energía eléctrica a partir de fuentes renovables – parques solares fotovoltaicos (PSFV) y parques eólicos (PE) – localizadas en las provincias de Teruel y Zaragoza siguientes:

- **PSFV Jaime I 40 MWp /33,48 Mwn**

- **PE San Vicente 49,50 MW pn**

- PE Hefesto 49,50 MW pn

- PE Felis 49,50 MW pn

- PE Fontus 49,50 MW pn

- **PE El Pelado 38,50 MW pn**

- **PE Lera 38,50 MW pn**

- **PE Honos 49,50 MW pn**

- PE Nazario 49,50 MW pn

- PE Angus 49,50 MW pn

- PE Taranis 49,50 MW pn

- PE Metis 49,50 MW pn

- PE Brigid 49,50 MW pn

- PE La Bodega 49,50 MW pn

- PE Dian 49,50 MW pn

- PE Belenus 49,50 MW pn

- PE Epona 49,50 MW pn

- PE Electra 49,50 MW pn

- PE Fulgora 49,50 MW pn

(resaltadas en negrita las instalaciones productivas incluidas en el CLUSTER BEGUES PFOT-539 AC | Expediente 1).

I.3.- Para la evacuación de la energía eléctrica generada por el conjunto de las instalaciones de producción anteriormente indicadas, se proyecta la construcción de las siguientes infraestructuras que integran la línea eléctrica aérea **SET Cucalón – SET Begues (REE)**, de una extensión total de 274,239 km a lo largo de las provincias de Teruel, Zaragoza, Tarragona y Barcelona.

- la nueva línea de evacuación 220 kV entre la subestación Cucalón 30/220 kV y la subestación Moneva 30/132/220/400 kV, en adelante LAAT 220 kV SET Cucalón – SET Moneva de 29,985 km.

- la nueva línea de evacuación 400 kV entre la subestación Moneva 30/132/220/400 kV y la subestación Lécera Generación 30/132/400 kV, en adelante LAAT 400 kV SET Moneva – SET Lécera Generación de 22,392 km.

- la nueva línea de evacuación 400 kV entre la subestación Lécera Generación 30/132/400 kV y la subestación Valmuel Begues 132/400 kV, en adelante LAAT 400 kV SET Lécera Generación – SET Valmuel Begues de 41,286 km.

- la nueva línea de evacuación 400 kV entre la subestación Valmuel Begues 132/400 kV y la subestación Promotores Begues 400 kV, en adelante LAAT 400 kV SET Valmuel Begues – SET Promotores Begues de 180,576 km.



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

- la nueva línea de evacuación 400 kV entre la subestación Promotores Begues 400 kV y la subestación Begues 400 kV (REE), en adelante LAAT 220 kV SET Promotores Begues - Begues de 14,149 km.

I.4.- En relación con dicho trámite y poder realizar las alegaciones pertinentes a la **solicitud de autorización previa** a los proyectos presentados del “CLÚSTER BEGUES -PFOT-539 AC” y **declaración de impacto ambiental**, se en cargaron y emitieron los siguientes informes técnicos:

- **“INFORME TÉCNICO DE LA LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA TENSIÓN QUE TRASCURRE POR LAS PROVINCIAS DE TARRAGONA Y BARCELONA”**, redactado por D. Lluís Massagués Vidal. Dr. Ingeniero Industrial, colegiado número 8836, del Col.legi d’Enginyers Industrials de Catalunya.

- **“INFORME DE VALORACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DE LA LÍNEA AÉREA DE ALTA TENSIÓN DE 400 KV DE EVACUACIÓN TRAMO SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES DEL PROYECTO DE LA INSTALACIÓN FOTOVOLTAICA "JAIME I" (40 MWP) E INSTALACIONES EÓLICAS: "EL PELADO" (38,5MW), "HONOS" (49,5 MW), "LERA" (38,5 MW) Y "SAN VICENTE" (49,5 MW) “CLÚSTER BEGUES_PFOT-539 AC” EN EL PROCEDIMIENTO DE SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA Y DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL”**., redactado por D. Jordi Escolá Rovira. Licenciado en Ciencias Biológicas. Consultor Ambiental, colegiado número 764, del Col.legi d’Ambientòlegs de Catalunya.

- **“INFORME JURÍDICO SOBRE LA ADECUACIÓN A LA NORMATIVA DE APLICACIÓN EN RELACIÓN CON LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA POR LA MERCANTIL “ENERGÍAS RENOVABLES DE ORMONDE 36, S.L” EN PETICIÓN DE SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA Y DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE CONJUNTO DE PARQUES EÓLICOS, PLANTAS SOLARES E INFRAESTRUCTURAS ELÈCTRICAS DENOMINADO “CLUSTER BEGUES PFOT-539 AC”**, redactado por el Abogado Alfred Ventosa Carulla, (ICAT. 1207), del “Bufet Yxart de Moragas, Advocats Associats

I.5.- En fecha 31 de marzo de 2022, la Corporación que presido presentó **escrito de alegaciones** en relación con dicho proyecto, acompañándose los informes a los que se ha hecho referencia en el anterior antecedente, presentándose ante el Registro General de la Delegación del Gobierno en Cataluña.

En dichas alegaciones y en relación al proyecto aprobado se plantearon cuestiones que incidían en la petición de nulidad jurídica de dicho proyecto respecto a las infraestructuras de evacuación asociadas al mismo, básicamente en relación a la denominada línea de evacuación hasta la subestación eléctrica de Begues, propiedad de Red Eléctrica de España.

I.6.- En la resolución dictada y que es objeto de este recurso no existe manifestación y/o motivación contraria a dichas alegaciones en petición de nulidad del mismo por lo que respecta a las previstas “línea de evacuación”, lo que tal y como seguidamente se expondrá, habrá de suponer la nulidad de dicho acuerdo por falta de motivación del mismo causando una grave indefensión a esta Corporación, al desconocerse los motivos que supuestamente han llevado a la desestimación de las alegaciones presentadas en su día, dificultando la articulación del argumentario necesario en que fundamentar el presente recurso, que al entender de esta parte incidirá con carácter previo a la nulidad de pleno derecho y por los fundamentos que seguidamente se expondrán.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I.- NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN OBJETO DE IMPUGNACIÓN POR FALTA DE MOTIVACIÓN RESPECTO A LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR ESTA CORPORACIÓN Y CONTENIDAS EN LOS INFORMES TÉCNICO, AMBIENTAL Y JURÍDICO ACOMPAÑADO EN EL TRÁMITE DE ALEGACIONES.

La Corporación que presido presentó escrito de alegaciones en la que se pusieron de manifiesto, entre otras cuestiones:

- a)** A partir de la subestación eléctrica SET MONEVA y hasta la SET BEGUES, han de considerarse todas las líneas eléctricas aéreas de alta tensión y las subestaciones eléctricas como una red de transporte y no como una infraestructura de evacuación.
- b)** Innecesaridad de ejecución de la línea eléctrica aérea de transporte de 400 kv proyectada entre set VALMUEL y set promotores BEGUES-SET BEGUES, por suficiencia de las líneas planificadas por red eléctrica española para el período 2021-2026. la alternativa 0 en la ejecución de dicha línea de transporte y en el tramo descrito se revela como la más ajustada a la normativa ambiental.
- c)** Existencia de alternativas para la evacuación de la producción eléctrica de los parques eólicos y planta fotovoltaica como centros de generación y que hacen innecesaria la línea eléctrica aérea de transporte de 400 kV proyectado entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES-SET BEGUES la innecesaridad de la ejecución del proyecto de ejecución de la línea eléctrica de alta tensión de 400kv de la SET de VALMUEL a SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES, destruye la justificación de la alternativa 0 contenida en el estudio de impacto ambiental presentado por la promotora.

Frente a dichas alegaciones, la resolución objeto de impugnación omite cualquier referencia a las mismas, desconociéndose los motivos o razonamientos que por parte de la Dirección General de Política Energética y Minas han prevalecido para acordar otorgar la autorización que es objeto del presente recurso, máxime teniéndose en cuenta los motivos alegados por quien suscribe.

La falta de motivación comporta a esta parte una gran indefensión al desconocerse los motivos que han llevado a desestimar las alegaciones formuladas y que supone una



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

grave limitación a la hora de presentar este recurso y la formulación de los fundamentos jurídicos necesarios en orden a la impugnación de este acuerdo

Es preciso recordar, tal y como viene siendo admitido por la doctrina jurisprudencial, que todas las resoluciones administrativas están sujetas a la exigencia de motivación, como se recoge en el artículo 35 de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común y de las Administraciones Públicas

La exigencia de motivación de los actos administrativos ha dado origen a numerosa jurisprudencia, siendo una de las sentencias más relevantes en este sentido, la dictada por el **Tribunal Supremo de 9 de junio de 2020, número 713/2020, al manifestar en su fundamentación jurídica que :**

“La motivación constituye un requisito en todo acto administrativo en la medida en que supone la exteriorización de las razones que sirven de justificación o fundamento a la concreta solución jurídica adoptada por la Administración. Este requisito, de obligado cumplimiento en el específico marco que nos movemos conforme preceptúa el artículo 35 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, resulta de especial relevancia desde la perspectiva de la defensa del administrado ya que es la explicitación o exteriorización de las razones de la decisión administrativa la que le permita articular los concretos medios y argumentos defensivos que a su derecho interese y, además, permite que los tribunales puedan efectuar el oportuno control jurisdiccional. La exigencia de motivación no exige, empero, una argumentación extensa, sino que, por contra, basta con una justificación razonable y suficiente que contenga los presupuestos de hecho y los fundamentos de Derecho que justifican la concreta solución adoptada.

En la sentencia de 30 de enero de 2001 (Rec. Contencioso administrativo 23/1998) de esta Sala declaramos que el art 54.1 de la Ley 30/92 exige que «los actos administrativos sean motivados con sucinta referencia de hechos y fundamentos de derechos los actos a que alude, consistiendo la motivación, como bien es sabido, en un razonamiento o en una explicación o en una expresión racional del juicio, tras la fijación de los hechos de que se parte y tras la inclusión de éstos en una norma jurídica, y no sólo es una «elemental cortesía», ni un simple requisito de carácter meramente formal, sino que lo es de fondo e indispensable cuando se exige, porque sólo a través de los motivos pueden los interesados conocer las razones que «justifican» el acto, porque son necesarios para que la jurisdicción contenciosa administrativa pueda controlar la actividad de la Administración y porque sólo expresándolos puede el interesado puede dirigir contra el acto las alegaciones y pruebas que correspondan según lo que resulta de dicha motivación que, si se omite, puede generar la correspondan según lo que resulta de dicha motivación que, si se omite, puede generar la indefensión prohibida por el artículo 24.1 de la Constitución». Y añade la indicada sentencia que «la motivación ha de ser suficientemente indicativa, lo que significa que su extensión estará en función de

la mayor o menor complejidad de lo que se cuestione o de la mayor o menor dificultad del razonamiento que se requiera, lo que implica que puede ser sucinta o escueta, sin necesidad de amplias consideraciones, cuando no son precisas ante la simplicidad de la cuestión que se plantea y que se resuelve, criterio jurisprudencial que se reitera en las sentencias de esta Sala y Sección de 25 de mayo de 1998 y 14 de diciembre de 1999”.

Por ello que esta parte entiende que **la resolución objeto de impugnación es nula de plena derecho**, al amparo de lo dispuesto en el artículo 47.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, por adolecer de motivación en relación a las alegaciones formuladas por quien suscribe lo que comporta **una grave indefensión**, prohibida por el artículo 24.1 de nuestra Carta Magna, al impedir a esta parte articular los concretos medios y argumentos defensivos que a su derecho interese.

II.- NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA PARA LA INSTALACIÓN FOTOVOLTAICA JAIME I, DE 40 MW DE POTENCIA PICO Y 38,2 MW DE POTENCIA INSTALADA Y SUS INFRAESTRUCTURAS DE EVACUACIÓN, EN TÉRMINOS MUNICIPALES DE ZARAGOZA, TERUEL, TARRAGONA Y BARCELONA POR VULNERACION DE LA LEY 24/2013, DE 26 DE DICIEMBRE, DEL SECTOR ELÉCTRICO

II.1.- A partir de la subestación eléctrica SET MONEVA y hasta la SET BEGUES, han de considerarse todas las líneas eléctricas aéreas de alta tensión y las subestaciones eléctricas como una red de transporte y no como una infraestructura de evacuación.

En relación a las **infraestructuras de evacuación** contenidas en el proyecto promovido por la mercantil ENERGÍAS RENOVABLES DE ORMONDE 36 S.L., y que ha sido objeto de aprobación, desde la subestación eléctrica SET MONEVA hasta la subestación eléctrica SET BEGUES, **a los efectos de determinar si las mismas han de considerarse como una línea eléctrica de evacuación o bien nos hallamos ante una línea de transporte** es preciso remitirnos a lo previsto en los artículos 4, 5, 6, 8, 11 y siguientes 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 y en el artículo 35 y concordantes de **la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico**.

Para ello es preciso examinar en primer lugar la normativa legal que resulta aplicable en el presente supuesto:

El artículo 34 de **la Ley 24/2013, de 26 de diciembre**, del Sector Eléctrico, **define la red de transporte de energía eléctrica** de la siguiente forma:

Artículo 34. Red de transporte de energía eléctrica.

1. La red de transporte de energía eléctrica está constituida por la red de transporte primario y la red de transporte secundario.



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

La red de transporte primario está constituida por las líneas, parques, transformadores y otros elementos eléctricos con tensiones nominales iguales o superiores a 380 kV y aquellas otras instalaciones de interconexión internacional y, en su caso, las interconexiones con los sistemas eléctricos de los territorios no peninsulares.

La red de transporte secundario está constituida por las líneas, parques, transformadores y otros elementos eléctricos con tensiones nominales iguales o superiores a 220 kV no incluidas en el párrafo anterior y por aquellas otras instalaciones de tensiones nominales inferiores a 220 kV, que cumplan funciones de transporte.

En los sistemas eléctricos de los territorios no peninsulares tendrán consideración de red de transporte secundario todas aquellas instalaciones de tensión igual o superior a 66 kV así como las interconexiones entre islas que por su nivel de tensión no sean consideradas de transporte primario.

Asimismo, se considerarán elementos constitutivos de la red de transporte todos aquellos activos de comunicaciones, protecciones, control, servicios auxiliares, terrenos, edificaciones y demás elementos auxiliares, eléctricos o no, necesarios para el adecuado funcionamiento de las instalaciones específicas de la red de transporte antes definida.

En ningún caso formarán parte de la red de transporte los transformadores de grupos de generación, los elementos de conexión de dichos grupos a las redes de transporte, las instalaciones de consumidores para su uso exclusivo, ni las líneas directas.

2. En todo caso Red Eléctrica de España, S.A., actuará como transportista único desarrollando la actividad en régimen de exclusividad en los términos establecidos en la presente ley.

No obstante, lo anterior, para la mejor gestión de la red de distribución, se habilita al Ministerio de Industria, Energía y Turismo para autorizar expresa e individualizadamente, previa consulta a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y a la Comunidad Autónoma en la que radique la instalación, que determinadas instalaciones de transporte secundario, por sus características y funciones, sean titularidad del distribuidor de la zona que se determine. En estos casos, los distribuidores deberán asumir las obligaciones del transportista único relativas a la construcción, maniobra y mantenimiento de tales instalaciones de transporte.

A tal efecto, el Gobierno establecerá los criterios exclusivamente técnicos que deberán regir tales excepciones.

3. Se establecerán cuantas normas técnicas sean precisas para garantizar la fiabilidad del suministro de energía eléctrica y de las instalaciones de la red de transporte y las a ella conectadas. Estas normas se atenderán a criterios de general aceptación y serán objetivas y no discriminatorias.

4. El titular de la red de transporte de energía eléctrica, antes del 1 de mayo de cada año, deberá someter sus planes de inversiones anuales y plurianuales a la aprobación del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. El procedimiento de aprobación de dichos planes se establecerá reglamentariamente por el Gobierno e incluirá la previa audiencia de las Comunidades Autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla interesadas. La empresa transportista deberá ejecutar, en los términos que se establezcan, el

contenido de los planes de inversión que resulten aprobados por la Administración General del Estado.

En el plan de inversión anual figurarán, como mínimo, los datos de los proyectos, sus principales características técnicas, presupuesto y calendario de ejecución, todo ello, de acuerdo a la identificación de las instalaciones recogida en la planificación de la red de transporte.

5. Sin perjuicio de los requisitos establecidos en la legislación general de las telecomunicaciones, las redes de transporte se podrán utilizar para prestar servicios de comunicaciones electrónicas, siempre que se respete el principio de separación jurídica de actividades, garantizando en todo caso la seguridad del sistema de transporte de energía eléctrica.

Por su parte, el **artículo 5 del RD 1955/2000, de 1 de diciembre**, determina cuales son los elementos que constituyen la Red de transporte, de la siguiente forma:

“Artículo 5. Red de transporte.

1. La red de transporte estará constituida por:

a) Las líneas de tensión igual o superior a 220 kV.

b) Las líneas de interconexión internacional, independientemente de su tensión.

c) Los parques de tensión igual o superior a 220 kV.

d) Los transformadores 400/220 kV.

e) Cualquier elemento de control de potencia activa o reactiva conectado a las redes de 400 kV y de 220 kV y aquellos que estén conectados en terciarios de transformadores de la red de transporte.

f) Las interconexiones entre el sistema peninsular y los sistemas insulares y extrapeninsulares y las conexiones interinsulares.

g) Aquellas otras instalaciones, cualquiera que sea su tensión, que, como resultado del proceso de planificación de la red de transporte de energía eléctrica, el Ministerio de Economía, previo informe de la Comisión Nacional de Energía y a propuesta del operador del sistema y gestor de la red de transporte, determine que cumplen funciones de transporte.

h) A los efectos del presente Real Decreto, el operador del sistema y gestor de la red de transporte propondrá a la Dirección General de Política Energética y Minas, de acuerdo con las necesidades del sistema, la inclusión de una instalación en la red de transporte, quien resolverá previo informe de la Comisión Nacional de Energía.

2. Asimismo, se consideran elementos constitutivos de la red de transporte todos aquellos activos de comunicaciones, protecciones, control, servicios auxiliares, terrenos, edificaciones y demás elementos auxiliares, eléctricos o no, necesarios para el adecuado funcionamiento de las instalaciones específicas de la red de transporte antes definida. Igualmente se consideran elementos constitutivos de la red de transporte de energía eléctrica los centros de control del transporte, así como otros elementos que afecten a instalaciones de transporte.

3. No formarán parte de la red de transporte los transformadores de los grupos de generación, las instalaciones de conexión de dichos grupos a la red de transporte, las instalaciones de consumidores para su uso exclusivo, ni las líneas directas”.



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

Asimismo, el artículo 6 del RD 1955/2000, de 1 de diciembre, determina quién es el que, en España, tiene la condición de operador y gestor de la red de transporte, mediante el siguiente redactado:

Artículo 6. Operador del sistema y gestor de la red de transporte.

1. «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima», como operador del sistema y gestor de la red de transporte será el responsable del desarrollo y ampliación de la red de transporte de energía eléctrica, de tal manera que garantice el mantenimiento y mejora de una red configurada bajo criterios homogéneos y coherentes. Asimismo gestionará los tránsitos de electricidad entre sistemas exteriores que se realicen utilizando las redes del sistema eléctrico español.

En todo caso, «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima», como operador del sistema y gestor de la red de transporte podrá realizar actividades de transporte en los términos establecidos en este Real Decreto.

2. Serán funciones de «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima», como operador del sistema y gestor de la red las siguientes, además de las previstas en el artículo 30 del Real Decreto 2019/1997, y no contempladas en el presente artículo.

a) La elaboración y publicación con carácter indicativo de un balance periódico de previsiones relativo a las capacidades de generación y demanda que puedan conectarse a la red, las necesidades de interconexión con otras redes y las capacidades potenciales del transporte, así como sobre la demanda de electricidad.

b) Proponer al Ministerio de Economía, previo informe de la Comisión Nacional de Energía, las necesidades de la red de transporte para garantizar la fiabilidad del suministro, indicando los planes de desarrollo y refuerzo de la red de transporte que se estimen necesarios.

c) Estimar, calcular y publicar los coeficientes de pérdidas en los nudos de transporte con carácter orientativo, con diferentes periodicidades y para diferentes escenarios de explotación.

d) Calcular horariamente las pérdidas de transporte y los coeficientes de pérdidas reales en los nudos de la red de transporte.

e) Evaluar la capacidad máxima de las interconexiones internacionales del sistema eléctrico y determinar la capacidad disponible para su uso comercial.

f) Coordinar con los operadores de otros países la información relativa a las transacciones internacionales que se estén llevando a cabo.

g) Establecer en coordinación con los transportistas, productores y distribuidores los planes de maniobra para la reposición de servicio en caso de fallos generales en el suministro de energía eléctrica y coordinar y controlar su ejecución, afectando a cualquier elemento del sistema eléctrico que sea necesario. Lo anterior se realizará de acuerdo con la normativa e instrucciones técnicas complementarias que se establezca al efecto y de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 2018/1997, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de puntos de medida en los consumos y tránsito de energía eléctrica, y en su defecto, con criterios de general aceptación conocidos por los

agentes y justificando sus actuaciones con posterioridad ante los agentes afectados y la Administración competente.

h) Recabar y conservar la información de explotación que necesite en el ejercicio de sus funciones y la que demanden el operador del mercado y los organismos reguladores, en las condiciones que se establecen en el presente Real Decreto y en el Real Decreto 2019/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el mercado de producción de energía eléctrica.

i) Facilitar a los distintos agentes las medidas de los intercambios de energía, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de puntos de medida y en el Real Decreto 2019/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el mercado de producción de energía eléctrica.

j) Suministrar a los agentes la información relativa a los posibles problemas que puedan surgir en las interconexiones internacionales, así como en su caso en la red de transporte.

k) Garantizar el secreto de la información de carácter confidencial que haya sido puesta a su disposición por los agentes del mercado, de acuerdo con la Ley 15/1999, de Protección de Datos, y el Real Decreto 2019/1997, de 26 de diciembre, por el que se organiza y regula el mercado de producción de energía eléctrica y su normativa de desarrollo.

l) Analizar las solicitudes de conexión a la red de transporte y condicionar, en su caso, el acceso a la red cuando no se disponga de capacidad suficiente o se incumplan los criterios de fiabilidad y seguridad establecidos en el presente Real Decreto.

m) Llevar un listado actualizado de las instalaciones que integran la red de transporte, con indicación de sus titulares, características técnicas y administrativas.

Anualmente, se remitirá a la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Economía la relación de nuevas instalaciones. El Ministerio de Economía acordará su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y la remisión a las Comunidades Autónomas la información correspondiente de su ámbito territorial.

n) Velar por el cumplimiento de los parámetros de calidad que se establezcan para la actividad de transporte, poniendo en conocimiento del Ministerio de Economía y de la Comisión Nacional de Energía las perturbaciones que se produzcan, así como proponer las medidas necesarias para su resolución.

ñ) Supervisar los proyectos y programas de ejecución de las nuevas instalaciones de transporte y las conexiones de las instalaciones de los usuarios de la red de transporte con las instalaciones de los transportistas.

En igual sentido, el artículo 8, de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, determina que **el gestor de la red de transporte actuará como transportista único** desarrollando la actividad en régimen de exclusividad en los términos establecidos en la presente Ley.

Es en el **Capítulo II 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, y más concretamente en los **artículos 8 y siguientes**, en los que se regula **la planificación de**



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

la red de transporte, fases, elaboración de propuesta de desarrollo de la red de transporte, elaboración del plan de desarrollo y programas anuales de instalación de la red de transporte.

Y más concretamente el **artículo 11 del RD 1955/2000, de 1 de diciembre**, determina que **sea la sociedad estatal Red Eléctrica de España (REE)**, como propietaria de la red de transporte de energía eléctrica primaria y secundaria en España, **la operadora del sistema y gestora de dicha red de transporte, siendo esta una actividad regulada.**

En dicho artículo, además, se establece que es Red Eléctrica de España, a quien corresponde:

“1. Red Eléctrica de España, como operador del sistema y gestor de la red de transporte elaborará las propuestas de desarrollo de la red, que contendrán las previsiones asociadas a la instalación de los nuevos elementos tales como líneas, subestaciones, transformadores, elementos de compensación u otros y su programa temporal de ejecución para un horizonte de seis a diez años, definiendo las nuevas necesidades de instalación hasta el año horizonte y revisando las decisiones referentes a los años más remotos del horizonte precedente.

2. Las propuestas de desarrollo de la red de transporte se elaborarán cada cuatro años; el operador del sistema y gestor de la red de transporte realizará una revisión anual de las mismas que, considerando el mismo año horizonte, incluya la actualización de los aspectos más significativos referidos a variaciones puntuales.

3. El Ministerio de Economía, a solicitud del operador del sistema y gestor de la red de transporte, iniciará mediante un anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» el procedimiento para efectuar propuestas de desarrollo de la red de transporte. Una vez publicado el anuncio podrán iniciar la realización de propuestas de desarrollo de la red de transporte, durante los tres meses siguientes, los sujetos del sistema eléctrico, así como las Comunidades Autónomas, que comunicarán las informaciones necesarias para la realización de las propuestas de desarrollo de la red. Igualmente se tendrán en cuenta las solicitudes realizadas por los promotores de nuevos proyectos de generación.

4. Recibida la información anterior, el operador del sistema y gestor de la red de transporte realizará los estudios necesarios de planificación, tomando en consideración las propuestas recibidas de los distintos agentes participantes, con cuyos resultados elaborará una propuesta inicial de desarrollo en un plazo de seis meses.

5. Una vez elaborada la propuesta inicial será remitida por el operador al Ministerio de Economía quien dará plazo de audiencia de un mes a las Comunidades Autónomas para remitir sus alegaciones a dicha propuesta de desarrollo de la red de transporte.

6. El Ministerio de Economía dará traslado del resultado de las consultas al operador del sistema y gestor de la red de transporte al objeto de que éste elabore, en un plazo no superior a dos meses, la correspondiente propuesta de desarrollo de la red de transporte.

7. Una vez elaborada la propuesta de desarrollo, ésta será remitida por el operador del sistema y gestor de la red de transporte al Ministerio de Economía”.

A partir de dicha propuesta, tal y como establece el artículo 13 de dicho RD 1955/2000, de 1 de diciembre, **corresponde al Ministerio de Economía, elaborar el plan de desarrollo de la red de transporte** previo informe de la Comisión Nacional de la Energía, **el cual será sometido al Consejo de Ministros para su aprobación** mediante acuerdo, **para posteriormente ser remitido al Congreso de Diputados**, conforme a lo establecido en el artículo 4.2 de la Ley 54/1997.

En oposición a la normativa que acabamos de enumerar y prescindiendo de los trámites administrativos que en ella se indican, el proyecto aprobado, considera las subestaciones y las líneas eléctricas aéreas previstas en el mismo, **COMO UNA ÚNICA INFRAESTRUCTURA DE EVACUACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA** a los parques eólicos y fotovoltaicos asociados, y **NO COMO UNA RED DE TRANSPORTE**.

La diferencia de dicho tratamiento, (infraestructura de evacuación o red de transporte) es sustancial dado que si en realidad lo que se considera en este proyecto como infraestructura de evacuación, es en realidad una **RED DE TRANSPORTE**, el proyecto presentado por la promotora, el procedimiento iniciado al amparo de lo dispuesto en el artículo 127 del RD 1955/2000, de 1 de setiembre, y la autorización concedida y que es objeto del presente recurso **ha de considerarse nulo de pleno derecho**, al omitirse el procedimiento al cual hemos hecho referencia en los apartados anteriores y regulado en el RD 1955/2000, de 1 de diciembre, sustrayéndolo así de la competencia, titularidad y planificación regulada en dicha normativa, respecto a los diferentes órganos y trámites previstos.

En definitiva, lo que en el proyecto presentado se define como infraestructura de evacuación, a partir de la Subestación SET MONEVA y hasta la y SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES , es en realidad una **RED DE TRANSPORTE**, por lo que se **está privatizando dicha red, obviando la titularidad, competencia y procedimiento** determinados en la normativa invocada.

La consideración de “**RED DE TRANSPORTE**” de la llamada infraestructura de evacuación desde la Subestación SET MONEVA y hasta la SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES, queda perfectamente explicitada en el **informe técnico redactado en fecha agosto 2021 por el Dr. Ingeniero Industrial, Sr. Lluís Massagués Vidal**, y que fue acompañado por esta parte en el trámite de alegaciones y que consta en el expediente administrativo, cuando en dicho informe se viene a fijar las siguientes conclusiones:

“No pueden tratarse todas las Subestaciones Eléctricas y Líneas Eléctricas Aéreas, como una única, infraestructura de evacuación de energía eléctrica asociada a los parques eólicos y fotovoltaicos debido a la desproporción entre el dimensionamiento de la parte de generación y la parte de evacuación de la energía o TRANSPORTE.

A partir de la Subestación Eléctrica SET MONEVA y hasta la SET BEGUES, se deben considerar todas las líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión y las Subestaciones Eléctricas (SET) como una RED DE TRANSPORTE, dado que cumplen con las siguientes condiciones:

-Nivel de Tensión: 400 kV

-Longitud de Transporte elevada: 182,22 km (260,847 km desde SET MONEVA hasta SET BEGUES)



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

- Nº de Circuitos: 5

- 911,1 km por circuito

- Sección elevada (S) : 545 mm² x 5 Circuitos x 3 Conductores = 8.175 mm² por fase (3 Fases)

-Capacidad de Transporte de la LAAT Muy Elevada desde SET VALMUEL hasta SET PROMOTORES BEGUES (2 Circuitos: 4.630 MVA, 5 Circuitos (verano): 11.575 MVA, 5 Circuitos (invierno): 13.700 MVA) frente a la generación (214,2 MW), con Apoyos para 5 Circuitos.”

Tal y como consta en el Estudio de Impacto ambiental y queda transcrito en la **página 16** del informe técnico del ingeniero Sr. Massagués, **la propia promotora manifiesta que todas las líneas de 400KV y sus Subestaciones eléctricas (SET) de 400 KV, son REDES DE TRANSPORTE**, así se pone de manifiesto lo siguiente:

“Según Estudio Impacto Ambiental:

“En concreto este proyecto forma parte de un conjunto de iniciativas que prevén la generación de 874 MW de energías renovables en Catalunya, 6.970 MW en Aragón, el trazado de 375 km de redes de transporte en Catalunya y 600 km en Aragón. Este proyecto, en el marco de esta iniciativa, se convierte pues en un elemento clave para la consecución de los objetivos tanto del PNIEC como, y no podía ser de otra forma, de los objetivos de las estrategias energéticas de las comunidades autónomas de Aragón y Catalunya. Así el proyecto prevé:

.....

• Configurar por primera vez las líneas de evacuación como verdaderas líneas de transporte de titularidad privada.”

En este estudio de Impacto Ambiental se está aceptando que todas las líneas de 400 kV y Subestaciones Eléctricas (SET) de 400 kV, son REDES de TRANSPORTE.”

En el informe técnico del Dr. Ingeniero Industrial Sr. Massagués Vidal, y concretamente en su **página 47**, después de realizar otras consideraciones, el técnico informante vuelve a concluir que:

“REE, entre 2016 y 2020, ha construido 690 km de circuitos de líneas eléctricas de 400 kV, 220 kV, 132-110 kV, y líneas de menos de 110 kV.

La construcción por parte de la EMPRESA ENERGÍAS RENOVABLES DE ORMONDE 36 S.L., con este proyecto de 911,1 km por circuito desde la SET VALMUEL hasta SET PROMOTORES BEGUES, deben ser considerados como una LINEA de TRANSPORTE”.

En dicho informe **-página 59-** el técnico informante viene a concluir que:

“Para el período 2021-2026, REE tiene planificada la red, para dar salida a los futuros parques energéticos de renovables en la zona de Teruel, incrementando el número de Subestaciones existentes (SET), incrementando y repotenciando las líneas existentes e

incrementando la potencia de las nuevas Subestaciones con 3000 MVA con nuevos transformadores interconectados a la red de 400 kV..

Con la planificación de REE para el período 2021-2026, la nueva línea eléctrica aérea de TRANSPORTE de 400 kV proyectada entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES, promovida por la empresa Energías Renovables de Ormonde 36 S.L., NO ES NECESARIA”.

Es en atención a este informe técnico que hemos de concluir que en realidad lo que en el proyecto presentado por el promotor se considera **INFRAESTRUCTURA DE EVACUACIÓN, a partir de la Subestación SET MONEVA y hasta SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES**, por lo que respecta a las líneas eléctricas aéreas de alta tensión y las subestaciones eléctricas (SET), han de considerarse **LÍNEAS DE TRANSPORTE**, y como tal de titularidad y competencia de **RED ELÉCTRICA ESPAÑOLA**, no pudiendo tener la consideración de líneas de evacuación y de propiedad de la promotora, tal y como prevé el proyecto presentado y que es objeto del presente informe, **por lo que habremos de concluir que dicho proyecto y en relación a dicha infraestructura eléctrica y tramo descrito, no podía aprobarse ni tramitarse por vulnerarse la titularidad, competencia y procedimiento que para dicha infraestructura prevé la normativa invocada.**

Considerar las subestaciones y las líneas eléctricas aéreas de alta tensión desde la Subestación SET MONEVA y hasta la, como una única infraestructura de evacuación de energía eléctrica, tal y como se hace en el proyecto aprobado, suponen una interpretación *contra legem* inadmisibles con la que se trata de privatizar lo que en realidad son líneas de transporte, pudiendo considerarse una desviación de poder del ejercicio de la potestad administrativa.

Tal y como de forma reiterada se ha puesto de manifiesto, el proyecto presentado por la mercantil ENERGÍAS RENOVABLES DE ORIMONDE 36 L y para el que se siguió la tramitación administrativa previa regulada en el artículo 127 del RD 955/200, de 1 de diciembre, en la parte correspondiente a la llamada infraestructura de evacuación de energía eléctrica asociada a los parques eólicos y fotovoltaicos, y más concretamente la parte correspondiente a las **Subestaciones Eléctricas y Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión** a partir de SET MONEVA y hasta la **SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES**, **en modo alguno puede considerarse como una infraestructura de evacuación**, sino que por razones normativas y técnicas, tal y como ya se ha tenido ocasión de exponer, **se corresponde a la actividad de transporte mediante la correspondiente RED DE TRANSPORTE**. Como tal red de transporte le ha de ser aplicable la regulación establecida en los artículos **35 y siguientes de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y 4 y siguientes del RD 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. Y esta normativa, que ya hemos transcrito en apartados anteriores establece, por un lado, que la titularidad única respecto a dicha actividad de transporte corresponde a RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A., empresa pública; y, por otro lado, establece también un trámite totalmente distinto del que se está realizando en el expediente actual.



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

Atendiendo al informe técnico redactado por el Dr. Ingeniero Industrial, Sr. Lluís Massagués, el proyecto presentado pretende **“configurar por primera vez las líneas de evacuación como verdaderas líneas de transporte de titularidad privada”**. Privatización que además de obviar la titularidad única que la normativa y en relación a dicha actividad atribuye a Red Eléctrica de España, S.A., **elude de forma flagrante la competencia y el procedimiento** que la normativa transcrita anteriormente regula, **sustrayendo a las Comunidades Autónomas, Consejo de Ministros y Congreso de los Diputados el planificar, conocer, participar, acordar y aprobar la planificación de la red de transporte**, planificación que habrá que recordar tiene carácter vinculante una vez aprobada definitivamente y que programada en el tiempo permite la ejecución de las líneas de transporte contempladas en la misma.

Máxime cuando, como más tarde tendremos ocasión de incidir, el ingeniero informante en el documento técnico redactado y más concretamente en su conclusión 15.17, (páginas 66 y 71) atendiendo a las necesidades de transporte de los futuros parques energéticos de renovables de la zona de Zaragoza y Teruel, y las previsiones de REE para el período 2021-2026, concluye que la línea de transporte proyectada (mal llamada línea de evacuación) resulta innecesaria:

“No tiene ninguna justificación técnica la construcción de una línea eléctrica de TRANSPORTE de 400 kV de 5 circuitos y de 3 conductores por fase, con una capacidad de transporte de 11.575 MVA, para evacuar a solo 214,2 MW, actualmente en exposición pública, ni los 1250,96 MW futuros, porque pueden evacuar su energía en Subestaciones existentes.”

En dicho informe se pone de manifiesto que **para el período 2021-2026**, Red Eléctrica Española tiene planificada la red, para dar salida a los futuros parques energéticos de renovables en la zona de Teruel, **incrementando el número de Subestaciones existentes (SET), incrementando y repotenciando las líneas existentes e incrementando la potencia de las nuevas Subestaciones con 3000 MVA con nuevos transformadores interconectados a la red de 400 kV**. Por lo que acaba concluyendo que:

“Con la planificación de REE para el período 2021-2026, la nueva línea eléctrica aérea de TRANSPORTE de 400 kV proyectada entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES, promovida por la empresa Energías Renovables de Ormonde 36 S.L., NO ES NECESARIA”.

No se acaba de entender cuál es el papel de la Administración actuante al admitir y tramitar un proyecto que permite y tutela la **PRIVATIZACIÓN DE UNA LINEA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA DE ALTA TENSIÓN**, bajo la apariencia de una línea de evacuación, obviando de forma flagrante que la normativa invocada (Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del sector Eléctrico y RD 195/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte), define la actividad y características de las líneas de transporte y atribuye la titularidad y competencia de las misma a la sociedad estatal REE.

A nuestro entender, con la tramitación del proyecto presentado y respecto a lo que es la infraestructura de transporte de energía eléctrica a través de las Subestaciones

Eléctricas y Líneas Aéreas de Alta Tensión asociadas a los parques eólicos y fotovoltaicos descritos en el proyecto, y más concretamente a partir de la Subestación Eléctrica ST MONEVA y hasta SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES, en la provincia de Barcelona, se está ejerciendo la potestad administrativa para un fin distinto al fijado por el ordenamiento jurídico, al permitir **la privatización de una red de transporte, cuya titularidad debería ser pública**. Para ello se utiliza una figura –la que se denomina **red de evacuación**- que en modo alguno está contemplada por la normativa vigente. De este modo se eluden tanto la competencia, como el procedimiento, la tramitación, el conocimiento y la aprobación por parte de los órganos correspondientes del que forman parte la planificación de las redes de transporte de líneas eléctricas de alta tensión, previstas y reguladas en las normativas reseñadas anteriormente en el presente informe.

De continuar la Administración actuante con dicha tramitación, estaríamos al entender del informante, frente a una **“desviación de poder”**, desviación que se produce según la doctrina jurisprudencial cuando aquello que se pretende conseguir mediante el uso de la potestad administrativa no está tutelado por el ordenamiento jurídico. Para ello no es necesario que los fines de la Administración sean abiertamente irregulares, basta con que no se ajusten a lo que establece la norma en un caso concreto, incluso aunque los fines desviados también sean de interés público, tal y como viene recogido, entre otras, en la **STS de 18.03.2011**.

Las anteriores alegaciones son las que nos hacen concluir que la resolución dictada es nula por vulneración de la Ley del Sector Eléctrico y por los motivos jurídicos contenidos en la misma.

III.- INNECESARIEDAD DE EJECUCIÓN DE LA LINEA ELÉCTRICA AÉREA DE TRANSPORTE DE 400 KV PROYECTADA ENTRE SET VALMUEL Y SET PROMOTORES BEGUES-SET BEGUES, POR SUFICIENCIA DE LAS LINEAS PLANIFICADAS POR RED ELECTRICA ESPAÑOLA PARA EL PERÍODO 2021-2026. LA ALTERNATIVA 0 EN LA EJECUCIÓN DE DICHA LINEA DE TRANSPORTE Y EN EL TRAMO DESCRITO SE REVELA COMO LA MÁS AJUSTADA A LA NORMATIVA AMBIENTAL.

A) Inexistencia de justificación técnica de la línea eléctrica aérea de transporte de 400 kV proyectado entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES

A los anteriores argumentos hay que añadir la innecesariedad respecto a la ejecución de la línea eléctrica aérea de transporte de 400 kV proyectada entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES.

Siguiendo el argumentario contenido en el informe técnico redactado por el Dr. Ingeniero Sr. Massagués, la generación de electricidad prevista respecto a los parques eólicos y plantas solares como centros de generación (Parque eólica el pelado, Parque eólico Hornos, Parque eólico Lera, Parque eólico San Vicente y Planta Fotovoltaica FV Jaime I) se da un **desfase totalmente desproporcionado e injustificado entre la capacidad de producción eléctrica** de dichos centros de producción (de 214,2MW) **respecto a la capacidad de transporte de dicha línea** que se sitúa en 4.630 MVA para dos circuitos y 11.575MVA para cinco circuitos, lo que lleva a concluir al técnico firmante (página 7 de dicho informe):



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

“No tiene ninguna justificación técnica la construcción de una línea eléctrica de TRANSPORTE de 400 kV de 5 circuitos y de 3 conductores por fase, con una capacidad de transporte de 11.575 MVA, para evacuar a solo 214,2 MW, actualmente en exposición pública, ni los 1250,96 MW futuros, porque pueden evacuar su energía en Subestaciones existentes”.

Si bien en el proyecto presentado se dice que solo se legalizan 2 Circuitos de la Línea Eléctrica Aérea de Alta tensión entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES , realmente la previsión contenida es la construcción de cinco Circuitos, y los Apoyos metálicos se construirán para soportar los cinco Circuitos, por lo que el Estudio del Impacto Ambiental, debe ser de forma integral para los cinco Circuitos, dado que los apoyos son comunes.

En relación con los cálculos técnicos realizados por el Ingeniero Sr. Massagué y que constan en su informe, se llega a la conclusión que la línea aérea desde **SET VALMUEL hasta SET PROMOTORES BEGUES (Olérdola-Vilafranca del Penedés) está diseñada para transportar una energía equivalente a 10 Centrales Nucleares como las de Ascó o Vandellós.**

B) Existencia de alternativas para la evacuación de la producción eléctrica de los parques eólicos y planta fotovoltaica como centros de generación y que hacen innecesaria la línea eléctrica aérea de transporte de 400 kV proyectado entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES-SET BEGUES

El técnico informante no tan sólo concluye que no hay justificación técnica de la línea de transporte eléctrica de alta tensión de constante referencia, **sino que además y en el mismo informe pone de manifiesto que para la evacuación de 214,2 MW, se puede realizar con una línea eléctrica Aérea de Alta Tensión similar a la LAAT SET CUCALON-SET MONEVA de 220 kV o similar a la LAAT SET LA HOZ-SET MONEVA de 132 kV, hasta la Subestación más cercana, dando así una salida técnica a la energía eléctrica producida sin necesidad de ejecutar una línea de transporte tan agresiva para el territorio y el medio ambiente, dadas las características técnicas proyectadas y su longitud. Y así se pone de manifiesto en el informe técnico de constante referencia, cuando el técnico informante concluye:**

“Para reducir las pérdidas de energía por el transporte y para reducir el impacto sobre el medio ambiente y el territorio, los 214,2 MW, deberían ser transportados hasta la zona más próxima posible y utilizar las instalaciones existentes.

En este caso, las opciones de mínimo impacto serían, las interconexiones más cercanas (en línea recta):

1º-Interconexión a las instalaciones existentes de Andorra, Escucha o Escatrón.

2º-Interconexión en una Subestación existente de Zaragoza (70 km)

3º-Interconexión en una Subestación existente de Valencia (138 km)”

A mayor abundamiento, en dicho informe se pone de manifiesto (página 59) que **para el período 2021-2026, Red Eléctrica Española, tiene planificada la red, para dar salida a los futuros parques energéticos de renovables en la zona de Teruel**, incrementando el número de Subestaciones existentes (SET), incrementando y repotenciando las líneas existentes e incrementando la potencia de las nuevas Subestaciones con 3000 MVA con nuevos transformadores interconectados a la red de 400 kV, lo que le lleva a concluir que:

“Con la planificación de REE para el período 2021-2026, la nueva línea eléctrica aérea de TRANSPORTE de 400 kV proyectada entre SET VALMUEL y SET PROMOTORES BEGUES, promovida por la empresa Energías Renovables de Ormonde 36 S.L., NO ES NECESARIA”.

C) Todo ello nos lleva a la conclusión que la Línea Eléctrica Aérea de Alta Tensión proyectada y para la finalidad descrita en el proyecto -evacuación de los 214,2MV producidos por los cinco centros de generación eléctrica descritos- **no tan sólo no se justifica técnicamente, sino que es totalmente innecesaria para los fines perseguidos**, no quedando justificado el interés público y social de la misma, causando un grave perjuicio ambiental a su paso por las provincias de Tarragona y Barcelona que en modo alguno justifique la necesidad o prioridad en la construcción de dicha línea por los hipotéticos beneficios que la misma podría aportar, frente a los graves perjuicios en el medio ambiente y agresión al territorio como más tarde tendremos ocasión de referirnos.

Dicha falta de justificación técnica de la línea proyectada y la existencia de alternativas técnicas para los fines pretendidos o confesados en el proyecto hacen innecesaria la construcción de la misma, por lo que la resolución dictada y que es objeto del presente recurso es nula al promover la existencia de una infraestructura de transporte de energía totalmente innecesaria a los fines contenidos en el proyecto aprobado, habiendo de prevalecer la preservación de los valores medioambientales en todas sus formas de expresión, por encima de los intereses privados que adolecen de total justificación.

Dicha innecesaridad comporta, tal y como veremos seguidamente, que la alternativa 0, prevista en el artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, comporte o suponga la emisión del correspondiente informe negativo por parte del órgano sustantivo en relación con dicha línea eléctrica.

IV.- EN RELACIÓN CON EL TRÁMITE DE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL RESPECTO DEL PROYECTO “CLUSTER BEGUES PFOT-539 AC”.

IV.1.- LA INECESARIEDAD DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA LINEA ELÉCTRICA DE ALTA TENSION DE 400KV DE LA SET DE VALMUEL A SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES, DESTRUYE LA JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA 0 CONTENIDA EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PRESENTADO POR LA PROMOTORA.



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

A) Con carácter previo hay que insistir que en relación a la valoración ambiental contenida en el informe redactado por el Sr. Jordi Escolá Rovira, licenciado en Ciencias Biológicas y consultor ambiental, en fecha agosto 2021 y a petición de diferentes Administraciones Públicas, atendiendo al proyecto presentado y al trámite de declaración de impacto ambiental, en dicho informe de valoración se vuelve a insistir que el mismo se ciñe a la nueva línea de transporte, que no de evacuación, de 400 KV entre la SET Valmuel Begues 132/400 kV y la SE Promotores Begues 400 kV, (LAAT 400 KV SET Valmuel Begues – SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES) de 180,576 km, excluyéndose del mismo las instalaciones e infraestructuras complementarias correspondientes a parques eólicos y parques solares fotovoltaicos que se sitúan territorialmente en la comunidad autónoma de Aragón.

B) La innecesaridad de la construcción de la Línea Eléctrica de Alta Tensión de 400kv de la SET DE VALMUEL a SET PROMOTORES BEGUES, comporta la iniección de esta y por tanto que en dicho tramo rija el criterio de la alternativa 0 de no realización del proyecto.

El artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su apartado 1.b), determina que en el estudio de impacto ambiental se contendrá, entre otras, la siguiente información:

“Artículo 35. Estudio de impacto ambiental.

1. Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 34.6, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI:

*b) Descripción de las diversas alternativas razonables estudiadas que tengan relación con el proyecto y sus características específicas, **incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos del proyecto sobre el medio ambiente**”.*

Y más concretamente en el **punto 2 del Anexo VI de la mencionada Ley 21/2013, de 9 de diciembre**, determina en relación a dicha alternativa 0 lo siguiente:

*c) **Respecto a la alternativa 0, o de no actuación**, se realizará una descripción de los aspectos pertinentes de la situación actual del medio ambiente (hipótesis de referencia), y una presentación de su evolución probable en caso de no realización del proyecto, en la medida en que los cambios naturales con respecto a la hipótesis de referencia puedan evaluarse mediante un esfuerzo razonable, de acuerdo a la disponibilidad de información medioambiental y los conocimientos científicos.*

Frente a la acreditación de innecesaridad de construcción de la línea de transporte a la que venimos aludiendo y que ha quedado justificado en los apartados anteriores, por falta de justificación técnica respecto a la energía a evacuar y por la existencia de alternativas técnicas respecto a dicha evacuación, es evidente que en el documento de

alcance que haya de elaborar el órgano ambiental, habrá de considerar respecto a dicha línea eléctrica de transporte y al trazado LAAT de 400 kV SET VALMUEL -SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES, que la alternativa 0 es la que corresponde al no ser necesaria su ejecución.

C) Falta de rigor y adecuación normativa de la alternativa 0 contenida en el estudio de impacto ambiental presentado por la promotora. Vulneración de lo dispuesto en el artículo 35 y punto 2 del anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tal y como pone de manifiesto el técnico ambientalista, Sr. Jordi Escolá, en el informe elaborado atendiendo al documento elaborado por la promotora, este requerimiento de valoración y descripción de los aspectos ambientales respecto a la alternativa 0 es clave desde el punto de valoración ambiental previa de un determinado proyecto de esta envergadura y alcance.

Sin embargo, tal y como ocurre en el presente caso, la descripción normativamente requerida respecto a esta alternativa 0, **es comúnmente utilizada de forma arbitraria y parcial para efectuar la justificación de cualquier proyecto que se presente**, como en el presente proyecto, respecto a la LAAT de 400 kV SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES, en el que por la promotora se describen única y exclusivamente unos supuestos beneficios de carácter ambiental y socioeconómicos de acuerdo con el *objetivo nacional y europeo de reducir la dependencia energética, aprovechar los recursos de energías renovables y diversificar las fuentes de suministro, incorporando las menos contaminantes*, no haciendo manifestación alguna ante un y elevado grado de impacto ambiental sobre el contexto territorial dónde se prevé su implantación, y tratando de forma simplista y sesgada ante la no intervención asociada y/o derivada de la ejecución y posterior desarrollo o fase operativa del proyecto tal cómo se define.

Ante este posicionamiento, el técnico ambientalista informante, **acaba concluyendo que la valoración de la alternativa 0 efectuada por la promotora**, en relación única y exclusivamente tendente a *“la consecución de este objetivo global a nivel del Estado y de la UE que representa la construcción de la LAAT de 400 kV proyectada, e incluso afirmando que esta queda descartada ya que su no ejecución supondría la pérdida de la energía renovable de las plantas de energías renovables solar fotovoltaica y eólica, ya que no hay alternativa tecnológica en la actualidad para la evacuación de la energía generada a la construcción de líneas de evacuación a las tensiones requeridas”*, **es totalmente sesgada e interesada** al no haberse tenido en cuenta la correlación con el contexto territorial y la matriz ecosistémica presentes en el caso de no ejecutarse el proyecto, **lo que supone una evidente interpretación errónea desde el punto de vista ambiental en relación a la valoración de la alternativa 0 de acuerdo con lo expresado en el punto 2.c del Anexo VI de la Ley 21/2013.**

Por todo ello entiende esta parte que el proyecto aprobado se sustenta sobre un estudio de impacto ambiental que vulnera lo dispuesto en el artículo 35 y punto 2 del anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental que ha de incidir necesariamente en la nulidad del proyecto aprobado.



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

IV.2.- NULIDAD DE LA AUTORIZACIÓN CONCEDIDA ATENDIENDO A QUE EL ESTUDIO PRESENTADO ES INCOMPLETO, SESGADO, Y CONTRARIO A LAS DETERMINACIONES DE LA LEY 21/2013, DE 9 DE DICIEMBRE, DE EVALUACIÓN AMBIENTAL; DE LA DIRECTIVA 92/43/CEE EN RELACIÓN A LOS ESPACIOS NATURALES DE LA RED NATURA; DE LA LEY 8/2005, DE 8 DE JUNIO, DE PROTECCIÓN, GESTIÓN Y ORDENACIÓN DE PAISAJES; DE LA LEY 3/2019, DE 17 DE JUNIO, DE LOS ESPACIOS AGRARIOS, DEL PACTO NACIONAL PARA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA, APROBADO POR EL GOBIERNO DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA EL 31.01.2017 Y DEMÁS NORMATIVA DE APLICACIÓN.

A) A lo largo del informe redactado por el técnico ambientólogo, Sr. Jordi Escolá y que fue acompañado con el escrito de alegaciones presentado por esta parte, se puso de manifiesto que **el Estudio ambiental presentado por la promotora erase totalmente insuficiente, carente de rigor técnico y conocimiento del territorio con vulneración, en algunos casos de la normativa general, territorial o sectorial de aplicación**, ante las afectaciones medioambientales que el proyecto presentado comporta, atendiendo a los criterios de identificación, descripción, análisis y cuantificación (directa, indirecta, secundaria, acumulativa y sinérgica) que pueda producir el mismo, respecto a los factores descritos en el apartado c) del artículo 35.1, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y que hacen referencia a población, salud humana, flora, fauna, biodiversidad, geodiversidad, suelo, subsuelo, aire, agua, medio marino, clima, cambio climático, paisaje, bienes materiales, patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las diferentes fases previstas por dicha normativa.

Dicha insuficiencia y/o vulneración normativa fue explicitado a lo largo del extenso y bien fundamentado informe de valoración, y en el que se resumieron en el apartado de conclusiones, las cuales hacían referencia a la valoración de los aspectos de evaluación ambiental claves del estudio de impacto ambiental presentado, y a otras complementarias a raíz de la identificación de los valores de especial sensibilidad del contexto territorial y ambiental de acuerdo con las singularidades existentes no evaluadas oportunamente en el estudio presentado.

Por su importancia y a modo de resumen es importante resaltar el apartado de conclusiones contenido en dicho informe que pone de manifiesto las carencias, limitación y falta de rigor en el Estudio presentado y que, por su claridad y contundencia, se transcriben seguidamente:

“CONCLUSIONES EN RELACIÓN A LA VALORACIÓN DE LOS ASPECTOS DE EVALUACIÓN AMBIENTAL CLAVES DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO

PRIMERA. La LAAT de 400 kV SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES y SET PROMOTORES BEGUES – SET BEGUES, objetivamente, forma parte de manera efectiva de una única LÍNEA DE TRANSPORTE definida territorialmente desde la SET MONEVA

hasta la SET BEGUES, y no a una LÍNEA DE EVACUACIÓN tal y como se indica en la documentación ambiental aportada por el promotor y objeto de valoración.

SEGUNDA. El considerar la LAAT 400 kV proyectada efectivamente como una LÍNEA DE TRANSPORTE supone con respecto a las implicaciones sobre el contexto territorial, ambiental y socioeconómico por dónde se prevé su trazado, el interpretarlos como mero soporte físico y operativo, con la consecuente e irrefutable generación evidente y manifiesta de potenciales impactos ambientales de carácter severo o incluso críticos y, de manera relevante, de carácter sinérgico y/o acumulativos, tal y como se definen en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental

TERCERA. El proyecto de la LAAT de 400 kV de transporte eléctrico no se corresponde con los principios de precaución y protección ambiental del territorio, así como de sus valores patrimoniales, tanto en relación a los sistemas naturales representativos de los diferentes ecosistemas y entornos bióticos, como en relación a sus exponentes paisajísticos, culturales, sociales y económicos que rigen las diferentes políticas de desarrollo local y, a la vez, territorial (en su caso de ámbito comarcal de acuerdo con la organización administrativa de Catalunya), acorde con el cumplimiento de la vigente legislación en el marco de la mitigación del cambio climático, la transición energética y la promoción de las energías renovables a lo largo de éstas, que garantizan la viabilidad y sostenibilidad futuras en su implementación y desarrollo, establecidas en cumplimiento de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, la cual expresa en relación al Pacte Nacional per a la Transició Energètica, (PNTE), aprovat per Acord del Govern el 31 de gener de 2017.

CUARTA. El estudio de impacto ambiental no incorpora ninguna referencia ante la posibilidad y, por tanto, de mayor viabilidad ambiental esperada, de ejecutar esta línea de transporte eléctrico en dirección a otros centros de transformación eléctrica de mayor proximidad territorial, caso significativo de Zaragoza, Castelló de la Plana, e, incluso, Madrid, aprovechando la actual red de infraestructuras de REE existentes, de acuerdo con el cumplimiento del punto 2.a) del Anexo VI de la Ley 21/2013, tanto en relación al trazado previsto de acuerdo con la cobertura territorial i red de infraestructuras de transporte eléctrico existentes y de mayor proximidad a los diferentes centros productivos, como en su caso, al trazado necesario de acuerdo con el centro receptor de la energía definitivamente establecido.

QUINTA. El estudio de impacto ambiental, en su apartado de Estudio de alternativas, presenta una evidente falta de rigor y criterio técnico en relación al anterior punto de conclusión, al establecer en el ámbito preliminar de estudio, correspondiente al corredor dónde se localizará el trazado definitivo propuesto para la LAAT 400 kV, 3 alternativas de trazado (alternativa A 1, 2 y 3), las cuales son no obstante coincidentes en gran parte del tramo des de su entrada administrativamente en territorio de Catalunya por el municipio de Batea, hasta su conexión prevista en la SET PROMOTORES BEGUES en el municipio de Olesa de Bonesvalls, a excepción de diversos tramos de trazado alternativo (A2 / A3), prácticamente excluyentes de facto.

SEXTA. El trazado proyectado para la LAAT de 400 kV presenta una indudable inviabilidad ambiental previa ya en su fase de diseño, por presentar en relación al ámbito preliminar territorial la práctica continuidad en la afección directa a Áreas de interés



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

faunístico y florístico, Zona de protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión y, específicamente, a 3 Áreas importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España (IBA), dónde se destaca la presencia común a todas ellas del águila perdicera (Aquila fasciata), especie catalogada como en peligro crítico de acuerdo con los criterios regionales establecidos por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y que suponen una revisión desde el año 2012 de las categorías de amenaza publicadas en el Atlas de Aves Nidificantes de Catalunya 1999-2001, y de diversas especies también vulnerables protegidas legalmente e incluídas en el Anexo I de la Directiva Aves y en el Anexo IV de la Ley 42/2007, como el águila real (Aquila chrysaetos) y el alcaraván común (Burhinus oedicephalus).

SÉPTIMA. *El estudio de impacto ambiental excluye y no valora objetivamente la alternativa para el trazado soterrado de la LAAT de 400 kV SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES / SET BEGUES, dada su relevante incidencia ambiental claramente favorable ante el grado de impacto ambiental generado por el proyecto y los beneficios ambientales conseguidos, los cuales se valoran extremadamente como favorables, al ocuparse suelo ya artificializado y/o humanizado, evitando el trazado por espacios naturales protegidos o bien de elevada fragilidad ambiental y/o paisajística, de inmediato acceso en caso de trabajos de mantenimiento preventivo o avería y a tenor de lo expuesto en el propio estudio de impacto, agravado por la permanencia y vida útil estimada de la instalación, dando oportuno cumplimiento legal de la ordenación referente a espacios naturales protegidos y planeamiento territorial en relación al suelo no urbanizable y, específicamente, clasificado como suelo de protección especial.*

OCTAVA. *La valoración de la alternativa 0 aportada en el estudio de impacto ambiental, basada únicamente en una reducción de las emisiones de CO₂ ante la interpretación sensu stricto de los principios de la normativa en relación a la transición energética no tiene en ningún caso en cuenta la correlación con el contexto territorial y la matriz ecosistémica presentes, en relación a Catalunya correspondiente a las comarcas de la provincia de Tarragona, Terra Alta, Ribera d'Ebre, Priorat, Baix Camp, Alt Camp y Baix Penedès, y de la de Barcelona, del Alt Penedès, dónde la matriz de espacios libres correspondientes al suelo no urbanizado que se extienden en cohesión interterritorial a lo largo de los diferentes núcleos urbanos y/o urbanizados de estos municipios, constituyen uno de los entornos de mayor relevancia desde el punto de vista ambiental, por otra parte debidamente incluídos, definidos, valorados y regulados en las diferentes normativas de planeamiento territorial y ordenación urbanística como suelo de protección especial, dada su naturaleza como territorio reservorio y minimizador de las emisiones de CO₂, por lo que supone una evidente interpretación errónea y sesgada en relación con lo expresado en el punto 2.c del Anexo VI de la Ley 21/2013.*

NOVENA. *La mayor parte de los caminos y pistas forestales actualmente existentes en el ámbito del proyecto y definidos como caminos o viales de acceso, de los cuales se deberá efectuar el acondicionamiento y la estabilización estructural de a lo largo del trazado de estos, o en todo caso, su redefinición y/o modificación oportuna, para garantizar la accesibilidad y la seguridad de los vehículos de transporte especial, con una anchura de 6*

a 8 m, la composición de la plataforma viaria, los radios de giro, los taludes generados y su estabilización, la construcción de conducción y evacuación de aguas de escorrentía, los drenajes o pasos sobre cursos hídricos, etc., no son aptos para el acceso de vehículos pesados y maquinaria de obra, más aún teniendo en cuenta que en algunos casos puedan corresponderse con la afección y/o recorrido de la red de vías pecuarias y de transhumancia de Catalunya debidamente catalogadas, o bien con el trazado de itinerarios y senderos GR definidos en el ámbito territorial de gran relevancia e interés social y de promoción económica local.

DÉCIMA. El establecimiento de una apertura de calle de 50 m bajo la línea representa una afección de extensión territorial de unos 155 km y 690 hectáreas de superficie prácticamente continua a lo largo de 410 apoyos, que supone la destrucción no selectiva, parcial pero continuada y permanente, a lo largo del ciclo de vida útil de la línea eléctrica de la vegetación tanto arbustiva como arbolada, comportando un evidente efecto trinchera y de cicatriz a lo largo de su recorrido y, por lo tanto, fragmentado inevitablemente los ecosistemas agroforestales y forestales afectados, perturbando las características ecosistémicas de los hábitats representados, algunos de los cuales catalogados como hábitats de interés comunitario HIC por la Directiva 92/43/CEE de Hábitats, y específicamente considerados como HIC prioritarios y destruyendo así los nichos ecológicos de soporte para el ciclo fenológico de las diferentes especies de fauna autóctona, en algunos casos expresamente protegidas legalmente por la Directiva 2009/147/CE, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, de 13 de diciembre.

UNDÉCIMA. El estudio de impacto ambiental no incorpora los criterios indicados ante la preservación ambiental de los espacios naturales protegidos Red Natura 2000 afectados por el proyecto, por lo tanto, no dando cumplimiento, de acuerdo con la aplicación de la Directiva 92/43/CEE en relación a los espacios naturales designados en la Red Natura 2000, establecidos en el documento GESTIÓN DE ESPACIOS NATURA 2000 a lo dispuesto en su artículo 6, dónde estos tiene que regirse específicamente de acuerdo con el objetivo de las medidas de conservación y de gestión que deben aportarse por parte de los Estados miembros.

DUODÉCIMA. El proyecto de la LAAT de 400 kV SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES / SET BEUGUES genera indudablemente un elevado grado de impacto sobre el sector agrario como uso preferente del suelo, en especial sobre los cultivos activos existentes y consolidados, en relación al cual se genera tanto un efecto acumulativo como sinérgico asociados a la ejecución del proyecto, que repercute negativamente sobre la economía local, la promoción de la producción y productos agrícolas y agroalimentarios y, en definitiva, sobre la calidad de vida de su población residente.

DECIMOTERCERA. El estudio de impacto ambiental no realiza ninguna valoración ni análisis en relación a la prevención y/o minimización del riesgo de incendio forestal asociado a la propia tipología, características constructivas y dimensionamiento de la LAAT de 400 kv, y de acuerdo con los episodios y antecedentes existentes en el ámbito preliminar de estudio, remitiéndose al Plan Básico de Prevención de Incendios previo al



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

inicio efectivo de las obras proyectadas, y valorándolo sencillamente de un grado de impacto compatible apoyándose en esta premisa formal.

DECIMOCUARTA. *El proyecto de la LAAT de 400 kV SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES / SET BEGUES genera indudablemente un elevado grado de impacto paisajístico y visual, no dando en ningún caso cumplimiento a los correspondientes objetivos de calidad paisajística específicos a cada uno de ellos definidos en gran parte de las comarcas de Catalunya, así como los elementos de gestión y actuaciones necesarias para garantizar su preservación y, en todo caso, evolución y transformación progresiva favorable, y evite cualquier elemento intrusivo que signifique su destrucción, pérdida o transformación no acorde con estos, acorde con la disposición de los Catálogos de Paisaje elaborados por el Observatori del Paisatge en aplicación de la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge y las directrices del Convenio Europeo del Paisaje, así como de las Cartas de paisaje existentes específicamente en las comarcas del Priorat y del Alt Penedès.*

DECIMOQUINTA. *La incorporación de una nueva LAAT de 400 kV a lo largo del trazado proyectado supone indudablemente y de forma evidente la generación de un impacto acumulativo a nivel territorial y, de facto, la generación de impactos sinérgicos, por lo que en ningún caso la fragmentación territorial, la minimización de los valores ambientales, el sesgo en la elección de la alternativa prevista, la incorporación predeterminada de medidas preventivas o posteriormente correctoras, u otra estrategia de valoración ambiental que suponga la justificación no fundamentada, no objetiva y no rigurosa en relación al grado de impacto ambiental real del mismo, puede enmascarar e incluso omitir este aspecto, por otro lado, clave en la aplicación estricta del procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en los puntos c) y d) Parte B del Anexo VI del texto consolidado de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.*

CONCLUSIONES COMPLEMENTARIAS A RAÍZ DE LA IDENTIFICACIÓN DE LOS VALORES DE ESPECIAL SENSIBILIDAD DEL CONTEXTO TERRITORIAL Y AMBIENTAL DE ACUERDO CON LAS SINGULARIDADES EXISTENTES NO EVALUADOS OPORTUNAMENTE EN RELACIÓN AL ÁMBITO PRELIMINAR DEFINIDO POR EL TRAZADO DEL PROYECTO DE LA LAAT 400 KV

DECIMOSEXTA. *El estudio de impacto ambiental no incorpora las determinaciones establecidas por la LEY 3/2019, DEL 17 DE JUNIO, DE LOS ESPACIOS AGRARIOS, dado que el proyecto de la LAAT de 400 kV SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES / SET BEGUES no es coherente con el encaje territorial donde se emplaza y no respeta en ningún caso los criterios técnicos en relación a la protección de los suelos de alto valor agrológico determinados por el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Medi Rural, de acuerdo con sus competencias administrativas y sectoriales, en el marco del Pacte Nacional per a la Transició Energètica, aprobado por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en fecha de 31/01/2017 y, específicamente, en relación a la preservación de la calidad del sector vitivinícola DO Terra Alta, DOC Priorat, DO Montsant, DO Tarragona, DO Catalunya, DO Penedès y DO Cava, la producción de aceite, DO Terra*

Alta, DO Siurana, y de fruta seca, DO Avellana de Reus, de la que destaca el ámbito correspondiente al Paisaje de Atención Especial Cultivo del Avellano.

DECIMOSÉPTIMA. *El estudio de impacto ambiental no incorpora la valoración ambiental en relación a los sistemas de espacios abiertos y agroforestales afectados directamente por el trazado de la LAAT de 400 kV proyectado que, a raíz de sus valores ambientales y ecosistémicos en relación al suelo no urbanizable y, específicamente, en relación al suelo de protección especial, del PLAN TERRITORIAL PARCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE, el PLAN TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA y el PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL CAMP DE TARRAGONA, el cual identifica complementariamente a los espacios naturales protegidos normativamente en un centenar de espacios naturales de valor comarcal o regional para la configuración de una red continua de suelo no urbanizable dotada de protección especial.*

DECIMOCTAVA. *El estudio de impacto ambiental no efectúa un análisis riguroso y objetivo sobre el ámbito de la RESERVA DE LA BIOSFERA DE LES TERRES DE L'EBRE, declarada en fecha de 28 de mayo de 2013, directamente afectada por el trazado de la LAAT de 400 kV proyectada, y, específicamente por las zonas terrestre núcleo y zonas terrestre de transición definidas en los municipios de las comarcas de la Ribera d'Ebre y de la Terra Alta, que definen los valores del paisaje e identitarios de les Terres de l'Ebre ante la necesidad de dar cumplimiento a la preservación de la calidad del paisaje establecido en la ordenación y gestión de la RBTE debidamente establecidos en su Plan de Gestión 2015-2023.*

DECIMONOVENA. *El estudio de impacto ambiental no hace oportuna referencia al contexto territorial del FUTURO PARQUE NATURAL DE LES MUNTANYES DE PRADES, objetivo territorial y ambiental de alcance supramunicipal en la provincia de Tarragona de acuerdo con la propuesta desde el año 2006 por parte del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya del Anteproyecto del Parque Natural de les Muntanyes de Prades, el cual delimita un ámbito territorial donde se incluyen los municipios de Alcover, Alforja, l'Albiol, l'Aleixar i la Selva del Camp afectados directamente por el trazado de la LAAT de 400 kV proyectada.*

VIGÉSIMA. *El estudio de impacto ambiental no hace oportuna referencia al contexto territorial de la PLANA DE SECÀ DE L'ALT CAMP, ámbito ecosistémico de especial relevancia dada la presencia y consolidación de los hábitats esteparios, que albergan diversas especies de aves de carácter estepario, vulnerables y, por tanto, protegidas legalmente e incluídas en el Anexo I de la Directiva Aves y en el Anexo IV de la Ley 42/2007 y que administrativamente incluye de forma parcial los municipios de Bràfim, Montferri, Nulles, Puigpelat, Vallmoll y Valls afectados directamente por el trazado de la LAAT de 400 kV proyectada.*

VIGESIMOPRIMERA. *El estudio de impacto ambiental no efectúa la evaluación con el detalle y rigor esperados en relación a la afección directa del trazado de la LAAT de 400 kV proyectada sobre el ámbito definido en el Plan Especial vigente del PARC DEL FOIX, perteneciente a la Red de Parques Naturales de la Diputación de Barcelona, en el ámbito del cual se incluyen los municipios de Castellet i la Gornal, Santa Margarida i els Monjos i Olèrdola afectados por este, en el que de forma expresa en su normativa, en el artículo*



**AJUNTAMENT
ALMÓSTER**
Baix Camp

51 relativo a la regulació específica de la red de transporte de energía eléctrica, específica que no se admite en el ámbito del Plan especial la implantación de nuevos trazados de líneas de transporte y de reparto de energía eléctrica de alta tensión.

VIGESIMOSEGUNDA. *El estudio de impacto ambiental no efectúa una evaluación rigurosa y objetiva ante la elevada fragilidad ambiental, reflejada por su actual situación poblacional en peligro crítico en Catalunya, de la águila perdicera (Aquila fasciata) dada su presencia constatada a lo largo del ámbito territorial de afección del trazado de la LAAT de 400 kV proyectada, dónde cabe citar que las comarcas de Tarragona suponen el 67% de la población en Catalunya actual censada para la especie y que, específicamente, la Diputación de Barcelona dispone de un Plan de gestión del águila perdicera a lo largo de la Red de Parques Naturales, dónde como se ha indicado anteriormente se encuentra el Parc del Foix*

VIGESIMOTERCERA. *El estudio de impacto ambiental no hace referencia en ningún caso a la relevancia e interés paisajísticos singulares de la comarca del Priorat, específicamente a raíz de la iniciativa de su candidatura como paisaje cultural agrícola de montaña mediterránea Patrimonio Mundial de la UNESCO, Bloque Priorat-Montsant-Siurana, avalada por la Declaración institucional del Parlament de Catalunya en el año 2012, de la que complementariamente la CARTA DE PAISATGE DEL PRIORAT establece en el Documento de Consenso del Pacte del Paisatge del Priorat en relación a las actividades económicas e infraestructuras de servicios (punto 6), el planificar las actividades económicas y las infraestructuras de servicios en espacios dónde se minimice su impacto paisajístico, tanto en relación a su ubicación como a la dimensión, así como de la comarca del Alt Penedès, en la que la CARTA DE PAISATGE DE L'ALT PENEDÈS en su acuerdo institucional del año 2004, indica en su punto 9º preservar los espacios agrarios del Alt Penedès del proceso urbanizador y aplicación de las figuras legales de protección más adecuadas, así como en relación a la adopción de los criterios paisajísticos con respecto a las infraestructuras de servicios técnicos la preservación calidad paisaje vitivinícola.*

VIGESIMOCUARTA. *El estudio de impacto ambiental en ningún caso valora la afección real al extraordinario volumen de elementos incluidos en el el CATÁLOGO DE BIENES protegidos en el que identifican los conjuntos y los elementos patrimoniales relevantes (arquitectónicos, arqueològics- paleontològics, socioculturales- etnològics, naturales y ambientales- paisajísticos) y establece el nivel de protección al que están sujetos, dónde destaca el Patrimonio de la Pedra Seca, caso de Pradell de la Teixeta i el ámbito del Pla de secà de l'Alt Camp afectados directamente por el trazado de la LAAT de 400 kV proyectada y los diversos CATÁLOGOS DE MASIAS Y CASAS RURALES definidos por el planeamiento local y sujetos a regulación en su ordenación urbanística.*

VIGESIMOQUINTA. *El estudio de impacto ambiental efectúa una valoración errónea, no objetiva e inducida del contexto territorial y socioeconómico real existente en las comarcas y municipios afectados por el trazado de la LAAT de 400 kV proyectada, en ningún caso basados en las estrategias de promoción territorial acorde con la preservación de los valores patrimoniales del territorio y la mejora y el mantenimiento*

de la calidad ambiental de este y, generando un grave perjuicio ante la capacidad de desarrollo local y supramunicipal en sus respectivas estrategias y planes de desarrollo futuros, mayoritariamente centrados en preservar la notable calidad ambiental de su territorio.

B) Es a la vista de dichas conclusiones, las cuales venían refrendadas por extensos y explícitos razonamientos contenidos a lo largo de todo el informe, que entendemos nos llevan a poder afirmar que el Estudio de impacto ambiental objeto de información pública y respecto al trazado de la Línea Eléctrica de Alta Tensión de 400 kV, con relación al trazado SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES, es totalmente incompleto, parcial y débil respecto criterios de identificación, descripción, análisis y cuantificación (directa, indirecta, secundaria, acumulativa y sinérgica) que pueda producir el mismo y en relación a los factores previstos en el apartado c) del artículo 35.1, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

C) También es necesario poner de manifiesto las graves carencias de dicho Estudio en lo que se refiere a les graves deficiencias descritas por el Técnico ambientalista Sr. Escolà, respecto a la afección que dicho proyecto tiene sobre los siguientes elementos: el suelo; la vegetación; la fauna y en particular sobre la avifauna, cabe no olvidar que el propio estudio cataloga este territorio de sensibilidad muy alta, a espacios naturales protegidos y zonas de interés natural; afección social ; impacto visual y paisajístico acorde con la disposición de los Catálogos de Paisaje elaborados por el “*Observatori del Paisatge*” en aplicación de la Ley 8/2005, de 8 de junio, de “*Protección, gestión y ordenación del paisaje*” y las directrices del Convenio Europeo del Paisaje, así como de las Cartas de paisaje existentes específicamente en las comarcas del Priorat y del Alt Penedès; preservación de valores patrimoniales; no se incorporan los criterios ante la preservación ambiental de los espacios naturales protegidos por la Red Natura 2000, el impacto sobre el sector agrario como uso preferente del suelo, en especial sobre los cultivos activos existentes y consolidados; no contiene ni se realiza valoración ni análisis en relación y/o minimización del riesgo de incendios forestales asociados a la propia instalación y la falta de evaluación en relación al impacto acumulativo a nivel territorial y, de la generación de impactos sinérgicos,

Hay que destacar, tal y como se define en el informe valorativo redactado por el Sr. Jordi Escolà, **las graves deficiencias que dicho Estudio** contiene en relación a valores de especial sensibilidad, las cuales se traducen, entre otras, en relación a la grave afección de los espacios agrícolas existentes al no existir en el documento presentado por la promotora de ningún estudio previo o documento técnico que efectúe el análisis oportuno ante las afectaciones agrarias asociadas directamente por la ejecución del proyecto y, sobre todo, dada la extensa vida útil prevista para la instalación. Es significativamente escandaloso que el Estudio de impacto ambiental predetermine un contexto territorial empobrecido, reflejando un entorno rural y agrícola en progresivo abandono y envejecido poblacionalmente. Hay que tener presente que el estudio de impacto ambiental no incorpora las determinaciones establecidas por la Ley 3/2019, de 17 de junio, de Espacios Agrarios, dado que el proyecto de la LAAT de 400 kV SET VALMUEL BEGUES – SET PROMOTORES BEGUES no es coherente con el encaje territorial donde se emplaza y **no respeta en ningún caso los criterios**



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

técnicos en relación a la protección de los suelos de alto valor agrológico determinados por el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Medi Rural, en el marco del *Pacte Nacional per a la Transició Energètica*, aprobado por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en fecha de 31/01/2017 y, específicamente, en relación a la preservación de la calidad del sector vitivinícola DO Terra Alta, DOC Priorat, DO Montsant, DO Tarragona, DO Catalunya, DO Penedès y DO Cava, la producción de aceite, DO Terra Alta, DO Siurana, y de fruta seca, DO Avellana de Reus, de la que destaca el ámbito correspondiente al Paisaje de Atención Especial Cultivo del Avellano

También es significativo que en dicho Estudio que tan sólo se haga mención a la declaración "*Reserva de la Biosfera de les Terres de l'Ebre*", de 28 de mayo de 2013, la cual un total de 45 municipios de las comarcas del Baix Ebre, Montsià, Ribera d'Ebre y Terra Alta, **no efectuándose una evaluación rigurosa y detallada en relación al grado de impacto.**

Finalmente, también cabe destacar que en dicho Estudio **no se hace referencia alguna al futuro "*Parque Natural de Les Muntanyes de Prades*"** que es un objetivo territorial y ambiental de alcance supramunicipal, que va más allá del actual régimen de protección establecida por el PEIN / Red Natura 2000 Muntanyes de Prades, con la delimitación de una superficie aproximada de 36.830 hectáreas.

D) Otro de los contextos ecosistémicos de mayor relevancia y al que el Estudio de impacto ambiental presentado **tan sólo realiza una mera descripción de los hábitats y especies de aves de carácter estepario, lo constituye la denominada PLANA DE SECÀ DE L'ALT CAMP**, la cual es una unidad geográfica de unos 111 km² que presenta los paisajes principales de los cultivos mediterráneos de secano de Catalunya y que se ubica en el centro de la comarca entre los ríos Francolí y Gaià.

E) Es especialmente grave la solución que el Estudio de impacto ambiental propone respecto al ámbito del trazado a su paso por el *PARC DEL FOIX*, el cual pertenece a la Red de Parques Naturales de la Diputación de Barcelona y que ocupa una extensión en la comarca del Alt Penedès de 3.157 ha, en el ámbito del cual se incluyen los municipios de Castellet i la Gornal, Santa Margarida i els Monjos y Olèrdola afectados por éste, y se acentúa a este ámbito específico en tanto que la **propuesta contenida sea la de la redefinición de la ordenación territorial y de planeamiento en el ámbito del espacio natural protegido con categoría de Parque Natural de acuerdo con la vigente normativa**, para adaptarlo a las necesidades de una promoción de inversión privada tal y como se refleja en el propio estudio de impacto ambiental de acuerdo con los objetivos del proyecto establecido por su promotor.

F) No menos importante, tal como indica el técnico ambientólogo, Sr. Jordi Escolá, es que el **Estudio de impacto ambiental presentado no efectúa una evaluación rigurosa y objetiva ante la elevada fragilidad ambiental, reflejada por su actual situación poblacional en peligro crítico en Catalunya, de la águila perdicera (*Aquila***

fasciata) dada su presencia constatada a lo largo del ámbito territorial de afección del trazado de la LAAT de 400 kV proyectada, dónde cabe citar que las comarcas de Tarragona suponen el 67% de la población en Catalunya actual censada para la especie. **Tampoco hace referencia a la relevancia e interés paisajísticos singulares de la comarca del Priorat, específicamente a raíz de la iniciativa de su candidatura como paisaje cultural agrícola de montaña mediterránea PATRIMONIO MUNDIAL DE LA UNESCO, Bloque Priorat-Montsant-Siurana**, avalada por la Declaración institucional del Parlament de Catalunya en el año 2012, de la que complementariamente la *CARTA DE PAISATGE DEL PRIORAT* establece en el Documento de Consenso del “*Pacte del Paisatge del Priorat*” en relación a las actividades económicas e infraestructuras de servicios.

También es necesario destacar la ausencia en dicho Estudio de impacto ambiental de valoración respecto a la afección real del extraordinario volumen de elementos incluidos en el catálogo de bienes protegidos afectados por dicha línea eléctrica en el que identifican los conjuntos y los elementos patrimoniales relevantes (arquitectónicos, arqueológicos, paleontológicos, socioculturales, etnológicos, naturales y ambientales-paisajísticos) y establece el nivel de protección al que están sujetos, dónde destaca el Patrimonio de la *Pedra Seca*, caso de Pradell de la Teixeta y el ámbito del “*Pla de secà de l'Alt Camp*” afectados directamente por el trazado de la misma, así como la afectación a los diferentes *CATÁLOGOS DE MASIAS Y CASAS RURALES* que constan en las normas urbanísticas y/o patrimoniales de los diferentes municipios afectados.

G) Y por último es preciso hacer hincapié, tal y como lo viene resaltando el Sr. Jordi Escolá, en el informe de valoración a dicho estudio que en el mismo **se efectúa una valoración errónea**, no objetiva ni inducida, **del contexto territorial y socioeconómico real existente en las comarcas y municipios afectados por el trazado de la línea de alta tensión proyectada, que en ningún caso está basada en las estrategias de promoción territorial acorde con la preservación de los valores patrimoniales del territorio y la mejora y el mantenimiento de la calidad ambiental del mismo** por lo que se genera un grave perjuicio ante la capacidad de desarrollo local y supramunicipal en sus respectivas estrategias y planes de desarrollo futuros, mayoritariamente centrados en preservar la notable calidad ambiental de su territorio.

V.- COMO CONCLUSIÓN A LAS ALEGACIONES CONTENIDAS EN EL PRESENTE RECURSO.

De lo manifestado en el presente escrito y partiendo de los informes técnicos y jurídicos que esta parte presentó con el escrito de alegaciones en trámite de información pública y que en modo alguno han sido contradichos tendremos que concluir que ha quedado queda acreditado que tanto el **Proyecto presentado** como el **Estudio de impacto ambiental** presentado por la mercantil ENERGIAS RENOVABLES DE ORMONDE, 36,



**AJUNTAMENT
ALMOSTER**
Baix Camp

S.L., y que ha sido objeto de aprobación por la Resolución de 13 de julio, de la Dirección General de Política Energética y Minas son contrarios a:

a) Respecto al Proyecto presentado para el trámite de autorización administrativa previa, a la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico; 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 y demás normativa de aplicación

b) Respecto al Estudio de impacto ambiental, a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental; de la Directiva 92/43/CEE en relación con los espacios naturales de la Red Natura; de la Ley 8/2005, de 8 de junio, de Protección, Gestión y Ordenación de paisajes; de la Ley 3/2019, de 17 de junio, de los Espacios agrarios, del Pacto Nacional para la Transición Energética, aprobado por el gobierno de la Generalitat de Catalunya el 31.01.2017 y restante normativo de aplicación.

Por todo ello,

SOLICITO: Tenga por presentado este escrito y por interpuesto **RECURSO DE ALZADA** contra la **Resolución de 13 de julio de 2023, de la Dirección General de Política Energética y Minas**, por la que se otorga a la mercantil Energías Renovables de Ormonde 36, S.L, autorización administrativa previa para la instalación fotovoltaica Jaime I, de 40 MW de potencia pico y 38,2 MW de potencia instalada y sus infraestructuras de evacuación, en términos municipales de Zaragoza, Teruel, Tarragona y Barcelona, y atendiendo a las alegaciones contenidas en el mismo quiera estimarlo anulando dicha resolución por no ser ajustada a Derecho.

Almoster, 31 de agosto de 2023

Fdo: Josep Llonch Rafecas

Alcalde del Ayuntamiento de Almoster

A LA SECRETARIA DE ESTADO DE ENERGÍA DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO. -