

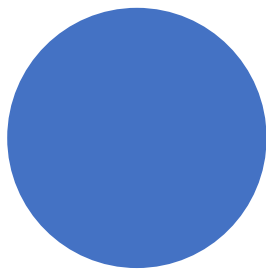
**BORRADOR DEL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS
PEI_PFOT_330 Y PFOT_459 REFERENTE A LOS TRAMOS DE LAS
LÍNEAS ELÉCTRICAS AÉREAS DE ALTA TENSIÓN LAAT 220KV SET
YUNQUERA-APOYO 154, LAAT 220KV APOYO 154-SET CISNEROS
REE, Y LAAT 220KV APOYO 154-SET ALCALÁ II REE**

DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

**TÉRMINOS MUNICIPALES DE LOS SANTOS DE LA HUMOSA,
SANTORCAZ Y ALCALÁ DE HENARES**

COMUNIDAD DE MADRID

FEBRERO 2021



BORRADOR DE DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

**VOLUMEN 1 – AVANCE DE MEMORIA DE EJECUCIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA PROPUESTA**

ÍNDICE

VOLUMEN 1 – AVANCE DE MEMORIA DE EJECUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA	3
1.1 OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL	6
1.1.1 OBJETO.....	6
1.1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....	7
1.2 MARCO NORMATIVO PRINCIPAL	14
1.2.1 LEGISLACIÓN URBANÍSTICA	14
1.2.2 LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL.....	14
1.2.3 LEGISLACIÓN DEL SECTOR ELÉCTRICO	14
1.2.4 OTRAS LEGISLACIONES SECTORIALES.....	14
1.3 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA.....	15
1.3.1 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA LAAT 220kV YUNQUERA - CISNEROS REE (TRAMO ST YUNQUERA - APOYO154) COINCIDENTE CON LAAT 220kV NAVAJO - ALCALÁ II REE (TRAMO APOYO 225 - APOYO 154).....	15
1.3.2 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREO-SUBTERRÁNEA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220 kV YUNQUERA-CISNEROS, TRAMO APOYO 154-SET CISNEROS REE	18
1.3.3 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220 kV NAVAJO-ALCALÁ II REE, TRAMO APOYO 154-SET ALCALÁ II REE.....	19
1.4 ZONA DE AFECCIÓN.....	21
1.5 REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE PROYECTO	22
1.5.1 PLANEAMIENTO DE SANTOS DE LA HUMOSA. NORMAS SUBSIDIARIAS.....	24
1.5.2 PLANEAMIENTO DE SANTORCAZ. NORMAS SUBSIDIARIAS.....	25
1.5.3 PLANEAMIENTO DE ALCALÁ DE HENARES. PLAN GENERAL	26
1.5.4 CONCLUSIONES E INTERÉS PÚBLICO DE LA INICIATIVA.....	28
VOLUMEN 2 – AVANCE DE PLANOS DE ORDENACIÓN	29
O-1 SITUACIÓN	30
O-2 PLANEAMIENTO VIGENTE. CLASIFICACIÓN EN CAM.....	30
O-3 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PEI	30
O-4 PLANTA DE AVANCE DE ANT. LAAT 220kV YUNQUERA-CISNEROS REE AP154	30
O-5 PLANTA DE AVANCE DE ANT. LAAT 220kV YUNQUERA CISNEROS AP 154-SET CISNEROS REE	30
O-6 PLANTA DE AVANCE DE ANT. LAAT 220kV NAVAJO-ALCALÁ II-SET ALCALÁ II REE	30

1.1 OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

1.1.1 OBJETO

Este Plan Especial de Infraestructuras tiene por objeto, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 50.1.a de la LS 9/01, definir los elementos integrantes de tres tramos de líneas eléctricas que forman parte de un sistema más amplio de generación y transporte de energía fotovoltaica:

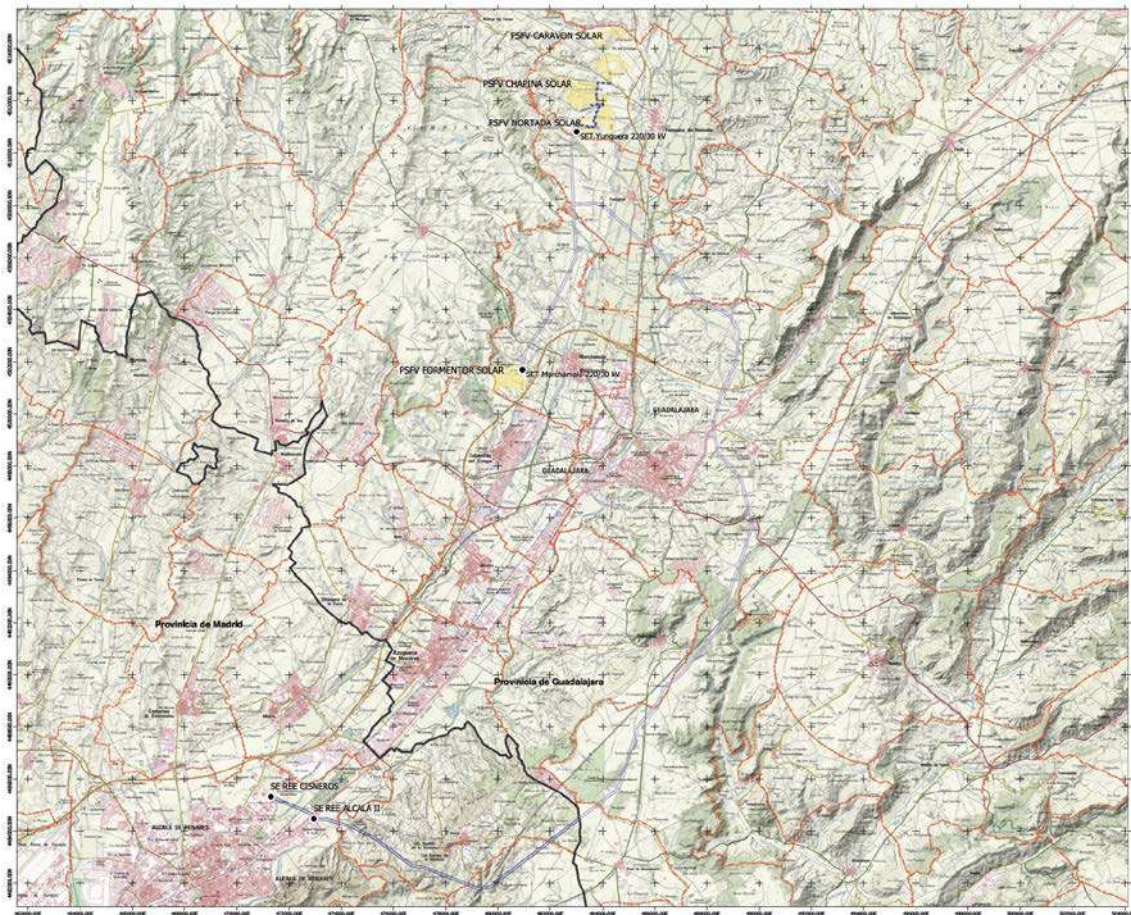
- El tramo a implantar en la Comunidad de Madrid de la línea eléctrica de 220kV, con origen en ST Yunquera y final en apoyo 154, de doble circuito, para la evacuación de la energía eléctrica que se generará en varias PSFVs situadas en la provincia de Guadalajara en la Comunidad de Castilla La Mancha.
- La línea Aéreo-subterránea de Alta Tensión de 220kV con origen en el apoyo 154 de la L/220kV Yunquera – Cisneros REE y fin en la subestación de Cisneros REE, de simple circuito, para la evacuación de la energía eléctrica que se generará en varias PSFVs situadas en la provincia de Guadalajara en la Comunidad de Castilla La Mancha.
- La línea Aéreo-subterránea de Alta Tensión a 220kV, con origen en el apoyo 154 de la L/220 kV Navajo-Alcalá II y final en la ST Alcalá II REE, de simple circuito, para la evacuación de la energía eléctrica que se generará en varias PSFVs situadas en la provincia de Guadalajara en la Comunidad de Castilla La Mancha.

Las líneas evacuarán la energía eléctrica que se generará en Plantas Solares Fotovoltaicas que se ubican en la Comunidad de Castilla la Mancha, mientras que las SETs destino de evacuación, SET Cisneros 220 y SET Alcalá II 220, lo hacen en la Comunidad de Madrid.

EL PEI tiene por objeto la definición dichas líneas, o sus tramos, que se localizan en la Comunidad de Madrid y que, en particular, recorren los términos municipales de Santorcaz, Los Santos de la Humosa y Alcalá de Henares, así como la definición de su ordenación en términos urbanísticos, asegurando su armonización con el planeamiento vigente en cada municipio, y complementándolo en lo que sea necesario, de tal forma que legitime su ejecución previa tramitación de la correspondiente licencia. Las líneas tienen la siguiente longitud aproximada por municipios:

LÍNEA	MUNICIPIO	LONGITUD DE LÍNEA Km
L220 YUNQUERA - CISNEROS REE, SET YUNQUERA - AP 154	LOS SANTOS DE LA HUMOSA	6,99
	SANTORCAZ	3,72
	ALCALÁ DE HENARES	0,92
L220 YUNQUERA-CISNEROS REE AP 154—SET CISNEROS REE	ALCALÁ DE HENARES	2,08
L220 NAVAJO-ALCALÁ II AP 154—SET ALCALÁ II REE	ALCALÁ DE HENARES	0,053

Su localización espacial se indica en la siguiente imagen:



Localización de las infraestructuras del PEI

Los datos que en este documento se presentan tienen carácter estimativo, como avance del PEI, con el fin de poder evacuar las consultas que sean requeridas en el inicio del procedimiento ambiental. Se encuentran por lo tanto sujetos a posteriores ajustes y modificaciones, incluidos los que se deriven del propio procedimiento ambiental.

1.1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

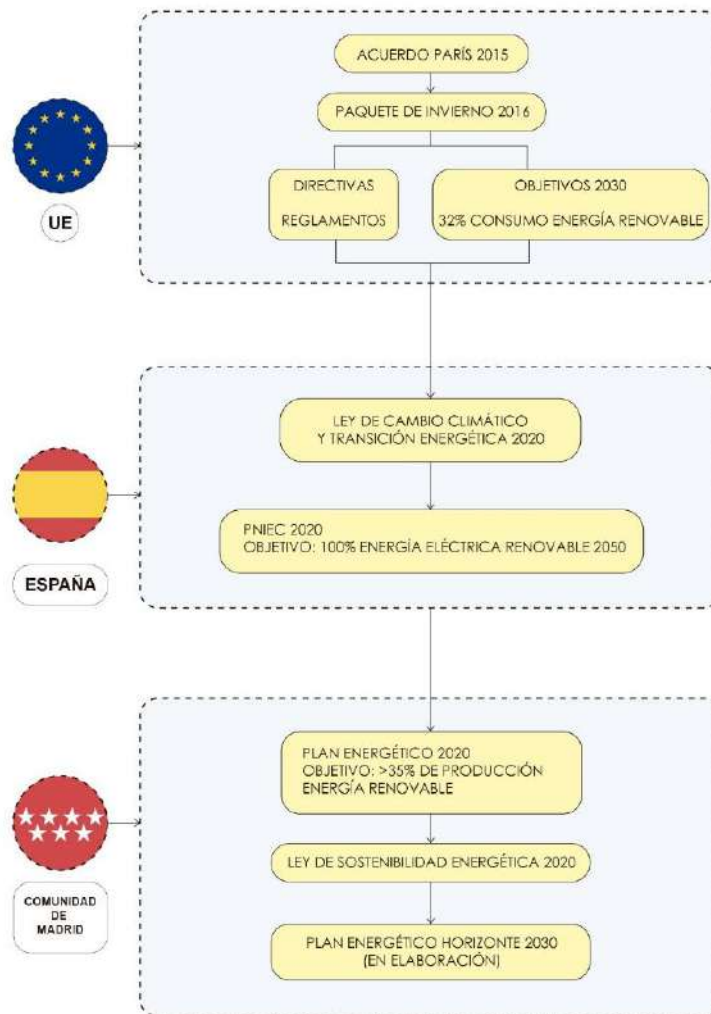
La iniciativa de este PEI debe ser contextualizada en su pertenencia a un sistema más amplio de infraestructuras completas de generación y transporte de energía fotovoltaica. Como se ha explicado en el apartado anterior, las líneas forman parte del sistema de evacuación de la energía que se produce en distintas plantas fotovoltaicas ubicadas en posiciones próximas al límite de la Comunidad de Madrid, pero fuera de su territorio, y es el medio para conectarlas con las subestaciones eléctricas destino en Madrid. Esta condición intercomunitaria es propia del alcance nacional estratégico de implantación de infraestructuras de generación de energía limpia. Desde esta visión se

define su trazado, en base a los corredores eléctricos existentes y al necesario transporte de la energía producida en las PSFVs hasta las subestaciones donde tienen concedidos los permisos administrativos de acceso y vertido.

Por esta razón, es relevante entender el rol de estas infraestructuras en relación con las políticas y estrategias energéticas.

CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD EN EL CONTEXTO DE LA POLÍTICA ENERGÉTICA Y LA LEGISLACIÓN DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La Transición Energética hacia un modelo climáticamente neutro y descarbonizado es una política establecida por la UE y adoptada por España y, en lo que es de su competencia, por la Comunidad de Madrid. Ha quedado sintetizada en el establecimiento de objetivos cuantificables de producción energética no fósil, según se indica en el siguiente cuadro:



*Política y estrategia de la Comunidad de Madrid en materia de energías renovables en desarrollo de las políticas europeas y estatales
Fuente: Elaboración propia*

Estos objetivos han quedado también recogidos en el Real Decreto- ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, según sigue:

“En la Unión Europea se han fijado objetivos en materia de energías renovables como parte de su política de Acción Climática en dos horizontes temporales, 2020 y 2030. Estos horizontes han sido desarrollados con objetivos específicos en distintos marcos:

- *El Paquete Clima y Energía 2020 que contiene legislación vinculante que garantizará el cumplimiento de los objetivos climáticos y de energía asumidos por la UE para 2020. En materia de energías renovables el objetivo vinculante es del 20 % en 2020.*
- *El Marco Energía y Clima 2030, que contempla una serie de metas y objetivos políticos para toda la UE durante el periodo 2021-2030. Cada Estado miembro debe presentar su Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, donde también es necesario incluir objetivos en materia de energías renovables en hitos intermedios 2022, 2025, 2027 y 2030.*

El próximo PNIEC 2021-2030 establece como objetivo para el año 2030 que las energías renovables representen un 42 % del consumo de energía final en España. De forma congruente con dicho objetivo, el plan define una serie de objetivos intermedios para la cuota de participación de las energías renovables, situándola en un 24 % para el año 2022 y un 30 % para el año 2025. Esto supone que la generación renovable eléctrica deberá aumentar, según los datos recogidos en el plan, en unas 2.200 ktep en el periodo 2020-2022 y en aproximadamente en 3.300 ktep en el periodo 2022-2025, para lo que será necesario un rápido aumento de la potencia del parque de generación a partir de fuentes de energía renovable. En el periodo 2020-2022 el parque renovable deberá aumentar en aproximadamente 12.000 MW y para el periodo 2020-2025 en el entorno de 29.000 MW, de los que aproximadamente 25.000 MW corresponden a tecnología eólica y fotovoltaica.”

Ante la emergencia del impacto del Cambio Climático, y siendo la sostenibilidad una condición consustancial a cualquier intervención sobre el territorio¹, es objetivo estratégico de las políticas públicas revertir el modelo tradicional de producción de energía eléctrica en favor de la producción mediante fuentes de energía limpias y renovables. Y, entre ellas, la energía fotovoltaica resulta particularmente apropiada y conforme al clima de la Comunidad de Madrid.

La infraestructura que define el presente PEI resulta del proceso de tramitación de la autorización de acceso y conexión a la red eléctrica existente, de la autorización administrativa previa de la Dirección General de Energía y Minas, y de la aprobación por el MITERD del procedimiento ambiental asociado.

Estas autorizaciones avalan la necesidad, la viabilidad técnica y ambiental, y la oportunidad de la iniciativa, resultando que, para su final implantación, es necesario y

¹ TRLSRU 15. Artículo 3. Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible

obligado armonizar las directrices políticas en materia de energía y la tramitación estatal de la infraestructura con el planeamiento urbanístico en sus niveles autonómico y local.

Es por tanto necesario articular el instrumento de planeamiento legalmente previsto que aporte un enfoque integral, dote a la actuación de una visión territorial unitaria y, al mismo tiempo, armonice las determinaciones urbanísticas que posibiliten la consecución del objetivo, regulando las condiciones de la instalación en suelo no urbanizable de las infraestructuras de producción de energía fotovoltaica cuando no estén previstas en los instrumentos de planeamiento vigentes.

La necesaria coordinación de la planificación eléctrica con el planeamiento urbanístico se encuentra prevista en el artículo 5 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, el cual dispone que los correspondientes instrumentos de ordenación del territorio y urbanístico deben precisar, cualquiera que fuera la clase y categoría de suelo afectada, las posibles instalaciones y las calificaciones adecuadas mediante el establecimiento de las correspondientes reservas de suelo.

Así tiene lugar siguiendo el modelo consignado en la legislación portuaria, aeroportuaria y ferroviaria en la que, como también hace el indicado artículo 5, se prevé la recepción en el planeamiento urbanístico de las infraestructuras eléctricas, lo que además tiene lugar por referencia al planeamiento especial como figura idónea para cumplir tal cometido, según dispone el artículo 50.1 de la LS 9/01.

Es por ello que resulta oportuno detenerse en el alcance de los Planes Especiales como instrumentos llamados a definir también, en el orden urbanístico, la red de infraestructura de energía fotovoltaica, cometido al que responde el presente apartado.

En este sentido, en lugar de adoptar la función propia de los instrumentos de planeamiento de desarrollo a fin de ordenar el territorio con estricta sujeción al planeamiento general al modo en que lo hacen, por ejemplo, los Planes Parciales, función que se asienta en el inciso final de la letra c) del indicado artículo 50.1 y en el apartado 2 del mismo, los Planes Especiales se presentan como instrumentos cuyo contenido viene decisivamente condicionado por su configuración legal al vincularlo a la concreta finalidad a la que en cada caso hayan de dar respuesta.

Dicho de otro modo, la LSCM no impone directamente el contenido de los Planes Especiales toda vez que lo remite a cuál sea en cada caso su finalidad y objeto específico.

Así, en efecto, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1.a del artículo 50 de la LSCM, una de las funciones atribuidas a los Planes Especiales se corresponde con *"la definición, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución"*, función que permite identificar a los tradicionalmente denominados Planes Especiales de Infraestructuras (PEI) como una de las especies dentro de la categoría general de este tipo de instrumentos de planeamiento de desarrollo.

De conformidad con lo anterior, todo PEI se desenvuelve dentro de un doble campo de acción que delimita su objeto.

Así, de un lado, el PEI está legalmente habilitado para operar sobre cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios a través de las siguientes tres acciones:

- Mediante su "*definición*", lo que supone el establecimiento *ex novo* de las características de las redes en cuestión.
- Mediante su "*ampliación*", lo que presupone la previsión de una mayor magnitud de las redes públicas previamente definidas.
- Mediante su "*protección*", lo que se concreta en la previsión de medidas específicas de tal carácter en relación con las redes previstas por el PEIN ya sea mediante su "*definición*" *ex novo* o mediante la "*ampliación*" de las previstas por el planeamiento general.

De otro, en fin, a los PEI les viene igualmente reconocida la facultad de "*complementar*" las condiciones de ordenación de las redes públicas, lo cual refuerza la idea de que esta clase de instrumentos de planeamiento en modo alguno se encuentran en un plano de estricta subordinación al planeamiento general.

En este sentido, en efecto, tanto la doctrina como la jurisprudencia han matizado la aplicación del principio de jerarquía en cuanto se refiere a la relación existente entre planeamiento general y planeamiento especial, lo que enlaza directamente con la previsión por los artículos 76 y siguientes del Reglamento de Planeamiento Urbanístico de 1978 no sólo de su configuración como instrumentos llamados a desarrollar los llamados Planes Directores Territoriales de Coordinación por la Ley del Suelo de 1976 o los Planes Generales ((artículo 76.2 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico), sino incluso como instrumentos igualmente válidos en ausencia de unos y otros, (artículo 76.3 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico) supuesto, este último, en el cual los Planes Especiales se mantenía que podían llegar al establecimiento y coordinación, entre otras infraestructuras básicas, de las relativas a las instalaciones y redes necesarias para el suministro de energía.

En este sentido y en relación con la jurisprudencia del Tribunal Supremo relativa a los Planes Especiales, baste con la cita, entre otras muchas, de la Sentencia de 2 de enero de 1992 (RJ 1992, 694) para hacerse una visión fundada sobre su alcance y, en particular, sobre su relación con el planeamiento general.

Dice al respecto dicha Sentencia, en una doctrina reiterada en las de 8 de abril de 1989 (RJ 1989, 3452), 23 de septiembre de 1987 (RJ 1987, 7748) o 14 de octubre de 1986 (RJ 1986, 7660), lo siguiente:

"(...) aunque el principio de jerarquía normativa se traduce en que el Plan Especial no puede vulnerar abiertamente las determinaciones del Plan General ni pueda sustituirlo como instrumento de ordenación integral de territorio, se está en el caso de que el Plan

Especial no es homologable al Plan Parcial, respecto del Plan General, ya que la dependencia del último es mayor que la del primero, en cuanto el Parcial es simple desarrollo y concreción del General, mientras que al Especial le está permitido un margen mayor de apreciación de determinados objetivos singulares que no se concede al otro, de manera que, en los casos del artículo 76.2.a) del Reglamento de Planeamiento, los Planes Especiales pueden introducir las modificaciones específicas que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines, siempre que no modifiquen la estructura fundamental de los Planes Generales, y según el artículo 76.3.a) y b) del Reglamento citado, cuando los Planes Generales no contuviesen las previsiones detalladas oportunas, y en áreas que constituyan una unidad que así lo recomiende, podrán redactarse Planes Especiales que permitan adoptar medidas de protección en su ámbito con la finalidad de establecer y coordinar las infraestructuras básicas relativas al sistema de comunicaciones, al equipamiento comunitario y centros públicos de notorio interés general, al abastecimiento de agua y saneamiento y a las instalaciones y redes necesarias para suministro de energía siempre que estas determinaciones no exijan la previa definición de un modelo territorial, y proteger, catalogar, conservar y mejorar los espacios naturales, paisaje y medio físico y rural y sus vías de comunicación".

De igual modo la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 11 de mayo de 2012 destaca la posibilidad de que los PEIN introduzcan un mayor margen de modificaciones de determinaciones cuando sean necesarias para el cumplimiento de sus fines siempre y cuando no se modifique la estructura fundamental del Plan General, señalándose en otra previa de 11 de julio de 2006, también del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, la corrección de que a través de un PEIN se modifique la calificación del sistema general establecida por el Plan General de Madrid en relación con unas cocheras de la Línea 10 de Metro de Madrid.

En la línea ya apuntada, lo que dice esta jurisprudencia es, pues, lo siguiente:

- a) Que la interpretación del principio de jerarquía normativa no puede ser objeto de una interpretación de igual alcance cuando se plantea respecto de la relación Plan General/Plan Parcial que cuando se efectúa respecto de la relación Plan General/Plan Especial. Dice la Sentencia, en este sentido, que *" el Plan Especial no es homologable al Plan Parcial"* y que la dependencia de este respecto del General es mayor que la que tiene el Especial.
- b) Que, a su vez, la menor rigidez de la interpretación de dicho principio en el segundo caso se traduce, en primer lugar, en que el Plan Especial no puede vulnerar abiertamente las determinaciones del Plan General, lo que induce a sostener la admisión de un cierto grado de separación.
- c) Que, como correlato de lo anterior, donde se afirma la prohibición indeclinable en la relación Plan General/Plan Especial es en el rechazo de la sustitución del primero por el segundo cuando ello suponga la asunción por el Plan Especial de la función típica del General como *" instrumento de ordenación integral del territorio"*.

d) Que, como consecuencia de lo anterior, el Plan Especial tiene un mayor margen de apreciación, lo que dice la Sentencia que es reconocido por el artículo 76.2.a) del RPU como, a su vez, también lo es por el artículo 50.1.a) de la LSCM al admitir que pueda introducir las modificaciones específicas que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

e) Que la posible introducción de modificaciones específicas por parte de los Planes Especiales se encuentra en todo caso con el límite de *“que no modifiquen la estructura fundamental de los Planes Generales”*, máxima que permite traer a colación, a fin de entender su verdadero alcance, el sentido dado también por la jurisprudencia del Tribunal Supremo a las denominadas modificaciones sustanciales introducidas en el planeamiento a raíz de su sometimiento al trámite de información pública, las cuales se identifican con la introducción de cambios radicales del modelo de ordenación (ver, por todas, la Sentencia de 11 de septiembre de 2009, RJ 2009, 7211).

f) Que, por fin, resulta de interés la referencia que aquí se efectúa a las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 8 de junio y 4 de diciembre de 2017, las cuales fueron dictadas en sendos recursos contencioso-administrativos interpuestos contra un acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid de 30 de junio de 2016 por el que se aprobó con carácter definitivo el Plan Especial de Infraestructuras para la ampliación del Complejo Medioambiental de Reciclaje en la Mancomunidad del Este.

De ellas, en efecto, procede destacar la afirmación de que *“la implantación de un sistema general supramunicipal, como es el de autos, no requiere su previa determinación en el planeamiento municipal lo que es lógico si tenemos en cuenta que su previsión queda fuera de su competencia”*, lo cual supone, *mutatis mutandis*, que el establecimiento de un sistema general en el planeamiento general con incidencia en intereses supralocales sin duda podrá ser objeto de reconsideración en un Plan Especial de Infraestructuras para el que, igual que ocurre con el de carácter general, la aprobación definitiva está atribuida a la Comunidad de Madrid.

A lo anterior se añade, por otro lado, la referencia que se efectúa en las Sentencias citadas a la doctrina del Tribunal Supremo recogida en su Sentencia ya vista de 2 de enero de 1992 en relación con los Planes Especiales, lo que cobra singular relevancia cuando así tiene lugar por referencia precisamente a un Plan Especial de los previstos en la letra a) del artículo 50.1 de la LSCM.

CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD EN RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE

En general, las normas urbanísticas de los municipios afectados contemplan en sus determinaciones para el suelo no urbanizable el desarrollo de sus previsiones mediante la tramitación de Planes Especiales, para la implantación de infraestructuras básicas del territorio.

EN RELACIÓN CON LA TRAMITACIÓN DEL PEI

Prescindiendo de cuanto atañe a las variantes admitidas por la LSCM en orden a la definición de las reglas procedimentales de tramitación de los Planes Especiales, procede destacar en este punto dos cuestiones.

Por una parte, la admisión de la iniciativa privada en orden a su formulación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.1 de la LSCM.

De otra, la atribución a la competencia de la Comunidad de Madrid de la tramitación íntegra de aquellos Planes Especiales que, como es el caso, aquí contemplado, afectaran a más de un término municipal, lo que así viene dispuesto por el artículo 61.6 de la LSCM.

1.2 MARCO NORMATIVO PRINCIPAL

1.2.1 LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

Resultan de aplicación, el TRLSRU 15, la LS 9/01, los planeamientos generales de los municipios afectados y, en lo no regulado por lo anterior, el Reglamento de Planeamiento 78.

1.2.2 LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Ley 21/2013, de 21 de diciembre, de Evaluación Ambiental

1.2.3 LEGISLACIÓN DEL SECTOR ELÉCTRICO

Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y el Real Decreto- ley 23/2020, de 23 de junio, por el que se aprueban medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica

1.2.4 OTRAS LEGISLACIONES SECTORIALES

Serán de aplicación cuantas prescripciones figuren en las Normas, Instrucciones o Reglamentos Oficiales que guarden relación con las obras objeto de este PEI, con sus instalaciones complementarias, o con los trabajos necesarios para realizarlas.

1.3 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA

1.3.1 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA LAAT 220KV YUNQUERA - CISNEROS REE (TRAMO ST YUNQUERA - APOYO154) COINCIDENTE CON LAAT 220KV NAVAJO - ALCALÁ II REE (TRAMO APOYO 225 - APOYO 154)

Descripción del trazado aérea de la línea

La línea aérea objeto del presente anteproyecto consta de diferentes tramos:

- Tramo 1: la línea es de doble circuito, formado por un simplex GULL (circuito de la derecha en orden decreciente de numeración de apoyos) y dúplex GULL (circuito de la izquierda en orden decreciente de numeración de apoyos). Comienza en la subestación de Yunquera y finaliza en el apoyo 225, y la numeración va en orden decreciente.

- Tramo 2: la línea consta de dos circuitos, uno dúplex GULL (circuito de la derecha en orden creciente de apoyos) y otro simplex GULL (circuito de la izquierda en el orden creciente de apoyos). Empieza en el apoyo 225, donde se cruzan los circuitos que vienen del tramo 1, y termina en el apoyo 56.

- Tramo 3: la línea es de doble circuito, ambos circuitos tienen conductor dúplex GULL. Tiene el comienzo en el apoyo 56 y finaliza en el apoyo 154.

El conjunto anterior está situado en los términos municipales de Yunquera de Henares, Fontanar, Guadalajara, Tórtola de Henares, Pozo de Guadalajara, Chiloeches, Los Santos de La Humosa, Santorcaz y Alcalá de Henares, todos ellos de la provincia de Guadalajara excepto los tres últimos que pertenecen a la Comunidad de Madrid.

Esta línea discurre a través de 34 alineaciones y 137 apoyos. además, tiene una longitud de 44,9 kilómetros en total.

Parámetros generales de la línea en la Comunidad de Madrid:

Los municipios de la Comunidad de Madrid por los que discurre el trazado de la línea, así como sus apoyos y cruzamientos son los siguientes:

TÉRMINO MUNICIPAL	LONGITUD TOTAL m	Nº ALINEACIÓN	APOYO INICIAL	APOYO FINAL	CRUZAMIENTOS
LOS SANTOS DE LA HUMOSA	6.996	27	120	124	Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Colada del Camino de Guadalajara a Santorcaz. UFD Distribución Electricidad
		29	135	140	
		30	140	142	
		31	142	147	

		32	147	150	
		33	150	151	Confederación Hidrográfica del Tajo. Río Henares UFD Distribución Electricidad
SANTORCAZ	3.721	27	125	132	Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid. M -235 REE
		28	132	133	Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid. M 226 Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo de la Veza ADIF. Ave Madrid-Barcelona
		29	133	134	
ALCALÁ DE HENARES	2.996	33	152	153	Confederación Hidrográfica del Tajo. Río Henares UFD Distribución Electricidad
		34	153	154	

Características generales:

Las características generales de la línea son las siguiente:

Sistema Corriente Alterna Trifásica
 Frecuencia (Hz) 50
 Tensión nominal (KV) 220
 Tensión más elevada de la red (KV) 245
 Categoría..... Especial
 Nº de circuitos 2
 Tipo de cable de tierra 7N7 AWG

TRAMO 1:

Nº de conductores aéreos por fase

Circuito 1 2

Circuito 2 1

Tipo de conductor aéreo LA-380 GULL

TRAMO 2:

Nº de conductores aéreos por fase

Circuito 1 2

Circuito 2 1

Tipo de conductor aéreo LA-380 GULL

TRAMO 3:

Nº de conductores aéreos por fase

Circuito 1 2

Circuito 2 2

Tipo de conductor aéreo LA-380 GULL

Conductores aéreos:

Son cables de aluminio con alma de acero de conductores cableados concéntricos, compuestos de un alma de acero y recubiertos con una o más capas de hilos de aluminio del tipo AL1

Apoyos y cimentaciones:

Los apoyos a utilizar en la construcción de la línea aérea serán del tipo metálicos de celosía.

La configuración de los apoyos para la línea aérea del presente anteproyecto será en hexágono para facilitar el respeto de distancias eléctricas.

Todos los apoyos dispondrán de una doble cúpula para instalar el cable de fibra óptica y el cable de tierra convencional por encima de los conductores.

Los tipos de apoyos seleccionados están contruidos con perfiles angulares totalmente atornillados, con el cuerpo formado por tramos tronco-piramidales de sección cuadrada con extensiones de 5 m de altura hasta conseguir la altura útil deseada.

Las cimentaciones serán de patas separadas, tetrabloque y tipo circular con cueva para todos los apoyos de la línea.

Puesta a tierra:

Todos los apoyos de material conductor, como es el caso de los apoyos metálicos empleados en este proyecto, deberán conectarse a tierra mediante una conexión específica.

Condiciones de los cruzamientos:

Todos los cruzamientos se proyectan de acuerdo a la normativa del vigente Reglamento de condiciones técnicas y de seguridad en líneas de alta tensión aprobado por el Real decreto 223/2008 de 15 de febrero.

1.3.2 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREO-SUBTERRÁNEA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220 KV YUNQUERA-CISNEROS, TRAMO APOYO 154-SET CISNEROS REE

Descripción del trazado aérea de la línea

La línea aérea, de simple circuito, se describe a continuación:

La línea aérea objeto del presente anteproyecto tiene un único circuito, con un conductor dúplex GULL, y discurre desde el Apoyo nº 154 de la L/220kV Yunquera – Cisneros REE hasta la estación de medida fiscal de nueva construcción que se instalará anexa a la ST Cisneros REE (también de nueva construcción).

La línea está situada íntegramente en el término municipal de Alcalá de Henares perteneciente a la comunidad de Madrid.

Esta línea discurre a través de 3 alineaciones y 9 apoyos. Tiene una longitud de 2,08 kilómetros en total.

Parámetros generales de la línea

Los municipios de la Comunidad de Madrid por los que discurre el trazado de la línea, así como sus apoyos y cruzamientos son los siguientes:

TÉRMINO MUNICIPAL	LONGITUD TOTAL m	Nº ALINEACIÓN	APOYO INICIAL	APOYO FINAL	CRUZAMIENTOS
ALCALÁ DE HENARES	2.078	1	154	155	Ministerios de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana: Autovía A-2 E-90 UFD Distribución Eléctrica.
		2	155	160	ADIF: Ave Madrid - Barcelona
		3	160	CISNEROS REE	

Características generales:

Las características generales de la línea son las siguiente:

Sistema Corriente Alterna Trifásica
 Frecuencia (Hz) 50
 Tensión nominal (KV) 220
 Tensión más elevada de la red (KV) 245
 Categoría..... Especial
 Nº de circuitos 1
 Nº de conductores aéreos por fase 2
 Tipo de conductor aéreo LA 380 GULL
 Tipo de cable de tierra 7N7 AWG

Conductores aéreos:

Son cables de aluminio con alma de acero de conductores cableados concéntricos, compuestos de un alma de acero y recubiertos con una o más capas de hilos de aluminio.

Apoyos y cimentaciones:

Los apoyos a utilizar en la construcción de la línea aérea serán del tipo metálicos de celosía.

La configuración de los apoyos para la línea aérea será en hexágono para facilitar el respeto de distancias eléctricas

Los tipos de apoyos seleccionados están contruidos con perfiles angulares totalmente atornillados, con el cuerpo formado por tramos tronco-piramidales de sección cuadrada con extensiones de 5 m de altura hasta conseguir la altura útil deseada.

Todos los apoyos dispondrán de una doble cúpula para instalar el cable de fibra óptica y el cable de tierra convencional por encima de los conductores.

Las cimentaciones serán de patas separadas, tetrabloque y tipo circular con cueva para todos los apoyos de la línea.

Puesta a tierra:

Todos los apoyos de material conductor, como es el caso de los apoyos metálicos empleados en este proyecto, deberán conectarse a tierra mediante una conexión específica.

Condiciones de los cruzamientos:

Todos los cruzamientos se proyectan de acuerdo a la normativa del vigente Reglamento de condiciones técnicas y de seguridad en líneas de alta tensión aprobado por el Real decreto 223/2008 de 15 de febrero.

1.3.3 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREO-SUBTERRÁNEA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220 KV NAVAJO-ALCALÁ II REE, TRAMO APOYO 154-SET ALCALÁ II REE

La línea aérea objeto del presente anteproyecto consta comienza en el apoyo 154 y finaliza en la subestación Alcalá II REE, está formado por un único circuito y tiene un conductor dúplex Gull.

La línea subterránea del presente proyecto discurre entre el pórtico de la estación de medida fiscal y la posición de conexión en el edificio GIS de la ST Cisneros, propiedad de Red Eléctrica de España y de nueva construcción.

En la actualidad no se conoce exactamente la ubicación de dicha posición, por lo que se estima una longitud de tramo subterráneo de 50m

La línea atraviesa el término municipal de Alcalá de Henares, de la Comunidad de Madrid.

Esta línea discurre a través de 1 alineaciones y 1 apoyos. Tiene una longitud de 0,53 kilómetros en total. Consta de un tramo aéreo y de otro subterráneo.

Parámetros generales de la línea

Los municipios de la Comunidad de Madrid por los que discurre el trazado de la línea, así como sus apoyos y cruzamientos son los siguientes:

TÉRMINO MUNICIPAL	LONGITUD TOTAL m	Nº ALINEACIÓN	APOYO INICIAL	APOYO FINAL	CRUZAMIENTOS
ALCALÁ DE HENARES	2.078	1	154	SET ALCALÁ II	REE. Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa

Características generales:

Las características generales de la línea son las siguiente:

Sistema	Corriente Alterna Trifásica
Frecuencia (Hz)	50
Tensión nominal (KV)	220
Tensión más elevada de la red (KV)	245
Categoría.....	Especial
Nº de circuitos	1
Nº de conductores aéreos por fase	2
Tipo de conductor aéreo	LA 380 GULL
Tipo de cable de tierra	7N7 AWG

Conductores aéreos:

Son cables de aluminio con alma de acero de conductores cableados concéntricos, compuestos de un alma de acero y recubiertos con una o más capas de hilos de aluminio.

Apoyos y cimentaciones:

Los apoyos a utilizar en la construcción de la línea aérea serán del tipo metálicos de celosía.

La configuración de los apoyos para la línea aérea será en hexágono para facilitar el respeto de distancias eléctricas

Los tipos de apoyos seleccionados están contruidos con perfiles angulares totalmente atornillados, con el cuerpo formado por tramos tronco-piramidales de sección cuadrada con extensiones de 5 m de altura hasta conseguir la altura útil deseada.

Todos los apoyos dispondrán de una doble cúpula para instalar el cable de fibra óptica y el cable de tierra convencional por encima de los conductores.

Las cimentaciones serán de patas separadas, tetrabloque y tipo circular con cueva para todos los apoyos de la línea.

Puesta a tierra:

Todos los apoyos de material conductor, como es el caso de los apoyos metálicos empleados en este proyecto, deberán conectarse a tierra mediante una conexión específica.

Condiciones de los cruzamientos:

Todos los cruzamientos se proyectan de acuerdo a la normativa del vigente Reglamento de condiciones técnicas y de seguridad en líneas de alta tensión aprobado por el Real decreto 223/2008 de 15 de febrero.

Características del tramo subterráneo

La canalización de la línea se realizará en configuración de tresbolillo, bajo tubo hormigonado (hormigón 150) de 250 mm de diámetro. Se incluyen unas canalizaciones de tubo de plástico de 110 mm de diámetro para la configuración de puesta a tierra "single point".

Se enterrarán una distancia tal que el exterior del tubo superior se encuentre a una distancia de la superficie de 0,88 metros y el exterior del tubo inferior se encuentre a 1,4 metros de profundidad. La disposición relativa de los tubos se especifica en la figura.

La puesta a tierra sigue el sistema "single point" a fin de mejorar la ampacidad del conductor.

Se señalará todo el recorrido mediante cintas de señalización. Se rellenarán las capas superiores de la forma que se indica en la figura atendiendo a la colocación de los cables de comunicaciones.

1.4 ZONA DE AFECCIÓN

La infraestructura proyectada respecta las afecciones y servidumbres presentes en los suelos de actuación. Las principales afecciones son las siguientes:

Línea LAAT 220kV YUNQUERA-CISNEROS REE, TRAMO SET YUQUERA – AP 154:

- Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid: M-226 y M-235
- Confederación Hidrográfica del Tajo: Arroyo de la Veza, Río Henares
- UFD, Distribución Electricidad: LMT
- REE, Red Eléctrica de España: LAAT
- ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias: AVE Madrid-Barcelona
- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid: Colada del Camino de Guadalajara a Santorcaz
- Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa

Línea LAAT 220kV YUNQUERA-CISNEROS REE, TRAMO APOYO 154 – SET CISNEROS REE:

- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana: A-2 E-90
- UFD Distribución Electricidad: Línea MT
- ADIF: Ave Madrid-Barcelona
- Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa

Línea LAAT 220kV NAVAJO-ALCALÁ II REE, TRAMO APOYO 154-SET ALCALÁ II REE

- REE
- Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa

1.5 REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE PROYECTO

La definición de la línea se hará en cumplimiento de la normativa sectorial que le es de aplicación.

En relación a la ordenación urbanística, la infraestructura se implanta sobre varios términos municipales.

Los suelos por los que discurre la traza tienen la clasificación de no urbanizable, en sus distintas categorías, común, asimilado al urbanizable no sectorizado de la LS 9/01 según la letra c) de su Disposición Transitoria Primera, y de distintos tipos de protección.

En relación con el suelo no urbanizable y fuera de los supuestos previstos en el apartado 1 del artículo 29 de la LSCM en que es preciso acudir al procedimiento de calificación, cabe acogerse a lo dispuesto en su apartado 2 según el cual "podrán realizarse e implantarse con las características resultantes de su función propia y de su legislación específicamente reguladora, las obras e instalaciones y los usos requeridos por los equipamientos, infraestructuras y servicios públicos estatales, autonómicos o locales que precisen localizarse en terrenos con esta clasificación", a cuyo fin resultará de aplicación el régimen previsto en los artículos 25 y 161 de la LSCM.

Por otra parte, la planificación territorial de la línea eléctrica deviene de la potestad del Estado en cuanto a la definición de las instalaciones de transporte eléctrico, principalmente cuando, como es el caso, la infraestructura tiene alcance suprarregional o intercomunitario. Esta potestad se ejerce en el presente caso en cumplimiento de las políticas energéticas explicadas en apartados precedentes, y se concreta en el trámite de Autorización Administrativa y Evaluación Ambiental al que la línea se somete, siendo finalmente necesaria la coordinación de sus contenidos con los planes urbanísticos de los municipios.

Así, la Ley 24/2013, de 26 de diciembre (LA LEY 21160/2013), del Sector Eléctrico, expone: *"La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica, que se ubiquen o discurren en cualquier clase y categoría de suelo, deberá tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de Ordenación del Territorio y urbanístico, el cual deberá precisar las posibles instalaciones y calificar adecuadamente los terrenos,*

estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes".

Por su parte, el RD 1955/2000, en su TÍTULO VII "Procedimientos de autorización de las instalaciones de producción, transporte y distribución" indica en el artículo 112:

Artículo 112. Coordinación con planes urbanísticos.

1. La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica cuando éstas se ubiquen o discurran en suelo no urbanizable, deberá tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio. Asimismo, y en la medida en que dichas instalaciones se ubiquen en cualquiera de las categorías de suelo calificado como urbano o urbanizable, dicha planificación deberá ser contemplada en el correspondiente instrumento de ordenación urbanística, precisando las posibles instalaciones, calificando adecuadamente los terrenos y estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para la ubicación de las nuevas instalaciones y la protección de las existentes.

2. En los casos en los que no se haya tenido en cuenta la planificación eléctrica en los instrumentos de ordenación descritos en el apartado anterior, o cuando las razones justificadas de urgencia o excepcional interés para el suministro de energía eléctrica aconsejen el establecimiento de instalaciones de transporte o distribución y siempre que en virtud de lo establecido en otras leyes resultase preceptivo un instrumento de ordenación del territorio o urbanístico según la clase de suelo afectado, se estará a lo dispuesto en el artículo 244 del texto refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/1992, de 26 de junio, o texto autonómico que corresponda.

Llegados a este punto, es necesario recordar la infraestructura objeto del PEI ha sido ya analizada tanto en sus alternativas como en su viabilidad técnica y ambiental, seleccionando la alternativa de menor impacto, mediante su procedimiento de autorización estatal.²

Por tanto, es objeto también de este PEI armonizar la iniciativa sectorial eléctrica estatal con la planificación urbanística, al converger sobre una misma superficie competencias de distintas Administraciones: Estatal, Autonómica y Municipal. Y coordinar los resultados de la tramitación estatal con el planeamiento, evitando en la medida de lo posible duplicidades de trámites y análisis.

² La actividad de transporte de energía eléctrica se encuentra regulada y, en lo concerniente a sus instalaciones, ostenta en exclusiva la plena competencia el Operador del Sistema. La Administración General del Estado ostenta en exclusiva la facultad para otorgar la autorización de las instalaciones eléctricas cuando su aprovechamiento afecte a otra Comunidad o el transporte de energía salga de su ámbito territorial. La transposición de estos mandatos se encuentra reglado en la Ley 24/2013 del sector eléctrico, concediendo al Gobierno la competencia para la regulación básica del sector y respecto al transporte de electricidad. Son competencia del Estado, todas las instalaciones de transporte primario, mientras que las de transporte secundario lo serán si en su ámbito de actuación superan el territorio de una Comunidad Autónoma.

Todo ello de acuerdo con el Decreto 131/1997, de 16 de octubre, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas

“Artículo 3.

Los terrenos susceptibles de ser utilizados como pasillos eléctricos serán definidos en los instrumentos del planeamiento general por la Administración competente y en su zona de influencia no habrá edificaciones ni se podrá construir en el futuro, cumpliendo los requisitos, reservas y afecciones que correspondan.”

Se describen a continuación las circunstancias de la infraestructura en relación con el planeamiento urbanístico de cada Municipio.

1.5.1 PLANEAMIENTO DE SANTOS DE LA HUMOSA. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Santos de la Humosa el suelo mayoritariamente ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable común. También existen tramos puntuales por suelo no urbanizable de protección de interés natural y paisajístico y edafológico.

El régimen del suelo no urbanizable se regula en el Capítulo 10 de las Normas Urbanísticas.

Los usos de esta clase de suelo se regulan de forma general en el artículo 10.5 incluyendo entre ellos, como usos autorizables, las Instalaciones vinculadas a los Servicios Públicos.

El artículo 10.6 define las “Normas Particulares para el Suelo no Urbanizable. para la categoría de Común, las normas prevén calificaciones urbanísticas para, punto 1 c, *“ actividades indispensables para el establecimiento, funcionamiento, conservación y mejora de las redes de infraestructuras básicas o servicios públicos.”*

El régimen del suelo de interés paisajístico y natural se contiene en el artículo 10.6.2 de las normas. Es objetivo de la protección el *“mantenimiento de la cubierta vegetal existente, compatible en su caso con el uso social y productivo de la misma...”*.

El trazado de la línea resulta compatible con este objetivo. El PEI recogerá las determinaciones oportunas que resulten de los estudios ambientales para garantizar la menor incidencia, siendo que, como se ha dicho, se encuentra ya redactado un documento de Evaluación Ambiental, como parte del procedimiento de autorización estatal y del que resulta que la que se presenta es la alternativa más adecuada de localización.

Finalmente, los suelos con protección por interés edafológico se regulan también en el mismo artículo, siendo suelos especialmente aptos para el cultivo. Lo anteriormente dicho es válido igualmente para este tipo de suelo.

1.5.2 PLANEAMIENTO DE SANTORCAZ. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Santorcaz el suelo mayoritariamente ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable común. También existen tramos puntuales por suelo no urbanizable de protección de interés agrario y ecológico.

El régimen del suelo no urbanizable común se regula en el Capítulo 10 de las normas particulares y, en relación al uso propuesto, las normas regulan el uso del suelo según la división en admitidos, compatibles y en prohibidos:

- a. Son usos admitidos o propios del suelo *“el agrícola, el pecuario y el forestal”*.
- b. Son usos compatibles *“aquellos que deben localizarse en el medio rural, sea porque su naturaleza es necesario que estén asociados al mismo o sea por la no conveniencia de su ubicación en el medio urbano.”*
- c. Son usos prohibidos *“aquellos que tienen su destino natural en el medio urbano, así como los que resultan incompatibles con los usos propios de aquel.”*

No cabe duda de que la infraestructura que se proyecta no resulta compatible con el medio urbano, siendo precisamente uno de los criterios de la legislación sectorial en materia eléctrica evitar la ubicación de tendidos aéreos en los núcleos de población.

El contenido del PEI concuerda así con la regulación del artículo 10.5.1. *“Obras, Instalaciones y Edificaciones permitidas.”* el cual define como como instalaciones que podrán ser autorizadas en el suelo no urbanizable común aquellas *“de utilidad pública o interés social que hayan de emplazarse en el medio rural, incluyendo entre ellas las infraestructuras básicas del territorio y sistemas generales. Y remite su regulación al artículo 10.5.3.*

Por su parte, el artículo 10.5.3 de las normas señala que las instalaciones incluidas en este apartado tendrán la consideración de utilidad pública *“en aplicación directa de la legislación o de la declaración en este sentido de los Órganos Administrativos competentes.”*

El régimen del suelo no urbanizable especialmente protegido se regula a su vez en el artículo 10.8 del Capítulo 10 de las normas particulares. Los tipos de suelo afectados por la línea eléctrica son los correspondientes al SNU de Especial Protección por su Interés Agrícola y Ganadero, SNUPEPIAG, y, puntualmente, SNU de Especial Protección Ecológica y del Paisaje Natural, SNUEPEPN.

El SNUPEPIAG se encuentra regulado en el artículo 10.8.6, donde se identifica en este caso con las siglas, SNUA. Son los suelos que por su productividad y rentabilidad forman parte de la base económica del municipio. El uso de la línea queda amparado en el epígrafe A:

“Se prohíbe en general cualquier acción encaminada al cambio de uso agrícola por otros de distinta índole, salvo los declarados de utilidad pública o interés social.”

El SNUEPEPN se encuentra regulado en el artículo 10.8.5, donde se identifica en este caso con las siglas, SNUA, Suelo No Urbanizable de Especial Protección por su interés naturalístico, SNUM, sobre le que concurre la misma circunstancia:

“Se prohíbe todo tipo de construcción o instalación, salvo las declaradas de interés social o utilidad pública que no pueda ubicarse en Suelo No Urbanizable Común..”

Más allá de lo relativo a la utilidad pública de la infraestructura, el trazado propuesto responde, como se ha dicho, a una lógica de viabilidad técnica, aptitud ambiental de los suelos, y de la necesidad de conexión de otros elementos de infraestructura, que abarcan varios tipos de suelos, varios municipios e incluso a otra Comunidad Autónoma.

1.5.3 PLANEAMIENTO DE ALCALÁ DE HENARES. PLAN GENERAL

En el término municipal de Alcalá de Henares el suelo ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable especialmente protegido, a excepción de un corto tramo de entronque con la subestación de destino de REE, que ocupa suelo urbanizable.

El régimen del suelo no urbanizable se regula en el Capítulo 4 de las normas distinguiendo sus categorías de simple y de especialmente protegido.

En relación al uso propuesto, las normas regulan el uso del suelo en el artículo 2.4.11 según la división en admitidos, compatibles y en prohibidos:

- d. Son usos admitidos o propios del suelo *“el agrícola, el pecuario y el forestal”*.
- e. Son usos compatibles *“aquellos que deben localizarse en el medio rural, sea porque su naturaleza es necesario que estén asociados al mismo o sea por la no conveniencia de su ubicación en el medio urbano.”*
- f. Son usos prohibidos *“aquellos que tienen su destino natural en el medio urbano, así como los que resultan incompatibles con los usos propios de aquel.”*

No cabe duda de que la infraestructura que se proyecta no resulta compatible con el medio urbano, siendo precisamente uno de los criterios de la legislación sectorial en materia eléctrica evitar la ubicación de tendidos aéreos en los núcleos de población.

El contenido del PEI concuerda así con la regulación del artículo 2.4.17. *“Obras, permitidas.”* el cual define como como instalaciones que podrán ser autorizadas en el suelo no urbanizable común y en especialmente protegido donde se permita, aquellas

“de utilidad pública o interés social que hayan de emplazarse en el medio rural, incluyendo entre ellas las infraestructuras básicas del territorio y sistemas generales”.

Más adelante, en el artículo 2.4.28 “Edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés social” y en 2.4.30 “Tipos”, se señala que infraestructuras son susceptibles de ser consideradas compatibles en este suelo, siendo aquellas *“Infraestructuras básicas del territorio e instalaciones constitutivas de Sistemas Generales municipales que, parcial o totalmente deben implantarse en el Suelo No Urbanizable. Por ejemplo, depósitos de agua, cementerios, colectores, vías de comunicación, aductores, vertederos, líneas de alta tensión...”*

Finalmente, en este término municipal, se produce un cruceamiento de la línea aérea con el río Henares, el cual a su vez forma parte de la Red Natura 2000 (ZEC “Cuencas de los ríos Jarama y Henares” ES3110001). Los apoyos están proyectados fuera del ámbito del DPH del río y de la ZEC no afectando, de manera directa, a los valores que justificaron la declaración de este espacio protegido. En relación con el vuelo de las líneas eléctricas sobre el cauce (vanos entre los apoyos AP151-152 y AP338-339) el estudio ambiental estratégico del documento de aprobación inicial del PEI, llevará a cabo un estudio específico de afección a la Red Natura 2000 en función de cuyos resultados, se validará la traza de las líneas eléctricas en las zonas seleccionadas o bien se buscarán alternativas de diseño de menor impacto a las aquí expuestas y, en su caso, con las correspondientes medidas correctoras y criterios de supervisión ambiental correspondientes.



Detalle del cruce previstos sobre el río Henares

1.5.4 CONCLUSIONES E INTERÉS PÚBLICO DE LA INICIATIVA

Por lo anteriormente indicado, los usos previstos en este PEI son compatibles con lo regulado en las normativas urbanísticas de los municipios afectados para el suelo no urbanizable común y en sus distintos tipos de protección afectados, y se corresponden con infraestructuras básicas del territorio.

Por otra parte, el interés público de la actuación emana de su integración en el ya mencionado plan europeo y nacional para la Transición Energética, coadyuvando al cumplimiento de los objetivos europeos, nacionales y autonómicos de descarbonización y producción energética mediante fuentes limpias renovables. Recordemos que las infraestructuras de y transporte eléctrico primario son competencia del Estado, así como aquellas que afectan a varias Comunidades.

Finalmente, en el marco legal, la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico en los términos al efecto dispuestos en los artículos 54, 55 y 56 de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico recoge el concepto de utilidad pública de las instalaciones eléctricas de generación, transporte y distribución, regulando el procedimiento para su declaración y sus efectos:

Artículo 54. Utilidad pública.

1. Se declaran de utilidad pública las instalaciones eléctricas de generación, transporte y distribución de energía eléctrica, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.