

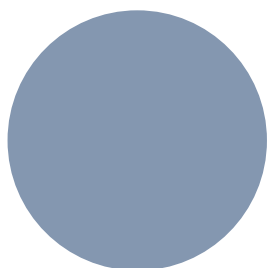
**PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS PEI-PFOT-248
LÍNEA AÉREO SUBTERRÁNEA DE ALTA TENSIÓN, L/ 220 kV
CAMARENA - MORALEJA REE, ASOCIADA A PLANTAS
SOLARES FOTOVOLTAICAS. TRAMO DE LINEA EN LA
COMUNIDAD DE MADRID.**

VERSIÓN INICIAL DEL PLAN: DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL

BLOQUE III. DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

**TÉRMINOS MUNICIPALES DE SERRANILLOS DEL VALLE,
GRIÑÓN Y MORALEJA DE ENMEDIO.**

COMUNIDAD DE MADRID



Verbund

MAYO 2023

RH ESTUDIO

BLOQUE III: DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

ÍNDICE

CAPÍTULO 1 – DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS	7
1.1 OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL	9
1.1.1 OBJETO	9
1.1.2 CRITERIOS BÁSICOS DE IMPLANTACIÓN	11
1.1.3 ANTECEDENTES	12
1.1.4 JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL	13
1.2 MARCO NORMATIVO	17
1.3 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS. MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO	17
INTRODUCCIÓN. VISIÓN GENERAL DEL TRAZADO COMPLETO DE LA LÍNEA ELÉCTRICA	17
PARÁMETROS GENERALES DEL TRAMO DE LA LÍNEA EN LA COMUNIDAD DE MADRID	20
1.4 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE IMPLANTACIÓN	24
ALTERNATIVA 0	26
IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS PREVISIBLES PARA CADA ALTERNATIVA PROPUESTA.	27
DETERMINACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS VIABLES PARA LA LÍNEA ELÉCTRICA	29
CONCLUSIÓN	33
TRAMO DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA EN LA COMUNIDAD DE MADRID	33
1.5 ZONAS DE AFECCIÓN	37
PROPIEDADES AFECTADAS	37
AFECCIONES GENERADAS POR LA LÍNEA ELÉCTRICA	38
AFECCIONES SECTORIALES Y ORGANISMOS AFECTADOS	38
1.6 REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE PROYECTO	48
NORMAS DE PROYECTO	48
ESPECIFICACIONES DE PROYECTO	50
1.7 ENCUADRE DEL PEI EN RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE	51
EL PEI Y EL MODELO TERRITORIAL DEL PLANEAMIENTO GENERAL DE LOS MUNICIPIOS SOBRE LOS QUE SE ACTÚA	51
CONFORMIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE: PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE SERRANILLOS DEL VALLE. BOCM 22/11/2006.	53

CONFORMIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE: NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL DE GRIÑÓN. BOCM 20/10/1994.	57
CONFORMIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE: NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEMAIENTO MUNICIPAL DE MORALEJA DE ENMEDIO. BOCM 02/08/1993.	59
1.8 INTERÉS PÚBLICO DE LA INICIATIVA. UTILIDAD PÚBLICA E INTERÉS SOCIAL DE LA INFRAESTRUCTURA PROYECTADA.	62
1.9 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y PROTECCIÓN DEL MEDIO....	64
PROCEDIMIENTO	64
CUMPLIMIENTO DE LOS CONTENIDOS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.....	64
1.10 INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN Y SERVICIO CONVENCIONALES.....	68
1.11 NORMATIVA URBANÍSTICA PARTICULAR DEL PE	68
1.12 CONSIDERACIONES TÉCNICAS.....	69
DESMANTELAMIENTO Y RESTITUCIÓN	69
1.13 RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....	70
1.14 CONCLUSIONES.....	70
CAPÍTULO 2 – PROGRAMA DE EJECUCIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.....	71
2.1 PLAZOS DE EJECUCIÓN.....	72
2.2 VALORACIÓN DE LAS OBRAS. ESTIMACIÓN DE COSTES DEL PEI	72
2.3 COSTE DE OBTENCIÓN U OCUPACIÓN DE LOS SUELOS	72
2.4 ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO	72
INVERSIONES EN BIENES CAPITAL. CAPEX.....	73
COSTE OPERATIVO. OPEX.....	73
OTROS FACTORES POR CONSIDERAR	74
FINANCIACIÓN	74
RESULTADOS	74
RENTABILIDAD DEL PROYECTO Y DE LA INVERSIÓN	76
CONCLUSIONES	77
2.5 SISTEMA DE EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN.....	77
CAPÍTULO 3 – MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO.....	78
3.1 IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO	¡Error! Marcador no definido.
3.2 IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL	¡Error! Marcador no definido.
3.3 IMPACTO EN LA INFANCIA, ADOLESCENCIA Y LA FAMILIA¡Error! Marcador no definido.	
3.4 LEY 7/21, DE 20 DE MAYO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA	79
3.5 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	79

CAPÍTULO 4 – SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN.....	81
4.1 MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	82
4.2 VIABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA Y PLAN DE ETAPAS	82
4.3 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	82
4.4 INCIDENCIA TERRITORIAL	83
VOLUMEN 2 –NORMATIVA URBANÍSTICA.....	87
VOLUMEN 3 – PLANOS DE ORDENACIÓN.....	100
ANEXOS	102

VOLUMEN 1 – MEMORIA DE EJECUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA

CAPÍTULO 1 – DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

AAC	Autorización Administrativa de Construcción
AAP	Autorización Administrativa Previa
BOCM	Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid
BT	Baja tensión
CM	Comunidad de Madrid
DA	Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico
DAE	Declaración Ambiental Estratégica
EAE	Estudio Ambiental Estratégico
EsIA	Estudio de impacto ambiental
ETRS	Sistema de referencia Terrestre Europeo (European Terrestrial Reference System)
ICU	Informes de compatibilidad Urbanística
kV	Kilovoltio
LAAT	Línea Aérea de Alta Tensión
LEA	Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental
LS 9/01	Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid
MITECO	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
MITERD	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
MWac/MWn	Megavatios potencia nominal (corriente alterna)
MWdc/MWp	Megavatios potencia pico (corriente continua)
NNSS	Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal
NNUU	Normas Urbanísticas
PAC	Política Agraria Comunitaria
PEI	Plan Especial de Infraestructuras
PNIEC	Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030
PSFV	Plantas Solares Fotovoltaicas
PTA	Proyecto Técnico Administrativo
REE	Red Eléctrica de España
RP 78	Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana
ST/SET	Subestación Eléctrica Transformadora
SNU	Suelo no urbanizable
TRLRSU 15	Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana

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 Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid (LS 9/01) definir el tramo que transcurre en la Comunidad de Madrid de una línea eléctrica de alta tensión con trazado aéreo y subterráneo que da servicio a la evacuación de la energía generada en plantas solares fotovoltaicas proyectadas en la Comunidad de Castilla La Mancha, así como su ordenación en términos urbanísticos, asegurando su armonización con el planeamiento vigente y complementándolo en lo que sea necesario, de tal forma que se legitime su ejecución previa tramitación de la correspondiente licencia.

Por otra parte, cabe indicar que la Ley 24/2013 del sector Eléctrico, en su artículo 5.4 establece que, a todos los efectos, las infraestructuras propias de las actividades de suministro eléctrico, reconocidas de utilidad pública por dicha ley, tendrán la condición de sistemas generales.

En la Comunidad de Madrid la línea transcurre por los términos municipales de Serranillos del Valle, Griñón y Moraleja de Enmedio, con las siguientes características básicas:

ELEMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA	MUNICIPIO		SUP. DELIMITACIÓN	
			Longitud (m)	Ámbito PEI (Ha)
LASAT 220 kV	Serranillos del Valle	TRAMO AÉREO	1.920,22	11,52
		TRAMO SUBTERRÁNEO	3.052,40	8,85
	Griñón	TRAMO AÉREO	301,25	1,80
		TRAMO SUBTERRÁNEO	16,77	0,02
	Moraleja de Enmedio	TRAMO AÉREO	3.287,23	19,68
		TRAMO SUBTERRÁNEO	2.425,26	7,25
TOTAL			11.003,13	49,12

A efectos aclaratorios, las longitudes expresadas en el este documento varían mínimamente de las recogidas por el proyecto técnico de la instalación. Esta variación se debe exclusivamente a la consideración, para la tramitación del Plan Especial, de la cartografía oficial de límites administrativos de la Comunidad de Madrid y no de la proporcionada por la Dirección General del Catastro y otros factores secundarios. En cualquier caso, la variación es sólo el resultado de una variación metodológica de medición, y no supone ninguna incongruencia real entre el objeto del Plan Especial y su proyecto técnico.

La línea eléctrica posibilita la evacuación de la energía generada en las plantas solares fotovoltaicas Sentina Solar, Sextante Solar, Zuncho Solar, Perdiguero Solar y Covadonga Solar, todas ellas ubicadas en la provincia de Toledo, y que tienen su punto de acceso y conexión en la SE Moraleja de REE, en la Comunidad de Madrid.

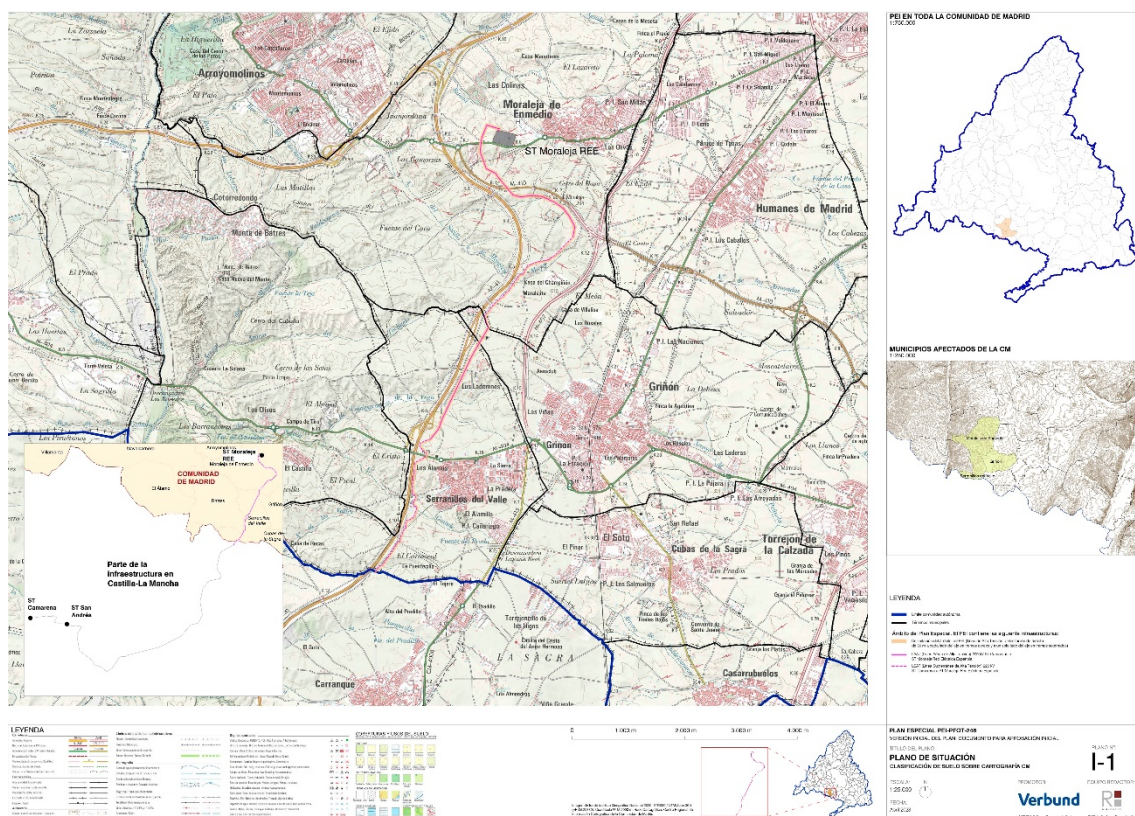
Es por tanto un proyecto unitario que afecta a dos Comunidades si bien, atendiendo a su competencia, este PEI define y ordena el tramo de la línea en Madrid, desde su entrada por Serranillos del Valle hasta su conexión con la SE Moraleja REE.

La línea es parte de la instalación de producción descrita, de acuerdo con el artículo 21.5 de la LSE:

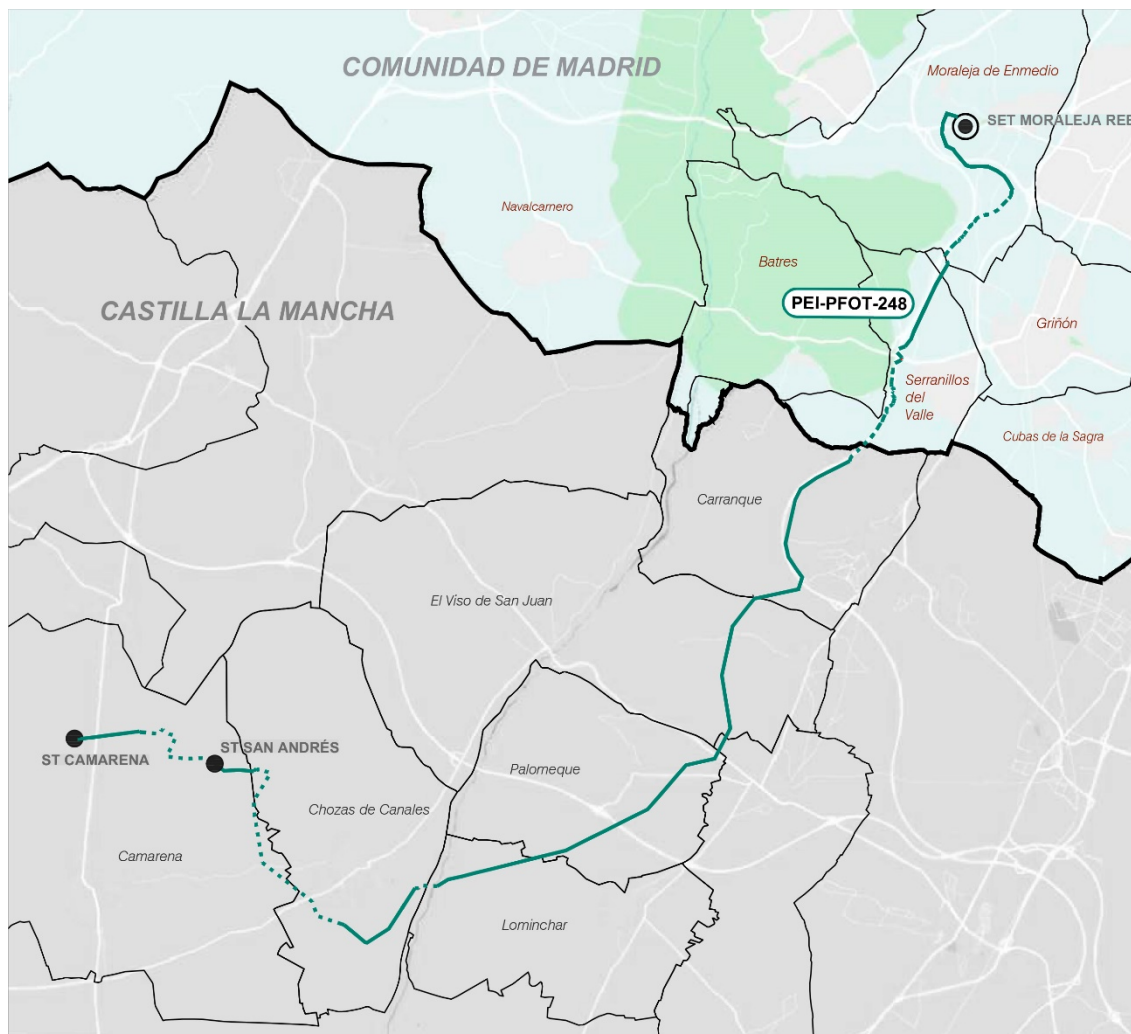
“formarán parte de la instalación de producción sus infraestructuras de evacuación, que incluyen la conexión con la red de transporte o de distribución, y en su caso, la transformación de energía eléctrica”.

El trazado en la Comunidad de Madrid ha experimentado una importante variación respecto a la prevista en el Borrador del PEI, como consecuencia de la interacción, en el seno de las dobles tramitaciones administrativas, estatal y autonómica, de distintas administraciones y organismos, como se explica más adelante en este documento. Como consecuencia de lo anterior, los términos municipales de Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, Torrejón de la Calzada y Humanes de Madrid que formaban parte del Borrador, ya no resultan afectados por el PEI y, sin embargo, se incluye en este documento al término municipal de Serranillos del Valle.

La localización espacial del trazado final de la línea se indica en el plano I-1 y en las siguientes imágenes:



Localización de las infraestructuras del PEI



Localización de las infraestructuras del PEI

1.1.2 CRITERIOS BÁSICOS DE IMPLANTACIÓN

El trazado de la infraestructura proyectada se encuentra fuertemente condicionado por las necesidades funcionales de la misma, dado que une dos puntos fijos del territorio, la SET de origen y la SET de evacuación, y ha de hacerlo de la manera más eficiente posible, para evitar pérdidas de energía en el traslado. Por otra parte, el trazado no debe afectar a núcleos de población ni a valores ambientales que no resulten compatibles con el mismo.

Su traza se proyecta considerando la mayor compatibilidad de su recorrido con los valores del territorio, principalmente los urbanísticos y los ambientales, los cuales son, en general, los factores más limitantes.

Además de lo anterior, se adoptan como criterios los derivados de los informes y consultas emitidos durante el procedimiento de tramitación de la autorización administrativa y del Documento de Alcance.

1.1.3 ANTECEDENTES

Los antecedentes de tramitaciones asociadas a la infraestructura objeto del PEI se detallan en el apartado 1.2.1 del *Bloque I Documentación Informativa*. La tramitación del PEI es consecuencia obligada de una tramitación primera, de alcance estatal, en virtud de la cual se garantiza el interés público de la iniciativa, la incardinación de la infraestructura en la estrategia nacional de cambio de modelo energético, y la conformidad a la solución técnica.

Si bien la tramitación de un Plan Especial no es requisito del procedimiento de autorización del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, sí resulta obligado en la Comunidad de Madrid, como consecuencia de éste, en cuanto instrumento necesario para acordar el detalle de lo proyectado con las condiciones de ordenación del suelo y del medio ambiente de la Comunidad y de los Municipios afectados. Se puede decir que, siendo un instrumento de planeamiento de alcance autonómico, está vinculado y es consecuencia de una iniciativa de alcance estatal.

Se sintetizan aquí las principales acciones de tramitación de la infraestructura habidas hasta la fecha:

- a) En relación con los permisos de acceso y conexión de las instalaciones a la SE Moraleja, propiedad de Red Eléctrica de España (art. 53.1.a de la LSE), el 13 de mayo de 2019 fue concedido permiso de acceso a través del Informe de Viabilidad de Acceso, y el 13 de marzo de 2020 fue concedido el permiso de conexión, a través del Informe de Cumplimiento de las Condiciones Técnicas de Conexión y del Informe de Verificación de las Condiciones Técnicas de Conexión, respectivamente.
- b) El 3 de noviembre de 2020 se presentaron las solicitudes de Autorización Administrativa Previa, Autorización Administrativa de Construcción y Declaración de Utilidad Pública referidas a las instalaciones fotovoltaicas de Sextante Solar y las IIC de evacuación (ST Camarena, L220kV, ST San Andrés, ES).
- c) El 3 de diciembre de 2020 la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) acordó la acumulación para la tramitación conjunta de los expedientes abiertos con motivo de las indicadas solicitudes, al tiempo que dispuso su correspondiente admisión a trámite (art. 1.1.b del Real Decreto-ley 23/2020, de 23 de junio).
- d) El 25 de noviembre de 2021 se presentó ante la Dirección General de Política Energética y Minas el desistimiento de la AAC y de la DUP, para la tramitación más ágil del expediente modificado.
- e) El 9 de marzo de 2021 se presentó ante la Dirección General de Urbanismo, Área de Tramitación y Resolución de Procedimientos de la Comunidad de Madrid la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria acompañada del borrador del PEI y del Documento Inicial Estratégico.
- f) El 26 de abril de 2021 se acordó el sometimiento del borrador del PEI y el documento inicial estratégico a consultas de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas.

- g) El 2 de marzo de 2022 la citada Dirección General remitió al promotor del presente PEI el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico por su parte elaborado en unión de las contestaciones recibidas a las consultas realizadas.
- h) En base al Documento de Alcance, el 18 de julio de 2022 el promotor presentó ante la Dirección General de Urbanismo de la Comunidad de Madrid la versión inicial del PEI, incluyendo en su Bloque II el Estudio Ambiental Estratégico.
- i) Con fecha 17 de enero de 2023 se recibió por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla - La Mancha un informe emitido el 8 de noviembre de 2022 en relación con la afección de la infraestructura proyectada sobre la zona de expropiación de la Autovía AP-41, lo cual motivó que el anterior expediente de PEI presentado para su aprobación inicial quedara paralizado.

Finalmente, el documento de la versión inicial del PEI que ahora se presenta ha considerado tales requerimientos, los cuales se incorporan a los distintos documentos que lo componen

1.1.4 JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

La conveniencia y necesidad de la formulación del Plan Especial se justifica en el apartado 1.2.3 del *Bloque I Documentación Informativa*. Se sintetizan aquí las principales consideraciones:

CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL MARCO DE LA POLÍTICA ENERGÉTICA NACIONAL Y DE LA LEGISLACIÓN DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La iniciativa que define el PEI proyecta una línea que forma parte de una nueva infraestructura básica del territorio que posibilitará una aportación de energía limpia anual a la red convencional de 1.045,64 GWh de las plantas solares fotovoltaicas a las que da servicio.

La oportunidad y conveniencia de la iniciativa se enmarca en el cumplimiento de los objetivos de transformación del modelo de producción energética definidos en los ámbitos europeo, Acuerdo de París 2015, nacional, Ley del Cambio Climático y Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC), y autonómico, Plan Energético Horizonte 2020 y Ley de Sostenibilidad Energética. Todos ellos requieren la implementación de un nuevo sistema de producción de energías renovables de escala nacional para avanzar en la reducción de la generación de energía mediante combustibles fósiles.

La infraestructura resulta, como se ha explicado en el apartado de Antecedentes, del proceso de tramitación de la autorización de acceso y conexión a la red eléctrica existente, de una Autorización Administrativa Previa de la Dirección General de Energía y Minas, y de una tramitación en el MITECO del procedimiento ambiental asociado, la cual se lleva a cabo en paralelo y al margen de la que acompaña a este Plan Especial.

Estas autorizaciones de carácter estatal acreditan por sí mismas la conveniencia de la infraestructura, su viabilidad técnica y ambiental, y la oportunidad de la iniciativa, resultando que, para su final implantación, es necesario y 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. Y ello porque, dada la relativa novedad de este tipo de usos del suelo, no han quedado expresamente contempladas por la Ley 9/2001, de 17 de julio, del

Suelo de la Comunidad de Madrid, (LS 9/01), ni en las regulaciones de las normativas urbanísticas de los municipios en los que se actúa, de mayor antigüedad.

Es por tanto necesario articular el instrumento de planeamiento legalmente previsto para estos fines 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 las distintas clases y categorías de suelo de las infraestructuras de producción y transporte de la energía fotovoltaica cuando no estén previstas en el planeamiento vigente de los municipios donde se ubican.

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.

El 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 PEI 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 solo 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 (Repertorio de Jurisprudencia, 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 PEI 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 PEI 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 LS 9/01 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 LS 9/01.

Con todo ello, el PEI, como instrumento adecuado para el fin que se pretende, tiene la particularidad de venir vinculado a una tramitación para la misma infraestructura de carácter estatal, que define la estrategia de generación de energía fotovoltaica en el conjunto del territorio nacional.

Trasciende por tanto la visión autonómica, aunque despliegue en ella sus efectos, y responde a un interés público que incluye al de los propios de los municipios afectados y de la Comunidad.

EN RELACIÓN CON LA TRAMITACIÓN DEL PEI

Prescindiendo de cuanto atañe a las variantes admitidas por la LS 9/01 en orden a la definición de las reglas procedimentales de tramitación de los Planes Especiales, procede destacar en este punto dos cuestiones:

- Por un parte, la admisión de la iniciativa privada en orden a su formulación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.1 de la LS 9/01.
- De otro, 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 LS 9/01.

1.2 MARCO NORMATIVO

El marco normativo principal se define en el apartado 1.4 del *Bloque I Documentación Informativa*, y más detalladamente en el Anexo III del Bloque I.

Se complementa con la normativa específica sectorial de la infraestructura, la cual figura más adelante, en el apartado 1.6 del presente documento.

1.3 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS. MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO

INTRODUCCIÓN. VISIÓN GENERAL DEL TRAZADO COMPLETO DE LA LÍNEA ELÉCTRICA

El alcance del PEI se circunscribe, como se ha dicho al tramo que se proyecta en la Comunidad de Madrid de una línea completa que tiene su origen en la ST Camarena, en la provincia de Toledo y finaliza en la ST Moraleja REE en Madrid.

La ST Camarena es el punto donde vierten la energía generada las plantas fotovoltaicas Sextante Solar y Zuncho Solar. De esta subestación partirá una línea aéreo – subterránea que realizará una entrada salida en la ST San Andrés, donde vierten su energía las plantas fotovoltaicas Sentina Solar y Perdiguero Solar. Más tarde, la línea continua de manera aéreo – subterránea, haciendo otra entrada salida en la ST Covadonga, para así incorporar la energía generada en la planta fotovoltaica Covadonga Solar, y continuará, también de manera aéreo – subterránea, hasta la subestación Moraleja 220 kV, de REE. Estas cinco plantas fotovoltaicas están localizadas en la provincia de Toledo, mientras que su punto de evacuación se ubica en Madrid, por ser donde tienen concedido el permiso de acceso y conexión por parte de REE, en razón de su planificación estratégica territorial.

El trazado completo de la línea, cuya descripción técnica se divide en dos proyectos de ejecución (ST Camarena – ST San Andrés y ST San Andrés – ST Moraleja) discurre, en total, en seis tramos aéreos, con un total de 50 alineaciones y 98 apoyos, y cinco tramos subterráneos, según se describe a continuación:

Desde la ST Camarena la línea discurre un primer tramo en aéreo, a lo largo de 1,48 km y 6 apoyos, cambiando a subterráneo en el apoyo 6 PAS (del proyecto técnico ST Camarena – ST San Andrés) y discurren de esta manera a lo largo de 2,63 km por el término municipal de Camarena; hasta su entrada en la ST San Andrés. En esta subestación la línea entrará, partiendo más tarde de la misma en aéreo hasta el apoyo 4 PAS (del proyecto ST San Andrés – ST Moraleja). Este tramo discurre a lo largo de 4 apoyos y 1,0257 km, atravesando los términos municipales de Camarena y Chozas de Canales.

A partir del apoyo 4 PAS discurre en subterráneo hasta el apoyo 5 PAS, en los términos municipales de Chozas de Canales y Camarena, con una longitud de 5,27 km.

Desde el apoyo 5 PAS hasta el apoyo 16 PAS vuelve a discurre en aéreo. Dicho tramo consta de 12 apoyos y 2,471 km.

Desde el apoyo PAS 16 hasta el apoyo PAS 17 la línea discurre en soterrado, por los términos municipales de Chozas de Canales y Lominchar (Toledo) con una longitud de 0,58 km.

Desde el apoyo 17 PAS la línea discurre en aéreo, haciendo E/S en el apoyo 48, hasta el apoyo 64 PAS. Este tramo aéreo discurre por los siguientes términos municipales Lominchar, Palomeque, Cedillo del Condado, El Viso de San Juan y Carranque con un total de 18 alineaciones y 48 apoyos, con una longitud de 16,64 km.

Desde el apoyo 64 PAS hasta el apoyo 65 PAS discurre nuevamente la línea en subterráneo, en los términos municipales de Carranque y Serranillos del Valle y Batres, con una longitud de 3,58 km.

Desde el apoyo 65 PAS la línea discurre de nuevo en aéreo, hasta el apoyo 73 PAS. Este tramo aéreo discurre por los términos municipales Serranillos del Valle y Griñón, con un total de 4 alineaciones y 9 apoyos, y con una longitud de 2,22 km.

Desde el apoyo 73 PAS hasta el apoyo 74 PAS discurre nuevamente la línea en subterráneo, en los términos municipales de Griñón y Moraleja de Enmedio, con una longitud de 2,44 km.

Desde el apoyo 74 PAS la línea discurre de nuevo en aéreo, hasta la subestación de Moraleja REE, situada en el término municipal de Moraleja de Enmedio. Este tramo aéreo discurre por el término municipal de Moraleja de Enmedio, con un total de 16 alineaciones y 19 apoyos, con una longitud de 3,29 km.

En el tramo anterior se sitúa la Estación de Medida Fiscal, entre los apoyos 90 y 92, situada en las coordenadas UTM (Huso 30N) descritas a continuación.

X: 425389,69

Y: 4457177,1

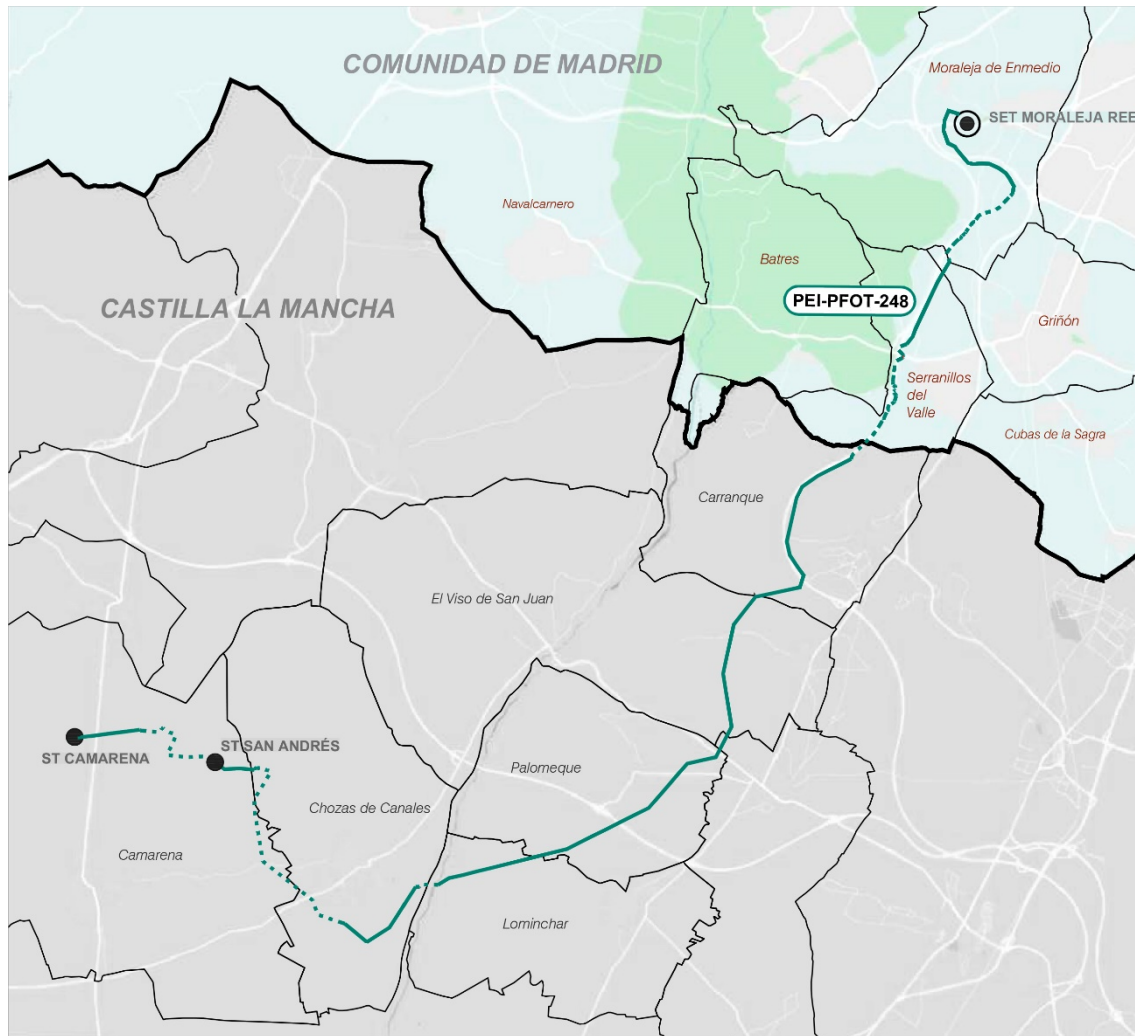
Z: 658,76

Los vanos anterior y posterior de dicha Estación corresponden a la longitud de 115,46 metros y 115,19 metros respectivamente.

La longitud total de la línea desde el la ST Camarena hasta la subestación de Moraleja de REE es:

- Longitud de los tramos totales aéreos: 27,22 km.
- Longitud de los tramos totales subterráneos: 14,5 km

Siendo el total de dicha línea 41,72 km.



Trazado completo de la línea eléctrica

Como se puede entender, las características y final trazado de la línea es la consecuencia de un análisis de sus alternativas, de su compatibilidad con el medio, y de sus condiciones urbanísticas en las dos Comunidades. Partiendo de esta situación se sintetiza en el siguiente apartado las principales características del tramo de la línea en Madrid.

PARÁMETROS GENERALES DEL TRAMO DE LA LÍNEA EN LA COMUNIDAD DE MADRID

La longitud estimada del tramo de línea en la Comunidad de Madrid es de 11.003,13 m.

Los municipios de la Comunidad de Madrid por los que discurre el trazado de la línea son Serranillos del Valle, Griñón y Mejorada de Enmedio, con la siguiente distribución entre apoyos de sus tramos aéreos:

Término municipal	Serranillos del Valle	Griñón	Moraleja de Enmedio
Apoyos	AP 65 PAS – AP 71 PAS	AP 72 PAS – AP 73 PAS	AP 74 PAS – AP 92 PAS – ST Moraleja REE

La distribución de los tramos aéreos y subterráneos es la siguiente:

Tramos aéreos de la línea en la Comunidad de Madrid

Tramo 1: Apoyo 65 PAS -Apoyo 73 PAS.

Nº Alineación	Apoyo inicio	Apoyo final	Ángulo con la siguiente alineación (º)	Longitud (m)
28	65 PAS	66	12,67	228,11
29	66	67	-18,58	191,75
30	67	71	5,19	1249,82
31	71	73 PAS	5,17	551,79

Tramo 2: Apoyo 74 PAS - Apoyo 92 PAS - ST Moraleja REE

Nº Alineación	Apoyo inicio	Apoyo final	Ángulo con la siguiente alineación (º)	Longitud (m)
32	74 PAS	75	-32,9	179,51
33	75	76	-38,26	200,64
34	76	77	-7,36	166,28
35	77	78	-18,22	202,4
36	78	79	-11,45	248,18
37	79	80	-21,6	207,6
38	80	81	-8,97	178,54
39	81	82	19,92	134,7
40	82	84	35,92	403,98
41	84	85	7,52	89,21
42	85	87	-31,22	185,43
43	87	88	43,81	326,74
44	88	89	27,15	247,87
45	89	90	14,99	238,86
46	90	92	84,42	230,85
47	92	ST Moraleja REE	89,26	46,44

Tramos subterráneos de la línea en la Comunidad de Madrid

La línea subterránea en la Comunidad de Madrid está dividida en dos tramos diferenciados:

- Tramo 1: discurre entre los apoyos 64 PAS (en la provincia de Toledo) y el AP 65 PAS, con una longitud total de 3,58 Km, de los que 3,05 km corresponden a la longitud del tramo en la Comunidad de Madrid.
- Tramo 2: discurre entre los apoyos 73 PAS y AP 74 PAS, con una longitud de 2,44 km.

En el plano O-1 se presentan las coordenadas de los vértices de cada tramo de la línea subterránea en la Comunidad de Madrid (Zona 30N UTM).

Características de la línea aérea en la Comunidad de Madrid

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
Número de cables de fibra óptica.....	1
Tipo de cable de fibra óptica	OPGW 64k78 (7540)
Tipo de cable de tierra convencional.....	7N7 AWG
Número de apoyos.....	27
Zona de aplicación.....	ZONA B
Nivel de contaminación	IV
Tipo de aislamiento	Vidrio
Apoyos.....	Torres Metálicas de Celosía
Cimentaciones	De zapatas individuales
Puesta a tierra no frecuentados....	Grapa de conexión, cable de cobre y pica de puesta a tierra
Puesta a tierra frecuentados	Anillo cerrado de cobre

- Tramo 65 PAS hasta el AP 73 PAS

Potencia máxima a transportar (MVA):	564
Longitud de la línea (km)	2,221
Número de circuitos	n = 1
Número de conductores por fase.....	n' = 2
Tipo de conductor aéreo	DX-LA-510 RAIL
Número de cables de fibra óptica	2
Tipo de cable de fibra óptica	OPGW 64k78 (7540)
Origen	65 PAS
Final.....	73 PAS

Desde el apoyo 65 PAS la línea discurre de nuevo en aéreo, hasta el apoyo 73 PAS. Este tramo aéreo discurre por los términos municipales Serranillos del Valle y Griñón, con un total de 4 alineaciones y 9 apoyos, y con una longitud de 2,22 km.

Desde el apoyo 74 PAS la línea discurre de nuevo en aéreo, hasta la subestación de Moraleja REE, situada en el término municipal de Moraleja de Enmedio. Este tramo aéreo discurre por el término municipal de Moraleja de Enmedio, con un total de 16 alineaciones y 19 apoyos, con una longitud de 3,29 km.

- Tramo 74 PAS hasta ST Moraleja REE.

Potencia máxima a transportar (MVA):564
Longitud de la línea (km)3,287
Número de circuitosn = 1
Número de conductores por fase n' = 2
Tipo de conductor aéreo... ..DX-LA-510 RAIL
Número de cables de fibra óptica 2
Tipo de cable de fibra ópticaOPGW 64k78 (7540)
Origen 74 PAS
Final. ST Moraleja REE

Obra civil

En general se prevé la siguiente obra civil:

- Replanteo y estaquillado de la obra.
- Implantación de obra y Señalización.
- Acopio y Manipulación de materiales.
- Transporte de materiales y equipos dentro de la obra.
- Obras puntuales de excavación.
- Movimiento puntual de tierras (terraplenes y rellenos).
- Encofrados.
- Obras de hormigón en cimentaciones.
- Montaje de estructuras metálicas y prefabricados (apoyos).
- Maniobras de izado, situación en obra y montaje.
- Tendido, regulado, engrapado, conexionado de conductores aéreos.
- Cerramiento, relleno de zanjas, y reposición de material.
- Puesta en marcha de la instalación.

Conductores aéreos

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

Apoyos y cimentaciones

Los apoyos que se van a utilizar en la construcción de la línea aérea serán del tipo metálicos de celosía de la serie CONDOR del fabricante IMEDEXSA, o similar. La configuración de los apoyos será en tresbolillo. Esta configuración facilita el respeto de distancias eléctricas y los cruzamientos con otras líneas de tensión.

Los apoyos seleccionados están contruidos con perfiles angulares totalmente atornillados, con el cuerpo formado por tramos tronco-piramidales de sección cuadrada con extensiones de 3 ó 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

En zonas no frecuentadas los apoyos se pondrán a tierra mediante electrodos de difusión vertical.

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

Características de la línea subterránea en la Comunidad de Madrid

La línea subterránea objeto del presente Anteproyecto tiene como principales características las siguientes:

Sistema	Corriente Alterna Trifásica
Frecuencia (Hz)	50
Tensión nominal (kV).....	220
Tensión más elevada de la red (kV).....	245
Categoría	Especial
Zona	B
Nº de circuitos	1
Nº de conductores por fase	1
Número de cables de fibra óptica.....	1

• Tramo 64 PAS hasta el 65 PAS

Tensión nominal (kV)	220
Potencia máxima a transportar (MVA):	564
Longitud de la línea (km).....	3,58
Número de circuitos.....	n = 1
Número de conductores por fase	n' = 1
Tipo de cable.....	CU 1x2000
Tipo de cable de fibra óptica	OPSYCOM PKP
Origen	PAS 64
Final.....	PAS 65

- Tramo 73 PAS hasta el 74 PAS

Tensión nominal (kV)	220
Potencia máxima a transportar (MVA):	564
Longitud de la línea (km).....	2,44
Número de circuitos	n = 1
Número de conductores por fase.....	n' = 1
Tipo de cable	CU 1x2000
Tipo de cable de fibra óptica	OPSYCOM PKP
Origen	73 PAS
Final.....	74 PAS

Cables

Son cables de aluminio aislados con pantalla metálica de aluminio soldado, aislamiento XLPE y cubierta exterior de polietileno de alta densidad (HDPE), del fabricante Prysmian o similar.

Características de la zanja

La canalización de la línea se realizará en configuración de trébol, bajo tubo hormigonado (hormigón tipo HM-20/B/20) 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 "Cross-Bonding".

Se enterrarán una distancia tal que el exterior del tubo superior se encuentre a una distancia de la superficie de 0,822 metros y el exterior del tubo inferior se encuentre a 1,35 metros de profundidad.

Se señalizará 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.

Puesta a tierra

Los conductores disponen de una pantalla sobre la que se inducen tensiones, por lo que es necesario un sistema de conexión de puesta a tierra. En el caso de la presente línea se ha optado por el sistema Cross-Bonding, ya que se trata de un tramo subterráneo de más de un kilómetro de longitud.

1.4 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS DE IMPLANTACIÓN

En el artículo 43.a) de la LS 9/01 se establece que en la Memoria de los Planes Generales *"deberá (...)exponerse el proceso seguido para la selección de alternativas y la toma de decisiones y justificarse la ordenación establecida, especialmente a la luz de su evaluación ambiental"*, lo que también recogía el artículo 38 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico de 23 de junio de 1978 al afirmar que en la Memoria de los instrumentos de planeamiento general habían de analizarse *"las distintas alternativas posibles y justificar(á) el modelo elegido."*

Por otra parte, como se ha explicado, este expediente ha de presentar coherencia con la obligada tramitación estatal, ya iniciada.

En este sentido, las alternativas de implantación derivan de este expediente. Para su elaboración, resultan de gran importancia sus efectos ambientales ya que, por las características de las infraestructuras, uno de los factores relevantes es la mejor adecuación de las instalaciones a los valores del territorio.

Las opciones o alternativas de emplazamiento quedan a su vez condicionadas por la necesidad de conectar la ST de origen con la ST de destino.

Finalmente, otro factor limitante en las opciones de implantación es la disponibilidad de los suelos sobre los que se actúa, ya que no se trata de actuaciones urbanísticas transformadoras, sino de ordenación de una infraestructura en vuelo sobre terrenos de titularidad privada.

En conclusión, para el estudio de alternativas y la selección de aquella de menor impacto, técnica, territorial y ambientalmente viable, se han analizado los diferentes trazados que, cumpliendo los requisitos básicos anteriores, proporcionen la solución más equilibrada según lo explicado.

A la hora de plantear las alternativas, todos los trazados propuestos para la línea han sido ubicadas en zonas de sensibilidad baja según el mapa de zonificación ambiental para energías renovables publicado por el MITECO en diciembre de 2020. Se han priorizado aquellos emplazamientos con capacidad de acogida alta y muy alta siempre que ha sido posible.

La evolución y tramitación del expediente ha conducido a que, tras la recepción del documento de alcance elaborado a partir de los informes recibidos en el periodo de consultas realizadas durante este trámite, se incluye en el análisis lo siguiente:

- (i) Adaptación y mejora del primer tramo del actual proyecto, valorando la opción de soterrar un tramo de esta línea que no estaba considerado en el proyecto inicial presentado.
- (ii) Incorporación, para ser analizada, de una nueva variante de traza que se compara y evalúa con la mejor alternativa técnica y ambiental obtenida previamente. Esta nueva variante de traza incluye tramos de línea soterrados y disminuir la longitud total de la línea de este expediente.

Es decir, utilizando el pasillo ambiental original resultado del MCA, se han planteado 3 alternativas urbanísticamente, medioambientalmente y territorialmente viables. Posteriormente, se ha valorado otro pasillo ambiental también resultado del MCA dando lugar a una cuarta alternativa de traza. Esta nueva alternativa de traza se va a comparar con la alternativa seleccionada del pasillo original para poder así seleccionar la alternativa definitiva.

El Estudio de Alternativas de Implantación completo está integrado en el Bloque II- Documentación Ambiental.

El expediente recibió la Declaración de Impacto Ambiental favorable el día 20 de enero de 2023. En esta se establecían unos condicionantes entre los cuales se encontraban:

- “- A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollarse según la alternativa 1 para la línea de evacuación, incluyendo las modificaciones derivadas de la información pública y de las consultas efectuadas. Se soterrará el cruce de la línea eléctrica de evacuación al paso del río Guadarrama y demás corredores ecológicos atravesados por su trazado.

- *Respecto a las plantas solares fotovoltaicas, se tendrán en cuenta las consideraciones de reubicación de uno de los recintos de la PSFV Perdiguero para reducir la afección a la avifauna y se deberá valorar la reubicación de la ST San Andrés, de acuerdo a las indicaciones de la Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Se deberá contar con informe favorable de dicha Dirección General previo a la aprobación del proyecto, tanto de las anteriores reubicaciones indicadas, como de del resto de partes del proyecto que puedan verse afectadas debido a los últimos datos”*

Esto supuso que, tras la resolución, los Promotores actualizaran los proyectos técnicos de ejecución de cara a la obtención de la Autorización Administrativa de Construcción. Con respecto a la línea de evacuación, las principales modificaciones fueron:

- Modificación del trazado inicial de la línea de evacuación por el sur de las plantas Sentina Solar y Perdiguero Solar, en el término municipal de Camarena, como consecuencia de la reubicación de la ST San Andrés.
- Soterramiento del cruzamiento de la línea de evacuación a su paso por el río Guadarrama, en los municipios de Chozas de Canales y Lominchar.
- Retranqueo de los tramos subterráneos de la línea de evacuación dentro de la Comunidad de Madrid de tal manera que esta se sitúe fuera del dominio público de la autopista AP-41, como consecuencia del condicionado de los informes de la Demarcación de Carreteras en la Comunidad de Madrid y la Demarcación de Carreteras en Castilla – La Mancha.
- Reajuste de la altura de dos apoyos en el último tramo aéreo de la línea de evacuación dentro del término municipal de Moraleja de Enmedio, como consecuencia del condicionado informe de la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa.

ALTERNATIVA 0

Desde un punto de vista urbanístico la alternativa 0, aquella en la que no se actúa sobre el ámbito y cuya valoración es propia del procedimiento ambiental, queda en todo caso ponderada en el precedente apartado 1.1 de esta Memoria al ocuparse detenidamente de la oportunidad, conveniencia y justificación del presente Plan Especial.

La ausencia de la infraestructura impediría la evacuación de la energía generada en las plantas fotovoltaicas y, por tanto, cumplir con el objetivo general de mejorar los sistemas convencionales de producción de energía eléctrica mediante la utilización de fuentes de energía limpias y renovables, con el consiguiente beneficio para el medio ambiente. A ello cabe añadir el carácter estratégico y de interés general y social que representa tanto a nivel autonómico como nacional.

Por tanto, la no realización de este proyecto conllevaría la pérdida de una oportunidad para el fomento de la producción eléctrica mediante energías renovables en nuestro país, alejando la posibilidad de cumplimiento, entre otros, del objetivo vinculante para la UE de generación del 32% (42% en el caso español) de energías renovables sobre el consumo total de energía final bruta para el 2030.

Desde un punto de vista ambiental la alternativa 0 es considerada de manera individual y puesta en relación con el resto de las alternativas en el Bloque II. *Documentación Ambiental*.

IDENTIFICACIÓN, CUANTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE LOS EFECTOS SIGNIFICATIVOS PREVISIBLES PARA CADA ALTERNATIVA PROPUESTA.

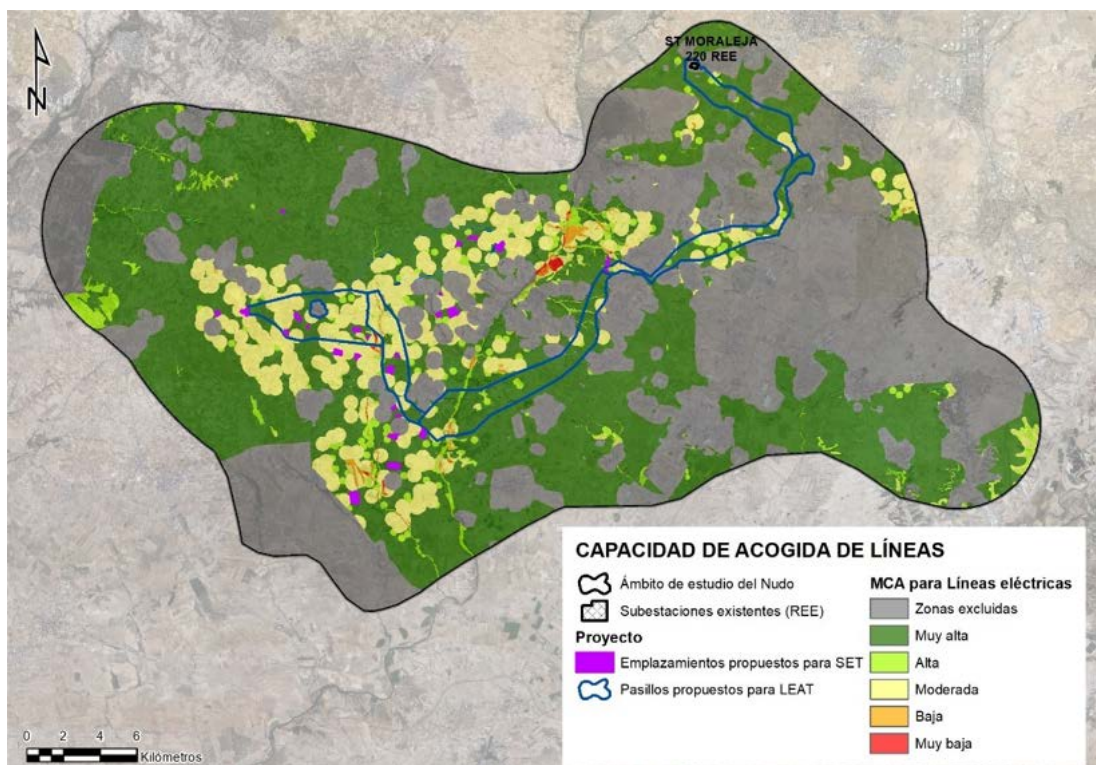
Para entender la viabilidad del PEI, se presentan inicialmente las alternativas viables a escala global, es decir, a nivel de Nudo Moraleja 220, incluyendo el tramo perteneciente a Toledo. No obstante, una vez se han presentado las alternativas viables a escala global, se puntualiza y analiza exclusivamente la mejor alternativa a escala de la Comunidad de Madrid.

En primer lugar, previa delimitación de alternativas, hay que considerar los posibles pasillos de LEAT. Para la determinación de las zonas viables para albergar pasillos para la línea eléctrica, se ha llevado a cabo el análisis de capacidad de acogida de las infraestructuras eléctricas. Este análisis comprende modelos de cálculo en función de la diferente naturaleza y magnitud de los impactos provocados por las infraestructuras a acoger: Modelo de Capacidad de Acogida (MCA) para tendidos eléctricos de alta tensión.

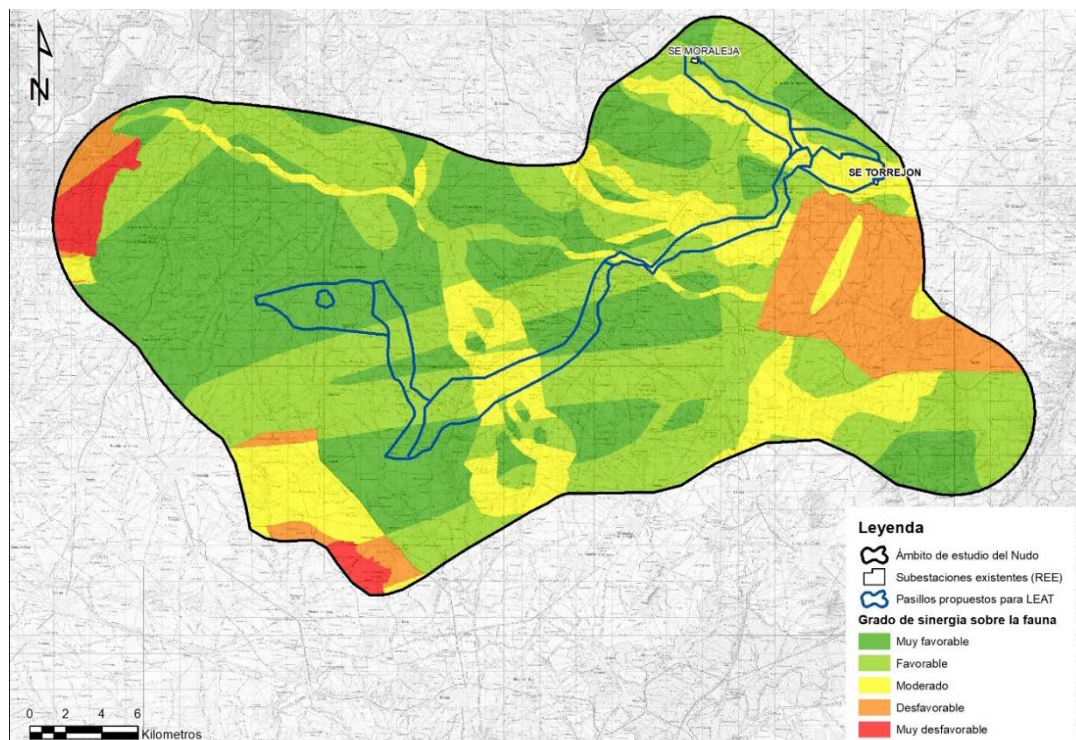
La aplicación del MCA para líneas eléctricas permite:

- la exclusión de las zonas inviables para albergar este tipo de infraestructuras, lo que de cara a la propuesta de alternativas ofrece la seguridad de que los emplazamientos que se propongan cumplirán con los requisitos necesarios para las infraestructuras objeto de estudio.
- la exclusión de las zonas inviables para albergar este tipo de infraestructuras.
- la clasificación de las zonas viables del territorio según su grado de capacidad de acogida, en un rango comprendido entre baja capacidad de acogida y alta capacidad de acogida.

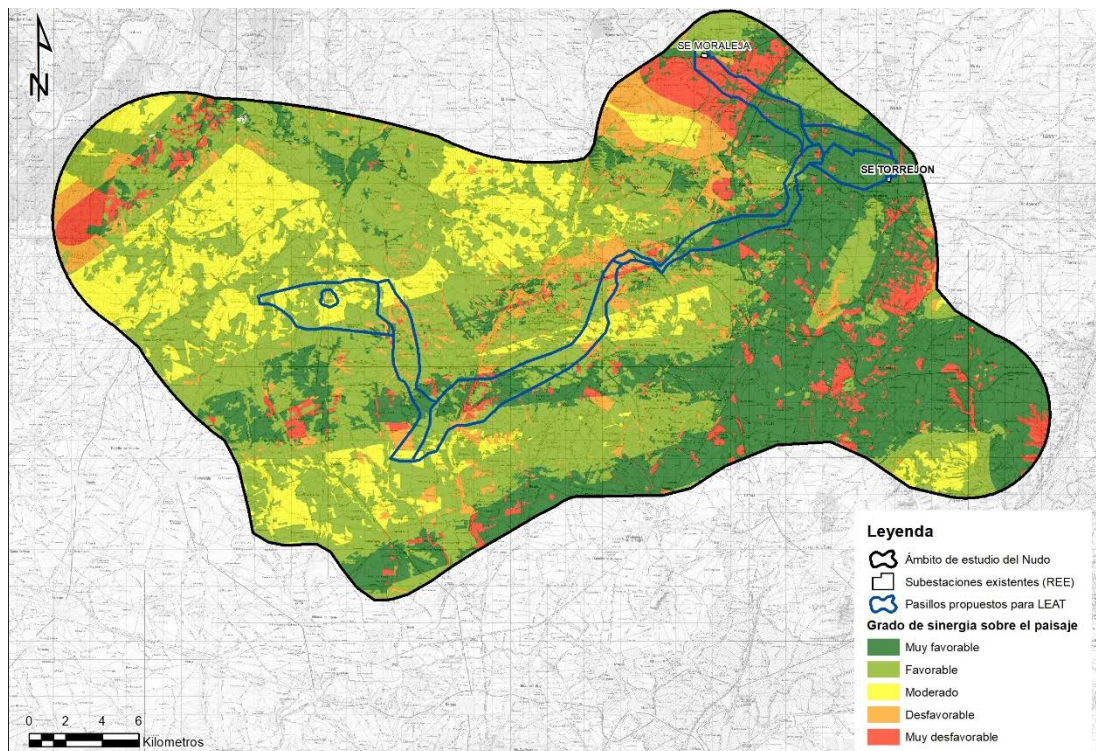
Como resultado del análisis del análisis del MCA para LEAT, condiciones urbanísticas, sinergias con la avifauna y sinergias con el paisaje, los emplazamientos propuestos como alternativas para la localización de pasillos para la línea eléctrica de conexión de las SET del Nudo Moraleja 220, son los siguientes:



Localización de los pasillos propuestos para la LEAT del Nudo Moraleja 220 en relación con el MCA para LEATs

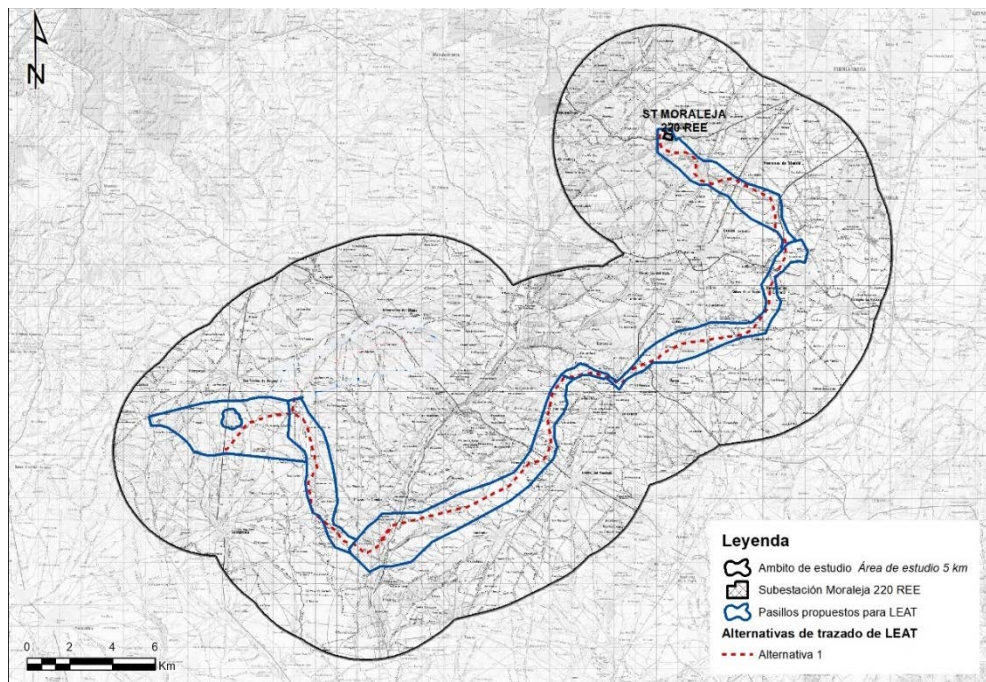


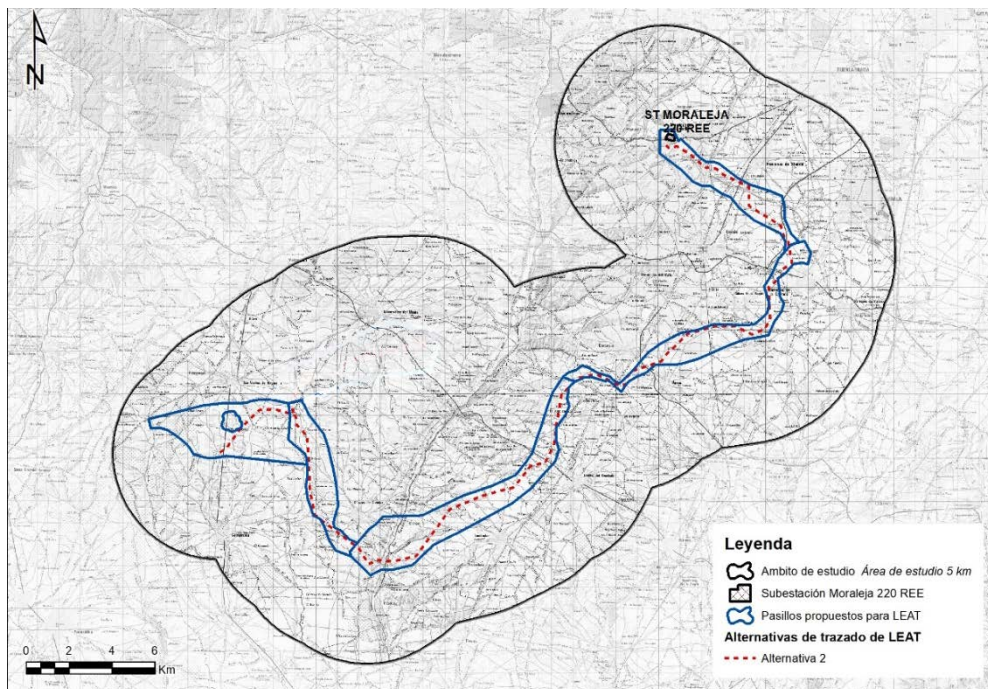
Localización de los pasillos propuestos para la LEAT del Nudo Moraleja 220 en relación con las sinergias sobre la avifauna



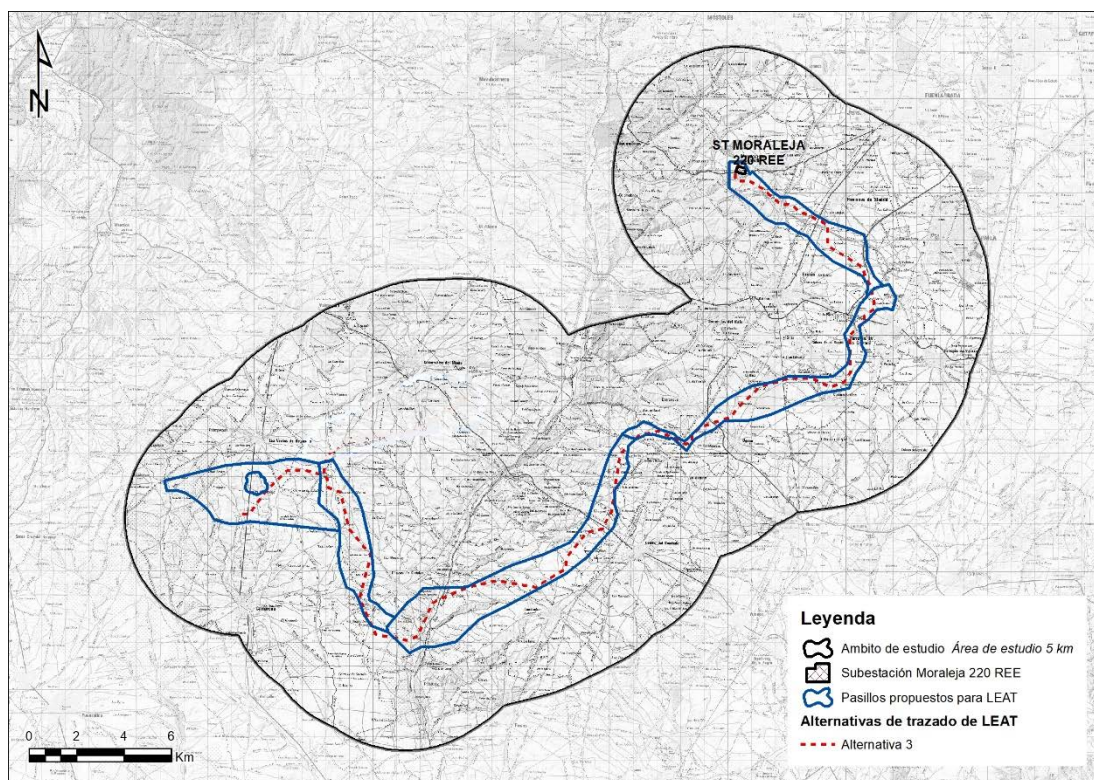
DETERMINACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS VIABLES PARA LA LÍNEA ELÉCTRICA

Las alternativas propuestas para la Línea eléctrica de conexión de las STs del Nudo Moraleja 220 son las siguientes:





Alternativa 2



Alternativa 3

Las tres alternativas de LEAT propuestas, presentan afección sobre la superficie de suelo no urbanizable afectado por el buffer de 100m de cada trazado. Sin embargo, no se establece que existan diferencias significativas entre ellas, dada la similitud en sus valores absolutos y relativos de suelo afectado en Ha ponderadas.

Tomando en consideración las variables ambientales se obtiene el siguiente análisis comparativo:

Indicador	Valor	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
<i>Nº de cruces con viario</i>	Absoluto	23	21	21
<i>Nº de apoyos de LEAT existentes</i>	Absoluto	7	6	5
<i>Nº de cruces con LEAT existentes</i>	Absoluto	8	7	7
<i>Densidad de caminos existentes (m/Ha)</i>	Absoluto	30,06	29,45	28,75
<i>Clasificación de Suelo afectado</i>	Absoluto	2.974,42	3.030,27	3.081,42
	Relativo	2,9	2,97	2,97
<i>Nº de edificaciones situadas a menos de 100 m. de la traza</i>	Absoluto	13	37	36
<i>Nº de cruces con cauces</i>	Absoluto	43	43	46
<i>Longitud de cauces (Km)</i>	Absoluto	71,84	72,40	74,92
<i>Zona de policía de cauces incluida en el buffer de 100 m. (Ha)</i>	Absoluto	258,65	258,86	268,64
<i>Nº de cruces con Vías Pecuarias</i>	Absoluto	12	11	11
<i>Superficie de Vías Pecuarias (Ha)</i>	Absoluto	8,00	6,90	8,71
<i>Superficie de Monte Público (Ha)</i>	Absoluto	0,76	8,29	1,04
<i>Intervalos de pendientes (Ha)</i>	Absoluto	2.027,02	1.961,93	1.967,98
	Relativo	1,98	1,92	1,9
<i>Vegetación presente en el área de afección de la LEAT (Ha)</i>	Absoluto	1.118,75	1.113,83	1.119,81
	Relativo	1,09	1,09	1,08
<i>Área de sensibilidad por presencia de avifauna (buffer 500 m) (Ha)</i>	Absoluto	7.177,33	7.079,92	7.538,13
	Relativo	1,39	1,38	1,45
<i>HICs Prioritarios presentes en el área de afección (Ha)</i>	Absoluto	3,20	10,95	5,04
<i>HICs No Prioritarios presentes en el área de afección (Ha)</i>	Absoluto	8,48	3,07	5,46
<i>Elementos del patrimonio cultural incluidos en el buffer de 100 m (Ha)</i>	Absoluto	67,09	56,70	50,22

Con los datos anteriores se lleva a cabo el siguiente análisis de valoración de las alternativas:

Variable	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
<i>Afección a infraestructuras</i>	4	3,62	3,46
<i>Planeamiento urbano</i>	1,94	1,98	2,00
<i>Campos electromagnéticos</i>	1,44	4,11	4,00
<i>Afección a cauces</i>	8,57	8,59	9,00
<i>Vías Pecuarias</i>	1,92	1,71	1,92
<i>Monte Público</i>	0,18	2,00	0,25
<i>Geomorfología</i>	4,00	3,88	3,86
<i>Vegetación y usos del suelo</i>	8,00	7,98	7,96
<i>Fauna</i>	9,55	9,45	10,00
<i>Hábitats de Interés Comunitario</i>	3,17	4,72	3,13
<i>Patrimonio cultural</i>	1,00	0,85	0,75
RESULTADO PONDERADO	43,78	48,90	46,33

Atendiendo a los resultados, la mejor alternativa para la línea eléctrica resulta la Alternativa 1.

Por su parte, el análisis en relación con el paisaje (ver Bloque II) da los siguientes resultados:

Línea eléctrica Moraleja 220	Valor absoluto ponderado	Superficie	Media del buffer
Alternativa 1	2.243,45	1.023,77	2,19
Alternativa 2	2.267,67	1.019,33	2,22
Alternativa 3	2.287,16	1.034,99	2,21

Según los resultados obtenidos, habría muy poca diferencia entre las alternativas planteadas en relación a las sinergias con el paisaje. La alternativa 1, tendría los mejores valores tanto en valor absoluto como en la media ponderada del buffer de 100 m, por lo que sería la más favorable. Estaría seguida por la alternativa 3 y la alternativa 2, que sería la menos favorable, aunque las diferencias entre las alternativas son poco significativas.

Y en relación con la avifauna (ver Bloque II):

Línea eléctrica Moraleja 220	Valor absoluto ponderado	Superficie	Media del Buffer
Alternativa 1	2.029,19	1.023,77	1,98
Alternativa 2	2.010,07	1.019,33	1,97
Alternativa 3	2.023,97	1.034,99	1,95

Según los resultados obtenidos, habría muy poca diferencia entre las alternativas planteadas en relación a las sinergias con la avifauna tanto en los valores absolutos como en las medias ponderadas. En relación con los valores absolutos, la alternativa 2, sería la opción más favorable ya que tendría el mejor valor, sin embargo, en relación con la media ponderada, la alternativa 3 sería la opción más favorable. Por lo tanto, puede estimarse que no es posible establecerse una preferencia entre la alternativa 2 y 3 y que no habría diferencias significativas entre las 3 alternativas.

CONCLUSIÓN

En base a lo anterior, se ha optado por seleccionar a la alternativa 1 como la más favorable para la línea eléctrica de conexión de las STs del Nudo Moraleja 220, debido a que, siendo muy similares en sus condiciones urbanísticas, es la mejor valorada según los indicadores ambientales, y a que obtiene el mejor valor (aunque con diferencias mínimas con las otras opciones) en sinergias con el paisaje. En sinergias con la avifauna quedaría en tercer lugar, pero también con diferencias mínimas respecto a las otras dos alternativas. El desglose completo de la metodología de evaluación y sus resultados se detalla en el Bloque II del PEI.

TRAMO DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Entre los informes incluidos en documento de alcance del PEI destaca el elaborado por la Dirección General de Biodiversidad y Medio Natural de la Comunidad de Madrid. Este concluía que, para evitar la afección de la línea eléctrica a los territorios de especies protegidas, a la zona de agrupación de sisón y a los corredores ecológicos, está deberá reubicarse o, en el caso de que se pretenda conservar el trazado seleccionado, el soterramiento es necesario:

“Debido a la afección a territorios de diferentes especies protegidas y, en particular, a una zona de agrupación de sisón de especial interés, así como a los corredores ecológicos, la línea eléctrica deberá soterrarse al menos, en la parte de la misma que atraviesa las zonas más sensibles para la fauna: corredores ecológicos y migratorios, zonas de concentración de aves con especial mención a las aves esteparias (Cubas de la Sagra) y a los elementos del paisaje con función de conectividad, incluida una banda de seguridad, así como a su paso a través de montes preservados y de Utilidad Pública, si fuera el caso. En definitiva, la línea tendrá que reubicarse para evitar afectar a los valores naturales o, en el caso de que se pretenda conservar el trazado seleccionado, el soterramiento es necesario en todo el trayecto de la línea que discurre por la Comunidad de Madrid, entre Casarrubuelos y Moraleja de Enmedio, aprovechando las infraestructuras viarias ya existentes.”

En consecuencia, de esto, se evalúa y valora una nueva alternativa de trazado, dentro de un nuevo pasillo ambiental partiendo de su MCA formulando una nueva propuesta

Dicha actualización supone una disminución de la longitud de la línea en 5 kilómetros, con los siguientes tramos soterrados:

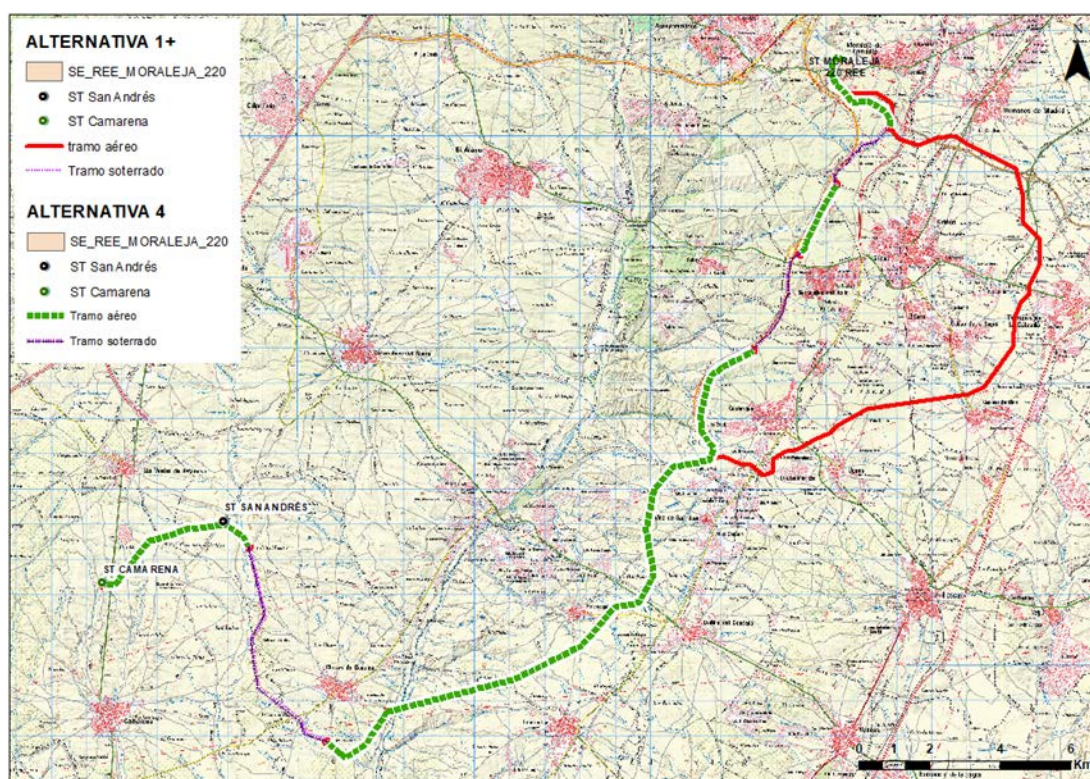
- El primero comienza en el municipio de Carranque (Toledo) y se extiende hasta Serranillos del Valle, con una longitud de 3,27 km. Este soterramiento se realiza con motivo del corredor ecológico existente en esta zona, así como por el planeamiento urbanístico existente en Serranillos del Valle.
- El segundo, con una longitud de 2,43 km, se enmarca dentro del municipio de Moraleja de Enmedio, también originado por la existencia de un corredor ecológico. Por otro lado, el soterramiento de la línea supone que, por motivos técnicos, la línea de

evacuación será de simple circuito durante todo su trazado, desde ST Camarena (Toledo) hasta la ST Moraleja 220, propiedad de Red Eléctrica de España.

Se realiza una nueva propuesta con las siguientes modificaciones:

1. Apoyo 64 PAS – Apoyo 65 PAS, soterrado, de 3,27 km
2. Apoyo 65 PAS – Apoyo 73 PAS, aéreo, de 2,22 km
3. Apoyo 73 PAS – Apoyo 74 PAS, soterrado, de 2,44 km
4. Apoyo 74 PAS – ST Moraleja 220 REE, aéreo, de 3,29 km

Se propone así un ajuste del trazado, que pasa a denominarse Alternativa 4.



Trazado propuesto para las líneas de alta tensión (Alternativa 1+, y Alternativa 4).

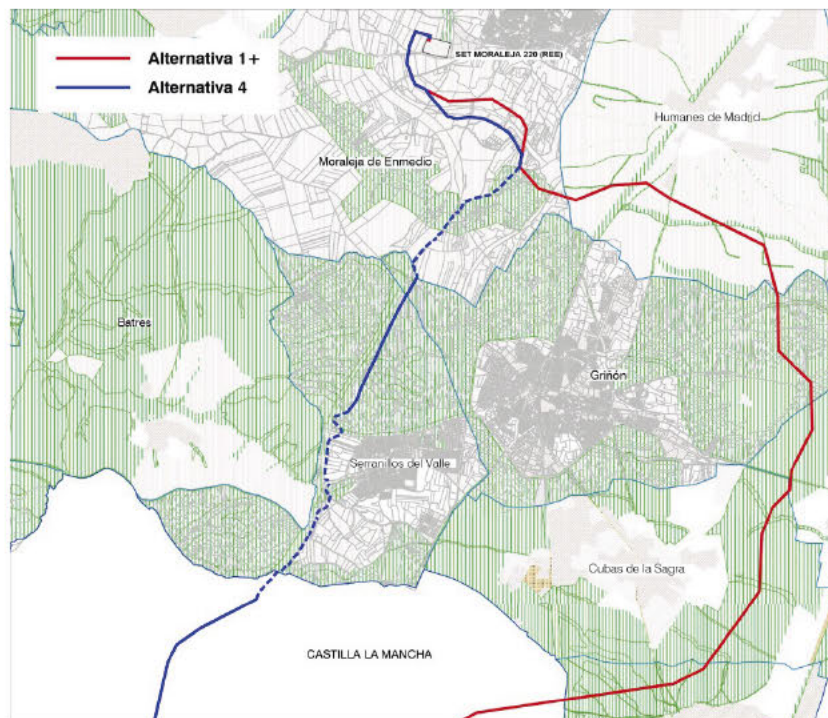
En este trazado se puede apreciar la Alternativa 1+ que discurre exactamente igual que la Alternativa 4 hasta la altura de Carranque donde se produce la bifurcación. En rojo para la Alternativa 1+, discurre aérea hasta la conexión a la SE Moraleja 220 de REE. Y por el otro lado, discurre la Alternativa 4 que incluye un tramo aéreo, representado en discontinuo de color verde y dos tramos en soterrado, representados con color morado.

Esta alternativa afecta en la Comunidad de Madrid a suelo urbanizable, en su límite, si bien la traza en estos casos es subterránea y compatible con el futuro desarrollo de los suelos.

Se procede a la comparación entre la Alternativa 1, seleccionada previamente, y la Alternativa 4, mejorada tras el Documento de Alcance e informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con el siguiente resultado:

Variable	Alternativa 1 +	Alternativa 4	Diferencia cualitativa de Alt4 frente a Alt1+
<i>Afección a infraestructuras</i>	4,00	2,02	Mejora
<i>Planeamiento urbano</i>	2,00	1,56	Mejora
<i>Campos electromagnéticos</i>	4,00	0,31	Mejora
<i>Afección a cauces</i>	9,00	7,75	Mejora
<i>Vías Pecuarias</i>	2,00	0,56	Mejora
<i>Monte Público</i>	0,36	2,00	Empeora
<i>Geomorfología</i>	3,67	3,44	Igual
<i>Vegetación y usos del suelo</i>	7,96	6,43	Mejora
<i>Fauna</i>	6,57	6,57	Igual
<i>Hábitats de Interés Comunitario</i>	2,76	6,00	Empeora
<i>Patrimonio cultural</i>	0,95	1,00	Igual
RESULTADO GLOBAL	43,29	37,64	Mejora

El análisis de estas alternativas sobre el planeamiento vigente puede verse en la siguiente imagen:



Trazado de las dos alternativas en relación con el planeamiento en la Comunidad de Madrid

Como se observa, la alternativa 1+ afecta a menos superficie de suelo no urbanizable de protección por valores ambientales y, al mismo tiempo, a menos superficie de suelo urbanizable. Su traza afecta a los municipios de Cubas de La Sagra y Humanes de Madrid y se ubica a mayor distancia de los núcleos urbanos.

Estas virtudes las equilibra la alternativa 4 mediante el soterramiento de su traza precisamente en esos puntos sensibles, de tal forma que su incidencia real es aún menor. Junto a ello, tiene un trazado de menor longitud y prácticamente en paralelo a la AP-41, pero evitando afectar a la zona afectada por la línea límite de expropiación.

Atendiendo a los resultados, la mejor alternativa desde el punto de vista territorial y ambiental para la línea eléctrica de conexión de las STs del Nudo "Moraleja 220" resulta ser la Alternativa 4.

En general, puede decirse que la mejora de la alternativa 4 frente a la alternativa 1+ tiene que ver con su menor longitud y el notable incremento de la longitud de tramos soterrados.

Los únicos aspectos ambientales que empeoran, riesgo de afección a monte de utilidad pública y a hábitats de interés comunitario, tienen que ver con el desplazamiento del trazado de la alternativa 4 hacia el oeste, aproximándose a zonas de vaguada en el entorno cercano al valle del Guadarrama.

También empeora la afección relativa a fauna, por el mismo motivo, aunque al incrementarse el soterramiento la afección absoluta sobre la fauna también disminuye, equilibrándose en el cómputo global.

Respecto a los efectos sobre el paisaje, la fauna, y la sensibilidad ambiental, según se desarrolla en el Bloque II, la alternativa 4 de la línea eléctrica sería la que presentaría una mejor valoración en todos los parámetros considerados.

Para el cálculo de las sinergias con el paisaje se ha calculado el valor que obtendría cada alternativa de línea eléctrica planteada, aplicado un buffer de 100 m a las alternativas y todas las superficies se han multiplicado por el valor (1 a 5) que se le ha asignado dependiendo de su capacidad de acogida.

Luego se han sumado estas superficies, obteniéndose así el valor absoluto ponderado de cada alternativa. Una vez obtenido este valor, se ha dividido este resultado entre la superficie de buffer de 100 m, obteniéndose de este modo la media ponderada de cada alternativa:

Línea eléctrica Moraleja 220	Valor absoluto ponderado	Superficie (Ha)	Media del buffer
Alternativa 1+	2.001,22	888,18	2,25
Alternativa 4	1.781,54	616,39	2,89

Según los resultados obtenidos, la alternativa 4 tendría los mejores valores en valor absoluto, seguramente por tener menos recorrido, pero no así en media ponderada del buffer de 100 m, probablemente debido a que la alternativa 1+ discurre por terrenos más favorables, al estar más antropizados. En cualquier caso, la diferencia en valor absoluto es bastante más notoria que la que hay entre valores relativos, por lo que la alternativa 4 sería la más favorable.

En lo que respecta a la avifauna, se ha procedido de la misma manera, calculándose el valor ponderado de cada alternativa según su grado de sinergia y luego dividiéndolo entre la superficie correspondiente a cada buffer de 100 m. Según esto, las alternativas planteadas obtendrían los siguientes resultados:

Línea eléctrica Moraleja 220	Valor absoluto ponderado	Superficie (ha)	Media del Buffer
Alternativa 1+	1.193,28	888,18	1,34
Alternativa 4	802,09	616,39	1,30

Según los resultados obtenidos, habría una diferencia significativa en favor de la alternativa 4, si bien desde el punto de vista de las medias ponderadas, esa diferencia sería mínima, prácticamente tendrían el mismo valor. En cualquier caso, la más favorable vuelve a ser la Alternativa 4.

1.5 ZONAS DE AFECCIÓN

Las infraestructuras de este PEI se proyectan garantizando su compatibilidad con los dominios públicos, las afecciones y servidumbres presentes en el entorno del ámbito de actuación (identificados en el punto 1.8 del Bloque I. *Documentación Informativa*, según se muestra gráficamente en los planos de la serie I-2. y O-4.

Al ser una línea de alta tensión, la afección al territorio se produce:

- en el vuelo de la línea sobre el territorio, generando cruzamientos sobre zonas de dominio público, cumpliendo lo regulado a tal efecto por la normativa vigente
- en los 27 apoyos de las torres sobre el terreno, 7 apoyos situados en Serranillos del Valle, 2 en Griñón, y 18 en Moraleja de En medio.
- en el tramo soterrado, generando cruzamientos sobre zonas de dominio público.

PROPIEDADES AFECTADAS

La relación de las parcelas catastrales sobre las que se proyectan las infraestructuras de este PEI se contiene en el Bloque I. *Documentación Informativa*.

Sobre las fincas afectadas por el paso de los tramos subterráneos de las líneas de evacuación se establecerá **servidumbre de paso subterráneo** de energía eléctrica con las prescripciones de seguridad establecidas en el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión, así como con las limitaciones y prohibiciones señaladas en el artículo 159 del RD 1955/2000, servidumbre que comprende:

- i. La ocupación del subsuelo por los cables conductores a la profundidad y con las demás características que señale la normativa técnica y urbanística aplicable.
- ii. A efectos del expediente expropiatorio y sin perjuicio de lo dispuesto en cuanto a medidas y distancias de seguridad en los Reglamentos técnicos en la materia, la servidumbre subterránea comprende la franja de terreno situada entre los dos conductores extremos de la instalación.

- iii. El establecimiento de los dispositivos necesarios para el apoyo o fijación de los conductores.
- iv. El derecho de paso o acceso para atender al establecimiento, vigilancia, conservación y reparación de la línea eléctrica.
- v. La ocupación temporal de terrenos u otros bienes.

AFECCIONES GENERADAS POR LA LÍNEA ELÉCTRICA

Las normas generales sobre afecciones en líneas eléctricas están recogidas en el punto 5 de la ITC-LAT-07 del Reglamento.

Dada la tensión nominal de la línea, 220 kV, las distancias de seguridad generas son las siguientes:

- Distancia de aislamiento en el aire mínima especificada (D_{el}), para prevenir una descarga disruptiva entre conductores de fase y objetos a potencial tierra en sobretensiones de frente lento o rápido. Del puede ser tanto interna (distancias del conductor a la estructura del apoyo) como externa (distancias del conductor a cualquier obstáculo: 1,70m
- Distancia de aislamiento en el aire mínima especificada (D_{pp}), para prevenir una descarga disruptiva entre conductores de fase durante sobretensiones de frente lento o rápido: 2,00 m.

La seguridad en los cruzamientos se reforzará según lo siguiente:

- En las cadenas de suspensión se utilizarán grapas antideslizantes y en las cadenas de amarre grapas de compresión.
- El conductor y el cable de tierra tendrán una carga de rotura muy superior a 1.200 daN.

AFECCIONES SECTORIALES Y ORGANISMOS AFECTADOS

La infraestructura se proyecta garantizando su compatibilidad con los dominios públicos y las afecciones y servidumbres presentes en el ámbito de actuación.

Las afecciones de la Línea se refieren al vuelo del tendido y a la posición de los apoyos. La mayor parte del trazado transcurre sin incidencia particular sobre el territorio.

En ese sentido, de acuerdo con lo establecido en el punto 5.5 de la ITC-LAT-07 del Reglamento, la altura de los apoyos será la necesaria para que los conductores, con su máxima flecha vertical, según las hipótesis de temperatura y de hielo definidas en el punto 3.2.3 de la ITC-LAT-07 del Reglamento, queden situados por encima de cualquier punto del terreno, senda, camino vereda o superficie de agua no navegable a una altura mínima de:

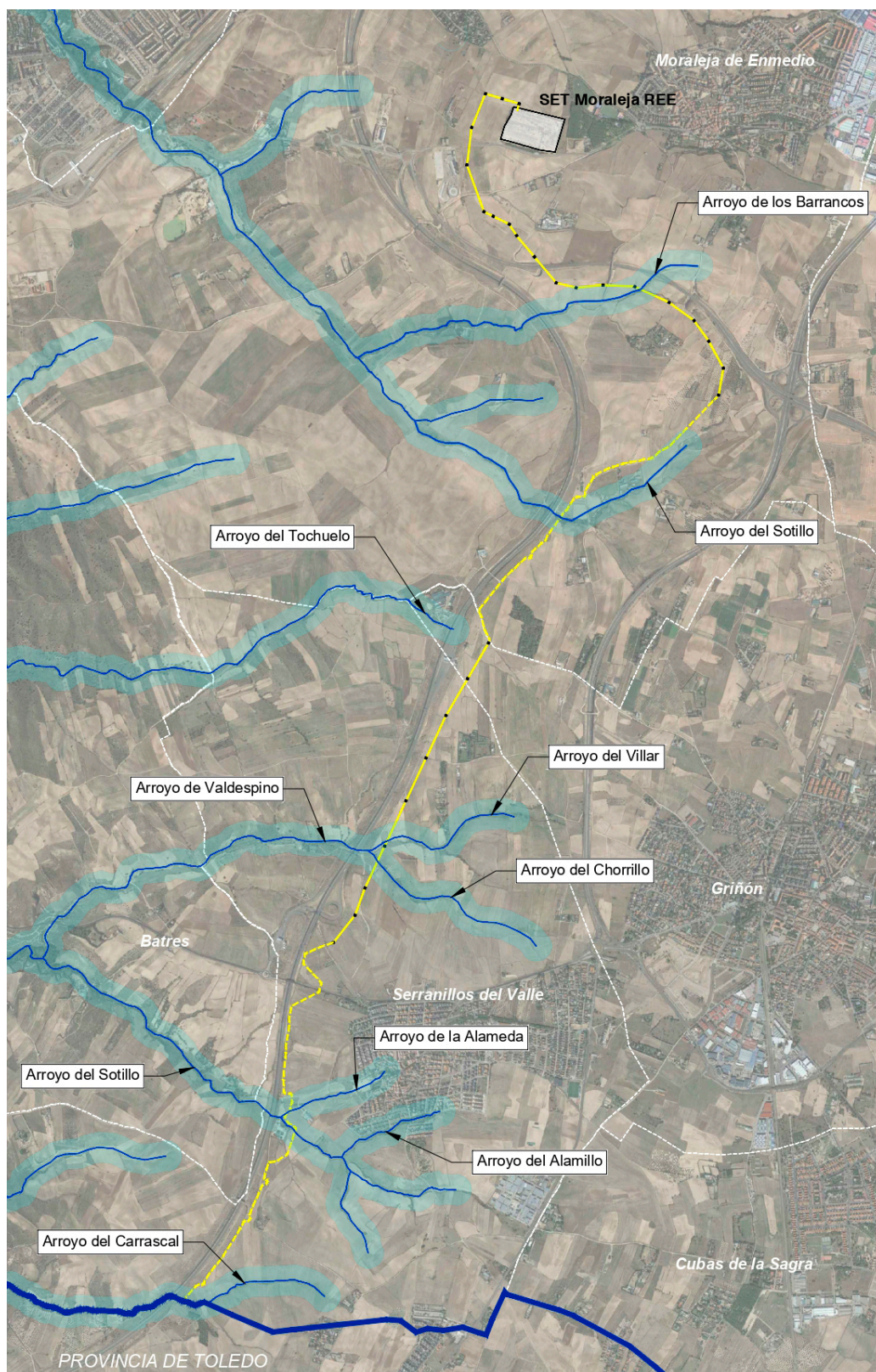
$$D_{add} + D_{el} = 5,3 + D_{el} \text{ (m)}$$

con un mínimo de 6 metros, donde los valores de D_{el} se han indicado anteriormente en función de la tensión más elevada de la línea.

La definición gráfica de la compatibilidad de las infraestructuras proyectadas con las afecciones y servidumbres presentes en el entorno del ámbito del PEI se incluyen en su conjunto en el plano O-2. Las principales afecciones son:

1.5.1.1 Afecciones a organismos del Estado

ADMINISTRACIÓN / ORGANISMO	AFECCIÓN																									
<div>CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO</div>	<div>La línea cruza distintos cauces, tanto el tramo aéreo como en el subterráneo: arroyo del Sotillo, del Chorrillo, del Villar y arroyo de Los Barrancos.:</div> <table><tr><th rowspan="2">CAUCE</th><th rowspan="2">TRAMO</th><th colspan="2">COORDENADAS UTM</th></tr><tr><th>Coordenadas X</th><th>Coordenadas Y</th></tr><tr><td>Sotillo</td><td rowspan="2">SUBTERRÁNEO</td><td>424029.06</td><td>4450402 80</td></tr><tr><td>Alameda</td><td>423991.80</td><td>4450533 62</td></tr><tr><td>Chorrillo</td><td>AÉREO</td><td>424570.47</td><td>4452173 65</td></tr><tr><td>Villar</td><td>AÉREO</td><td>424633.10</td><td>4452306 85</td></tr><tr><td>Los Barrancos</td><td>AÉREO</td><td>426296.27</td><td>4455926.75</td></tr></table> <div>En la zona de contacto entre los distintos elementos del Plan Especial y los cauces públicos que discurren por su entorno, son de obligado cumplimiento las limitaciones definidas por el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH-RD 849/1986, de 11 de abril).</div>	CAUCE	TRAMO	COORDENADAS UTM		Coordenadas X	Coordenadas Y	Sotillo	SUBTERRÁNEO	424029.06	4450402 80	Alameda	423991.80	4450533 62	Chorrillo	AÉREO	424570.47	4452173 65	Villar	AÉREO	424633.10	4452306 85	Los Barrancos	AÉREO	426296.27	4455926.75
CAUCE	TRAMO			COORDENADAS UTM																						
		Coordenadas X	Coordenadas Y																							
Sotillo	SUBTERRÁNEO	424029.06	4450402 80																							
Alameda		423991.80	4450533 62																							
Chorrillo	AÉREO	424570.47	4452173 65																							
Villar	AÉREO	424633.10	4452306 85																							
Los Barrancos	AÉREO	426296.27	4455926.75																							
<div>SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO DEL MINISTERIO DE DEFENSA</div>	<div>La línea se ubica dentro de la zona de afección y servidumbre del aeródromo de Getafe.</div> <div>La línea proyectada no afecta, por sus características de trazado, altura y método constructivo, a las zonas de servidumbre y afección.</div>																									
<div>RED DE CARRETERAS DEL ESTADO</div>	<div>La traza subterránea de la línea en el término municipal de Serranillos del Valle discurre en paralelo a la AP-41, autopista de peaje Madrid-Toledo, en su zona de afección, y se somete a las condiciones de art 32 de la ley 37/2015.</div> <div>El trazado de la línea se ha proyectado de forma que tampoco afecte a la delimitación de la zona de expropiación de la carretera, que ha sido definida en el plano O-4.1 y O-4.2 de este documento según el plano de planta de expropiaciones del proyecto “Estado de dimensiones y características de la obra de la Autopista AP-41” del año 2007.</div>																									



Afección de la línea a DPHs



Afección de la línea a la red de carreteras del Estado y autonómica

1.5.1.2 Afecciones a la Comunidad de Madrid

ADMINISTRACIÓN / ORGANISMO	AFECCIÓN																		
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID	La línea cruza las carreteras M-404, M-410 Y M-413 de la Red Local de la Comunidad de Madrid:																		
	<table><tr><th rowspan="2">Carretera</th><th rowspan="2">Tramo</th><th colspan="2">COORDENADAS UTM</th></tr><tr><th>Coordenadas X</th><th>Coordenadas Y</th></tr><tr><td>M-404</td><td>SUBTERRÁNEO</td><td>Inicio 424191.12 Fin 424192.95</td><td>4451332.49 4451339.57</td></tr><tr><td>M-410</td><td>AÉREO</td><td>Inicio 425653,27 Fin 425645,46</td><td>4456076,62 4456085,92</td></tr><tr><td>M-413</td><td>AÉREO</td><td>Inicio 425174,86 Fin 425175,63</td><td>4456878,84 4456884,90</td></tr></table>	Carretera	Tramo	COORDENADAS UTM		Coordenadas X	Coordenadas Y	M-404	SUBTERRÁNEO	Inicio 424191.12 Fin 424192.95	4451332.49 4451339.57	M-410	AÉREO	Inicio 425653,27 Fin 425645,46	4456076,62 4456085,92	M-413	AÉREO	Inicio 425174,86 Fin 425175,63	4456878,84 4456884,90
	Carretera			Tramo	COORDENADAS UTM														
		Coordenadas X	Coordenadas Y																
	M-404	SUBTERRÁNEO	Inicio 424191.12 Fin 424192.95	4451332.49 4451339.57															
M-410	AÉREO	Inicio 425653,27 Fin 425645,46	4456076,62 4456085,92																
M-413	AÉREO	Inicio 425174,86 Fin 425175,63	4456878,84 4456884,90																
	La presencia de estos elementos determina la necesidad de respetar las afecciones cautelares previstas en Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, según lo siguiente:																		
	<table><tr><td>TIPO DE VÍA</td><td>ZONA DE DOMINIO PÚBLICO</td><td>ZONA DE PROTECCIÓN</td></tr><tr><td>AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y VÍAS RÁPIDAS</td><td>8 m</td><td>50 m</td></tr><tr><td>CARRETERAS DE LA RED PR NCIPAL</td><td>3 m</td><td>25 m</td></tr><tr><td>RESTO DE VÍAS</td><td>3 m</td><td>15 m</td></tr></table>	TIPO DE VÍA	ZONA DE DOMINIO PÚBLICO	ZONA DE PROTECCIÓN	AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y VÍAS RÁPIDAS	8 m	50 m	CARRETERAS DE LA RED PR NCIPAL	3 m	25 m	RESTO DE VÍAS	3 m	15 m						
TIPO DE VÍA	ZONA DE DOMINIO PÚBLICO	ZONA DE PROTECCIÓN																	
AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y VÍAS RÁPIDAS	8 m	50 m																	
CARRETERAS DE LA RED PR NCIPAL	3 m	25 m																	
RESTO DE VÍAS	3 m	15 m																	
CANAL DE ISABEL II	La línea cruza en aéreo sobre una arteria aductora del CYII Campo Pozos del Guadarrama, entre los apoyos 109 y 110, sin afectar a la conducción, en las coordenadas X: 424568.21 Y: 4452168.84																		
DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN, SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PRODUCCIÓN AGROALIMENTARIA Y BIENESTAR ANIMAL	<p>En el entorno del ámbito transcurren:</p> <ul style="list-style-type: none">- En Anchuelo, la Colada del Camino de la Barca o Carrahuete y la Colada del Abrevadero- En Santorcaz, la Colada de la Hontanilla, la Colada del Llano Simón y la Colada del Camino de Guadalajara a Santorcaz. <p>Se indican a continuación los cruzamientos de la línea:</p> <table><tr><th rowspan="2">Vía pecuaria</th><th rowspan="2">Tramo</th><th colspan="2">COORDENADAS UTM</th></tr><tr><th>Coordenadas X</th><th>Coordenadas Y</th></tr><tr><td>Vereda de Batres</td><td>SUBTERRÁNEO</td><td>Inicio 423715.03 Fin 423733.04</td><td>4449813.43 4449826.39</td></tr><tr><td>Colada del Camino de Batres</td><td>AÉREO</td><td>Inicio 425225.57 Fin 425220.23</td><td>4456556.01 4456570.71</td></tr></table> <p>No se producen paralelismos con las vías pecuarias.</p> <p>Este PEI cumple las normas de protección conforme al artículo 25 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, y a la Ley 3/2013, de 18 de junio, de patrimonio histórico de la Comunidad de Madrid.</p>	Vía pecuaria	Tramo	COORDENADAS UTM		Coordenadas X	Coordenadas Y	Vereda de Batres	SUBTERRÁNEO	Inicio 423715.03 Fin 423733.04	4449813.43 4449826.39	Colada del Camino de Batres	AÉREO	Inicio 425225.57 Fin 425220.23	4456556.01 4456570.71				
Vía pecuaria	Tramo			COORDENADAS UTM															
		Coordenadas X	Coordenadas Y																
Vereda de Batres	SUBTERRÁNEO	Inicio 423715.03 Fin 423733.04	4449813.43 4449826.39																
Colada del Camino de Batres	AÉREO	Inicio 425225.57 Fin 425220.23	4456556.01 4456570.71																



Afección de la línea a vías pecuarias

1.5.1.3 Otras infraestructuras y entidades privadas

La línea proyectada presenta también cruzamientos con las siguientes compañías:

REE

La línea presenta cruzamientos con varias líneas eléctricas de alta tensión de REE sobre todo en su tramo de aproximación a la SE Moraleja REE:

Línea de alta tensión 400 kV "MOR-VIV"

Línea de alta tensión 400 kV "GAL-MOR"

Se estará a lo previsto en el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23; así como en el RD 1955/2000, que regula diversos aspectos de las instalaciones de energía eléctrica.

I-DE DISTRIBUCIÓN ELECTRICIDAD

La LAAT propuesta presenta cruces líneas eléctricas existentes.

Se estará a lo previsto en el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23; así como en el RD 1955/2000, que regula diversos aspectos de las instalaciones de energía eléctrica.

LÍNEAS DE TELECOMUNICACIÓN

La LAAT propuesta presenta un cruce con una línea de telecomunicación de Telefónica España, S.A.

1.5.1.4 Afecciones a los Ayuntamientos de Serranillos del Valle, Griñón y Moraleja de Enmedio.

La línea presenta cruzamientos con caminos públicos en los términos municipales.
En los planos O-4.1.1 y O-4.1.2 se representa gráficamente la compatibilidad de la infraestructura proyectada.

1.5.1.5 Relación de cruzamientos y paralelismos definidos en el anteproyecto

Se relacionan a continuación los cruzamientos y paralelismos de la infraestructura en la Comunidad de Madrid.

Línea aérea:

Cruzamiento	Apoyo inicio	Apoyo fin	Cruzamientos	Organismos afectados
C-50	67	68	Arroyo del Chorrillo	Confederación hidrográfica del Tajo
C-51	68	69	Arroyo del Villar	
C-52			Línea eléctrica	I-DE Distribución de Electricidad
C-53	74 PAS	75	Línea eléctrica de 66 kV (D.C.)	I-DE Distribución de Electricidad
C-54	78	79	Arroyo de los Barrancos	Confederación hidrográfica del Tajo
C-55	79	80	Línea eléctrica MT 20kV	I-DE Distribución de Electricidad
C-56	82	83	Carretera M-410	Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid
C-57	83	84	Línea telefónica	Telefónica S.A.
C-58			Línea eléctrica MT	I-DE Distribución de Electricidad
C-59	85	86	Línea de 400 kV "MOR-VIV"	REE
C-60			Línea de 400 kV "GAL-MOR"	REE
C-61	87	88	Colada del camino de Monte de Batres	Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid
C-62			Línea eléctrica de BT	I-DE Distribución de Electricidad
C-63			Línea eléctrica de MT (D.C.)	I-DE Distribución de Electricidad
C-64	88	89	Línea telefónica	Telefónica S.A.
C-65			Carretera M-413 (de Fuenlabrada a la A-5)	Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid
C-66			Línea eléctrica de MT	I-DE Distribución de Electricidad

Línea subterránea:

Cruzamiento	Vértice Inicio	Vértice Fin	Cruzamientos	Organismos Afectados
C-Subt18	102	103	Línea eléctrica de 20 kV	I-DE Distribución de Electricidad
C-Subt19	112	113	Carretera M-404 KM 14,833	Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid
C-Subt20	113	114	Línea telefónica	Telefónica S.A.
C-Subt21	141	142	Arroyo del Sotillo	Confederación hidrográfica del Tajo

Cruzamiento	Vértice Inicio	Vértice Fin	Cruzamientos	Organismos Afectados
Csubt-22	151	152	Línea eléctrica de baja tensión	I-DE Distribución de Electricidad
Csubt-23	156	157	Línea eléctrica de 20 kV	I-DE Distribución de Electricidad
Csubt-24	159	160	Gasoducto	Enagás Transporte S.A.U
Csubt-25			Línea de 400 kV "MOT-MOR/MOT-VVI"	REE

1.5.1.6 PATRIMONIO CULTURAL Y PAISAJE URBANO

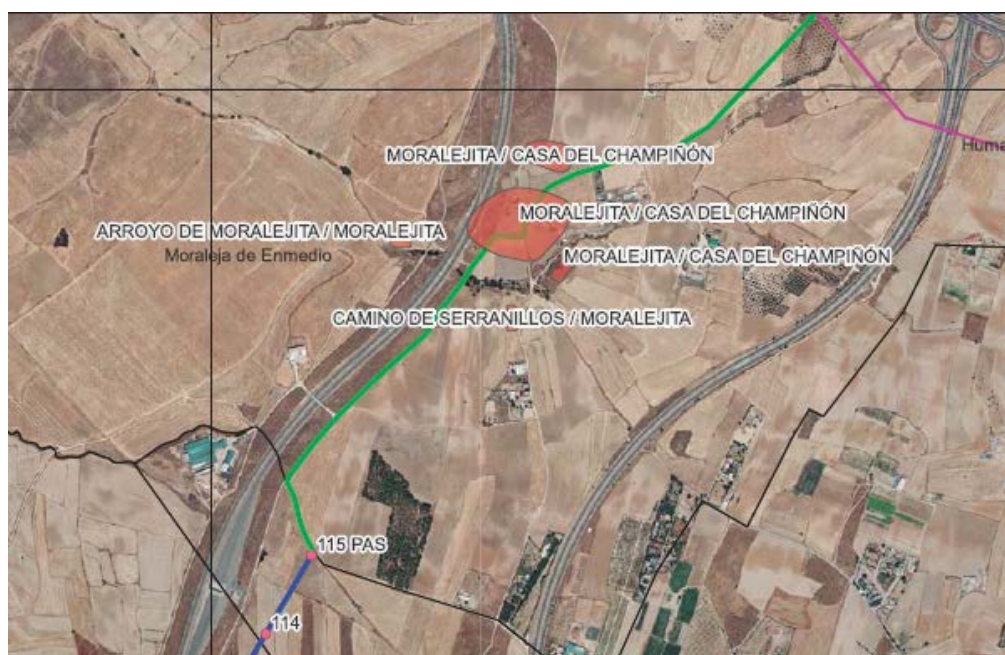
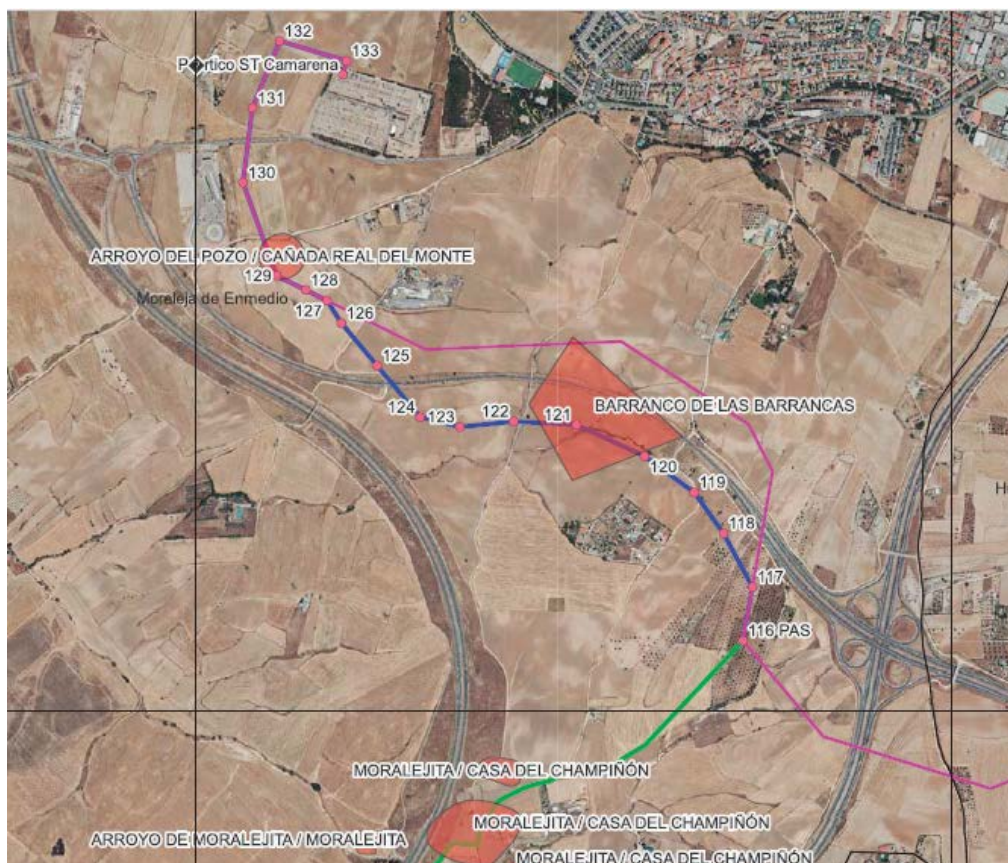
Según se explica en el Bloque II de este PEI, la consulta del Catálogo de bienes inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid ha puesto de manifiesto que en el ámbito del PEI se encuentran documentados los siguientes yacimientos arqueológicos. No hay ningún BIC afectado. Los potenciales efectos de la infraestructura sobre el patrimonio cultural se sintetizan en:

Denominación	Código	Municipio	Impacto	Afección
CAMINO DE SERRANILLOS/ MORALEJITA	CM/089/0012	Moraleja de Enmedio	Compatible	A 50 m del vano 73 PAS - 74 PAS
MORALEJITA/ CASA DEL CHAMPIÓN	CM/089/0014	Moraleja de Enmedio	Severo	Junto a la traza, vano 73 PAS - 74 PAS
ARROYO DE MORALEJITA/ MORALEJITA	CM/089/0013	Moraleja de Enmedio	Sin Impacto	Tramo soterrado 73 PAS - 74 PAS
ARROYO DEL POZO/ CAÑADA REAL DEL MONTE	CM/089/0021	Moraleja de Enmedio	Moderado	Vano 86 - 87
BARRANCO DE LAS BARRANCAS*	CM/089/0032	Moraleja de Enmedio	Moderado	Vano 78 - 79

Efectos sobre los yacimientos arqueológicos y paleontológicos inventariados en el tramo de Madrid.

**Elemento paleontológico.*

Desde el punto de vista de efectos sobre el Patrimonio, se estima un impacto residual sobre el mismo.



Relación de la línea con arqueología y patrimonio

1.6 REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE PROYECTO

NORMAS DE PROYECTO

De acuerdo con el artículo 1º A/Uno del Decreto 462/1971 de 11 de marzo, por el que se dictan normas sobre la redacción de proyectos y la dirección de obras de edificación, en la ejecución de las obras deberán observarse las normas vigentes aplicables sobre construcción.

Serán por tanto 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.

Además, se contemplarán todas aquellas normas que, por la pertenencia de España a la Unión Europea, sean de obligado cumplimiento en el momento de la presentación del Proyecto Constructivo.

Será de aplicación asimismo la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

A tal fin, se incluye a continuación una relación no exhaustiva de la normativa técnica aplicable.

- Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23.
- Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITCLAT 01 a 09.
- Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión, y sus Instrucciones Técnicas Complementarias.
- Real Decreto 560/2010, de 7 de mayo, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad industrial para adecuarlas a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, y a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio, por el que se adoptan medidas urgentes para garantizar la estabilidad financiera del sistema 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.
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Real Decreto 413/2014, de 6 de junio, por el que se regula la actividad de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.
- Real Decreto 1074/2015, de 27 de noviembre, por el que se modifican distintas disposiciones en el sector eléctrico.
- Pliego de condiciones técnicas de instalaciones conectadas a red establecidas por el IDAE en su apartado destinado a Instalaciones de Energía Solar Fotovoltaica (PCT-C.- Julio 2011).
- Real Decreto 1699/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la conexión a red de instalaciones de producción de energía eléctrica de pequeña potencia.

- Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.
- Orden TEC/1281/2019, de 19 de diciembre, por la que se aprueban las instrucciones técnicas complementarias al Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.
- Orden IET/1045/2014, de 16 de junio, por la que se aprueban los parámetros retributivos de las instalaciones tipo aplicables a determinadas instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.
- Orden IET/2735/2015, de 17 de diciembre, por la que se establecen los peajes de acceso de energía eléctrica para 2016 y se aprueban determinadas instalaciones tipo y parámetros retributivos de instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos.
- Orden ETU/130/2017, de 17 de febrero, por la que se actualizan los parámetros retributivos de las instalaciones tipo aplicables a determinadas instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de fuentes de energía renovables, cogeneración y residuos, a efectos de su aplicación al semiperiodo regulatorio que tiene su inicio el 1 de enero de 2017.
- Norma UNE 157701:2006, especialmente su Anexo A, sobre Criterios generales para la elaboración de proyectos de instalaciones eléctricas de baja tensión.
- Especificaciones técnicas específicas de la compañía eléctrica distribuidora.
- Normas Autonómicas y Comunidades para este tipo de instalaciones.
- Normas Municipales para este tipo de instalaciones.

TRAZADO DE CAMINOS Y OBRA CIVIL

- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.
- Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras.
- Orden FOM/3459/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.3-IC: "Rehabilitación de firmes", de la Instrucción de carreteras.
- Orden FOM/298/2016, de 15 de febrero, por la que se aprueba la norma 5.2 - IC drenaje superficial de la Instrucción de Carreteras.
- Orden de 31 de agosto de 1987 sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado (Instrucción 8.3- IC Señalización de obra).
- Recomendaciones para el diseño de intersecciones.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3/75), según Orden del Ministerio de Obras Públicas, de 2 de julio de 1976.

- Real Decreto 1247/2008, de 18 de julio, por el que se aprueba la instrucción de hormigón estructural (EHE-08).
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico.

ESPECIFICACIONES DE PROYECTO

En el Anexo I a esta memoria se incluye la información resumida del anteproyecto técnico de la infraestructura objeto de este PEI, así como los principales planos de detalle correspondientes. La información contenida en el Anexo I se corresponde con la de un Anteproyecto, que deberá ser perfeccionado hasta su definición como proyecto constructivo, adecuándose a las condiciones que para Aprobación Definitiva se establezcan en el PEI, antes de la obtención de la Licencia de construcción. Por tanto, puede haber contradicciones con los datos que figuran en los anteproyectos, y las aportadas en planos o memorias del PEI, prevaleciendo estas últimas.

1.7 ENCUADRE DEL PEI EN RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

Se analiza en este apartado el trazado de la línea eléctrica de alta tensión en relación con el planeamiento vigente en los términos municipales de Serranillos del Valle, Griñón y Moraleja de Enmedio. Se identifica gráficamente en los planos I-3 y O-3.

En el transcurso de las distintas tramitaciones a las que se ha sometido la infraestructura proyectada, el Ayuntamiento de Moraleja de Enmedio ha emitido dos escritos:

- el 10 de mayo de 2021: alegación al PEI en el procedimiento ambiental de consultas para la emisión del Documento de Alcance
- el 29 de marzo de 2022: alegación al PFOT-248 en el seno de su tramitación de autorización administrativa. Se trata en un apartado posterior el contenido y efecto de los mismos.

Por otra parte, en todos los casos, para el tramo aéreo de la línea, la mínima distancia vertical entre los conductores de la línea y el terreno, en las condiciones más desfavorables viene dada por el Reglamento Técnico de Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión según RD 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

EL PEI Y EL MODELO TERRITORIAL DEL PLANEAMIENTO GENERAL DE LOS MUNICIPIOS SOBRE LOS QUE SE ACTÚA

Por su condición, los Planes Especiales pueden delimitarse sobre cualquier clase de suelo, puesto que la LS 9/01 no impone directamente su contenido, toda vez que lo remite a cuál sea en cada caso su finalidad y objeto específico.

Esta característica hace del PEI un instrumento adecuado para la implantación de la infraestructura, ya que, siendo la infraestructura unitaria, afecta a disposiciones regulatorias distintas según cada término municipal, e incluso a categorías diferentes de suelos no urbanizables.

El PEI, como se señala en el apartado de objetivos del presente documento, tiene también la capacidad, si fuera el caso, de armonizar criterios entre la LS 9/01 y la normativa urbanística vigente de aplicación, así como de la propia normativa vigente entre sí.

Es preciso señalar que la implantación de la infraestructura del PEI en ningún caso supone una reformulación del modelo estructural territorial establecido en las Normas Subsidiarias o Plan General de Ordenación Urbana de los municipios sobre los que se proyecta.

Recordemos que son determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística las que definen el modelo de ocupación, utilización y preservación del suelo objeto del planeamiento general, así como los elementos fundamentales de la estructura urbana y territorial, según lo indicado por el artículo 35 de la LS 9/01.

El PEI no comporta variación alguna en la clasificación, categoría y calificación del suelo donde se implanta, ni altera los elementos estructurantes de los sistemas de redes públicas. Tampoco afecta a la división de ámbitos del planeamiento general, ni a sus condiciones de ordenación estructurante.

Se analiza en los siguientes apartados la admisibilidad de la infraestructura en los suelos sobre los que se proyecta, en función de las distintas normativas urbanísticas vigentes.

Para ello es preciso tener en cuenta la capacidad del PEI para el establecimiento de las características de la infraestructura que ordena, así como de complementar en lo que sea preciso la normativa vigente para garantizar unas condiciones adecuadas de ordenación. Este aspecto es especialmente relevante por la ya mencionada causa de su tramitación, como parte final de un procedimiento de mayor alcance, de carácter estatal y, en este sentido, como instrumento de coordinación y ajuste entre la visión supramunicipal y los planeamientos locales.

La LS 9/01 prevé la necesidad de acogida de instalaciones relacionadas con la generación, transporte y distribución de energía en el suelo urbanizable no sectorizado, según se dispone en los artículos 25.a) y 26.1.c), así como en el suelo no urbanizable de protección, tal y como se dispone en el artículo 29:

“Artículo 29. Régimen de las actuaciones en suelo no urbanizable de protección.

1. En el suelo no urbanizable de protección, excepcionalmente, a través del procedimiento de calificación previsto en la presente Ley, podrán autorizarse actuaciones específicas, siempre que estén previstas en la legislación sectorial y expresamente permitidas por el planeamiento regional territorial o el planeamiento urbanístico.

2. Además, en el suelo no urbanizable de protección 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. El régimen de aplicación sobre estas actuaciones será el mismo que se regula en los artículos 25 y 161 de la presente Ley.”

Según la Disposición Transitoria Primera letra c) de la LS 9/01, al suelo no urbanizable común se le aplicará el régimen establecido para el suelo urbanizable no sectorizado, y según la letra d) al suelo no urbanizable especialmente protegido se le aplicará el régimen establecido para el suelo no urbanizable de protección.

Por otra parte, el carácter de red pública de este tipo de infraestructuras y sus elementos se encuentra reconocido en la Ley 24/2013 de 26 de diciembre del Sector Eléctrico, en los términos al efecto dispuestos en los artículos 54, 55 y 56, los cuales se ocupan de la declaración de utilidad pública de las instalaciones eléctricas de generación y distribución, regulando el procedimiento para su reconocimiento y sus efectos por el MITECO.

Es decir, la infraestructura definida en el presente PEI se encuentra dentro de las permitidas por la LS 9/01 en suelo no urbanizable común (equivalente al urbanizable no sectorizado en esta ley) y también en suelo no urbanizable de protección, por cuanto que:

- i. está prevista en la legislación sectorial como consecuencia de la ya mencionada autorización administrativa estatal, por ser instalaciones y usos requeridos por la propia infraestructura estatal.

- ii. deben implantarse preferentemente en esta clase de suelos por su incompatibilidad con un uso eficiente y racional del suelo urbano o urbanizable.

La LS 9/01 proporciona de esta manera una orientación interpretativa que facilita solventar aquellas dudas o indefiniciones que al respecto puedan encontrarse en las Normas Urbanísticas de los instrumentos de planeamiento general de los distintos términos municipales, entre ellos la admisibilidad de usos pormenorizados o las condiciones regulatorias de la infraestructura que propone, alcance acorde a la figura del PEI.

Y, por otra parte, siendo válido sostener la necesidad de una interpretación actualizada de los regímenes urbanísticos locales vigentes como soporte potencial de usos que, aún no previstos expresamente a la fecha de aprobación del planeamiento general, sin embargo, están razonablemente llamados a ubicarse en suelo no urbanizable en razón de unas características propias claramente incompatibles con su localización sobre suelos urbanos o preferente respecto a los urbanizables sectorizados.

Se analiza a continuación el encaje de la infraestructura en el planeamiento urbanístico de cada Municipio.

CONFORMIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE: PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE **SERRANILLOS DEL VALLE**. BOCM 22/11/2006.

En el término municipal la línea transcurre en paralelo a la AP 41, autopista Madrid-Toledo. El trazado de la línea en esta zona se define de tal modo que se evite afectar a la zona de servidumbre de la carretera, ni tampoco a las zonas afectadas por la línea límite de expropiación, minimizándose así la afección al territorio. La línea discurre en tramo soterrado y aéreo, de forma que este se proyecta principalmente sobre las zonas que el planeamiento municipal reserva para la expansión del núcleo urbano, bien como suelo urbanizable sectorizado bien como no sectorizado.

El suelo afectado por la implantación del tramo subterráneo de la línea se corresponde con las siguientes clasificaciones de suelo:

- Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido inadecuado para el desarrollo urbano.
- Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido Vías Pecuarias
- Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido de Cauces y Riberas.
- Suelo Urbanizable No Sectorizado.
- Suelo Urbanizable Sectorizado y Redes Públicas Adscritas.

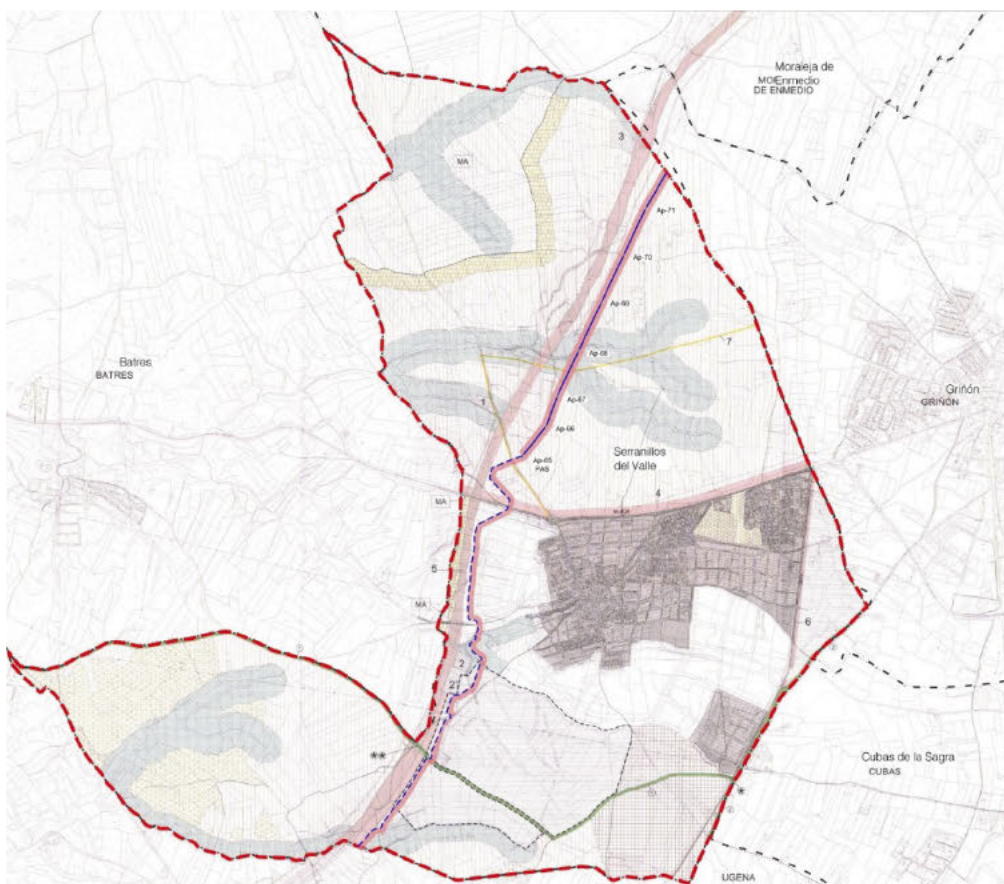
El suelo afectado por la implantación del tramo aéreo de la línea se corresponde con las siguientes clasificaciones de suelo:

- Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido inadecuado para el desarrollo urbano.
- Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido de Cauces y Riberas.

El ámbito del PEI en el municipio alcanza un total de 20,37 Ha, según el siguiente desglose de superficies estimadas:

LÍNEA ELÉCTRICA	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUPERFICIE* (Ha.)	LONGITUD (m)	% SUELO
Subterránea	SUNS	3,09	1.114,52	15,17
	SNUEP Vías Pecuarias (Cruzamiento)	0,08	32,76	0,39
	SNUEP Cauces y Riberas (Cruzamiento)	1,22	348,07	5,99
	SUS y Redes Públicas Adscritas	2,69	905,86	13,21
	SNUEP Inadecuado para el desarrollo urbano	1,77	651,19	8,69
	TOTAL	8,85	3.052,40	43,45
Aérea	SNUEP Inadecuado para el desarrollo urbano	9,28	1.546,66	45,56
	SNUEP Cauces y Riberas (cruzamiento)	2,24	373,56	10,99
	TOTAL	11,52	1.920,22	56,55
TOTAL		20,37	4.972,62	100

(*) Nota: Superficie del ámbito del PEI para las líneas considerada como el producto de la longitud de la línea multiplicado por una banda de 30m a cada lado del eje de esta, variable según condiciones de contorno específicas.



Ámbito espacial del PEI sobre plano del Planeamiento vigente del municipio de Serranillos del Valle

1.7.1.1 En relación con las normas generales

La infraestructura está recogida como uso definido en el plan en el artículo 4.9 “Infraestructuras y Servicios”, en la clase “Servicios Urbanos” y categoría 1 “Producción, transporte y distribución de energía eléctrica”.

Protección paisajística

La línea es en su mayor longitud subterránea, sin incidencia sobre el paisaje. En el tramo aéreo se cumplen las condiciones del artículo 7.3. “Protección Paisajística”

“Protección del paisaje

Con el fin de lograr la conservación de la estructura del paisaje tradicional, ha de tenerse en cuenta de modo general las determinaciones relativas a:

- A.- Protección de la topografía, impidiendo actuaciones que alteren las características morfológicas del terreno.*
- B.- Protección de cauces naturales y del arbolado correspondiente.*
- C.- Protección de plantaciones y masas forestales.*
- D.- Protección de caminos de acceso y vías pecuarias. Estas últimas más determinadas y protegidas por la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias y por la Ley 8/1998 de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.”*

Son todas ellas condiciones que se cumplen en el trazado propuesto de la línea, sin efectos sobre la topografía, cumpliendo las normas sectoriales de protección de cauces, caminos y vías pecuarias, y con afección mínima a plantas y masa forestales.

La línea se sitúa a una distancia suficientes del casco para no tener incidencia en la protección de visualización.

1.7.1.2 En relación con las normas particulares para Suelo No Urbanizable de Protección.

En el artículo 8.3 de las normas se regulan las facultades y deberes de la propiedad del suelo no urbanizable por remisión en términos generales al artículo 28 de la LS 09/01, complementado de forma particular con las determinaciones de las propias normas para este suelo.

El régimen de las actuaciones se remite igualmente a la LS 09/01 en el artículo 8.4., donde se indica que:

“Asimismo 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 las infraestructuras y servicios públicos estatales, autonómicos o locales que precisen localizarse en terrenos con esta clasificación. El régimen de aplicación sobre estas actuaciones será el mismo que se regula en los artículos 25 y 161 de la Ley 9/2001.”

La infraestructura que se proyecta tiene su destino natural en el suelo no urbanizable, siendo precisamente uno de los criterios de la legislación sectorial en materia eléctrica evitar la ubicación de tendidos aéreos en los núcleos de población. Y, por su función y condiciones técnicas sus alternativas de trazado se deben proyectar prioritariamente sobre suelo no urbanizable.

1.7.1.3 En relación con las normas particulares para Suelo No Urbanizable de Protección de Régimen Especial.

El PEI afecta a suelos de esta categoría en la protección de Cauces y Riberas y de Vías Pecuarias. Son en todos casos cruzamientos sobre estos elementos, los cuales se someten a las normativas sectoriales de protección según lo regulado por los organismos sustantivos y, al mismo tiempo, al cumplimiento de lo dispuesto en las normas urbanísticas en el artículo 8.4.1. "Espacios Protegidos de Régimen Especial."

1.7.1.4 En relación con las normas particulares para Suelo Urbanizable.

El tramo de línea que afecta a esta clase de suelo en sus dos categorías, sectorizado y no sectorizado, es subterráneo y se localiza en el borde entre la delimitación de este suelo y el propio de la AP-41.

El artículo 10.4 de las normas urbanísticas remite los derechos y deberes de los propietarios incluidos en el suelo urbanizable sectorizado y no sectorizado serán los indicados en el artículo 21 de la LS 09/2001 y, las actuaciones, en este tipo de suelo a los artículos 24 y 25 de la LS 09/2001, siendo autorizables los usos requeridos por las infraestructuras y los servicios públicos estatales, autonómicos o locales que precisen localizarse en terrenos con esta clasificación y categoría de suelo.

Por su parte, en tanto no se produzca el cambio en la categoría de suelo, en el suelo urbanizable no sectorizado del Plan General el planeamiento señala que le será de aplicación las mismas normas que al suelo no urbanizable de protección de la clase II.1 "Inadecuados para el desarrollo urbano", vistos en el apartado anterior.

Las actuaciones que requieren de calificación urbanística se remiten a su vez, en virtud del artículo 10.7 de las normas urbanísticas a lo establecido en el artículo 26 de la LS 09/01 el cual, a su vez, contempla:

[...]

"c) Las de carácter de infraestructuras. El uso de infraestructuras comprenderá las actividades, construcciones e instalaciones, de carácter temporal o permanente, necesarios para la ejecución y el mantenimiento de obras y la prestación de servicios relacionados con el transporte por cualquier medio de personas y mercancías, así como de potabilización, transporte, abastecimiento, depuración y tratamiento de aguas; la generación, el transporte y la distribución de energía; las telecomunicaciones; y la recogida, la selección, el tratamiento y la valorización de residuos."

[...]

"3. Además en suelo urbanizable no sectorizado 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. "

En conclusión, además de tratarse de una infraestructura subterránea, su implantación es compatible con las condiciones de la normativa urbanística.

CONFORMIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE: NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL DE GRIÑÓN. BOCM 20/10/1994.

En el término municipal de Griñón se localiza un tramo muy corto de la línea, 380 m, al noroeste del término municipal. Entra en aéreo desde Serranillos del Valle y, antes de salir del municipio, pasa a subterráneo para continuar por Moraleja de Enmedio.

Afecta a suelo no urbanizable de especialmente protegido por valor paisajístico.

El ámbito del PEI en Griñón alcanza un total de 1,82 Ha, según el siguiente desglose de superficie estimada:

LÍNEA ELÉCTRICA	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUPERFICIE* (Ha.)	LONGITUD (m)	% SUELO	
Aérea		SNUEP	1,80	301,25	98,90
Subterránea			0,02	16,77	1,10
TOTAL GRIÑÓN			1,82	318,02	100,00

(*) Nota: Superficie del ámbito del PEI para las líneas considerada como el producto de la longitud de la línea multiplicado por una banda de 30m a cada lado del eje de esta, variable según condiciones de contorno específicas.



Ámbito espacial del PEI sobre Planeamiento vigente del municipio de Griñón

1.7.1.5 En relación con las normas particulares para Suelo No Urbanizable de Protección.

El régimen del suelo no urbanizable común se regula en el Epígrafe 2, distinguiendo para los usos del suelo los admitidos y los prohibidos. Los admitidos se dividen a su vez en propios y compatibles.

El contenido del PEI concuerda con la regulación del artículo 4.16. "Obras, permitidas." el cual define como como instalaciones que podrán ser autorizadas en el suelo no urbanizable común y en el Especialmente Protegido *"las instalaciones y edificaciones 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."*

El artículo 4.27 indica que, para ser consideradas de utilidad pública e interés social, las instalaciones deben serlo en función de *"su consideración de utilidad pública en aplicación directa de la legislación o de declaración en este sentido de los órganos Administrativos competentes."* El artículo 4.29 de las normas urbanísticas regula las condiciones de actuación en el suelo protegido, donde se dice: *"sólo podrán autorizarse los usos e instalaciones de utilidad pública o interés social que respete las condiciones de especial protección establecidas en el Capítulo 5 del presente Título."*

En dicho capítulo se encuentra el artículo el artículo 4.53 que establece las condiciones específicas para el SNUEP por valor paisajístico. Se señala que, con carácter excepcional, *"podrán autorizarse las edificaciones o instalaciones de utilidad pública o interés social que deban ubicarse necesariamente en este tipo de terrenos y no sea posible instalarlas en el Suelo No Urbanizable Común, siempre que no afecten negativamente al medio y se redacte un estudio de impacto ambiental de la implantación que se pretenda"*, condiciones todas ellas que reúne la infraestructura de la línea eléctrica proyectada.

El uso de la infraestructura queda por tanto amparado por su utilidad pública, y por la necesidad de implantarse en este tipo de suelo dado que responde a una condición de trazado que resulta de la viabilidad técnica, de la aptitud ambiental de los suelos según los estudios previos tramitados, y de la necesidad de conexión de otros elementos de infraestructura, que no se circunscriben a este tipo de suelo concreto, sino que abarcan varios tipos, común y protegido, a varios municipios, e incluso a otra Comunidad Autónoma.

Como parte del procedimiento de tramitación de Autorización Administrativa ya iniciado, se ha solicitado también por parte del promotor la Declaración de Utilidad Pública de la infraestructura.

1.7.1.6 Desarrollo mediante instrumentos de planeamiento

La vigente Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid contempla, en su artículo 50.1, la figura de los Planes Especiales como una alternativa de planeamiento de desarrollo al instrumento de Calificación Urbanística.

1.7.1.7 Otras autorizaciones administrativas

En relación con las autorizaciones administrativas que sean pertinentes con carácter previo a la licencia municipal, en el caso de esta infraestructura se está tramitando, como se ha indicado en el correspondiente apartado, la Autorización Administrativa en la Dirección General de Política Energética y Minas del MITECO, así como el presente PEI.

CONFORMIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA CON EL PLANEAMIENTO VIGENTE: NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO MUNICIPAL DE MORALEJA DE ENMEDIO. BOCM 02/08/1993.

La línea entra en Moraleja de Enmedio con trazado subterráneo procedente de Griñón en suelo no urbanizable común para, una vez pasado el suelo SNUEP de cauces, emerger en aéreo nuevamente por suelo no urbanizable común hasta conectar con la SE Moraleja REE.

Dado que la SE de Moraleja se localiza en suelo urbano, la conexión de la línea con la misma en su último tramo también afecta puntualmente al suelo urbano.

El ámbito del PEI en Moraleja de Enmedio alcanza un total de 26,93 Ha, según el siguiente desglose de superficie estimada:

LÍNEA ELÉCTRICA	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SUPERFICIE* (Ha.)	LONGITUD (m)	% SUELO
Subterránea	SNUC	3,92	1.344,26	14,56
	SNUEP de Cauces y Riberas	3,31	1.081,00	12,29
Aérea	SNUC	19,70	3.287,23	73,15
TOTAL MORALEJA DE ENMEDIO		26,93	5.712,49	100,00

(*) Nota: Superficie del ámbito del PEI para las líneas considerada como el producto de la longitud de la línea multiplicado por una banda de 30m a cada lado del eje de esta, variable según condiciones de contorno específicas.



Ámbito espacial del PEI sobre Planeamiento vigente del municipio de Moraleja de Enmedio

1.7.1.8 En relación con las normas generales

La infraestructura está recogida como uso definido en el plan en el artículo 4.10 “Uso de Infraestructuras Básicas”.

El artículo 7.3 de las normas remite la protección del paisaje al cumplimiento de las determinaciones del Capítulo 10 de la normativa específica del suelo no urbanizable.

Protección paisajística

La línea es en gran parte de su longitud subterránea, sin incidencia sobre el paisaje. En el tramo aéreo se cumplen las condiciones del artículo 7.3. 1. “Protección del Paisaje Natural”.

“Protección del paisaje

Con el fin de lograr la conservación de la estructura del paisaje tradicional, ha de tenerse en cuenta de modo general las determinaciones relativas a:

- A.- Protección de la topografía, impidiendo actuaciones que alteren las características morfológicas del terreno.*
- B.- Protección de cauces naturales y del arbolado de ribera correspondiente a los mismos, así como de acequias y canales.*
- C.- Protección de plantaciones y masas forestales.*
- D.- Protección de caminos de acceso y vías pecuarias, etc.”*

Son todas ellas condiciones que se cumplen en el trazado propuesto de la línea, sin efectos sobre la topografía, cumpliendo las normas sectoriales de protección de cauces, caminos y vías pecuarias, y con afección mínima a plantas y masa forestales.

La línea se sitúa a una distancia suficientes del casco para no tener incidencia en la protección de visualización.

Para el núcleo urbano el artículo 7.3.11 determina la prohibición de os tendidos aéreos eléctricos y telefónicos, debiendo reformarse los existentes de acuerdo con lo que determina la legislación vigente.

La línea afecta a en su totalidad a suelo no urbanizable, en sus categorías de Común y de Protección de Cauces y Riberas, aunque cabe indicar que la parcela de la subestación de destino, ST Moraleja REE, está ubicada en suelo urbano, según se muestra en el plano I-3.3 del Bloque I.

1.7.1.9 En relación con las normas particulares para Suelo No Urbanizable Común

El régimen del suelo no urbanizable común se determina en el Capítulo 10, “Normas particulares para el Suelo No Urbanizable”. 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.”

A este respecto, uno de los criterios de la legislación sectorial en materia eléctrica es el de evitar la ubicación de tendidos aéreos de esta naturaleza en los núcleos de población, siendo preferente su localización, cuando es posible, en suelo no urbanizable.

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.*"

Como se ha explicado en apartados anteriores, como parte del procedimiento de tramitación de Autorización Administrativa de la infraestructura, ya iniciado, se ha solicitado también por parte del promotor la Declaración de Utilidad Pública de la infraestructura, la cual emana de la aplicación directa de la legislación sectorial.

El uso de la infraestructura queda por tanto amparado por su utilidad pública, y por la necesidad de implantarse en este tipo de suelo dado que responde a una condición de trazado que resulta de la viabilidad técnica, de la aptitud ambiental de los suelos según los estudios previos tramitados, y de la necesidad de conexión de otros elementos de la infraestructura.

1.7.1.10 En relación con las normas particulares para Suelo No Urbanizable de Protección de Cauces y Riberas

La línea afecta puntualmente a suelo de protección de cauces y riberas como acción de cruzamiento que se llevará a cabo en cumplimiento de la regulación de las afecciones sectoriales correspondientes. Este cruzamiento se produce en el tramo subterráneo de la línea.

El régimen del suelo no urbanizable especialmente protegido se regula a su vez en el artículo 10.8.4. del Capítulo 10 de las normas particulares. En este suelo se prohíben las construcciones e instalaciones salvo las declaradas de interés social o utilidad pública que no puedan ubicarse en suelo no urbanizable común.

La propia continuidad del trazado de la línea conlleva la necesidad de llevar a cabo el cruzamiento el cual, como se ha dicho, no afecta al elemento protegido ni a sus condiciones de protección, puesto que se llevará a cabo en canalización subterránea.

1.7.1.11 Desarrollo mediante instrumentos de planeamiento

La vigente Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid contempla, en su artículo 50.1, la figura de los Planes Especiales como una alternativa de planeamiento de desarrollo al instrumento de Calificación Urbanística.

Por otra parte, en el artículo 3.2.3. de las normas urbanísticas se contempla el desarrollo de sus previsiones mediante la tramitación de Planes Especiales.

1.7.1.12 Alegaciones del Ayuntamiento de Moraleja de Enmedio

Como se ha indicado previamente, el Ayuntamiento de Moraleja de Enmedio se ha pronunciado dos veces en el curso de la tramitación de la infraestructura. La más reciente, con

fecha de 30 de marzo de 2022, presentó alegación al expediente de tramitación de autorización administrativa estatal, concluyendo lo siguiente:

“En definitiva, la línea tendrá que reubicarse para evitar afectar a los valores naturales o, en el caso de que se pretenda conservar el trazado seleccionado, el soterramiento es necesario en todo el trayecto de la línea que discurre por la Comunidad de Madrid, entre Casarrubuelos y Moraleja de Enmedio, aprovechando las infraestructuras viarias ya existentes...”

Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, en caso de valorar el rediseño del trazado de la línea/220kV Camarena - Moraleja REE220 REE, se considera necesario mantener el paralelismo con la línea LAT Moraleja-Moraleja L/400 kV en el margen sur de la Carretera M 413. Igualmente, se requiere que se PROCEDA AL SOTERRAMIENTO de los tramos que cruzan la vía urbana (Avenida de Arroyomolinos) con el fin de minimizar las posibles afecciones que generan este tipo de actuaciones a las zonas residenciales próximas.”

Según lo ya explicado, el trazado de la línea ha variado sustancialmente respecto al que alude esta alegación, y se ha adaptado al menor impacto sobre los valores naturales, a la mayor compatibilidad con las condiciones del planeamiento urbanístico y a la menor afección sobre el territorio.

Las principales modificaciones realizadas, en lo que respecta al tramo de línea comprendido dentro del municipio de Moraleja de Enmedio, son las siguientes:

- a. Desplazamiento de la traza al margen sur de la carretera M-410, siguiendo las indicaciones del Ayuntamiento de Moraleja de Enmedio.
- b. Reubicación de la línea de evacuación, que discurrirá mediante dos tramos de un total de 5,49 km de longitud en la Comunidad de Madrid, de los cuales 2,43 km se ubicarán dentro de los límites del municipio de Moraleja de Enmedio.

Por otro lado, tras el análisis técnico, urbanístico y ambiental del cruzamiento de la línea de evacuación con la antigua carretera M-413, también llamada Avenida de Arroyomolinos, se ha considerado que el soterramiento supondría un mayor impacto sobre las infraestructuras existentes. Por tanto, con el objetivo de minimizar dicha afección, los Promotores ven acertado continuar con la traza original planteada, esto es mediante el cruzamiento en aéreo.

1.8 INTERÉS PÚBLICO DE LA INICIATIVA. UTILIDAD PÚBLICA E INTERÉS SOCIAL DE LA INFRAESTRUCTURA PROYECTADA.

Por lo anteriormente indicado, el uso previsto en este PEI es compatible con lo regulado en las normativas urbanísticas de los municipios sobre los que se proyecta, para las distintas clasificaciones de suelo afectadas, y se corresponden con infraestructuras básicas del territorio.

Por otra parte, la actuación del PEI responde a un interés público que emana de su integración en el ya mencionado PNIEC 2021-2030 y en el 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. Con todo ello, la utilidad pública y el interés social de la actuación es consustancial al propio PEI por su contenido, objeto y conveniencia en función del interés público, con un impacto positivo en las haciendas públicas de los municipios y en el fomento de actividad en áreas con declive demográfico.

A ello se añade lo recogido en el RD 23/2020 de medidas en materia de energía y en otros ámbitos para la reactivación económica, como medidas a adoptar frente a la crisis sanitaria de 2019-2023:

“En el contexto de la emergencia sanitaria y su determinante impacto económico, debemos analizar la situación climática actual, que pretende impulsar el proceso de transición del sistema energético español hacia uno climáticamente neutro, descarbonizado, con un impacto social que sea justo y beneficie a los ciudadanos más vulnerables. En este sentido, se ha presentado recientemente en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático de 2019 (Cumbre del Clima COP 25) el Pacto Verde Europeo «Green Deal», que se configura como la hoja de ruta climática en la Unión Europea para los próximos años, y comprenderá todos los sectores de la economía, especialmente los del transporte, la energía, la agricultura, los edificios y las industrias, como las de la siderurgia, el cemento, las TIC, los textiles y los productos químicos.

Los efectos del COVID-19 sobre la economía y sobre el sistema energético, lejos de suponer una amenaza para la necesaria descarbonización de las economías, representan una oportunidad para acelerar dicha transición energética, de manera que las inversiones en renovables, eficiencia energética y nuevos procesos productivos, con la actividad económica y el empleo que estas llevarán asociadas, actúen a modo de palanca verde para la recuperación de la economía española.

La necesidad de impulsar la agenda de descarbonización y sostenibilidad como respuesta a la crisis es compartida en el ámbito europeo y, en este contexto, España está en condiciones de liderar este proceso, aprovechando las ventajas competitivas de nuestro país en ámbitos como la cadena de valor industrial de las energías renovables, la eficiencia energética o la digitalización.

A su vez, debido al papel fundamental de la electricidad en el proceso de descarbonización de la economía, es condición indispensable garantizar el equilibrio y la liquidez del sistema eléctrico, que se han visto amenazados en los últimos tiempos por factores coyunturales, como la caída brusca de la demanda y los precios como consecuencia de la crisis del COVID-19.

Cabe también indicar que el interés en promover la energía fotovoltaica a nivel nacional se ha incrementado recientemente, como consecuencia de la situación social y energética que ha provocado en Europa la guerra en Ucrania, declarada en febrero de 2022. Por dicho motivo, el 29 de marzo de 2022 se ha aprobado en Consejo de Ministros el *Plan Nacional de Respuesta a las Consecuencias Económicas y Sociales de la guerra en Ucrania*, que incluye una serie de modificaciones normativas recogidas en el Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, y por el que se adoptan medidas urgentes para priorizar los proyectos fotovoltaicos.

Es evidente por tanto el interés público del PEI, tanto por redactarse en desarrollo de las políticas energéticas en todas las escalas administrativas y políticas, como por su impacto en la salud pública, en la preservación de unas condiciones ambientales adecuadas y en el cumplimiento de objetivos autonómicos, nacionales y europeos.

En el marco legal, la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico en los términos al efecto dispuestos en los artículos 54, 55 y 56 se ocupan de la declaración de utilidad pública de las instalaciones eléctricas de generación, regulando el procedimiento para su reconocimiento por el MITECO y sus efectos. Ello determina el carácter de red pública de infraestructuras de sus elementos.

Conforme al artículo 50.1 de la LS 9/01, el presente Plan Especial define los elementos que integran estas redes públicas de infraestructuras y establece sus condiciones de ordenación.

En coherencia con lo anterior, el PEI legitima desde su aprobación las expropiaciones y/o imposiciones de servidumbres, así como ocupaciones temporales que resulten necesarias para la ejecución y funcionamiento de dichas infraestructuras eléctricas, según lo dispuesto en los artículos 42.2 del TRLSRU y 64 de la LS 9/01.

Por otra parte, la planificación territorial de la infraestructura deviene de la potestad del Estado. 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 a los que el proyecto se somete, siendo finalmente necesaria la coordinación de sus contenidos con los planes urbanísticos de los municipios.

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.

1.9 PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y PROTECCIÓN DEL MEDIO

PROCEDIMIENTO

En el *Bloque II. Documentación Ambiental* de este PEI, se incluye la “*Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria*” de la infraestructura, la cual incluye a su vez el *Estudio Ambiental Estratégico* y los resultados del proceso de consultas iniciado con el Borrador del Plan, y que se contienen en el Documento de Alcance emitido por el órgano sustantivo con fecha 2 de marzo de 2022.

El PEI ha incorporado cuantas cuestiones pertinentes han sido señaladas en esa fase para la mejor garantía de la protección del medio.

Junto a ello, según se ha explicado en apartados anteriores, la infraestructura que define el PEI se encuentra sometida a procedimiento ordinario paralelo de Evaluación Ambiental ante el MITECO.

CUMPLIMIENTO DE LOS CONTENIDOS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

El cumplimiento completo de los contenidos del Documento de Alcance (DA) del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) emitido por la Dirección General de Urbanismo, Área de Tramitación y Resolución de Procedimientos de la Comunidad de Madrid, se desarrolla en el Bloque II *Documentación Ambiental*.

Durante el periodo de consultas se recibió respuesta del ayuntamiento de Moraleja de En medio, sí como de diferentes organismos y administraciones. Se sintetiza aquí el cumplimiento de los contenidos del Documento de Alcance en el PEI de dichos informes en lo que compete al alcance del PEI en materia de ordenación urbanística:

i. AYUNTAMIENTO DE MORALEJA DE ENMEDIO.

Alega este Ayuntamiento la necesidad de una planificación territorial estratégica regional de las infraestructuras eléctricas que articule y ordene, además de las

instalaciones fotovoltaicas, las condiciones de acceso a la red eléctrica o el trazado, tanto de nuevas líneas eléctricas como las existentes, a través de los correspondientes pasillos eléctricos y minimice el número de nuevas trazas de líneas propuestas, aprovechando los apoyos para el soporte de varios circuitos.

Son estas cuestiones que exceden de la competencia de este PEI, cuyo alcance se limita a la definición y ordenación de la línea eléctrica que se propone, con un trazado en gran parte subterráneo, y que necesariamente debe pasar por el municipio para poder conectar las plantas generadoras con la subestación de Moraleja REE, donde tienen concedido el acceso y conexión.

ii. Dirección General de Aviación Civil. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Se indica que el ámbito del PEI no incluye dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuario de ningún aeropuerto de interés general, ni en su totalidad ni en parte de la misma. Asimismo, tampoco afecta a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de las instalaciones aeronáuticas civiles.

No obstante, se indica que sí que están afectados por las Servidumbres Aeronáuticas de la Base Aérea de Getafe, competencia del Ministerio de Defensa.

Se indican en el apartado correspondiente de esta memoria y se recogen en los planos de compatibilidad con afecciones. El PEI no ordena instalaciones en altura y, por tanto, no entra en conflicto con las afecciones aeronáuticas.

iii. CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.

El PEI incluye una serie de planos específicos de compatibilidad de las infraestructuras con las afecciones (planos O-4), incluidas las de los arroyos existentes, próximos a las PSFV.

En las Normas del PEI se ha incluido el artículo V.4 “*Protección de cauces*”, donde se recogen las prescripciones señaladas en el informe.

iv. Instituto Geológico Minero, MINISTERIO DE CIENCIA E INNOVACIÓN

En cumplimiento del informe se han consultado las bases de datos que se mencionan para la elaboración de este documento.

v. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA.

Si bien se informó favorablemente al trazado el Borrador del PEI por parte de este organismo, con fecha 08 de noviembre de 2022 se emitió un nuevo informe tal como se ha expuesto en el punto 1.1.3 de “Antecedentes” de esta Memoria, en el que se describían los paralelismos y cruzamientos de la línea de evacuación con la carretera AP-41 y se indicaban cuáles de ellos resultaban inviables por la invasión del dominio público de la autopista.

Como consecuencia se ha modificado el trazado del tramo de la línea soterrada que discurre en paralelo a la carretera AP-41, tal como se recoge en los distintos documentos de esta versión inicial de PEI modificada.

vi. ADIF

No existen afecciones a la infraestructura ferroviaria.

vii. Subdirección general de Seguridad, Protección Civil y Formación CONSEJERÍA DE JUSTICIA INTERIOR Y VÍCTIMAS

Se incorpora en las Normas el artículo V. 6 *"Protección contra el riesgo de incendios"*, donde se incluyen las medidas de protección contra incendios forestales indicadas en el informe.

viii. Dirección General de Emergencias. CONSEJERÍA DE JUSTICIA INTERIOR Y VÍCTIMAS

No realiza sugerencias.

ix. Área de Vías Pecuarias. Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD

Indica el informe la existencia de las vías pecuarias en el ámbito del PEI y su entorno. Una vez modificado en este PEI el trazado previsto en el Documento Borrador, se actualiza también la relación de vías pecuarias en el ámbito en el apartado 1.5.3 de la memoria y su recogen gráficamente en los planos I-2, y O-4.

Señala también que, como norma general, la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación considera viables los cruces porque no suele haber alternativa razonable a los mismos. Los paralelismos sólo se autorizan en casos excepcionales, cuando no existe otra opción o la alternativa presenta extremas dificultades, en estos casos se debe reducir la extensión del paralelismo al mínimo imprescindible.

Se incluye en el artículo V.4 de la normativa del PEI las condiciones requeridas para la tramitación y autorización de los cruces.

x. Área de Planificación, Subdirección General de Planificación, Proyectos y Construcción de Carreteras. CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS:

El PEI incluye una serie de planos específicos (planos O-4) de compatibilidad de las infraestructuras con las afecciones, incluidas las de las carreteras de la Comunidad de Madrid afectadas por proximidad a la infraestructura objeto del PEI.

En las Normas del PEI se ha incluido el artículo V.3 *"Cruzamientos y paralelismos en carreteras de la red de la Comunidad de Madrid y Carreteras del Estado"*, las condiciones de protección de la infraestructura y prescripciones señaladas en el informe.

xi. CANAL DE ISABEL II.

En el apartado 1.5.2 de esta memoria se incluye una relación de afecciones y, concretamente las relacionadas con las infraestructuras del Canal de Isabel II mencionadas en su informe.

El PEI incluye un plano específico (plano I-2.2) de compatibilidad de las infraestructuras proyectadas con las infraestructuras existentes del Canal de Isabel II.

xii. Dirección General de Industria, Energía y Minas. CONSEJERÍA DE EMPLEO Y COMPETITIVIDAD.

El informe señala que, con la información disponible, se ha comprobado que no se encontrarían afectados derechos mineros por el recorrido de los tramos de línea eléctrica proyectados.

En las Normas del PEI se han incluido el artículo III.1 donde se recogen las prescripciones señaladas en el informe en materia de infraestructuras eléctricas.

xiii. Dirección General de Patrimonio Cultural. CONSEJERÍA DE CULTURA Y TURISMO:

En el Boque II. *Documentación Ambiental* del PEI se incluyen los estudios de prospección arqueológica para la identificación de los bienes existentes en el ámbito de actuación señalados en el informe.

En el punto 1.5.1.6 de esta memoria, se indica el impacto residual de la infraestructura sobre los elementos del patrimonio cultural localizados en su entorno. No hay ningún BIC afectado.

En las Normas del PEI se ha incluido el artículo V.1, en materia de protección del patrimonio.

xiv. Dirección General de Salud Pública. Área de Sanidad Ambiental. CONSEJERÍA DE SANIDAD.

El trazado de la línea evita afectar a núcleos con población vulnerable.

xv. RED ELÉCTRICA de España

Solicita el envío de información suficiente y detalla, con planos georreferenciados, para informar, lo que se cumple en el PEI que ahora se presenta.

xvi. Área de Infraestructuras, Subdirección General de Residuos y Calidad Hídrica, Dirección General de Economía Circular CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD:

El análisis de las alternativas en relación con la generación de residuos y el ahorro de recursos naturales se incluye en el Bloque II "*Documentación Ambiental*".

xvii. Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA

Este informe ha tenido una importancia sustancial en la final configuración del ámbito y contenidos del PEI, ya que requiere que la línea propuesta en el Borrador del PEI se

reubique para evitar afectar a los valores naturales que se señalan en el informe y, cuando se mantenga el trazado, se requiere el soterramiento en todo el trayecto de la línea que discurriría por la Comunidad de Madrid entre Casarrubuelos y Moraleja de Enmedio.

En cumplimiento de lo anterior se ha proyectado un nuevo trazado para la línea que reduce los términos municipales afectados en la Comunidad de Madrid a Griñón y Moraleja de Enmedio, a los que se añade el de Serranillos del Valle, para garantizar que el nuevo trazo es compatible con lo requerido en el informe, soterrando el trazado cuando así se requiere.

Por otra parte, las condiciones de protección que el informe solicita se trasladan al Volumen 2 *Normativa Urbanística* del Bloque III del PEI, concretamente en los artículos III y IV.

Todo ello se recoge en los distintos documentos descriptivos, justificativos y en los planos del PEI.

1.10 INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIÓN Y SERVICIO CONVENCIONALES

No serán necesarias infraestructuras de conexión para la LEAT propuesta.

1.11 NORMATIVA URBANÍSTICA PARTICULAR DEL PE

El objeto del Plan Especial es el de definir las condiciones urbanísticas de la infraestructura proyectada, de tal forma que quede habilitada su ejecución, previa obtención de las oportunas licencias.

Dentro del ámbito del Plan Especial rigen las determinaciones de las normas de planeamiento para cada una de las clasificaciones de suelo sobre las que se proyecta, complementadas con las particularizaciones que se proponen en este documento y que operan exclusivamente en su ámbito.

En el *Volumen 2. Normativa Urbanística* se incluyen las normas particulares en el ámbito del Plan. El objeto de estas Normas es el siguiente:

- Clarificar o precisar posibles indeterminaciones de la pormenorización de la normativa urbanística vigente en relación con los usos pretendidos.
- Armonizar los requerimientos de los distintos planeamientos, complementándolo en aquello que sea necesario para asegurar una regulación adecuada y homogénea de las instalaciones que se proyectan.

El PEI no modifica ninguna determinación estructurante de los planeamientos generales sobre los que se proyecta:

- No altera la clasificación ni categoría del suelo.
- No altera los elementos estructurantes de redes públicas.
- No altera la división del suelo en sectores y ámbitos ni sus condiciones básicas de ordenación.
- No altera el régimen de usos del Suelo No Urbanizable de Protección.

1.12 CONSIDERACIONES TÉCNICAS

REPLANTEO

El replanteo de la instalación se recogerá en los planos del proyecto técnico, sobre cartografía oficial y, numéricamente, mediante el listado de coordenadas de los apoyos de la LAAT.

CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN

Accesos a la situación de los apoyos

En la medida de lo posible, se usarán los caminos existentes para el transporte de la maquinaria. El contratista se responsabilizará de respetar el estado de los mismos y de reponerlos a su estado original si fuera necesario realizar alguna transformación.

En la medida de lo posible, se usarán los caminos existentes para el transporte de la maquinaria. El contratista se responsabilizará de respetar el estado de los mismos y de reponerlos a su estado original si fuera necesario realizar alguna transformación.

Solo puntualmente y por causas justificadas, será necesario realizar algún tramo que complete los caminos existentes. Estos tramos o caminos nuevos tendrán las características de los existentes, manteniendo su carácter natural, siendo respetuosos con el medio en el que se ubican.

Trabajos en los cruzamientos

Para los cruzamientos que se realicen con otras líneas de distribución o transporte, se deberá contar con la coordinación de la empresa suministradora.

En aquellos casos que sea posible la realización de descargos, el contratista deberá solicitarlo a la empresa suministradora.

En los casos que no sea posible la realización de los descargos, se deberán realizar los trabajos en tensión. Estos trabajos deberán ser presupuestados aparte, y no serán abonados en caso de no ser necesarios por realizarse el cruzamiento sin tensión

OBRA CIVIL.

Para la implantación de la línea se contemplan la obra civil, el suministro y montaje de los materiales necesarios en la construcción de dicha línea, así como la puesta en servicio de esta.

La obra civil consistirá básicamente en la excavación y cimentación de los apoyos, incluyendo la adecuación de accesos existentes a los apoyos y la restitución de los mismos una vez completado el montaje de los apoyos.

DESMANTELAMIENTO Y RESTITUCIÓN

Una vez finalizado el periodo de vida útil de las PSFV, en caso de no realizarse una reposición de planta, se procederá al desmantelamiento y retirada de todos los equipos, incluyendo la línea de evacuación, restaurando los terrenos a las condiciones anteriores a la construcción del parque.

Seguidamente, se procederá a la restauración de los terrenos afectados por la instalación, con la intención de que el terreno sea apto para acoger cualquiera de los usos permitidos en la normativa urbanística para la clase de suelo que ocupan.

1.13 RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO

El régimen de explotación de la infraestructura será privado.

1.14 CONCLUSIONES

Con lo expuesto en el conjunto de los documentos que conforman este PEI se consideran cumplidos los requerimientos legales para su consideración como versión inicial del Plan Especial, de tal forma que, previa admisión por la Comunidad de Madrid se proceda a la aprobación inicial del mismo, a los efectos urbanísticos y ambientales.

En Madrid, mayo de 2023

Javier Herreros

RH Estudio SLP

CAPÍTULO 2 – PROGRAMA DE EJECUCIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

2.1 PLAZOS DE EJECUCIÓN

Las actuaciones definidas en el Plan Especial se ejecutarán en etapa única.

Se estima una duración de los trabajos de instalación y montaje de la línea de 6 meses.

2.2 VALORACIÓN DE LAS OBRAS. ESTIMACIÓN DE COSTES DEL PEI

Se indica a continuación una estimación de coste de ejecución de la infraestructura del PEI, correspondientes a los siguientes conceptos:

TRAMO AÉREO	OBRA CIVIL	449.138,08 €
	MATERIALES	1.974.106,10 €
	MONTAJE	1.676.212,54 €
	VARIOS	92.479,70 €
TRAMO SUBTERRÁNEO	OBRA CIVIL	876.455,04 €
	MATERIALES	5.964.689,80 €
	MONTAJE	1.260.164,36 €
	VARIOS	83.806,91 €
PRODUCCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS		13.448,09 €
ESTACIÓN DE MEDIDA FISCAL		184.353,99 €
SEGURIDAD Y SALUD LABORAL		35.482,80 €
TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN DE MATERIAL (EUROS)		12.610.337,41 €

2.3 COSTE DE OBTENCIÓN U OCUPACIÓN DE LOS SUELOS

La ocupación de los suelos afectados por las infraestructuras se habilita en base a los acuerdos suscritos con los titulares de alquiler por el periodo de 30 años.

El coste de esta inversión se incluye dentro del análisis económico y de viabilidad de la instalación.

2.4 ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

El Estudio Económico Financiero se realiza para la infraestructura completa, del que la línea forma parte. Incluye cuatro plantas fotovoltaicas, Perdiguero Solar, Sentina Solar, Zuncho Solar y Sextante Solar, ubicadas en Camarena (Toledo), todas ellas con permisos de acceso y conexión concedidos en la subestación ST Moraleja 220kV de Red Eléctrica de España.

Se proyecta a 30 años de operación de la infraestructura. El estudio de la línea está vinculado a las de las plantas a las que da servicio, analizando la viabilidad del sistema completo.

INVERSIONES EN BIENES CAPITAL. CAPEX

Para la estimación del CAPEX van a tomarse costes unitarios de referencia, adaptándose a la potencia del expediente.

CAPEX

	€ k / MW	€ k
Costes de construcción	4,3	1720
Obra civil	32,0	12800
Instalación eléctrica	71,3	28516
Subestación e inversores	20,2	8060
Módulos fotovoltaicos	272,0	108800
Estructura de los módulos	86,0	34400
Interconexión de línea	56,6	22640
Costes de personal y gastos generales Gestión de proyectos	2,0	800
Contingencias	23,6	9438
Otros	11,0	4380
CAPEX	578,9	23.1554

COSTE OPERATIVO. OPEX

Los costes de OPEX se han calculado aproximados en función de los costes por potencia pico extraídos de las plantas gestionadas por el Promotor.

Pueden dividirse en costes derivados de la Operación y Mantenimiento, costes de la gestión y los derivados del arrendamiento de terrenos y sus correspondientes impuestos asociados. Así mismo, se considera un IPC del 2%.

OPEX

	Primer ciclo	Segundo ciclo	
O&M del sitio, gestión de las operaciones	2,46	3,35	€ k / MW
Seguridad	0,16	0,15	€ k / MW
Gestión y Administración	0,32	0,25	€ k / MW
General (Electricidad, impuestos locales, internet...)	0,13	0,12	€ k / MW
Piezas de repuesto	0,95	1,05	€ k / MW
Costes de O&M	4,02	4,92	€ k / MW
Costes de O&M	1609,20	1968,00	€ k

Duración primer ciclo	5	años
-----------------------	---	------

Seguros	0,64	€ k / MW
---------	------	----------

Terrenos	3,00	€ k / MW
----------	------	----------

IAE	1,17	€ k / MW
BICES	1,13	€ k / MW
Otros impuestos locales	-	€ k / MW
Impuestos locales	2,30	€ k / MW

Otros		€ k / MW
-------	--	----------

	Primer ciclo	Segundo ciclo	
Totales por ciclo	3.985,2	4.344	€ k/año

OTROS FACTORES POR CONSIDERAR

Adicionalmente, la estimación de costes del proyecto tiene en cuenta tanto el mantenimiento del impuesto a la generación (7%) como el peaje de acceso de la RdT (0,5 €/MWh)

Se considera un impuesto de sociedades del 25% aplicable a cualquier sociedad que ejerza su actividad en el territorio español.

FINANCIACIÓN

Para describir el modo de financiación del proyecto se toma como ejemplo un modelo de financiación estándar del sector fundamentado en las siguientes hipótesis:

Este esquema de financiación incluye un porcentaje de apalancamiento del 60%, es decir, un 60% de la inversión inicial es aportada por una entidad financiera mientras que el restante es aportado por el capital propio del Promotor. La duración de la deuda se estima en 16 años con un tipo de interés del 3,5% fijo. La amortización de la deuda se hace siguiendo la metodología francesa, con pagos fijos anuales hasta cumplir la devolución de capital más intereses en los 16 años estipulados.

RESULTADOS

Producción neta: durante los 30 años de funcionamiento de la instalación, de 2023 hasta 2052, la producción va decreciendo a causa de la pérdida de eficiencia de los módulos.

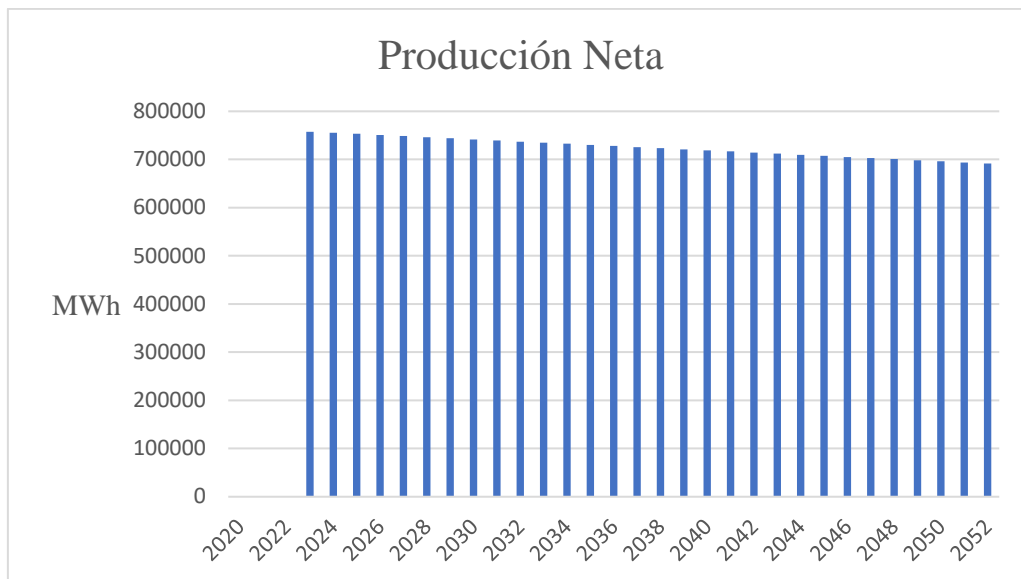


Gráfico. Producción neta instalaciones

Ingresos: se ha considerado un precio constante sin incluir la variación del apuntamiento ni el efecto de la inflación por lo que estos disminuyen a lo largo de la vida útil de las plantas.

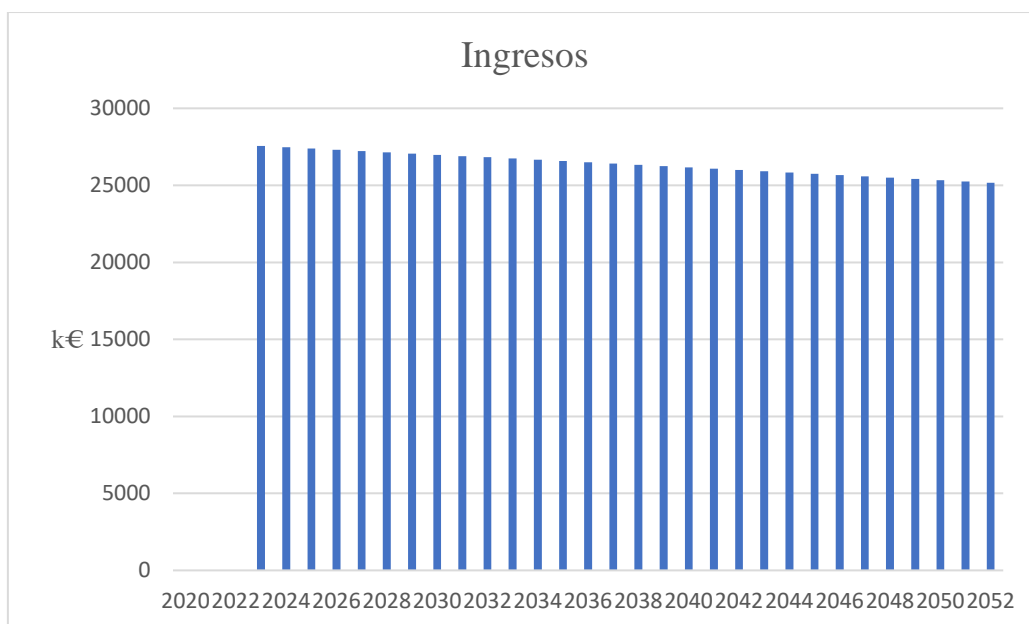


Gráfico. Ingresos instalaciones

OPEX: los costes totales de OPEX irán aumentando conforme la vida útil de las plantas, debido a la estimación por ciclos y a la consideración de la inflación.

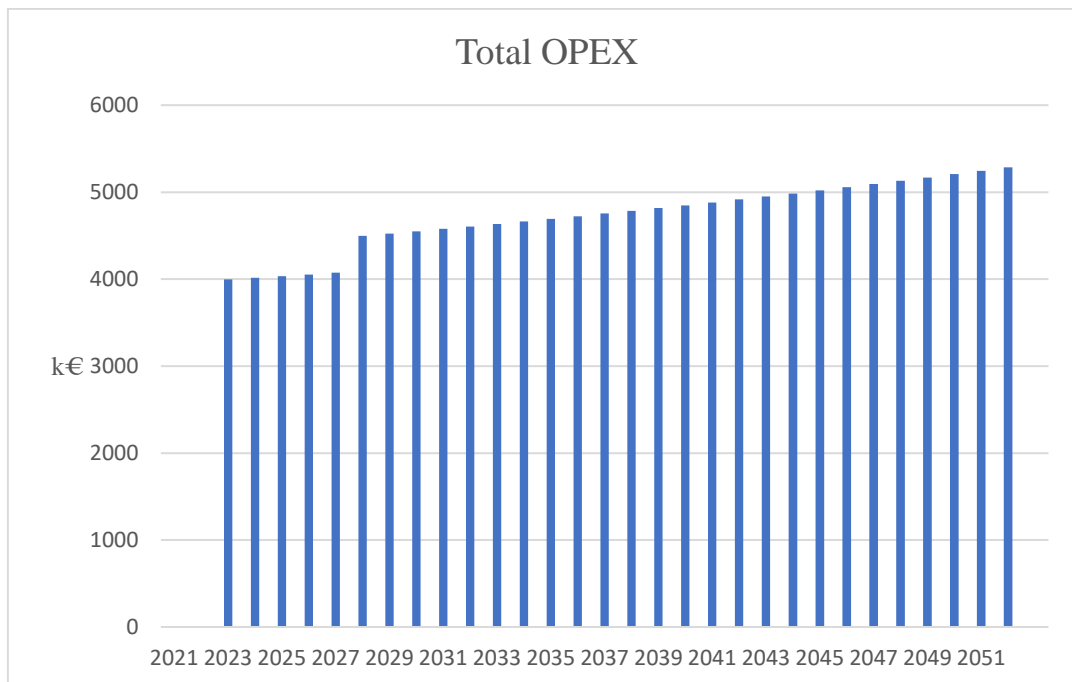
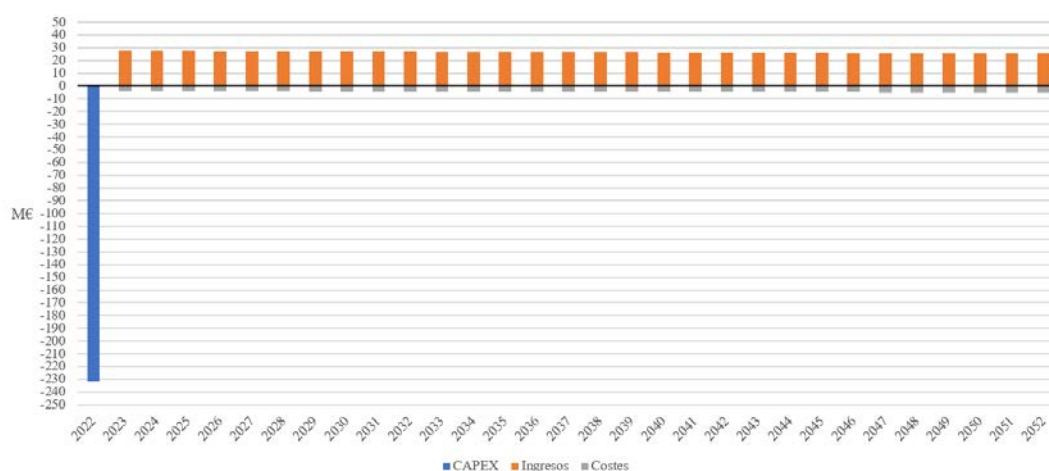


Gráfico. Total OPEX instalaciones

RENTABILIDAD DEL PROYECTO Y DE LA INVERSIÓN

A partir de los Flujos de Caja expuestos se comprueba la rentabilidad tanto del proyecto como de la inversión realizada.

En primer lugar, se expone la inversión inicial requerida, así como los ingresos y costes anuales de las instalaciones. Se obtiene una Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto del **7,36%**.



Cascada flujos de caja proyecto

CONCLUSIONES

Una vez analizada tanto la rentabilidad del proyecto como de la inversión, se describe la capacidad económica del Promotor para realizar la inversión requerida anteriormente estimada.

Las sociedades tramitadoras de los Proyectos forman parte del grupo Verbund cuya matriz es VERBUND AG con NIF español y domicilio social

Verbund AG es la principal compañía eléctrica de Austria y uno de los mayores productores de electricidad de origen hidroeléctrico de Europa.

Verbund AG cuenta con más de 128 hidroeléctricas con más de 8.300 MW de capacidad total, más de 150 parques eólicos repartidos en toda Europa con una generación de 924 GWh, entre otros. Asimismo, cuenta con una red de gas natural de alta presión de unos 900 km de longitud y una capitalización bursátil en el último ejercicio de 2021 de más de 34.359 millones de euros.

Concretamente, en España el Grupo Verbund gestiona 75 proyectos fotovoltaicos y 11 eólicos en diferentes fases (explotación, construcción y desarrollo) con hasta 3.791 MW distribuidos por toda España con un capex a fecha de la presente de alrededor de 800 M€; y una inversión futura prevista de casi de 1.500 M€.

<https://www.verbund.com/en-at>

2.5 SISTEMA DE EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN

El presente Plan Especial no requiere para su implementación de ningún tipo de sistema de gestión del suelo, habilitando las diferentes actuaciones mediante la aportación de la justificación de la disponibilidad civil sobre los terrenos en los que vayan a actuar por cualquiera de los medios previstos en la legislación civil (compraventa, arrendamiento, cesión, etc.) o, en su caso, acudiendo a los modos públicos de obtención.

Para la ejecución de las infraestructuras se requiere (al margen de las autorizaciones administrativas estatales pertinentes):

- La aprobación del presente PEI
- Licencia municipal

La financiación del proyecto es privada en su totalidad, y se sustenta en el aporte de capital y de sistemas de financiación convencional, sobre la base del plan de operación.

La ocupación de los suelos se produce mediante acuerdos privados con los titulares de los mismos. En la actualidad hay acuerdos mayoritarios con los propietarios de los terrenos afectados por la infraestructura.

CAPÍTULO 3 – MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO

3.1 LEY 7/21, DE 20 DE MAYO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

La adaptación y mitigación del cambio climático es uno de los criterios que fundamentan la tramitación del presente PEI, como medio para la sustitución de la producción de fuentes tradicionales de energía eléctrica mediante la puesta en servicio de infraestructuras de captación de energía de fuentes renovables.

El PEI responde plenamente al objeto de la Ley del Fomento de energías renovables y energías residuales

Su implantación atiende a la identificación y preservación de zonas de sensibilidad y exclusión por razones de biodiversidad, conectividad y otros valores ambientales, como se justifica en el Bloque II. *Documentación Ambiental*, dando así cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 21.2 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

Finalmente, tiene un impacto positivo en la Protección contra la contaminación y mitigación de sus consecuencias para la salud y el medio ambiente.

3.2 JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, prevé en su artículo 34. "Otras medidas públicas de accesibilidad" lo siguiente:

"3. Además, las administraciones competentes en materia de urbanismo deberán considerar, y en su caso incluir, la necesidad de esas adaptaciones anticipadas, en los planes municipales de ordenación urbana que formulen o aprueben.

4. Los ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a dichos fines."

En la Comunidad, la Disposición Adicional décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid, regula sobre el contenido y objeto de los planes urbanísticos:

"1. Los planes generales de ordenación urbana, las normas subsidiarias y demás instrumentos de planeamiento y ejecución que los desarrollan, así como los proyectos de urbanización y de obras ordinarias, garantizarán la accesibilidad, y no serán aprobados si no se observan las determinaciones y los criterios varios establecidos en la presente Ley y en los reglamentos correspondientes."

Igualmente es necesario tener en cuenta la Disposición Adicional Décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, la publicación posterior de la "Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados", con aplicación en todo el ámbito nacional y el Real Decreto Legislativo

1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Según lo dispuesto en las citadas normativas las garantías de accesibilidad se basan en dos conceptos:

- i. Accesibilidad universal: Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.
- ii. Diseño universal: o diseño para todas las personas, que puedan ser utilizados en la mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

Por sus contenidos, el Plan Especial no tiene efectos sobre la accesibilidad universal, no altera viarios, caminos ni recorridos públicos existentes, ni es una infraestructura que requiera de acceso general de personas a la misma, siendo su impacto nulo.

CAPÍTULO 4 – SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN

4.1 MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana describe la Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano, introduciendo los conceptos de rentabilidad y sostenibilidad.

El apartado 4 de ese artículo 22 prescribe la necesidad de un informe o memoria de sostenibilidad económica como parte de la documentación en las actuaciones de transformación urbanística, el cual *“ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.”*

El apartado 5 de este artículo requiere, para todo tipo de actuaciones sobre el medio urbano, la elaboración de *“una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación.”*

Este Plan Especial no ampara una actuación de transformación urbanística. No modifica los parámetros del planeamiento vigente en relación con la urbanización, las dotaciones y la edificabilidad.

Por tanto, conforme a la legislación vigente, el presente Plan Especial, por su objeto, no requiere una evaluación específica de esta materia.

No obstante, cabe reseñar que el presente Plan Especial no comportará ningún gasto para la Hacienda Pública Local de los Ayuntamientos afectados, dado que todo el coste de ejecución del proyecto y de mantenimiento de las instalaciones es una obligación del promotor privado.

4.2 VIABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA Y PLAN DE ETAPAS

La garantía de la viabilidad económica y financiera de la iniciativa se justifica en el Capítulo 2 Programación de ejecución y Estudio Económico Financiero de este documento.

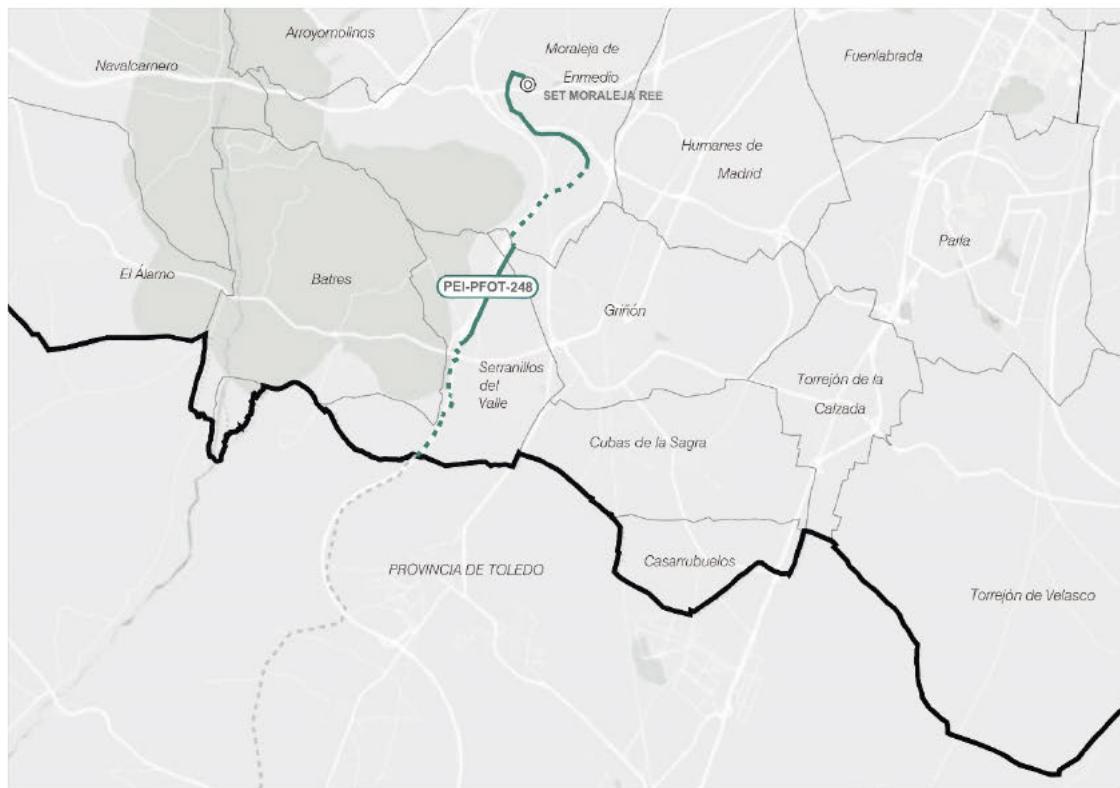
Se prevé la ejecución en etapa única.

4.3 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La sostenibilidad ambiental queda garantizada mediante el doble procedimiento de análisis y evaluación ambiental al que la infraestructura se somete, el que acompaña a la autorización administrativa y cuyo organismo sustantivo es el MITECO, y el que acompaña al propio PEI, cuyo organismo ambiental es la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

4.4 INCIDENCIA TERRITORIAL

Como se ha explicado, en la Comunidad de Madrid la infraestructura afecta a los términos municipales Serranillos del Valle, Griñón y Moraleja de Enmedio.



Esquema de implantación territorial del tramo de la línea en la Comunidad de Madrid

En la actualidad no existe una planificación territorial en la Comunidad de Madrid de ordenación de la implantación de plantas solares fotovoltaica que pueda actuar de marco regulador. No obstante, a efectos de identificación de las características de la infraestructura en relación con el territorio, se señalan a continuación algunos parámetros de ocupación de la parte de la infraestructura de este PEI en cada municipio afectado:

TÉRMINO MUNICIPAL	SERRANILLOS DEL VALLE
SUPERFICIE TÉRMINO MUNICIPAL (Ha)	1.334 *
SUPERFICIE SUELO NO URBANIZABLE TM (Ha)	979,59 *
SUPERFICIE SUELO URBANIZABLE TM (Ha)	229,45
SUPERFICIE ÁMBITO PEI (Ha)	20,37
% ÁMBITO DEL PEI SOBRE SUP T. MUNICIPAL (Ha)	1,53%
% AFECCIÓN A SUELO URBANIZABLE (5,78 Ha)	2,52 %
% ÁMBITO s/ SUELO NO URBANIZABLE (14,59 Ha)	1,49 %

(*) Fuente: Memoria Justificativa del PGOU

TÉRMINO MUNICIPAL	GRIÑÓN
SUPERFICIE TÉRMINO MUNICIPAL (Ha)	1.697 *
SUPERFICIE SUELO NO URBANIZABLE TM (Ha)	1.266*
SUPERFICIE ÁMBITO (Ha)	1,82
% ÁMBITO s/ TÉRMINO MUNICIPAL	0,11 %
% ÁMBITO s/ SUELO NO URBANIZABLE	0,14 %

(*) Fuente: Memoria Justificativa de las Normas Subsidiarias

TÉRMINO MUNICIPAL	MORALEJA DE ENMEDIO
SUPERFICIE TÉRMINO MUNICIPAL (Ha)	3.087 *
SUPERFICIE SUELO NO URBANIZABLE TM (Ha)	2.934 *
SUPERFICIE ÁMBITO PEI (Ha)	26,93
% ÁMBITO s/ TÉRMINO MUNICIPAL	0,87 %
% ÁMBITO s/ SUELO NO URBANIZABLE	0,92 %

(*) Fuente: Memoria Justificativa de las Normas Subsidiarias

Se observa que en los distintos municipios el porcentaje de ocupación del ámbito del PEI en relación con la superficie del término municipal no es significativo, y tampoco lo es en relación con la superficie de los distintos suelos afectados.

Hay que indicar también que la línea se implanta a más de 200 metros de núcleos urbanos próximos susceptibles de albergar población residente vulnerable que se pudiera ver afectada por la implantación de la infraestructura en dicho entorno.

La relación de la ocupación del territorio en relación a sus valores naturales y ambientales se detalla en el Bloque II. *Documentación Ambiental*.

Medio socioeconómico

En general, tal como se detalla en el Bloque II *Documentación Ambiental*, el efecto global sobre el medio socioeconómico puede valorarse como positivo en las fases de construcción y funcionamiento del PEI, debido a los empleos directos e indirectos que generará, así como al incremento de la actividad económica en los municipios próximos al área de implantación de las líneas eléctricas. Por contra, su desmantelamiento tendría un efecto global negativo debido a la potencial pérdida de empleo asociado al mantenimiento de dichas líneas.

EFFECTO GLOBAL SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO			
EFFECTOS SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO	<i>Fase</i>		
	<i>Construcción</i>	<i>Funcionamiento</i>	<i>Desmantelamiento</i>
<i>Efectos sobre la generación de empleo y Actividad económica</i>	POSITIVO	POSITIVO	COMPATIBLE-MODERADO
EFFECTO GLOBAL SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO	POSITIVO	POSITIVO	COMPATIBLE-MODERADO
EFFECTOS SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO	<i>Fase</i>		
	<i>Construcción</i>	<i>Funcionamiento</i>	<i>Desmantelamiento</i>
<i>Efectos sobre la generación de empleo y Actividad económica</i>	POSITIVO	POSITIVO	COMPATIBLE-MODERADO
EFFECTO GLOBAL SOBRE EL MEDIO SOCIOECONÓMICO	POSITIVO	POSITIVO	COMPATIBLE-MODERADO

Efecto potencial sobre los usos actuales del suelo

En el ámbito de estudio del PEI no se encuentran montes preservados, protectores o protegidos, ni Montes de Utilidad Pública.

La pérdida de productividad de campos de cultivo estará relacionada con la superficie ocupada por las plataformas de los apoyos. Los efectos sobre los suelos suponen unas cifras de nueva ocupación de 1,96 Ha por las plataformas y los apoyos, de los que la mayor parte corresponde a plataforma, por lo que la afección es básicamente temporal.

Se considera que el efecto de estas superficies de ocupación en las fases de construcción y funcionamiento son de importancia cuantitativa escasa, y se pueden considerar como no significativos en el contexto de las amplias extensiones de los campos de cultivo del ámbito, que suman 3.651,68 Ha en el ámbito de 2 km en torno a los trazados de la línea.

En el caso de los tramos soterrados, los efectos son cualitativamente mayores durante la fase de construcción, ya que toda su longitud de 5,49 km discurre sobre terrenos agrícolas, aunque durante el funcionamiento se podrá poner de nuevo en explotación, respetando la servidumbre correspondiente por mantenimiento.

Por otro lado, dentro del proceso de solicitud de permisos, se buscará llegar a acuerdos con cada propietario para indemnizar por la pérdida, en su caso, de rentabilidad en los cultivos.

Una vez que las infraestructuras se desmantelen, los terrenos ocupados quedarán libres y restaurados, por lo que recuperarán su uso agrícola original, de manera que el efecto se considera de signo positivo.

En relación con la afección a derechos mineros identificados en el ámbito, producidas por los vuelos de los tramos aéreos de la línea, se identifican en las siguientes tablas las afecciones potenciales:

Derecho minero	Nº Registro	Tipo	Situación administrativa	Longitud de línea (m)
UGENA 1 (3365-TO)	3473	Concesión de Explotación Derivada	Otorgado	7.805 aérea 1.795 soterrada
Total				5561,98

Y en relación con la afección de los apoyos sobre derechos mineros.

Derecho minero	Nº Registro	Tipo	Situación administrativa	Apoyos
UGENA 1 (3365-TO)	3473	Concesión de Explotación Derivada	Otorgado	64 PAS a 74 PAS

Si en el futuro se autorizaran nuevas explotaciones mineras que hubieran de localizarse bajo las líneas eléctricas, deberán respetar las distancias de seguridad que establezca el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23, así como por el resto de normativa vigente en la materia.

En conclusión, la disminución de la productividad agrícola de los campos de cultivo en los que se implantarán las infraestructuras eléctricas del PEI no es significativa.

Por su parte, los efectos sobre el uso pecuario se limitarán, en su caso, al tránsito de maquinaria y vehículos, que tendrá mayor frecuencia durante la fase de implantación y desmantelamiento.

A su vez, el efecto potencial sobre los usos cinegéticos, tanto en fase de construcción como de desmantelamiento, puede considerarse, de manera global, compatible-moderado, en fase de construcción y desmantelamiento.

Según la valoración anterior y conforme al criterio establecido, el efecto global en los usos del suelo se puede considerar compatible-moderado en todas las fases del PEI.

VOLUMEN 2 –NORMATIVA URBANÍSTICA

ORDENANZAS

I. DISPOSICIONES GENERALES

I.1. Naturaleza

El Plan Especial se redacta para la definición de los elementos integrantes de línea de alta tensión de evacuación de energía solar fotovoltaica que describe y para la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo a legitimar su ejecución, al amparo de lo dispuesto en la LS 09/01

Las finales soluciones técnicas podrán variar respecto a las previstas como anteproyecto en el PEI en virtud de las precisiones propias de los proyectos constructivos, siempre en cumplimiento de las determinaciones urbanísticas incluidas en este PEI así como las complementarias que sean de aplicación.

I.2 Objeto

Conforme al artículo 50.1-a de la LS 9/01, el presente Plan Especial tiene por objeto legitimar desde el planeamiento urbanístico la ejecución de la infraestructura de producción y evacuación de energía solar fotovoltaica, y las condiciones de utilización y ocupación de los terrenos dentro de su ámbito de aplicación.

I.3 Ámbito de aplicación

El ámbito del Plan Especial se localiza en los términos municipales de Serranillos del Valle, Griñón y Moraleja de Enmedio, pertenecientes a la Comunidad de Madrid.

El ámbito de aplicación de estas Ordenanzas particulares se limita al ámbito del presente Plan Especial.

El ámbito del Plan Especial para la línea eléctrica se define mediante el eje de su trazado y de una franja de treinta metros (30 m) a ambos lados del eje, con un ancho total de sesenta metros (60 m), que posibilita el ajuste necesario del proyecto técnico en relación con las previsiones del Plan Especial, tanto en trazado como en localización de apoyos. Esta franja no podrá en ningún caso invadir dominios públicos ni sus zonas directas de protección, reduciéndose en estos casos a la dimensión que sea necesaria.

El ámbito del Plan Especial podrá ser ajustado hasta un máximo de un cinco por ciento (5%) de su superficie total en el proyecto constructivo, por razón de mayor detalle y precisión en la información topográfica y en la implantación de las obras, siempre que no se afecte a otra clase de suelo.

Cualquier alteración que implique un cambio de la ordenación definida en el ámbito del Plan Especial requerirá de la oportuna modificación de este, a excepción de aquellos cambios de menor entidad y escaso alcance motivados por requerimientos de administraciones competentes u organismos que se pudieran ver afectados, y que fueran realizados en cualquier fase de la tramitación previa a la obtención de la correspondiente licencia. Las modificaciones requeridas deberán ser debidamente justificadas, y, en caso de afectarse a nuevos propietarios, estos deberán ser oportunamente informados.

I.4 Relación con el planeamiento superior

En todo lo que no quede expresamente reflejado en estas Ordenanzas serán de aplicación la Ley de Suelo de la Comunidad de Madrid 09/01 y las normativas de los planeamientos vigentes de los municipios afectados por el ámbito del Plan Especial.

Cuando una misma cuestión esté regulada en el presente Plan Especial y en el resto de normativa urbanística, prevalecerán las Ordenanzas del Plan Especial.

I.5 Vigencia y obligatoriedad

El Plan Especial entra en vigor en el momento de su publicación y su vigencia es indefinida, de acuerdo con el art. 66.3 de la Ley del Suelo, sin perjuicio de cualquier modificación que pudiera llevarse a cabo de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 67 y 69 de la Ley del Suelo.

I.6 Tramitación

El Plan Especial afecta a más de un término municipal por lo que su tramitación es competencia de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, en función de lo dispuesto en el artículo 61.6 de la Ley del Suelo 9/01.

I.7 Carácter y efectos del Plan Especial

Las determinaciones de este Plan vinculan tanto a la administración como a los particulares, según lo dispuesto en el art. 64 de la Ley del Suelo, con los efectos en dicho artículo previstos.

I.8 Documentación e interpretación de los documentos

La documentación de que consta este Plan Especial se ajusta a lo establecido en el art. 52 de la Ley del Suelo y en el art. 77 del Reglamento de Planeamiento, comprendiendo los documentos escritos y gráficos que forman parte del mismo.

El Plan Especial consta de los siguientes documentos:

- a) Bloque I. Documentación Informativa
 - a. Memoria de Información
 - b. Planos de Información
 - c. Anexos
- b) Bloque II. Documentación Ambiental
 - a. Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria
 - b. Anexos
- c) Bloque III. Documentación Normativa
 - a. Memoria de ejecución de la infraestructura propuesta (Ordenación)
 - b. Normativa Urbanística
 - c. Planos de Ordenación
 - d. Anexos

En la interpretación de los documentos del presente Plan Especial se atenderá conjuntamente a las determinaciones escritas y gráficas. En caso de discrepancia prevalecerán las determinaciones escritas sobre las gráficas.

Las determinaciones que hacen referencia a los elementos de urbanización serán precisadas en los proyectos correspondientes.

Las determinaciones indicativas contenidas en los documentos y en los planos no tendrán carácter vinculante para la ordenación.

I.9 Normativa complementaria

Será de aplicación la normativa básica y sectorial aplicable correspondiente a las infraestructuras definidas y a las afecciones sectoriales existentes.

I.10 Ejecución del Plan Especial

Una vez que entre en vigor el Plan Especial serán formalmente ejecutables las obras y servicios previstos, sin perjuicio de la previa aprobación de los proyectos necesarios por los organismos competentes.

I.11 Sistema de gestión

La ejecución del Plan Especial se llevará a cabo según lo dispuesto en el artículo 79.3 LS 9/01. La ejecución de la infraestructura y todas las obras de conexión y/o refuerzo que se requieran, serán de iniciativa privada.

La actuación se desarrollará directamente por el promotor sobre terrenos de su propiedad, o vinculados a la actuación mediante los acuerdos que se acreditarán convenientemente ante el Ayuntamiento con la solicitud de la licencia correspondiente, sin perjuicio de las expropiaciones que fuera necesario realizar a favor del promotor.

I.12 Utilidad pública y expropiaciones

Sin perjuicio de la declaración implícita de utilidad pública derivada de la aprobación del Plan Especial de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42.2 del TRLSRU y 64.e de la LS 09/01, dicha declaración queda igualmente sujeta a lo dispuesto en los artículos 54 a 56 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.

II. RÉGIMEN Y REGULACIÓN DE LOS USOS

II.1 Calificación del suelo

A efectos urbanísticos, el presente Plan Especial define el uso de *infraestructuras eléctricas* como el conjunto de actividades, instalaciones y construcciones destinadas a la generación, transporte y distribución de energía eléctrica, definidas en el artículo 1.2 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (LSE).

El uso así definido se refiere a una determinación pormenorizada del propio Plan Especial, y como tal se incorpora exclusivamente dentro del régimen del suelo afectado por el ámbito de dicho plan, lo que no supondrá su inclusión dentro del régimen general de usos definido por las normas urbanísticas de los municipios afectados.

II.2 Carácter de la infraestructura

A los efectos urbanísticos previstos en los artículos 25-a y 29.2 de la LS 9/01, la infraestructura eléctrica ordenada por el presente Plan Especial tendrá carácter de obra, instalación y uso requeridos por las infraestructuras y servicios públicos, con la consideración de infraestructura estatal.

II.3 Régimen de los usos.

Con carácter general, en el ámbito del presente Plan Especial se autoriza el uso de infraestructuras eléctricas tal como ha quedado definido en el artículo II.1 de estas Ordenanzas.

III. NORMAS PARTICULARES PARA LA LÍNEA ELÉCTRICA

III.1 Condiciones de implantación y área de movimiento

La ejecución de la línea de evacuación deberá dar cumplimiento a cuantas condiciones se deriven de la protección de los bienes y dominios públicos que pudieran verse afectados,

Para posibilitar un grado de flexibilidad en la ejecución de la línea, tanto en sus tramos aéreos como subterráneos, se establece en cada caso un área susceptible de implantación consistente en una banda de treinta metros (30 m) a cada lado del eje del trazado previsto. La definición de dicha banda de protección a ambos lados del eje de la línea, aérea o subterránea, estará condicionada por las afecciones existentes en la zona.

III.2 Condiciones de protección y seguridad

Para el caso de las instalaciones de alta tensión que se proyecten se ha de cumplir con lo establecido en el *Real Decreto 337/2014*, de 9 de mayo, por el que se aprueba el *Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión* y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-RAT 01 a 23, e igualmente se deberá cumplir con el citado *Real Decreto 223/2008*, de 15 de febrero, por el que se aprueban el *Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión* y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

Concretamente para las líneas con trazado aéreo es de aplicación el apartado 5.12.2 de la ITC-LAT-07 que recoge la limitación de tendidos de líneas eléctricas aéreas de alta tensión con conductores desnudos por terrenos que estén clasificados como suelo urbano.

Las limitaciones de edificación y usos en las proximidades de la red de energía eléctrica aérea están condicionadas al cumplimiento de las distancias de seguridad previstas en la reglamentación eléctrica, por lo que deberán tenerse en cuenta las distancias de los conductores a las líneas previsibles de edificación, que en su caso se establezcan.

Las líneas eléctricas aéreas objeto del PEI deben cumplir con las medidas de prevención contra electrocución y colisión de avifauna en apoyos y vanos (respectivamente) establecidas en el *Real Decreto 1432/2008*, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, *Decreto 40/1998*, de 5 de marzo, por el que se establecen normas técnicas en instalaciones para la protección de la avifauna, y *Recomendaciones técnicas para la corrección de los apoyos eléctricos del riesgo de electrocución de aves, para la adaptación de las líneas eléctricas al R.D. 1432/2008*. Junio 2018 (o última publicada), o normativa vigente de aplicación.

IV. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA Y DE PROTECCIÓN DEL MEDIO

IV.1 Normas generales

El cruce con ríos, si fuera el caso, se hará siempre mediante entubado rígido sin apertura de zanja.

La nueva línea aérea contará con medidas de prevención contra electrocución y colisión de avifauna en apoyos y vanos (respectivamente), debiendo cumplir los requisitos indicados en el artículo anterior.

Se cumplirán además las siguientes condiciones:

- a. Se deberán indicar los tramos y cables donde se instalarán dichos elementos anticolidión y/o antielectrocución.
- b. Se utilizarán apoyos con cabeza de gato preferentemente.

En caso de verse afectados, deben respetarse los ejemplares de las especies de flora recogidas en el Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles singulares. En ningún caso se apearán los ejemplares arbóreos, de cualquier calibre, de las especies catalogadas, debiéndose señalar su presencia antes de realizar los desbroces u otras actuaciones.

La compensación que se establece en el artículo 43 de la Ley 16/1995 se ajustará a la superficie final ocupada permanentemente por la infraestructura en terreno forestal. La reforestación debe contar con una memoria donde se especifiquen las características de la reforestación. El presupuesto de ejecutar y mantener la reforestación debe formar parte del presupuesto total de la obra como un capítulo propio.

Se deberá diseñar un programa de vigilancia ambiental que incluya muestreos periódicos bajo los tendidos eléctricos que permitan la detección de colisiones y electrocuciones, así como de cualquier otro impacto que se produzca por la presencia de la infraestructura. El seguimiento ambiental del proyecto deberá abarcar todas las fases del proyecto y vida útil de la infraestructura, remitiendo un informe anual a la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, durante años de funcionamiento de las infraestructuras.

IV.2 Normas de diseño para la protección ecológica y paisajística

En el proyecto de construcción la definición de las zanjas de conducción eléctrica de líneas soterradas se adaptará a los valores del medio natural, evitando la eliminación o alteración de cualquier tipo de áreas de vegetación natural, identificadas en el Estudio Ambiental Estratégico como zonas a preservar.

Asimismo, el proyecto de construcción a ejecutar se verá obligado a adecuar cualquier otro de sus elementos constructivos para evitar el desbroce o la alteración en toda isla de vegetación natural o cualquier zona a preservar con vegetación natural aledaña de las identificadas en el Estudio Ambiental Estratégico que pudiera verse afectada por su construcción o presencia.

Los pozos de ataque y recepción y las zonas auxiliares, como parque de maquinaria y zonas de acopios se situarán fuera de las zonas de servidumbre de los cauces.

Tanto la excavación, incluyendo pozos de ataque, como las zonas auxiliares no afectarán a la vegetación natural.

IV.3 Protección frente a emisiones radioeléctricas

Se garantizará el cumplimiento de los criterios establecidos en el Real Decreto 1066/2001 por el que se aprueba el Reglamento que establece las condiciones y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas, o normativa que le sustituya.

En el estudio de Seguridad y Salud del proyecto constructivo se deberán incluir las disposiciones necesarias para la protección de los trabajadores frente a la exposición a campos electromagnéticos.

V. NORMAS DE PROTECCIÓN Y COMPATIBILIDAD CON AFECCIONES SECTORIALES

V.1 Protección del patrimonio

Previo a la implantación de las infraestructuras, se deberán realizar los pertinentes estudios arqueológicos y de patrimonio cultural, con el objeto de evitar cualquier afección a los elementos patrimoniales de los municipios afectados.

Previo al inicio de la construcción, si fuera el caso, se balizarán los yacimientos conocidos o descubiertos que se encuentren próximos, en todas las zonas afectadas por las obras. Se evitará el tránsito de maquinaria, incluidas las zonas de acopios junto a ellos.

Si hubiera afección al patrimonio, previamente a la concesión de la Licencia de Obras, se requiere de la emisión de un informe arqueológico precedido de la oportuna excavación, que será dirigida por técnico arqueólogo colegiado en el Ilustre Colegio de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de Madrid, que deberá contar con un permiso oficial y nominal emitido por la Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Deportes.

V.2 Gestión de residuos

Fase de proyecto

En la fase de Proyecto de Ejecución se deberá incluir un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición.

Se dará prioridad a las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos tanto en fase de construcción como de explotación y que faciliten la reutilización de los residuos generados

Fase de construcción

Durante la fase de construcción se procederá a la retirada de la vegetación ubicada en zonas útiles y al posterior aprovechamiento del material vegetal.

Al finalizar las obras, se supervisará que la tierra vegetal excavada se extiende en las zonas a restaurar, taludes de terraplén de caminos, campa de trabajo y relleno de zanjas, aplicando hidrosiembra en caso de ausencia de capa de tierra vegeta

Fase de desmantelamiento

Una vez finalizada la vida útil del Proyecto Fotovoltaico, deberán llevarse a cabo una serie de actuaciones de desmantelamiento de los elementos instalados, así como otras de restauración propiamente dicha. Las acciones propuestas son:

- Desmontaje y desmantelamiento de los tendidos eléctricos.

Dado el tipo de material del que están compuestos la mayoría de los elementos que componen la instalación, tales como hierro, acero, cobre y aluminio, éstos son susceptibles de ser valorizados, por lo que se destinarán a gestores autorizados de residuos. Otros elementos como hormigón, piedras, arenas, etc. se recogerán en el plan de gestión de Residuos Construcción y Demolición (RCD).

- Restauración de las superficies afectadas (camino, centro seccionamiento y transformación).

La restauración de zonas de ocupación consistirá en la retirada previa de la tierra vegetal, posterior extendido y gradeo o rastrillado final. Por otro lado, las acciones de restauración de los viales correspondientes a los caminos nuevos abiertos consistirán en un subsolado, extendido del material removido, rellenado las cunetas creadas, para su posterior extendido y perfilado con una capa de tierra vegetal de 20 cm de espesor.

- Acondicionamiento en las líneas subterráneas (retirada de arquetas y su relleno).

En la fase de desmantelamiento, las actuaciones en zanjas consistirán en la retirada de la infraestructura de evacuación.

También se retirarán las arquetas de registro a lo largo de las zanjas. Las acciones de restauración consistirán, en primer lugar, en el relleno de la excavación de arquetas mediante material procedente del desmantelamiento de caminos y posterior extendido de una capa de tierra vegetal (20 cm de espesor).

Medidas para la adecuada protección del medio ambiente.

Los materiales procedentes de las excavaciones, tierras y escombros serán depositados en vertederos autorizados o destinados a su valorización.

En caso de necesitar préstamos, el abastecimiento se realizará a partir de canteras y zonas de préstamo provistas de la correspondiente autorización administrativa.

Los residuos generados en obra serán convenientemente retirados por gestor de residuos autorizado, quedando sometidos, independientemente de su naturaleza y origen, a lo dispuesto en la Ley 22/2011 de 28 de julio de residuos y suelos contaminados y cuanta normativa sectorial vigente de aplicación.

Se evitará la deposición de sobrantes de cementos en el terreno. No obstante, en el caso en que esto sea necesario, se realizará sobre áreas impermeables y habilitadas; se procederá a la apertura de un hoyo para su vertido, de dimensiones máximas 2 m x 2 m x 2 m, el cual deberá estar provisto de membrana geosintética o geomembrana de polietileno o PVC (impermeable) que impida el lavado del hormigón y el contacto con el suelo del cemento. Una vez seco, se procederá a la retirada del cemento incluyendo la membrana, trasladándolos a vertederos autorizados.

Los suelos fértiles extraídos en tareas de excavación y desbroce y zonas de instalaciones de obra serán trasladados a áreas potencialmente mejorables o almacenadas para la posterior reincorporación. Dichas tareas de traslado se realizarán sin alterar los horizontes del suelo, con el fin de no modificar la estructura del mismo.

El almacenaje de las capas fértiles procurará realizarse en cordones con una altura inferior a 2-2,5 m., situándose en zonas donde no exista compactación por el paso de maquinaria y evitando así la pérdida de suelo por falta de oxígeno en el mismo.

V.3 Cruzamientos y paralelismos en carreteras de la red de la Comunidad de Madrid y Carreteras del Estado

Las posibles afecciones por cruces y paralelismos en tramos de carreteras de la Comunidad de Madrid deberán cumplir con las limitaciones establecidas en la legislación vigente en materia de carreteras. De forma general, las actuaciones deberán ejecutarse fuera de la zona de protección de las carreteras de competencia autonómica. En el caso de los cruces, la ejecución se realizará por medio de hincas y los puntos de conexión se situarán fuera de la zona de protección de la carretera, y con una profundidad que deberá determinarse en la tramitación del permiso de cada actuación.

Será normativa de aplicación la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo. En materia de accesos será de aplicación la Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, por la que se derogan los títulos I a IV de la Orden de 3 de abril de 2002, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.

Además, se debe tener en cuenta que, antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección, es preceptivo solicitar el correspondiente permiso al Área de Explotación de la Dirección General de Carreteras.

Las conexiones que pudieran afectar a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deben definirse mediante proyectos específicos completos que tienen que ser remitidos a esta Dirección General para su informe y tienen que estar redactados por técnicos competentes y visados por el colegio profesional correspondiente.

La ejecución de las obras que puedan afectar al régimen de las zonas de protección del viario estatal están reguladas en la vigente Ley 37/2005, de 29 de septiembre, de Carreteras. Con carácter previo a la ejecución de las obras se deberá obtener la correspondiente autorización por parte de la Dirección General de Carreteras, previa aportación del correspondiente proyecto constructivo y demás documentación técnica necesaria, en atención a las obras a ejecutar, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

V.4 Protección de cauces

Los cruces de líneas eléctricas sobre el Dominio Público Hidráulico, así como cualquier actuación sobre dicho dominio, de acuerdo con la vigente legislación de aguas y en particular con el art. 127 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, deberán disponer de la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tago.

En ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 51.3 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Se han de respetar las servidumbres de 5 m. de anchura de los cauces públicos, según establece el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 1/2001.

Toda actuación que realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m. de anchura medidas horizontalmente y a partir del cauce, deberá contar con la

preceptiva autorización de esta Confederación, según establece la vigente legislación de aguas, y en particular las actividades mencionadas en el artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

En el paso de todos los cursos de agua y vaguadas por los caminos y viales que puedan verse afectados, se deberán respetar sus capacidades hidráulicas y no se llevará a cabo ninguna actuación que pueda afectar negativamente a la calidad de las aguas.

Si en algún momento se prevé llevar a cabo el abastecimiento de aguas mediante una captación de agua directamente del dominio público hidráulico (por ejemplo, con sondeos en la finca), deberán contar con la correspondiente concesión administrativa, cuyo otorgamiento es competencia de esta Confederación.

En el caso de que se fuera a producir cualquier vertido a aguas superficiales o subterráneas se deberá obtener la correspondiente autorización de vertido, para lo cual el titular deberá presentar ante el Órgano Ambiental competente de otorgar la Autorización Ambiental Integrada, la documentación prevista en el artículo 246 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, al objeto de que la misma sea posteriormente remitida a este Organismo de cuenca para emitir el correspondiente informe vinculante en materia de vertidos.

En caso de preverse zonas de almacenamiento, el suelo de estas tendrá que estar impermeabilizado para evitar riesgos de infiltración y contaminación de aguas superficiales y subterráneas, asegurando que se eviten pérdidas por desbordamiento. En cualquier caso, es necesario controlar todo tipo de pérdida accidental, así como filtraciones que pudieran tener lugar. A tal efecto, se deberá pavimentar y confinar las zonas de trabajo, tránsito o almacén, de forma que el líquido que se colecte en caso de precipitación nunca pueda fluir hacia la zona no pavimentada.

Se llevará a cabo una gestión adecuada de los residuos, tanto sólidos como líquidos. Para ello se puede habilitar un “punto verde” en la instalación, en el que recoger los residuos antes de su recogida por parte de un gestor autorizado. Las superficies sobre las que se dispongan los residuos serán totalmente impermeables para evitar afección a las aguas subterráneas.

Con respecto de los posibles residuos líquidos peligrosos que se generen con motivo de la actuación, se adoptarán las medidas adecuadas para evitar la contaminación del agua, estableciendo áreas específicas acondicionadas, delimitadas e impermeables para las actividades que puedan causar más riesgo, como puede ser el cambio de aceite de la maquinaria o vehículos empleados.

En lo referente con la alteración edáfica asociada a la fase de construcción se indica la necesidad de tener en cuenta que un posible impacto sobre la hidrología puede proceder de la remoción de los materiales durante las fases de construcción y su posterior arrastre pluvial, provocando un incremento del aporte de sólidos a los cauces, por lo que se deben tomar medidas necesarias para evitarlo, por ejemplo, colocando barreras móviles para impedir dicho arrastre.

El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en una zona donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas. Para ello se controlará la escorrentía superficial que se origine en esta área mediante la construcción de un drenaje alrededor del terreno ocupado, destinado a albergar estas instalaciones. El drenaje tendrá que ir conectado a una balsa de sedimentación. También se puede proteger a los cauces de la

llegada de sedimentos con el agua de escorrentía mediante la instalación de barreras de sedimentos.

En lo referente a la corta de árboles se indica que para realizar los desbroces en el cauce deberá solicitar autorización expresa a la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Para dicho desbroce se utilizarán medios manuales. En el caso de que excepcionalmente se utilicen medios mecánicos para realizar alguna de las labores, estas no deberán afectar al cauce ni a su conformación, ni provocar alteraciones en el sistema fluvial. Si estos medios mecánicos incluyeran el uso de maquinaria pesada, se evitará su acceso al cauce, debiendo realizar las actuaciones desde sus márgenes, extremando los cuidados para que no se produzcan erosiones o alteraciones en el terreno que conforma las riberas.

En cualquier caso, no se eliminará toda la vegetación del cauce y sus riberas, debiendo ceñirse la actuación a la retirada selectiva de plantas herbáceas o arbustivas anuales que puedan impedir el acceso al cauce o la realización de las obras.

Para la eliminación o control de la vegetación no está permitido el uso de herbicidas o cualquier otro tipo de sustancias químicas. Tampoco se permite la incorporación al cauce de materiales, estructuras y sustancias distintos a los existentes.

Con el fin de evitar cualquier afección accidental derivada de malas prácticas durante la ejecución del proyecto se dispondrá de un protocolo de actuación de derrames y de un plan de minimización de residuos generados durante la fase de obras. Estos documentos se realizarán de forma previa al inicio de actuaciones y serán de consulta y aplicación para todo el personal de obra y durante el tiempo que dure esta.

No se podrán llevar a cabo, en ningún caso, obras de movimientos de tierras que alteren la sección del cauce o su configuración, como serían la retirada de sedimentos o su distribución dentro del propio cauce. En este sentido, deberá mantenerse intacta la morfología del cauce, y no provocar cambios en su lecho o en los taludes de sus riberas, no contemplándose por lo tanto ni la apertura de caja ni el perfilado de taludes.

Una vez finalizadas las actuaciones se deberá dejar el cauce en condiciones normales de desagüe. En este sentido, la zona deberá quedar limpia de cualquier producto sobrante de las mismas y los restos vegetales resultantes del desarrollo de los trabajos no se abandonarán en el dominio público hidráulico o en la zona de policía de sus márgenes (banda de 100 metros de ancho colindante con el cauce), debiendo retirarse para su adecuada gestión.

V.5 Protección de vías pecuarias

Como norma general no se afectará al dominio público pecuario.

La autorización especial de tránsito de vehículos motorizados de uso no agrícola, en caso de ser necesaria, así como los cruces con el dominio público pecuario, deberán ser autorizados por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación y serán tramitados de acuerdo con la Ley 8/98, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y el Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Todos los cruces con el dominio público pecuario del trazado de la red de infraestructuras que se van a proyectar deberán ser autorizados por la Dirección General de Agricultura,

Ganadería y Alimentación y serán tramitados de acuerdo a Ley 8/98, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y el DECRETO 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

Para la tramitación de estos cruces será remitido al Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación documentación a la escala necesaria donde se compruebe de manera exacta y acotada la ocupación territorial de la línea eléctrica. Se definirá la situación de las instalaciones propias de este tipo de líneas (torretas, apoyos...) que se vayan a realizar, localizándose estas siempre fuera del dominio público pecuario. Durante la realización de las distintas fases de la obra y en relación al uso de dominio público pecuario se estará a lo dispuesto en la Ley 8/98, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

V.6 Protección contra el riesgo de incendio

Durante el periodo de obras y fase de explotación, se dará cumplimiento a la normativa vigente y en especial a las medidas de prevención de incendios recogidas en el Decreto 59/2017, de 6 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFOMA).

V.7 Servidumbres aeronáuticas

En las zonas y espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores -incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción -incluidas las grúas de construcción y similares-) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.

Las cotas de las servidumbres aeronáuticas en el ámbito del PEI se encuentran aproximadamente en la cota mínima de 769 metros sobre el nivel del mar, por lo que ningún elemento de la infraestructura proyectada deberá superar esta cota, incluidos todos sus elementos (como: antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares.

En caso de contradicción en la propia normativa urbanística del Plan Especial de Infraestructuras o entre la normativa y los planos recogidos en el Plan Especial de Infraestructuras, prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las servidumbres aeronáuticas sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento.

VOLUMEN 3 – PLANOS DE ORDENACIÓN

ÍNDICE DE PLANOS

O-1.	Delimitación del Ámbito.
O-2.	Planta General de la Infraestructura.
O-3.1	Planta por tramos de la infraestructura_Detalle LSAT y LAAT Tramo sur.
O-3.2	Planta por tramos de la infraestructura_Detalle LSAT y LAAT Tramo norte.
O-4	Compatibilidad de la Infraestructura con las Afecciones y Servidumbres. Planta General
O-4.1	Compatibilidad de la Infraestructura con las Afecciones y Servidumbres. Detalle LSAT y LAAT Tramo sur.
O-4.4	Compatibilidad de la Infraestructura con las Afecciones y Servidumbres. Detalle LSAT y LAAT Tramo norte.

ANEXOS

ANEXO I	PROYECTO TÉCNICO DE LA INFRAESTRUCTURA (Extracto)
ANEXO II	INFORMES MUNICIPALES