

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4483 *Resolución de 9 de abril de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Línea a 400 kV denominada Galapagar-Moraleja de Enmedio (Madrid).*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de resolución se encuentra comprendido en el apartado g), grupo 3, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (la «Ley de Evaluación de Impacto Ambiental»), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Antecedentes*

Red Eléctrica de España inició la tramitación del proyecto Línea eléctrica de doble circuito a 400 KV Galapagar-Moraleja de Enmedio. Sustitución de la línea actual (Madrid) mediante la presentación de una memoria resumen, recibida el 17 de agosto de 2004 en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del entonces Ministerio de Medio Ambiente.

En diciembre de 2008, el Área Funcional de Industria y Energía de la Delegación del Gobierno en Madrid sometió ese proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública y consultas. El expediente de información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 30 de septiembre de 2009.

Visto el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública y las consultas a Administraciones públicas afectadas, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consideró que existían algunos aspectos que debían ser analizados, por lo que, con fecha 18 de enero de 2010, solicitó al promotor información complementaria al estudio de impacto ambiental, incluyendo el análisis de otras alternativas, a la vista de la petición efectuada en el informe técnico aportado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

En respuesta a esa petición, en fecha 26 de mayo del 2011 tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la solicitud del promotor de desistimiento de las actuaciones para poder elaborar un nuevo estudio de impacto ambiental con las alternativas más favorables según los criterios de los organismos competentes. Mediante resolución de fecha 29 de julio de 2011 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se declaró la terminación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto.

En fecha 12 de septiembre de 2011, se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la solicitud de evaluación de impacto ambiental de un nuevo proyecto, el cual es el objeto de esta declaración de impacto ambiental.

Por otro lado, Red Eléctrica de España presentó en fecha 6 de junio de 2007 la solicitud de evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificación de línea a 400 kV Galapagar-Moraleja de Enmedio y Modificación de línea a 400 kV Villaviciosa-Moraleja de Enmedio. La declaración de impacto ambiental se formuló mediante Resolución de 26 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, del entonces Ministerio

de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Asimismo, mediante Resolución de 5 de julio de 2012, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, resolvió sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Addendum de modificación al proyecto de ejecución de la línea a 400 kV de modificación de la línea Galapagar-Moraleja de Enmedio entre los apoyos 456 y 569.

2. Información del proyecto

El promotor del proyecto es Red Eléctrica de España, SAU, y el órgano sustantivo competente para la autorización del proyecto es la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo.

El objeto del proyecto es la construcción de una línea eléctrica de 400 kV de doble circuito que conecte las subestaciones eléctricas de Galapagar y Moraleja de Enmedio, situadas en la comunidad de Madrid.

Con la construcción de este nuevo circuito se pretende completar el anillo de Madrid, de doble circuito a 400 kV, de forma que permita incrementar la fiabilidad, calidad y seguridad del suministro eléctrico en Madrid capital y su área metropolitana.

La traza de línea tiene una longitud total de 56 km, y discurre por los términos municipales afectados de Galapagar, Colmenarejo, Valdemorillo, Villanueva de la Cañada, Quijorna, Brunete, Villaviciosa de Odón, Móstoles, Arroyomolinos y Moraleja de Enmedio.

El tramo sur del proyecto ya ha sido sometido a evaluación de impacto ambiental (Resolución de 26 de junio de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Modificación de línea a 400 kV Galapagar-Moraleja de Enmedio y modificación de línea a 400 kV Villaviciosa-Moraleja de En medio, y Resolución de 5 de julio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Addendum de modificación al proyecto de ejecución de la línea a 400 kV de modificación de la línea Galapagar-Moraleja de Enmedio entre los apoyos 456 y 569). Sin embargo el presente proyecto incluye la compactación en cuádruple circuito entre los apoyos 110 y 111 con las líneas a 400 kV Villaviciosa-Moraleja de Enmedio y Villaviciosa-Morata.

Las características de la línea proyectada son las siguientes:

Sistema: Corriente alterna trifásica.
Frecuencia: 50 Hz.
Tensión nominal: 400 kV.
Tipo de apoyo: Metálicos de celosía.
Altura de los apoyos: Entre 44,38 y 76,3 m.
Anchura de la cruceta: 18 m.
Vano medio: De 400 a 500 m.
Número de circuitos: Dos.
Número de conductores por fase: Tres.
Cables de tierra: Dos, con fibra óptica.
Puestas a tierra: Anillos cerrados de acero descaburado.
Cimentaciones: Zapatas individuales.
Longitud total: 56 km (39 km en el tramo objeto de estudio).
Número de alineaciones: 59 para la línea completa.

Para acceder a los apoyos se usarán caminos ya existentes en una longitud total de unos 15 km, mientras que en otros 15 km se accederá campo a través, mayoritariamente sobre campos de cultivo de cereal y terrenos de matorral. No es necesario abrir nuevos caminos. Para el montaje e izado de los apoyos será necesario crear campas temporales, en una superficie de 400 m² por apoyo, que se revegetarán una vez acabadas las obras.

Será necesaria la apertura de calle de seguridad en los tramos T30-T31, T55-T56 y T75-T76. En otros lugares podrán ser necesarios desbroces y podas puntuales, sin necesidad de abrir calle.

El promotor establece un calendario mediante el cual no se realizarán obras en determinados apoyos y períodos críticos.

Aunque lo considera técnicamente viable, el promotor no aclara si se va a proceder al desmantelamiento del circuito existente, ni evalúa los impactos ambientales que pudieran estar asociados al mismo.

Las alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 5.1 (Análisis ambiental para selección de alternativas) de esta declaración de impacto ambiental.

3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La totalidad de la actuación se localiza entre la zona centro-oriental y el sudeste de la Comunidad de Madrid, caracterizada por la existencia de relieves accidentados y pequeños montes en el norte, en los que dominan los encinares; y terrenos de cultivo y matorral en el sur; junto con la presencia de grandes ciudades y áreas metropolitanas.

Dentro de este encuadre, la zona de estudio se encuentra dentro de la cuenca hidrográfica del Tajo, principalmente en la subcuenca del río Guadarrama, aunque existe una pequeña superficie de la subcuenca del río Alberche al suroeste del ámbito de estudio.

En el ámbito de estudio se encuentran varios espacios protegidos, destacando el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES3110005 Cuenca del río Guadarrama y el parque regional Curso medio del río Guadarrama y su entorno, que tienen los mismos límites exteriores; así como la zona especial de conservación (ZEC) ES3110007 Cuencas de los ríos Alberche y Cofio y la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000056 Encinares de los ríos Alberche y Cofio, cuyos límites coinciden salvo en una pequeña porción del sector más oriental, en el que la ZEPA se superpone con el LIC Cuenca del río Guadarrama. Todas las alternativas planteadas por el promotor discurren por el LIC y parque regional, mientras que sólo las alternativas más occidentales discurren por la ZEC y ZEPA.

Del mismo modo, dentro de la zona de estudio se encuentran las áreas importantes para la conservación de las aves (IBA) del inventario de SEO/Birdlife, denominadas como 070 El Escorial-San Martín de Valdeiglesias y 071 El Pardo-Viñuelas.

Tanto dentro como fuera de los espacios protegidos, destaca la presencia de varias especies de aves amenazadas, de las que resulta particularmente sensible el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), catalogada en peligro de extinción en los catálogos nacional y autonómico de especies amenazadas, con la presencia de varias parejas nidificantes en el ámbito de estudio. También es necesario resaltar la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y el águila-azor perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), que se encuentran catalogadas como en peligro de extinción en el Catálogo de Especies Amenazadas de la Comunidad de Madrid.

En el área de estudio se encuentran varias áreas de protección arqueológica y paleontológica. Algunos yacimientos arqueológicos, como vías pecuarias y estructuras de la Guerra Civil, presentan la posibilidad de verse afectados directamente por el proyecto.

4. Resumen del proceso de evaluación

4.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental. La tramitación se inició el 12 de septiembre de 2011, al recibirse en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, como órgano ambiental en el procedimiento, el documento inicial del proyecto.

Con fecha 30 de septiembre de 2011, el órgano ambiental inició el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento inicial del proyecto. En este sentido, se precisa que en esta declaración figuran los nombres que tenían los organismos en cada fase de la evaluación de impacto ambiental, aunque, no obstante, la denominación de algunos de estos organismos puede

haber variado desde el inicio del procedimiento hasta la fecha de elaboración de esta declaración de impacto ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Consejería de Sanidad de la Comunidad de Madrid.	–
Dirección General del Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid.	X
Dirección General del Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.	–
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.	–
Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid.	X
Ayuntamiento de Arroyomolinos.	–
Ayuntamiento de Batres.	–
Ayuntamiento de Brunete.	X
Ayuntamiento de Collado Villalba.	–
Ayuntamiento de Colmenarejo.	–
Ayuntamiento de El Escorial.	–
Ayuntamiento de Fresnedillas de la Oliva.	–
Ayuntamiento de Galapagar.	X
Ayuntamiento de Hoyo de Manzanares.	X
Ayuntamiento de Majadahonda.	–
Ayuntamiento de Moraleja de En medio.	–
Ayuntamiento de Morzarzal.	–
Ayuntamiento de Móstoles.	X
Ayuntamiento de Navalagamella.	–
Ayuntamiento de Navalcarnero.	X
Ayuntamiento de Quijorna.	X
Ayuntamiento de Robledo de Chavela.	–
Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid.	–
Ayuntamiento de San Lorenzo de El Escorial.	–
Ayuntamiento de Sevilla La Nueva.	X
Ayuntamiento de Torreloz.	X
Ayuntamiento de Valdemorillo.	X
Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada.	–
Ayuntamiento de Villanueva de Perales.	–
Ayuntamiento de Villanueva del Pardillo.	–
Ayuntamiento de Villaviciosa de Odón.	–
Ayuntamiento de Zarzalejo.	–
Ecologistas en Acción.	–
Sociedad para la Conservación de los Vertebrados.	X
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero.	–
SEO/Birdlife.	–
WWF/Adena.	–

Asimismo, se recibió también un informe de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y una alegación del Consorcio Plataforma Logística Puerta del Atlántico.

El órgano ambiental remitió al promotor, con fecha de 2 de abril de 2012, el resultado de las contestaciones a las consultas, incluyendo una copia de las respuestas recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental, aportándole además informes extemporáneos el 21 de mayo y 15 de octubre del mismo

año. Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas se exponen a continuación.

La Confederación Hidrográfica del Tajo recordó las preceptivas autorizaciones que se deberán solicitar para los cruces sobre el dominio público hidráulico y pidió que se respeten las capacidades hidráulicas y calidades hídricas en el paso de los cursos de agua y vaguadas, el respeto a las servidumbres de los cauces públicos, y la necesidad de autorización para las actuaciones que se realicen en dominio público hidráulico y zona de policía evitara la localización de los apoyos de la línea eléctrica en zonas de dominio público hidráulico y zona de servidumbre de ríos y arroyos afectados.

La entonces Subdirección General de Biodiversidad del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, consideró que la nueva línea podía tener repercusiones significativas sobre el LIC Cuenca del río Guadarrama y sobre la ZEC Cuencas de los ríos Alberche y Cofio y ZEPA Encinares de los ríos Alberche y Cofio, por lo que era necesaria una adecuada evaluación de dichas repercusiones, dando instrucciones sobre la misma. La valoración de las afecciones de cada alternativa requeriría una información más precisa que la aportada en el documento inicial, pero, *a priori*, consideró que, en tramo norte, las alternativas menos favorables serían las que discurren más al oeste por su afección a la ZEC Cuencas de los ríos Alberche y Cofio. En cuanto al tramo central, consideró más favorable la opción que discurre en su primera parte más alejada de los espacios de la Red Natura 2000. De cualquier modo, señaló que en la selección de la alternativa más adecuada se debía tener en cuenta la afección sobre la función conectora del territorio que queda entre el LIC Cuenca del río Guadarrama y la ZEC Cuencas de los ríos Alberche y Cofio. Aportó también algunas recomendaciones sobre medidas preventivas y correctoras a tener en cuenta por el promotor en el estudio de impacto ambiental.

La Subdirección General de Silvicultura y Montes del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente consideraba que, desde el punto de vista de las operaciones de toma de agua de aviones anfibios en el pantano de Valmayor, todas las alternativas planteadas en el documento inicial son aceptables, si bien las más adecuadas son aquellas cuyo trazado discurre a mayor distancia del embalse. Podría ser adecuado evitar las alternativas que cruzan varias veces el pantano o discurren muy próximo a la ribera del mismo, pudiendo tener cierta incidencia en la seguridad en caso de incidencias meteorológicas o dificultades técnicas, aunque el cruce del tendido eléctrico en la parte norte de Valmayor no afectaría en absoluto, ya que el embalse es cruzado en esa zona por una carretera.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid consideró que, *a priori*, la alternativa de menor afección de las planteadas en el documento de inicio era la A+B+D+H, para el tramo norte, y la L+M+O (equivalente a la L+M del estudio de impacto ambiental), para el tramo central, aunque la mejor alternativa debería determinarse tras la realización de estudios más detallados. Indicó además la información y estudios que debería incorporar el estudio de impacto ambiental y determinadas sugerencias sobre medidas preventivas y correctoras a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid consideró que el proyecto era viable urbanísticamente, aunque pedía que se tramitara un plan especial.

El ayuntamiento de Brunete pidió que el estudio de impacto ambiental tuviera un nivel de detalle que permitiera descartar la afección a bienes catalogados o de interés histórico artístico y justifique el cumplimiento de las normas urbanísticas de Brunete, pidió que se evitara la afección a los pequeños núcleos de población en el término municipal y propuso que el estudio de impacto ambiental recoja como alternativa de trazado resultante de la unión de los tramos K y N, para alejar el trazado de los núcleos urbanos.

El ayuntamiento de Galapagar consideró que el trazado propuesto para el municipio es el de menor impacto ambiental, con la condición de que se lleve a cabo el desmontaje

de la línea eléctrica existente y una serie de actuaciones para la restauración de su entorno, y pidió que se tuviera en cuenta una serie de medidas preventivas y correctoras.

El ayuntamiento de Hoyo de Manzanares consideró que se vería afectado por el impacto visual de la obra, por lo que sería conveniente alejar el trazado proyectado en alguna de las alternativas recogidas en la memoria y reducir su impacto visual.

El ayuntamiento de Móstoles informó desfavorablemente, solicitando la adaptación del trazado notificado al trazado reservado como corredor eléctrico en el plan general del municipio, con objeto de permitir el desarrollo de los futuros usos industriales previstos en dicho plan.

El ayuntamiento de Navalcarnero pidió que se cumplieran una serie de condicionantes ambientales.

El ayuntamiento de Quijorna propuso evitar el tramo F por su mayor coste, erosión de la cubierta vegetal y por su mayor impacto paisajístico y socioeconómico. En el caso que se eligiera ese tramo, debería desplazarse más al norte. Se debería soterrar la instalación. También se debería realizar un estudio del coste económico y cuantificar el impacto ocasionado por la apertura de accesos.

El ayuntamiento de Sevilla la Nueva propuso descartar la alternativa que incorporaba el tramo O (equivalente al tramo M del estudio de impacto ambiental), por la necesidad de alejar el trazado de urbanizaciones y desarrollos previstos y evitar la creación de una nueva afección sobre el Parque Regional de la Cuenca Media del río Guadarrama y su Entorno y la Red Natura 2000, planteando como otra posible alternativa de actuación que resultara de la unión de los tramos K y N.

El ayuntamiento de Torrelodones pidió que se adoptaran medidas para evitar la muerte de aves por colisión y se ajustara el trazado a las superficies con menor cubierta de vegetación, entre otras medidas.

El ayuntamiento de Valdemorillo señaló que las alternativas con menor impacto medioambiental serían las alternativas 10 y 12 del documento inicial (al este del pantano de Valmayor), y pidió que el trazado de la línea se ajustara en lo posible a la existente y que se cumplieran otras medidas preventivas y correctoras adicionales como el respeto al período reproductivo de las especies presentes. Desde el punto de vista urbanístico, las mejores alternativas serían la 1 y la 10, siendo negativas la alternativas 4 y 7.

La Sociedad para la Conservación de los Vertebrados opinó que los impactos sobre especies protegidas y en peligro de extinción serían muy acusados, pidió que se descartaran las alternativas que discurrían más al oeste, aconsejó la alternativa cero y pidió que, en caso de realizarse la obra, se paralizaran los trabajos o supervisaran éstos por especialistas en los meses de cría.

4.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Una vez realizado el estudio de impacto ambiental por el promotor, el Área Funcional de Industria y Energía de la Delegación del Gobierno en la Comunidad de Madrid sometió a información pública la solicitud de autorización administrativa, declaración de impacto ambiental y aprobación del proyecto de ejecución (BOE número 165, de 11 de julio de 2013). Asimismo, conforme al artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, procedió a consultar a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas que habían sido consultadas en la fase de consultas previas.

Con fecha 15 de enero de 2014, el órgano ambiental recibió el expediente, procedente de la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en el que se incluía el estudio de impacto ambiental, el proyecto y la documentación generada como resultado de la información pública y consultas realizadas.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más relevantes señalados en las respuestas de las administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas. Las conclusiones sobre las mismas y la forma en que el promotor les ha dado respuesta se incluyen en el apartado 4 (integración de la evaluación). No se incluyen en este apartado alegaciones que no tienen carácter ambiental, como las referidas a expropiaciones o servicios afectados.

4.2.1 Resultado de las consultas a las Administraciones ambientales afectadas. La Confederación Hidrográfica del Tajo hace unas sugerencias en relación con las posibles afecciones al dominio público hidráulico, como las limitaciones a la ocupación del dominio público hidráulico, zona de servidumbre y zona de policía, el respeto a las capacidades hidráulicas y las calidades hídricas de todos los cursos de agua y vaguadas, o las medidas para evitar el aporte de sólidos y residuos líquidos a los cauces.

La Subdirección General de Silvicultura y Montes del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente no observa inconveniente en el proyecto, en relación con las operaciones aéreas de extinción de incendios forestales.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid concluye que en el estudio de impacto ambiental no se ha realizado una valoración adecuada de las afecciones del proyecto sobre los ecosistemas de los espacios naturales protegidos, infravalorando los valores naturales del territorio afectado. Considera que la metodología utilizada para seleccionar la alternativa óptima no es la adecuada por ser insuficiente. Estima necesario e imprescindible que se realice una adecuada valoración de las afecciones del proyecto y se busque una alternativa de trazado que no afecte a las zonas de alto valor ambiental (identificando como tales aquellas ubicadas en el parque regional). Pide que, en caso de ejecutarse el desmantelamiento de la línea actual, se realice un estudio «caso por caso» para determinar si será necesario aplicar algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Adjunta además los informes de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid que se resumen a continuación.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, en relación con los espacios protegidos, opina que el promotor descarta alternativas con argumentos carentes de validez y con poco rigor técnico y científico y que la alternativa seleccionada no es la que genera menor impacto ambiental; que el trazado seleccionado atravesaría el parque regional del «Curso medio del río Guadarrama y su entorno» en zonas de máxima protección, de protección y mejora, y de mantenimiento de la actividad, donde existe una gran diversidad de comunidades florísticas y faunísticas; que el trazado atravesaría la zona de campeo y nidificación de numerosas especies de aves, muchas catalogadas en peligro de extinción, de interés especial o vulnerables; y que el tendido ocasionaría un efecto barrera para la fauna, atravesaría montes preservados y supondría una afección directa a varios hábitats de interés comunitario; por lo que pide que se revise la alternativa seleccionada entre los apoyos 9 a 32 y 70 a 88; aunque, con independencia de lo anterior, informa que si las actuaciones se declararan de interés general del Estado, estarían excluidas de la aplicación de ley de declaración del parque regional. Sobre la afección a las vías pecuarias, considera que la línea presenta en algunos tramos paralelismos con las vías pecuarias, que no están considerados como inexcusables, y que la ley de vías pecuarias de la Comunidad de Madrid exige que se soteren los cruces proyectados, por lo que informa desfavorablemente y pide que se modifique el proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid resolvió autorizar las obras promovidas, con algunas prescripciones en relación a las potenciales afecciones a determinados elementos que cita en su informe.

La Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid concluye que la infraestructura propuesta resulta urbanísticamente viable, dado que los planeamientos de aplicación dan cobertura al uso de infraestructuras, sin perjuicio de los informes sectoriales que sean de aplicación, en especial de la Confederación Hidrográfica del Tajo, la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, y las direcciones generales de Carreteras del Ministerio de Fomento y de la Comunidad de Madrid.

La Subdirección General de Infraestructuras Sanitarias de la Comunidad de Madrid considera que el proyecto no afecta a los intereses de la Consejería de Sanidad.

Los ayuntamientos de Arroyomolinos, Galapagar y Villanueva de La Cañada muestran su conformidad con la instalación proyectada y solicitan que se desmonte la línea actual.

Los ayuntamientos de Batres, Majadahonda y Navalcarnero muestran su conformidad con el proyecto o no presentan observaciones.

Los ayuntamientos de Brunete y Villanueva del Pardillo solicitan el desmontaje de la línea aérea existente una vez ejecutada la línea proyectada.

El ayuntamiento de Colmenarejo muestra su rechazo a la totalidad del proyecto y, en concreto, a la alternativa seleccionada por el promotor, en base a que: no es necesario ni está justificado pues actualmente se está elaborando una nueva planificación; no existe un estudio serio sobre la alternativa cero; el promotor debe tener en cuenta todas las alternativas posibles y justificar la alternativa seleccionada como la de menor impacto ambiental, teniendo en cuenta que la zona de afección es Red Natura; la alternativa seleccionada supone un perjuicio para ese ayuntamiento y un agravio comparativo respecto al resto de los municipios afectados; no se han valorado correctamente los impactos sobre el sector turístico; y existen dudas razonables sobre los daños que se ocasionarán a la avifauna y una certeza sobre el impacto que sufrirá el paisaje en el municipio.

Los ayuntamientos de El Escorial y Valdemorillo presentan acuerdos adoptados por los plenos en los que solicitan la paralización del proyecto y rechazan el estudio de impacto ambiental.

El ayuntamiento de Moraleja de Enmedio, después de unas aclaraciones efectuadas por el promotor, informa que el trazado propuesto se ajusta a la reserva de pasillo eléctrico prevista por el planeamiento del municipio, y pide que se proceda al desmontaje de la actual línea de simple circuito.

El ayuntamiento de Quijorna hace algunas sugerencias y alternativas, como que se justifique debidamente la necesidad del proyecto, que se mantenga el trazado actual de la línea, que se reconsidere el trazado por la rama L en lugar de la K, que se minimice el impacto paisajístico o que se sotierre el trazado a su paso por el municipio, al no presentar problemas las tierras de labor.

El ayuntamiento de Las Rozas se manifiesta a favor del proyecto al considerar que los trazados sometidos a alegaciones tendrían una incidencia mucho menor para personas y viviendas que las de la línea actual, y solicita la supresión de las líneas de alta tensión en zonas urbanizadas del municipio.

El ayuntamiento de Sevilla La Nueva concluye que la alternativa finalmente elegida (tramo O) toma en cuenta la propuesta de ese ayuntamiento.

El ayuntamiento de Villaviciosa de Odón, en un primer escrito de la Concejalía de Medio Ambiente, no muestra inconveniente a la aprobación del proyecto. Posteriormente presenta un acuerdo adoptado por el pleno en el que solicita la paralización del proyecto y pide la apertura de un debate público, científico y social sobre el modelo energético.

El ayuntamiento de Villanueva de Perales pide más información sobre la posible afección a la zona ZEPA.

4.2.2 Resultado de la información pública y las consultas a las personas interesadas. Durante el período de información pública se han recibido unas 170 alegaciones de particulares, asociaciones, sindicatos y partidos políticos de ámbito local, y alrededor de 5.500 firmas, manifestando la oposición al proyecto. Los principales argumentos de carácter ambiental de las alegaciones recibidas son los siguientes:

- a) No hay necesidad ni justificación del proyecto, teniendo en cuenta la realidad demográfica y de consumo actual y que se está elaborando una nueva planificación.
- b) Existe una fragmentación del proyecto con diferentes tramitaciones en cada subtramo y no se determina si la línea actual se va a dismantelar.
- c) El estudio de impacto ambiental es técnicamente deficiente, no emplea una valoración cuantitativa ni ninguna norma o estudio técnico de general aceptación ni valora el grado de aceptación social.
- d) El estudio de alternativas no es completo. Se debería considerar el mantenimiento del pasillo actual y el soterramiento.
- e) Existen ausencias en la identificación de especies protegidas y en la consideración de información relevante. No se han valorado correctamente los impactos del proyecto sobre la avifauna, al no haberse evitado zonas críticas de especies amenazadas y minimizarse la problemática de la colisión. El calendario de obras no está suficientemente justificado y es de difícil cumplimiento.

- f) Existirá un impacto crítico sobre la Red Natura 2000, sin que se hayan justificado las razones imperiosas de interés público de primer orden, la ausencia de alternativas y que se han tomado las medidas compensatorias para garantizar la coherencia de la red.
- g) No se valora correctamente el impacto sobre la salud humana, tanto por ruido, por los campos electromagnéticos o por la emisión de gases tóxicos por el efecto corona.
- h) No se han tenido en cuenta los riesgos asociados a la caída del tendido.
- i) Se incrementaría el riesgo de incendios forestales.
- j) La línea vulnera las servidumbres aeronáuticas y puede ser peligrosa para los usuarios del espacio aéreo.
- k) Existen errores y ausencias en la memoria arqueológica.
- l) El impacto sobre el desarrollo socioeconómico y sobre el paisaje se valoran de forma parcial, y no se tienen en cuenta las repercusiones sobre el sector recreativo y turístico o sobre los usos del suelo, como los agropecuarios.
- m) Hay indefensión de los propietarios y usuarios de terrenos afectados al no haberles consultado, y discriminación hacia los mismos al tener restringidos aprovechamientos y usos en esos terrenos. Existe un agravio comparativo entre los municipios y propietarios afectados con respecto al resto.

Otras alegaciones de particulares y partidos políticos piden que se desmantele la línea actual con la mayor simultaneidad posible a la construcción de la nueva línea.

Ecologistas en Acción-CODA considera que debería descartarse la construcción de la nueva infraestructura propuesta y proceder al soterramiento de los tramos de la actual línea que coincidan con zonas urbanizadas, teniendo en cuenta que la justificación del proyecto se basa en meras suposiciones, ya que no parece que la demanda en la Comunidad de Madrid se vaya a incrementar a medio plazo, las opiniones de los organismos ambientales y ayuntamientos consultados en su mayoría contrarias al proyecto, y que el desmantelamiento de la línea actual está condicionado a la revisión de la planificación energética.

El Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona y su Hábitat (GREFA), informa que ha realizado varios estudios faunísticos en la zona afectada, principalmente con aves, y pide que se modifique el tramo K por el L, por afección directa al área de reproducción de águila imperial y áreas de campeo de águila imperial, milano real y otras especies amenazadas y la mayor visibilidad del tramo L frente a las nieblas en invierno. Considera que el tramo N afecta a una de las mejores zonas de reproducción de rapaces del parque y está próximo a un nido de águila imperial, y el tramo E afectará por molestias y posible pérdida de hábitat de nidificación a una pareja de milano real, y además se considera zona de paso de buitres leonados y negros en sus desplazamientos de zonas de cría a zonas de alimentación. Cree, además, que la construcción de los apoyos 47 y 79 puede ocasionar molestias a los primillares de Villaviciosa de Odón y Quijorna, en caso de no respetarse la fenología de la especie. Por otro lado, las otras alternativas contempladas (B, C, D, G, H y F) afectan de lleno a la ZEPA de los ríos Alberche y Cofío, además de afectar a 3 parejas reproductoras de águila imperial y a otras rapaces. Por lo tanto, propone algunas medidas preventivas, correctoras y de seguimiento así como medidas compensatorias.

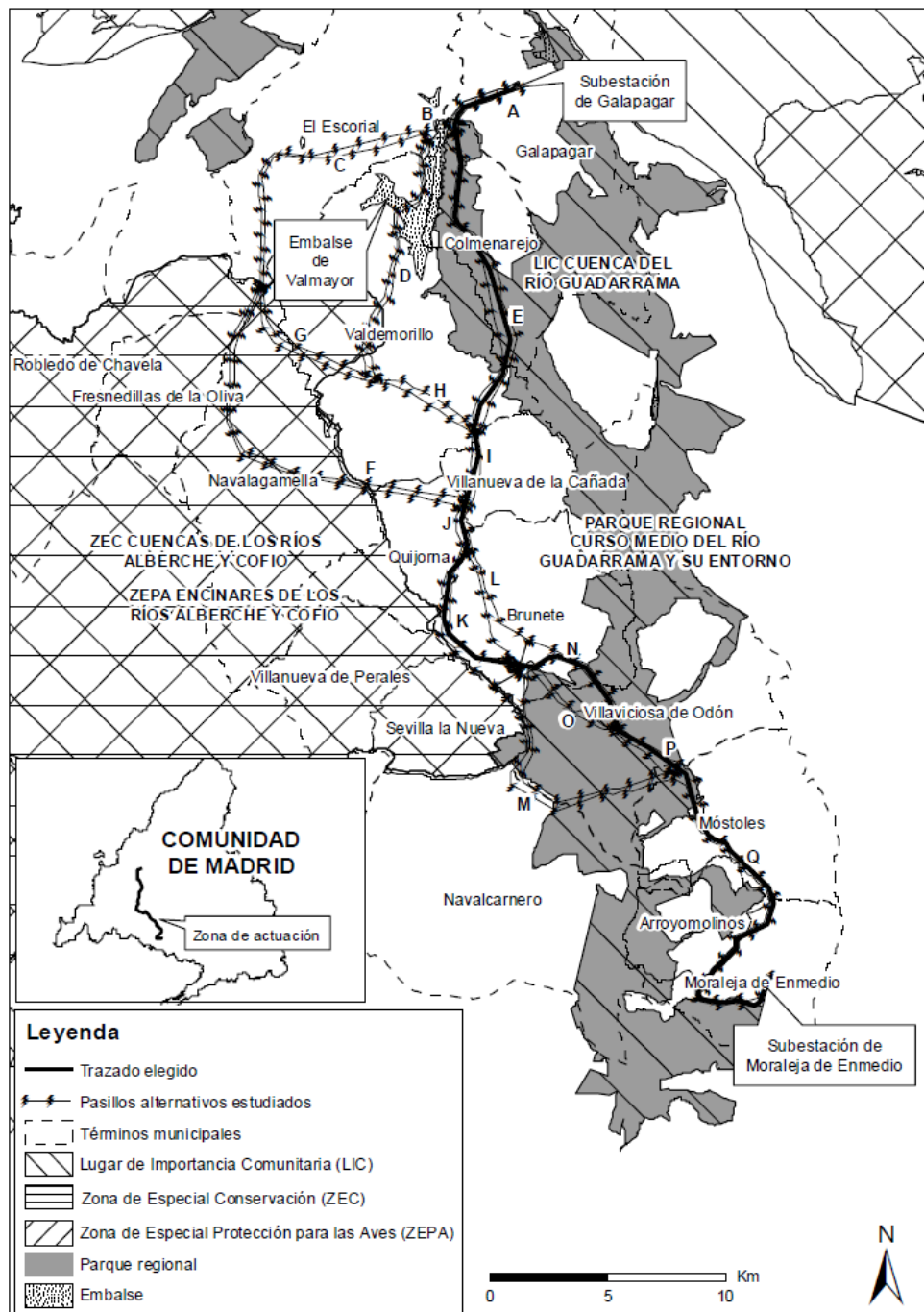
5. Integración de la evaluación

5.1 Análisis ambiental para la selección de alternativas. El promotor estudió diferentes opciones para el tendido de la línea, descartando la alternativa cero porque supondría limitar la capacidad de abastecimiento de las necesidades de consumo. En su respuesta a las alegaciones presentadas en la información pública, el promotor aclara que no es posible mantener los trazados y corredores existentes, por problemas urbanísticos.

Considera también que la alternativa de soterramiento de la línea a 400 kV no es viable, debido a las complejidades que presentan desde el punto de vista técnico. Aporta en el estudio de impacto ambiental un informe específico justificando estos aspectos.

Según este informe, con las tecnologías existentes en la actualidad, se necesitaría para cada circuito o una galería de 3 × 3 m enterrada a 1,5 m, o una zanja de 6 m de ancho por 1,5 m de profundidad, además de varias cámaras de empalme y sendas estaciones terminales en los extremos, de entre 1500 m² a 4000 m², según la tecnología utilizada. Además, justifica también que el soterramiento de la línea implicaría una problemática para el mantenimiento de los criterios de seguridad y calidad del servicio que debe mantener la red de transporte a 400 kV.

En el estudio de impacto ambiental, el promotor define un total de 17 tramos que combina en 24 alternativas:



Las direcciones generales de Evaluación Ambiental y de Medio Ambiente, de la Comunidad de Madrid, habían considerado en varios informes previos que la alternativa con menor afección sería a priori la alternativa 22, correspondiente a los tramos A+B+D+H en la zona norte y L+M en la zona central. No obstante, la alternativa finalmente seleccionada por el promotor, tras el estudio de una serie de criterios técnicos y ambientales, es la alternativa 15, que resulta de la combinación de los tramos A+E+I+J+K+N+P+Q.

El promotor descarta, en primer lugar, las alternativas que discurren al oeste del embalse de Valmayor en la zona norte, por la baja capacidad de acogida de esos tramos. Los más occidentales atravesarían de 5 a 15 km la ZEPA Encinares de los ríos Alberche y Cofio y ZEC Cuenca de los ríos Alberche y Cofio y se situarían a unos 2,5 km del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial. El tramo D atravesaría en unos 6 km los límites del Plan de Ordenación del Embalse de Valmayor y generaría un fuerte impacto paisajístico al tener que cruzar el pantano mediante un vano de 700 m, que requeriría apoyos de 90 m de altura. Este tramo, además, atravesaría en 1 km la ZEPA Encinares de los ríos Alberche y Cofio y ZEC Cuenca de los ríos Alberche y Cofio y, en unos 4 km, un área de interés para el águila imperial ibérica. Por su parte, el tramo E, al este del embalse, discurre en unos 10 km por el LIC Cuenca del río Guadarrama y parque regional Curso medio del río Guadarrama y su entorno, si bien, según el promotor, sería ésta una zona del parque moderadamente antropizada, con viviendas e infraestructuras, por lo que ese tramo tendría una mayor capacidad de acogida. El informe presentado por el GREFA durante la información pública, aporta información de los estudios de avifauna realizados por ese grupo, según los cuales el tendido con la alternativa E pasa a menos de 200 m de un nido de milano real y discurre por una zona de paso de buitres leonados y negros, además de ser ésta una zona potencialmente ocupable de reproducción de águila-azor perdicera, aunque, no obstante, las otras alternativas que se contemplan afectan de lleno a la ZEPA ríos Alberche y Cofio, además de afectar a tres parejas reproductoras de águila imperial y a otras rapaces.

En la zona central, los tramos K y L discurren casi en su totalidad por terrenos de cultivo, decantándose el promotor por el tramo K, por la dificultad de encontrar un pasillo con la otra alternativa que respete las distancias con el aeródromo de Brunete y las edificaciones dispersas presentes en el área. Después de analizar el estudio de impacto ambiental, el GREFA, en base a los estudios faunísticos que ha realizado en la zona afectada, informa que el tramo K atraviesa de lleno áreas de campeo de águila imperial y milano real, también utilizadas por otras especies como buitre negro y águila-azor perdicera, y estaría más próximo al área de reproducción del milano real, además de presentar menor visibilidad para la avifauna debido a las nieblas de invierno, por lo que pide que se modifique el tramo K por el L. El promotor confirma que la elección de ese tramo es principalmente por motivos socioeconómicos, pero que los nidos de águila imperial más cercanos están a más de 1,2 km de la línea.

Los tramos M, N, O y P sobrevuelan el LIC Cuenca del río Guadarrama y parque regional Curso medio del río Guadarrama y su entorno, en una longitud de entre 3 y 7 km, dependiendo de la alternativa elegida, y coinciden entre 4 y 5 km con un área de interés para el águila imperial ibérica. De ellos, el promotor se decanta por la combinación de los tramos N y P, por su paralelismo a la línea actual a 400 kV Galapagar-Moraleja y su mayor alejamiento a núcleo urbanizado de Sevilla-La Nueva. El GREFA considera en su informe que los tramos N, O y M atraviesan las mejores zonas de reproducción de rapaces del parque, con gran densidad de parejas reproductoras, estando un nido de águila imperial a escasos 200 m del tramo O y 1,2 km del tramo N, aunque el tramo N parece ser el de mayor capacidad de acogida de los tres tramos, al aproximarse al trazado actual de la línea.

A la vista del estudio de impacto ambiental, las direcciones generales de Evaluación Ambiental y de Medio Ambiente, de la Comunidad de Madrid, se mantienen en la opinión que la alternativa seleccionada por el promotor generaría un impacto crítico e irreversible sobre los ecosistemas de los espacios naturales protegidos sobre los que discurre. Estas

direcciones generales consideran, además, que la metodología utilizada por el promotor para la selección de la alternativa óptima no es adecuada por fundamentarse únicamente en una descripción cualitativa y que se debería haber hecho un estudio comparativo y detallado de las alternativas propuestas. En su respuesta a esos informes, el promotor se compromete a realizar un nuevo análisis de las alternativas al proyecto utilizando un método de valoración conforme a lo argumentado en esos informes.

5.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Analizados el estudio de impacto ambiental redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, así como las respuestas a la información pública y consultas, se determinan a continuación los impactos más significativos que se prevén sobre cada uno de los elementos del medio, así como las principales medidas preventivas y correctoras.

5.2.1 Aire. El principal impacto que se puede producir en la fase de obras es la generación de polvo y ruido. Estos efectos serán temporales y reversibles, sólo incidirán en el entorno inmediato de las obras y se minimizarán con medidas preventivas, como el riego de las superficies en épocas de escasez de precipitaciones o las limitaciones al paso de maquinaria en núcleos urbanos y el control de ruidos producidos por la misma.

Durante la fase de explotación se genera el efecto corona de los conductores, que origina un ruido de baja frecuencia y pequeña intensidad en la proximidad inmediata de la línea. El promotor aporta, dentro de estudio de impacto ambiental, un estudio de contaminación acústica en el que modeliza el ruido generado, del que concluye que en ningún caso se superan los valores establecidos legalmente tanto en condiciones de buen como de mal tiempo. El efecto corona también genera ozono al ionizar el aire circundante, en cantidades insignificantes, según el estudio de impacto ambiental.

En lo relativo a los campos electromagnéticos, el promotor informa que los valores máximos generados por la línea eléctrica se ubican en el punto más próximo de los conductores al terreno, pudiendo ser de aproximadamente 5 kV/m para el campo eléctrico y de 16 μ T para el campo magnético, disminuyendo rápidamente al aumentar la distancia. Según mediciones realizadas por el promotor en otras instalaciones similares, los valores generados oscilan en el punto más cercano a los conductores entre 3 kV/m y 5 kV/m para el campo eléctrico y entre 1 μ T y 15 μ T para el campo magnético, disminuyendo a 30 m del eje de la línea a valores de entre 0,2 kV/m y 2 kV/m para el campo eléctrico y entre 0,1 μ T y 3 μ T para el campo magnético. Estos valores se sitúan por debajo de los valores máximos de referencia (5 kV/m y 100 μ T, respectivamente) establecidos en la Recomendación 1999/519/CE, del Consejo, relativa a la exposición del público a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz).

En relación con estas últimas afecciones, el promotor aporta un inventario de viviendas y edificaciones cercanas a la línea, identificando 43 viviendas y 21 explotaciones agrarias a menos de 150 m de la línea, de las que las más cercanas son dos viviendas en el término municipal de Colmenarejo, a 65 y 70 m de la línea.

5.2.2 Suelo. Los impactos del proyecto sobre el suelo se deberán en su mayor parte a la ocupación del mismo por los apoyos y los accesos, a su alteración por compactación por el movimiento de maquinaria y las creación de campas necesarias para la implantación de los apoyos, y a la modificación de los parámetros químicos en caso de vertidos accidentales de sustancias contaminantes. Este último impacto se minimiza con las medidas preventivas y correctoras previstas, como el control y gestión de los residuos, mantenimiento adecuado de la maquinaria, etc.

Según el estudio de impacto ambiental, la zona dispone en general de una buena red de caminos, por lo que no será necesaria la apertura de nuevos caminos de acceso, aunque sí se necesitará el acceso campo a través a algunos apoyos. En total, la ocupación permanente de suelo por los apoyos se estima en menos de una hectárea, mientras que la ocupación temporal sería de unas 5 ha para los accesos campo a través y unas 2,5 ha para las campas de obra. Una vez finalizadas las obras, se llevará a cabo la descompactación y restauración de los suelos.

Más del 90 % de los apoyos se ubican en terrenos con pendientes inferiores al 12 %. El estudio de impacto ambiental identifica cinco apoyos que se ubican en terrenos con

pendientes mayores (apoyos 22, 31, 39, 78 y 79), en los que se usarán apoyos con patas desiguales, y así minimizar las afecciones.

5.2.3 Agua. La nueva línea eléctrica sobrevuela en unos 800 m una zona de conservación del Plan de Ordenación del Embalse de Valmayor, en la que, entre otras limitaciones, se prohíben los usos y actuaciones, ajenos a la realización de aprovechamientos, que comporten la supresión de las formaciones arbóreas o arbustivas existentes.

Durante los movimientos de tierra se podría ocasionar contaminación de las masas de agua superficiales por arrastre de materiales. Además, también se podría producir contaminación en caso de vertido de sustancias contaminantes por el uso de maquinaria. Todos los apoyos están a más de 40 m de los cauces y la gran mayoría fuera de la zona de policía de 100 m. También será necesario adecuar un camino de acceso a un apoyo que atraviesa un arroyo, así como el vadeo de dos cursos de agua de carácter temporal para el acceso a otros dos apoyos, sobre los que se colocarán plataformas móviles. Además de estas medidas en la fase de diseño, el promotor prevé otras medidas preventivas y correctoras para controlar los posibles vertidos accidentales, según se comentaba en el capítulo anterior.

El promotor acepta el condicionado técnico genérico establecido por la Confederación Hidrográfica del Tajo, en relación con las posibles afecciones al dominio público hidráulico.

5.2.4 Biodiversidad y espacios protegidos. Red Natura 2000. La línea eléctrica a construir sobrevuela en unos 17 km los terrenos del LIC Cuenca del río Guadarrama y parque regional Curso medio del río Guadarrama y su entorno. Este espacio sobresale por incorporar parejas nidificantes de cigüeña negra, águila imperial ibérica o halcón peregrino y actuar como zona de campeo de diversas especies forestales. En cuanto a los hábitats, destacan las estepas de gramíneas y anuales, las formaciones de esclerófilas mediterráneas y de brezales oromediterráneos y las formaciones adhesadas de encinas.

En el parque regional se ubicarán 34 apoyos, lo que supondrá una ocupación permanente total de 3400 m², y una ocupación temporal de alrededor de 3 ha, tanto para campas de trabajo como para accesos. Unos 6 km de la línea pasarían por la zona de máxima protección del parque, según su Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, con una ocupación permanente de 1.400 m², para 14 apoyos, y unas 3 ha de ocupación temporal.

Además del parque regional, a lo largo de unos 3 km en su parte más próxima, la línea discurre a unos 500 m de la ZEC Cuencas de los ríos Alberche y Cofio y ZEPA Encinares de los ríos Alberche y Cofio. Se trata de un territorio de gran interés e importancia por sus poblaciones de avifauna, siendo un área clave para la conservación de diversas especies singulares como águila imperial ibérica, buitre negro o cigüeña negra. Además, presenta importantes refugios de quirópteros. Destacan por su buena conservación las dehesas de encinas y matorrales esclerófilos, al igual que los pastizales de gramíneas anuales subestépicas.

Además de estos espacios protegidos, la parte norte de la actuación se ubica en la IBA número 79 El Escorial-San Martín de Valdeiglesias, del inventario de SEO/Birdlife.

Se analizan a continuación los impactos de proyecto sobre la flora y la fauna, teniendo en cuenta especialmente los espacios protegidos existentes.

Impactos sobre la vegetación. Los daños sobre la vegetación se producen principalmente durante la fase de construcción, debido a la apertura de caminos de accesos, la implantación de apoyos, el izado de la línea eléctrica, la apertura de la calle de seguridad y el mantenimiento de las zonas de servidumbre de la línea. Se producirá también una afección por la generación de polvo derivada del tránsito de vehículos por los caminos y campo a través.

El promotor identifica en el estudio de impacto ambiental los daños a la vegetación necesarios para la construcción de la línea. Serán necesarios desbroces y podas, incluyendo la tala de algún pie de encina, en la apertura de accesos a los apoyos 6, 15, 16, 17, 20 y 79, y en la implantación del apoyo 79, afectándose en total a una superficie de unos 2.000 m² de encinar. Para la zona de servidumbre y calle de seguridad, se

necesitarán talas de chopos, frenos y sauces en los vanos 30-31, 55-56 y 75-76, afectándose una superficie aproximada de 1.000 m².

El estudio de impacto ambiental cuantifica también la afección a los hábitats de interés comunitario presentes en el área, basándose en la cartografía del Atlas de Hábitats Naturales de España (2007) y su verificación con trabajos de campo. De acuerdo con el estudio, los hábitats que se verán afectados serán el 6220* Majadales silicícolas mesomediterráneos y el 5330 Retamares con escoba negra, debido a la instalación de 24 apoyos (16 ubicados en el parque regional), con una afección permanente de unos 100 m² por la ubicación de los apoyos y una afección temporal de unas 2 ha en total por apoyos, campas y accesos.

Con el fin de salvaguardar el arbolado existente bajo los vanos, el promotor plantea el recrido de los apoyos 6, 9, 10, 12, 15 a 18, 21, 22, 30, 31 y 75 a 79. Para minimizar el impacto por la utilización de campas, realizará el izado de los apoyos mediante pluma en 22 apoyos (7, 9 a 21, 27 a 29, 31 y 75 a 79), en los que ha detectado que o bien están rodeados de pies de arbolado compatibles con la instalación, o bien afectan a zonas con presencia del hábitat de interés comunitario prioritario 6220* «Majadales silicícolas mesomediterráneos» dentro del parque regional. Además, en el tendido de los conductores se utilizarán vehículos ligeros, realizándose a mano aquellos en que la presencia de vegetación impide el tránsito de esos vehículos. Una vez realizadas las obras se restaurarán las zonas de vegetación natural o hábitats afectados.

La principal medida para la prevención de incendios forestales es el establecimiento de la calle de seguridad. Además, el promotor elaborará antes del comienzo de las obras un plan de prevención de incendios.

Impactos sobre la fauna. Entre los impactos potenciales que podrían incidir sobre la fauna destacan las molestias durante la fase de construcción, la pérdida de biotopos y el riesgo de colisión de las aves con los cables de tierra.

El estudio de impacto ambiental incluye un inventario de la fauna presente en el ámbito de estudio. Previa consulta al órgano autonómico competente, identifica las áreas de mayor interés faunístico, completando esa información con visitas de campo, para azor, milano real y ratonero, nutria, quirópteros, sisón común y águila imperial ibérica. A pesar de que dentro del ámbito detallado no existe constancia de rutas migratorias concretas, el estudio de impacto ambiental identifica también los posibles corredores de movimientos locales de la avifauna. No se ofrece información de nidos, al tratarse de información altamente sensible.

Según se indicaba anteriormente, se prevé una pérdida temporal de biotopos para la fauna, debido a las obras para la implantación de los apoyos, los cuales se considera que volverán a recuperarse después de la finalización de las obras.

La alteración de la fauna por las molestias generadas por el tránsito de maquinaria será un impacto temporal, que cesarán una vez finalizadas las obras. La línea eléctrica se localiza, en la parte más cercana, a más de 200 m de un área sensible para la nutria, al norte del embalse de Valmayor, a distancia suficiente para que la especie no perciba molestias por el ruido generado por las obras. Tampoco se considera el sisón común, ya que el área sensible más próxima se ubica a más de 1200 m de la alineación. Según el estudio de impacto ambiental, el movimiento de maquinaria en los apoyos y accesos sí podría ocasionar alteraciones en las siguientes especies: quirópteros, al ubicarse a distancias de entre 300 y 700 m de las áreas sensibles identificadas para este especies; cernícalo primilla, localizándose dos primillares artificiales a distancias de 400 y 800 m de la línea; y azor, milano real y ratonero, al ubicarse la línea a unos 300 m de un área sensible para estas especies. Por último, el tramo de la línea comprendido entre los apoyos 71 y 80 se sitúa sobre un área sensible para el águila imperial ibérica, en terrenos pertenecientes al parque regional. En base a todo ello, el promotor propone un cronograma de actuaciones con los siguientes períodos de no actuación:

Apoyos	Especies	Período de no actuación
1, 31, 38 y 56	Quirópteros.	Mayo a septiembre.
32 a 34	Azor, milano real y ratonero.	Marzo a julio.
47 y 79	Cernícalo primilla.	Mediados de febrero a septiembre. Se condiciona el inicio de los trabajos a partir del 1 de octubre a las prospecciones previas que se realicen.
71 a 80	Águila imperial ibérica.	Febrero a julio.

Además de estas medidas, el promotor hará una prospección previa al comienzo de las obras con la finalidad de detectar posibles nidos o refugios de fauna.

La implantación de una nueva línea eléctrica aumenta el riesgo de mortandad de aves por colisión con los cables de tierra. El promotor presenta en el estudio de impacto ambiental unos posibles pasillos que podría utilizar la avifauna para moverse de forma local por el territorio. Teniendo en cuenta estos pasillos y las áreas sensibles existentes, identifica los tramos de línea que podrían tener una especial afección por la posibilidad de colisión, proponiendo la instalación de balizas salvapájaros en los siguientes tramos:

Apoyos	Tipo de baliza	Comentario
20 a 24	Aspa reflectante cada 14 m al tresbolillo.	Mayor frecuencia de nieblas por cruce con río Aulencia.
30 a 33	Aspa reflectante cada 14 m al tresbolillo.	Afección a movimientos locales de aves acuáticas y cercanía con área sensible para azor, milano real y ratonero. Mayor frecuencia de nieblas por cruce con río Aulencia.
40 a 54	Espiral cada 11 m al tresbolillo.	Afección a movimientos locales de aves esteparias y cercanía a primillar artificial y área sensible para el sisón común.
56 a 65	Espiral cada 11 m al tresbolillo.	Afección a movimientos locales de aves esteparias.
71 a 72	Espiral cada 11 m al tresbolillo.	Área sensible para águila imperial ibérica.
72 a 81	Aspa reflectante cada 14 m al tresbolillo.	Área sensible para águila imperial ibérica y cercanía a primillar. Mayor frecuencia de nieblas por cruce con río Guadarrama.

En la información pública, el GREFA presenta un informe basado en los estudios faunísticos que ha realizado en la zona afectada, en el que solicita que se amplíe la señalización mediante balizas salvapájaros a los tramos E y Q, además de otras medidas de seguimiento y compensatorias adicionales. El promotor responde a esta alegación que tendrá en consideración esas propuestas.

El promotor propone además una medida complementaria encaminada a reforzar las poblaciones de conejo de monte en el área de afección al águila imperial ibérica, con lo que pretende mejorar la disponibilidad de alimento para esa especie. En base a ello construirá 50 vivares para conejos con la construcción de majanos y acotando o cerrando al pastoreo pequeñas zonas de 10 a 100 m². En el estudio de impacto ambiental no se da información sobre la ubicación y los acuerdos con los propietarios de los terrenos para la ubicación de estos majanos.

En relación con las afecciones descritas en este apartado, la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid concluye que en el estudio de impacto ambiental no se ha realizado una valoración adecuada de las afecciones del proyecto sobre los ecosistemas de los espacios naturales protegidos, infravalorando los valores naturales del territorio afectado, y se hace eco de la opinión de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, de que la alternativa elegida puede tener un impacto crítico e irreversible sobre los ecosistemas de los espacios naturales protegidos por los que discurre.

5.2.5 Patrimonio cultural. El estudio de impacto ambiental incluye una evaluación arqueopaleontológica que identifica los elementos del patrimonio cultural con posibilidad de verse afectados por el proyecto. Este estudio considera que la afección de la línea es compatible con diversos yacimientos arqueológicos, registros etnográficos y registros paleontológicos identificados, al ubicarse a distancia suficiente de los mismos.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid establece una serie de prescripciones para la autorización del proyecto, que son aceptadas por el promotor, consistentes en el seguimiento arqueológico o paleontológico intensivo durante las obras de determinados yacimientos y la excavación de algunos espacios cercanos a los mismos. En el registro Estructuras de la Guerra Civil 01, establece además la obligación de una documentación topográfica exhaustiva previa a las obras y el balizamiento y señalización de todas las estructuras durante las obras.

5.2.6 Paisaje. La instalación de la línea eléctrica supone la modificación de características del paisaje como la fragilidad y la calidad, siendo el conjunto de la línea y apoyos muy visible.

El promotor aporta en el estudio de impacto ambiental un estudio de impacto e integración paisajística del proyecto. En él se considera que las unidades de paisaje de mayor calidad y fragilidad visual son las de bosques, de vegetación arbustiva y herbácea y de láminas de agua. Aproximadamente la mitad de la unidad de bosque y la mayor parte de la unidad de vegetación arbustiva y herbácea se encuentran sobre zonas visibles, mientras que prácticamente no se localizan puntos de la unidad de agua desde los que vaya a hacerse visible el proyecto. Por otro lado, la línea eléctrica formará parte de un mallado de infraestructuras afines existente, por lo que el estudio considera que este impacto es compatible.

5.2.7 Bienes materiales. La instalación de la línea eléctrica proyectada conllevará nuevos condicionantes que deberán ser tenidos en cuenta en el planeamiento urbanístico de los municipios afectados. El promotor informa de que la línea forma parte de la red de transporte mallada peninsular, de utilidad pública e interés social, incluida en la «Planificación general de los sectores de electricidad y gas 2008-2016», por lo que la planificación urbanística debe adaptarse a dicho plan según la normativa sectorial autonómica. Según el estudio de impacto ambiental, todos los suelos que atraviesa la línea son suelos no urbanizables y únicamente en los municipios de Valdemorillo y Quijorna, podría haber interacción con suelos urbanos o urbanizables en proceso de tramitación.

La línea eléctrica cruza varias infraestructuras, con las que se mantendrán las distancias reglamentarias. La línea también discurre a una distancia de entre 500 y 1300 m de varios aeródromos. El promotor afirma que la línea eléctrica se ha proyectado de forma que cumpla las servidumbres aeronáuticas correspondientes. Ante algunas alegaciones presentadas en el sentido de que la futura línea vulneraría la normativa referente a servidumbres aeronáuticas y podría ser peligrosa para los usuarios del espacio aéreo, el promotor contesta que ha puesto la información a disposición de la Agencia Española de Seguridad Aérea, pero no aporta la respuesta de dicho organismo, por lo que esta cuestión permanece pendiente.

La línea no sobrevuela ningún monte de utilidad pública, aunque sí sobrevuela montes protegidos en unos 20 km, coincidiendo con el paso por el parque regional, y montes preservados en unos 15 km. Las medidas preventivas y correctoras son las ya expuestas en relación a la afección a la biodiversidad.

Dentro del ámbito de estudio, el estudio de impacto ambiental contabiliza hasta un total de 105 vías pecuarias de diversa categoría (cañadas reales, cordeles, veredas y coladas), que son cruzadas por la alineación en múltiples ocasiones. No se implantará ningún apoyo en ninguna de ellas, ubicándose el más cercano a 13 m de una colada y otros 4 apoyos a menos de 20 m de algunas veredas y descansaderos. También se prevé el tránsito de vehículos durante las obras dado que varios caminos de acceso a los apoyos se realizarán por vías pecuarias. La Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid contabiliza en 29 ocasiones los cruces con vías pecuarias, los cuales se consideran viables como norma general, además de 3 paralelismos (en los tramos 27-28 y 125-126), que no

considera como inexcusables por lo que se debería modificar el proyecto para evitarlos. Además de contar con los permisos pertinentes, el promotor tomará las medidas cautelares oportunas para evitar cualquier daño sobre estas vías.

5.3 Seguimiento ambiental. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que tiene como objetivos garantizar la correcta ejecución y cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas y comprobar su eficacia, detectar impactos no previstos y ver la evolución de los elementos del medio más significativos. En este seguimiento, el promotor establece una serie de controles genéricos en la fase de construcción, verificando la zonificación y señalización del área afectada por las obras, el mantenimiento de la maquinaria empleada, la gestión de los residuos generados, el calendario de obra para minimizar afecciones a la fauna, la correcta colocación de los dispositivos salvapájaros, las medidas establecidas para la protección del patrimonio arqueológico, etc.

Se realizará también un seguimiento en la fase de funcionamiento con un seguimiento de la afección a la avifauna, control de nidificación en los apoyos, seguimiento de la ocupación de los vivares de conejo, análisis de la integración paisajística de la línea y seguimiento de la aparición de procesos erosivos.

El programa de vigilancia ambiental prevé la realización de un primer informe antes del inicio de las obras, con el programa de vigilancia ambiental y el plan de prevención de incendios. Durante las obras, se emitirán informes periódicos semestrales e informes especiales cuando se presenten circunstancias excepcionales. Al finalizar las obras se redactará un informe final de obra y, durante el funcionamiento, informes semestrales sobre afección a la avifauna, detección de nidos y ocupación de majanos, así como informes especiales cuando se presenten circunstancias excepcionales. Según la respuesta del promotor a las alegaciones, el seguimiento durante la fase de funcionamiento se mantendrá durante un plazo de 5 años.

5.4 Valoración del órgano ambiental sobre los impactos ambientales significativos del proyecto. Como se ha constatado a lo largo de los apartados anteriores, el proyecto se ubica en un área de elevada calidad ambiental en la que se ubican varios espacios naturales protegidos y con la presencia de varias especies amenazadas, particularmente aves, algunas declaradas en peligro de extinción.

De la documentación aportada por el promotor y los informes de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas se puede concluir que el proyecto podría ocasionar, entre otros impactos, un incremento del riesgo de colisión con la línea eléctrica para las poblaciones existentes de águila imperial ibérica, especie catalogada en peligro de extinción, que pudiera resultar significativo, al atravesar la línea al menos un área sensible para la misma, con cualquiera de las alternativas planteadas.

La potencial afección significativa al águila imperial ibérica, junto a otras especies de avifauna, supone, a su vez, una potencial afección significativa, con cualquiera de las alternativas planteadas, al LIC «Cuenca del río Guadarrama» y parque regional «Curso medio del río Guadarrama y su entorno», al ser la conservación de estas especies uno de los principales motivos de protección de este espacio perteneciente a la Red Natura 2000. Se considera, por lo tanto, que no se puede asegurar que el proyecto no cause un perjuicio a la integridad de ese lugar.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula una declaración de impacto ambiental desfavorable para el proyecto Línea a 400 kV denominada Galapagar-Moraleja de Enmedio (Madrid), al concluirse que dicho proyecto previsiblemente causará efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, y al considerarse que las medidas previstas por el promotor no son una garantía suficiente de su completa corrección o su adecuada compensación.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio Industria, Energía y Turismo para su incorporación al procedimiento sustantivo del proyecto.

Madrid, 9 de abril de 2015.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

Línea a 400 kV denominada Galapagar-Moraleja de Enmedio (Madrid)

