

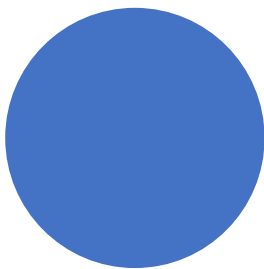
**BORRADOR DEL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS
PEI_PFOT_248 REFERENTE A LA LÍNEA ELÉCTRICA DE ALTA TENSIÓN
LAAT 220kV CAMARENA - MORALEJA REE220, EN SUS TRAMOS
APOYO 50 - APOYO 129 Y APOYO 129 - ST MORALEJA REE 220"**

DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

**TÉRMINOS MUNICIPALES DE HUMANES DE MADRID, MORALEJA
DE EN MEDIO, GRIÑÓN, CASARRUBUELOS, CUBAS DE LA SAGRA,
Y TORREJÓN DE LA CALZADA**

COMUNIDAD DE MADRID

FEBRERO 2021



BORRADOR DE DOCUMENTACIÓN NORMATIVA

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

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| VOLUMEN 1 – AVANCE DE MEMORIA DE EJECUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PROPUESTA | 3 |
| 1.1 OBJETIVOS, JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL | 5 |
| 1.1.1 OBJETO..... | 5 |
| 1.1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL..... | 7 |
| 1.2 MARCO NORMATIVO PRINCIPAL | 14 |
| 1.2.1 LEGISLACIÓN URBANÍSTICA..... | 14 |
| 1.2.2 LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL..... | 14 |
| 1.2.3 LEGISLACIÓN DEL SECTOR ELÉCTRICO..... | 14 |
| 1.2.4 OTRAS LEGISLACIONES SECTORIALES..... | 14 |
| 1.3 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA..... | 14 |
| 1.3.1 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220kV ST CAMARENA - ST MORALEJA REE220 (Tramo AP 50 - AP 129)." | 14 |
| 1.3.2 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220kV ST CAMARENA - ST MORALEJA REE220 (Tramo AP 129 - ST MORALEJA..... | 17 |
| 1.4 ZONA DE AFECCIÓN..... | 20 |
| 1.5 REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE PROYECTO | 21 |
| 1.5.1 PLANEAMIENTO DE HUMANES. NORMAS SUBSIDIARIAS..... | 23 |
| 1.5.2 PLANEAMIENTO DE GRIÑÓN. NORMAS SUBSIDIARIAS..... | 23 |
| 1.5.3 PLANEAMIENTO DE MORALEJA DE ENMEDIO. NORMAS SUBSIDIARIAS..... | 24 |
| 1.5.4 PLANEAMIENTO DE CASARRUBUELOS. NORMAS SUBSIDIARIAS..... | 25 |
| 1.5.5 PLANEAMIENTO DE CUBAS DE LA SAGRA. NORMAS SUBSIDIARIAS..... | 25 |
| 1.5.6 PLANEAMIENTO DE TORREJÓN DE LA CALZADA. NORMAS SUBSIDIARIAS..... | 26 |
| 1.5.7 CONCLUSIONES E INTERÉS PÚBLICO DE LA INICIATIVA..... | 27 |
| VOLUMEN 2 – AVANCE DE PLANOS DE ORDENACIÓN..... | 29 |
| O-1 SITUACIÓN | 30 |
| O-2 PLANEAMIENTO VIGENTE. CLASIFICACIÓN EN CAM..... | 30 |
| O-3 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PEI | 30 |
| O-4 PLANTA DE AVANCE DE ANT. LAAT 220kV SET CAMARENA-SET MORALEJA REE220, TRAMO AP 129 -SET MORALEJA | 30 |
| O-5 PLANTA DE AVANCE DE ANT. LAAT 220kV SET CAMARENA-SET MORALEJA REE220, TRAMO AP 50 -AP 129 | 30 |

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

1.1.1 OBJETO

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

- El tramo a implantar en la Comunidad de Madrid de la línea eléctrica de 220 kV con origen en SET Camarena y final en SET Moraleja REE220, en concreto en su tramo desde el APOYO 50 hasta el APOYO 129, cuyo Proyecto Oficial de Ejecución se titula: "Tramo AP50 - AP129 de L/120 kV Ventas - Torrejón de Velasco REE220 y Otras".
- El tramo a implantar en la Comunidad de Madrid de la línea eléctrica de 220 kV con origen en SET Camarena y final en SET Moraleja REE220, en concreto en su tramo desde el APOYO 129 hasta la ST Moraleja REE220, cuyo Proyecto Oficial de Ejecución se titula: "L/220 kV Camarena - Moraleja REE220 (Tramo AP129 - ST Moraleja REE220) coincidente con L/220 kV Maqueda - Moraleja Renovables (Tramo AP129 - ST Moraleja Renovables)."

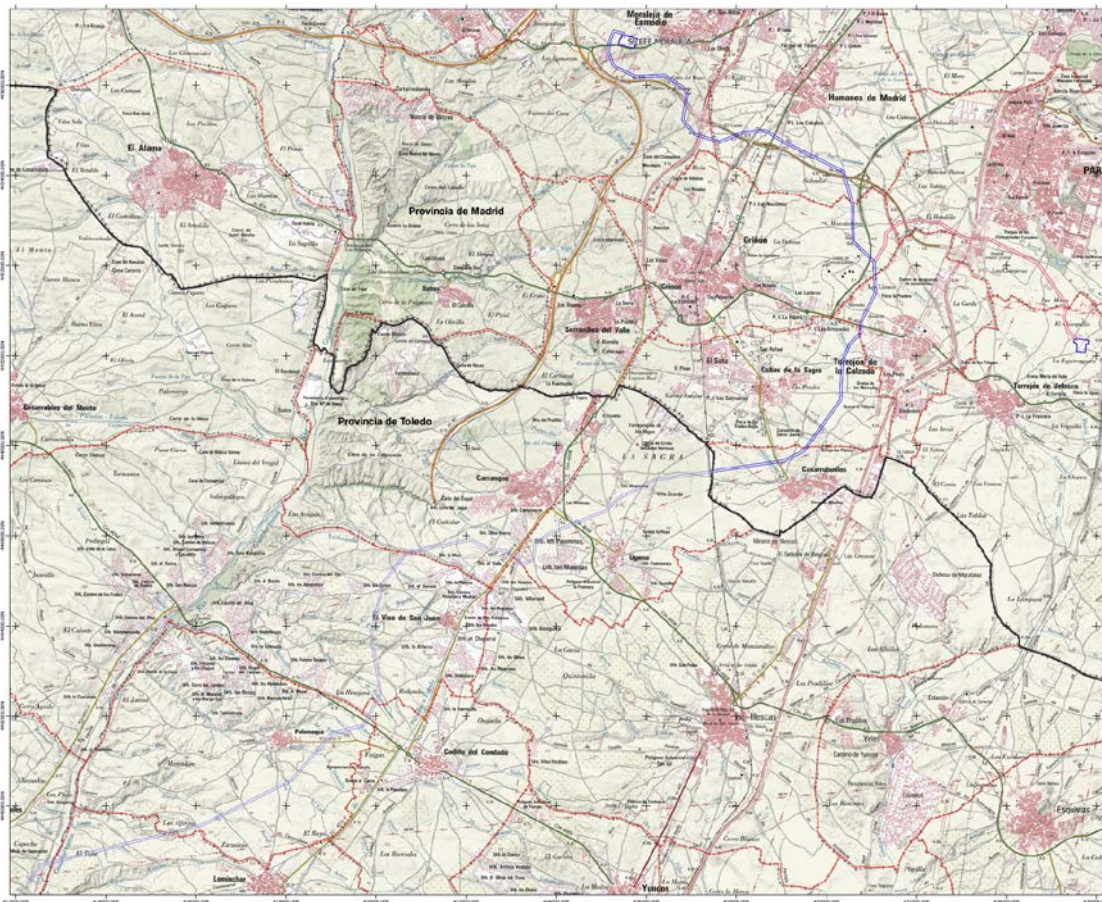
Ambas líneas evacuarán la energía eléctrica que se generará en las Plantas Solares Fotovoltaicas de Sentina Solar, Sextante Solar, Zuncho Solar, Peñalara Solar y Perdiguero Solar. Estas PSFVs y sus SETs de recolección de la energía se ubican en la Comunidad de Castilla la Mancha, mientras que la SET destino de evacuación, SET Moraleja lo hace en la Comunidad de Madrid.

EL PEI tiene por objeto la definición de los tramos de dichas líneas que se localizan en la Comunidad de Madrid y, en particular, recorren los términos municipales de Humanes de Madrid, Griñón, Moraleja de Enmedio, Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, y Torrejón de la Calzada, así como la definición de su ordenación en términos urbanísticos, asegurando su armonización con el planeamiento vigente en cada municipio, y complementándolo en lo que sea necesario, de tal forma que legitime su ejecución previa tramitación de la correspondiente licencia.

Las líneas tienen la siguiente longitud aproximada por municipios:

| LÍNEA | MUNICIPIO | LONGITUD DE LÍNEA m |
|---|------------------------|---------------------|
| L220 SET CAMARENA – SET MORALEJA REE220, TRAMO AP50-AP129 | CASARRUBUELOS | 2.197 |
| | CUBAS DE LA SAGRA | 2.894 |
| | TORREJÓN DE LA CALZADA | 1.370 |
| | GRIÑÓN | 300 |
| L220 SET CAMARENA – SET MORALEJA REE 220, TRAMO AP 129 – SET MORALEJA | GRIÑÓN | 1.463 |
| | HUMANES DE MADRID | 4.370 |
| | MORALEJA DE ENMEDIO | 3.941 |

Su localización espacial se indica en la siguiente imagen:



Localización de las infraestructuras del PEI

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

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

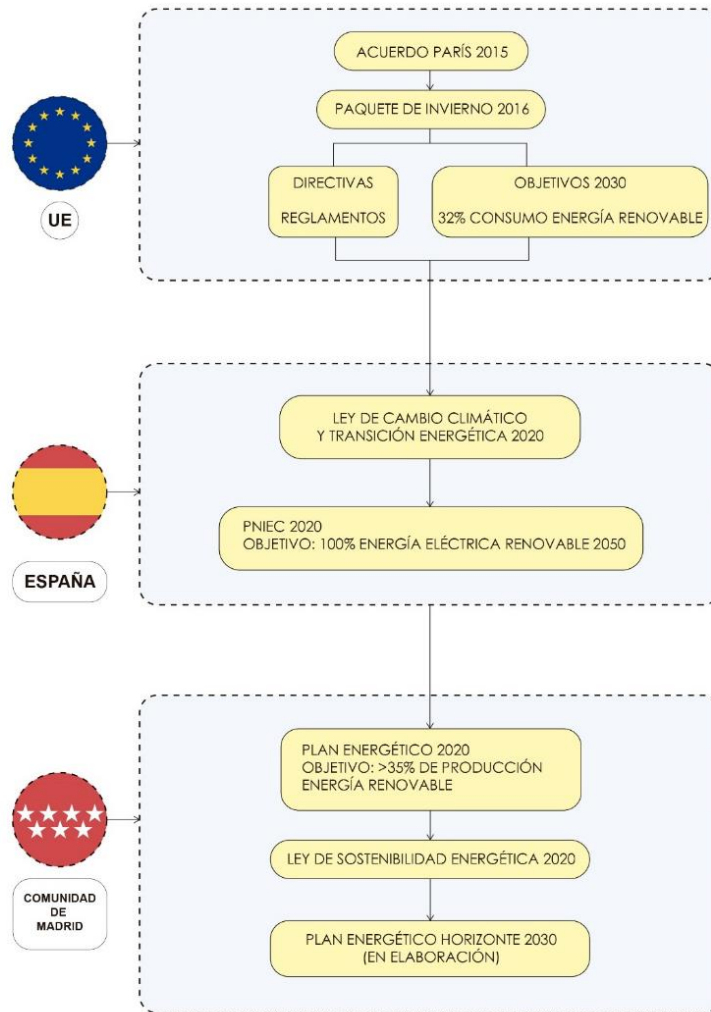
La iniciativa de este PEI debe ser contextualizada en su pertenencia a un sistema más amplio de infraestructuras completas de generación y transporte de energía fotovoltaica. Como se ha explicado en el apartado anterior, la línea forma parte del sistema de evacuación de la energía que se produce en distintas plantas fotovoltaicas ubicadas en posiciones próximas al límite de la Comunidad de Madrid, pero fuera de su territorio, y es el medio para conectarlas con las subestaciones eléctricas destino en Madrid.

Esta condición intercomunitaria responde al propio alcance nacional estratégico de implantación de infraestructuras de generación de energía limpia. Desde esta visión se define su trazado, en base a los corredores eléctricos existentes y el necesario transporte de la energía producida en las PSFVs hasta las subestaciones donde tienen concedidos los permisos administrativos de acceso y vertido.

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

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

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



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

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

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

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

2021-2030, donde también es necesario incluir objetivos en materia de energías renovables en hitos intermedios 2022, 2025, 2027 y 2030.

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

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

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

Estas autorizaciones avalan la necesidad, la viabilidad técnica y ambiental, y la oportunidad de la iniciativa, resultando que, para su final implantación, es necesario y obligado armonizar las directrices políticas en materia de energía y la tramitación estatal de la infraestructura con el planeamiento urbanístico en sus niveles autonómico y local.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Que la interpretación del principio de jerarquía normativa no puede ser objeto de una interpretación de igual alcance cuando se plantea respecto de la relación Plan General/Plan Parcial que cuando se efectúa respecto de la relación Plan General/Plan Especial. Dice la Sentencia, en este sentido, que *"el Plan Especial no es homologable al Plan Parcial"* y que la dependencia de este respecto del General es mayor que la que tiene el Especial.

b) Que, a su vez, la menor rigidez de la interpretación de dicho principio en el segundo caso se traduce, en primer lugar, en que el Plan Especial no puede vulnerar abiertamente las determinaciones del Plan General, lo que induce a sostener la admisión de un cierto grado de separación.

c) Que, como correlato de lo anterior, donde se afirma la prohibición indeclinable en la relación Plan General/Plan Especial es en el rechazo de la sustitución del primero por el segundo cuando ello suponga la asunción por el Plan Especial de la función típica del General como *"instrumento de ordenación integral del territorio"*.

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

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

f) Que, por fin, resulta de interés la referencia que aquí se efectúa a las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 8 de junio y 4 de diciembre de 2017, las cuales fueron dictadas en sendos recursos contencioso-administrativos interpuestos

contra un acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid de 30 de junio de 2016 por el que se aprobó con carácter definitivo el Plan Especial de Infraestructuras para la ampliación del Complejo Medioambiental de Reciclaje en la Mancomunidad del Este.

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

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

CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD EN RELACIÓN CON EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE

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

EN RELACIÓN CON LA TRAMITACIÓN DEL PEI

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

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

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

1.2 MARCO NORMATIVO PRINCIPAL

1.2.1 LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

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

1.2.2 LEGISLACIÓN EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

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

1.2.3 LEGISLACIÓN DEL SECTOR ELÉCTRICO

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

1.2.4 OTRAS LEGISLACIONES SECTORIALES

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

1.3 DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DE LA INFRAESTRUCTURA

1.3.1 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220kV ST CAMARENA - ST MORALEJA REE220 (Tramo AP 50 - AP 129)."

Descripción del trazado aérea de la línea

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

Circuito 1: se trata del circuito de la derecha exterior en el sentido creciente de numeración de apoyos, desde el APOYO 50 hasta el apoyo 129 de la L/220kV Arcicóllar – Torrejón Renovables.

Circuito 2: se trata del circuito de la derecha interior en el sentido creciente de numeración de apoyos, y va desde el APOYO 50 hasta el apoyo 129 de la L/220kV Ventas– Torrejón de Velasco REE220.

Circuito 3: se trata del circuito de la izquierda interior en el sentido creciente de numeración de apoyos, y va desde el APOYO 50 hasta el apoyo 129 de la L/220kV Maqueda – Moraleja Renovables.

Circuito 4: se trata del circuito de la izquierda exterior en el sentido creciente de numeración de apoyos, y va desde el APOYO 50 hasta el apoyo 129 de la L/220kV Camarena – Moraleja REE220.

El conjunto anterior está situado en los términos municipales de Chozas de Canales, Lominchar, Palomenque, Cedillo del Condado, El Viso de San Juan, Carranque, Illescas y Ugena, todos pertenecientes a la provincia de Toledo, además de los términos municipales de Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, Torrejón de la Calzada y Griñón, pertenecientes a la provincia de Madrid.

Discurre a través de 29 alineaciones y 85 apoyos.

Tiene una longitud de 28,4 km en total, de los cuales 6,761km, aproximadamente, se localizan en la Comunidad de Madrid, desde el apoyo 112 hasta el apoyo 128.

El motivo por el que se diferencian cuatro circuitos es por las distintas potencias de diseño de cada circuito, así como la configuración y el tipo de conductor en cada circuito.

Parámetros generales de la línea en la Comunidad de Madrid:

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

| TÉRMINO MUNICIPAL | LONGITUD TOTAL m | Nº ALINEACIÓN | APOYO INICIAL | APOYO FINAL | CRUZAMIENTOS |
|------------------------|------------------|---------------|---------------|-------------|--|
| CASARRUBUELOS | 2.197 | 21 | 112 | 116 | Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Vereda de la Carrera I-DE |
| | | 22 | 116 | 117 | |
| CUBAS DE LA SAGRA | 2.894 | 23 | 117 | 120 | Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo Valdeano Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Vereda Batres I-DE |
| | | 24 | 120 | 122 | Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo del Prado I-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) |
| | | 25 | 122 | 123 | Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo de la Arboleda y arroyo de la Peñuela |
| TORREJÓN DE LA CALZADA | 1.370 | 26 | 123 | 124 | |

| | | | | | |
|--------|-----|----|-----|-----|--|
| | | 27 | 124 | 125 | i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) Telefónica de España SA Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Vereda de las Arroyadas Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid |
| | | 28 | 125 | 127 | i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) |
| | | 29 | 127 | 128 | |
| GRIÑÓN | 300 | 29 | 128 | 129 | |

Características generales:

Las características generales de la línea son las siguiente:

| | |
|--|-----------------------------|
| Sistema | Corriente Alterna Trifásica |
| Frecuencia (Hz) | 50 |
| Tensión nominal (KV) | 220 |
| Tensión más elevada de la red (KV) | 245 |
| Categoría..... | Especial |
| Nº de circuitos | 4 |
| Nº de conductores aéreos por fase | |
| Circuito 1 | 3 |
| Circuito 2 | 2 |
| Circuito 3 | 2 |
| Circuito 4 | 2 |
| Tipo de conductor aéreo | LA 380 GULL / LA-510 RAIL |
| Tipo de cable de tierra | 7N7 AWG |

Conductores aéreos:

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

Apoyos y cimentaciones:

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

La configuración de los apoyos para la línea aérea del presente proyecto será en cuádruple circuito con dos circuitos a cada lado del apoyo y cada circuito con los conductores en la misma vertical para facilitar el respeto de distancias eléctricas.

Para respetar algunos de los cruzamientos con otras líneas de alta tensión, el cuádruple Circuito se desdobra para lo que se utilizan apoyos metálicos de celosía de las series

DANUBIO o similar, y PÓRTICOS especialmente diseñados para salvar dichos cruzamientos.

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

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

Las geometrías básicas de los apoyos pueden consultarse en el documento Planos.

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

Puesta a tierra:

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

Condiciones de los cruzamientos:

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

1.3.2 LÍNEA ELÉCTRICA AÉREA DE ALTA TENSIÓN LAAT 220kV ST CAMARENA - ST MORALEJA REE220 (Tramo AP 129 - ST MORALEJA

Descripción del trazado aérea de la línea

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

Circuito1: se trata del circuito de la derecha en el sentido creciente de numeración de apoyos, y va desde el APOYO 129 hasta la ST Moraleja Renovables (en las inmediaciones del apoyo 179).

Circuito 2: se trata del circuito de la izquierda en el sentido creciente de numeración de apoyos, y va desde el APOYO 129 hasta la ST Moraleja REE220 (desde el APOYO 179 hasta ST Moraleja REE220 este circuito discurre en solitario).

El conjunto anterior discurre por los términos municipales de Griñón, Humanes de Madrid y Moraleja de Enmedio, todos ellos pertenecientes a la Comunidad de Madrid, a través de 19 alineaciones y 33 apoyos. Tiene una longitud aproximada de 9,77 kilómetros.

El motivo por el que se diferencian dos circuitos es por las distintas potencias de diseño de cada circuito.

Parámetros generales de la línea en la Comunidad de Madrid:

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

| TÉRMINO MUNICIPAL | LONGITUD TOTAL m | Nº ALINEACIÓN | APOYO INICIAL | APOYO FINAL | LONGITUD PARCIAL m | CRUZAMIENTOS |
|---------------------|------------------|---------------|---------------|-------------|--------------------|--|
| GRIÑÓN | 1.463 | 1 | 129 | 152 | 657 | Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid |
| | | 2 | 152 | 157 | 806 | Red Eléctrica de España i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo Mascaletares ENAGAS. Gasoducto |
| HUMANES DE MADRID | 4.370 | 3 | 157 | 159 | 769 | Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid |
| | | 4 | 159 | 163 | 1.511 | Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo Arroyuelos e Innominado |
| | | 5 | 163 | 164 | 435 | Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Vereda del Camino de Humanes a Griñón y Vereda Toledana. i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) |
| | | 6 | 164 | 165 | 513 | i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) ADIF |
| | | 7 | 165 | 166 | 563 | Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid |
| | | 8 | 166 | 167 | 579 | Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid |
| MORALEJA DE ENMEDIO | 3.941 | 9 | 167 | 168 | 413 | Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo Innominado |
| | | 10 | 168 | 170 | 566 | Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid |
| | | 11 | 170 | 171 | 175 | i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) |
| | | 12 | 171 | 172 | 502 | Confederación Hidrográfica del Tajo. Arroyo de los Barrancos |
| | | 13 | 172 | 174 | 645 | i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) |
| | | 14 | 174 | 178 | 549 | i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) Red Eléctrica de España |
| | | 15 | 178 | 179 | 327 | i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) |

| | | | | | | |
|--|--|----|-----|--------------|-----|---|
| | | | | | | Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid. Colada del Camino del Monte de Batres. |
| | | 16 | 179 | 180 | 248 | Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid i-DE (Iberdrola Redes Eléctricas Inteligentes) |
| | | 17 | 180 | 181 | 239 | |
| | | 18 | 181 | 182 | 231 | |
| | | 19 | 182 | SET MORALEJA | 46 | |

Características generales:

Las características generales de la línea son las siguiente:

| | |
|--|-----------------------------|
| Sistema | Corriente Alterna Trifásica |
| Frecuencia (Hz) | 50 |
| Tensión nominal (KV) | 220 |
| Tensión más elevada de la red (KV) | 245 |
| Categoría..... | Especial |
| Nº de circuitos | 2 |
| Nº de conductores aéreos por fase | |
| Circuito 1 | 2 |
| Circuito 2 | 2 |
| Tipo de conductor aéreo | LA-510 RAIL |
| Tipo de cable de tierra | OPGW 48 43D58Z |

Conductores aéreos:

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

Apoyos y cimentaciones:

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

La configuración de los apoyos para la línea aérea del presente proyecto será en doble circuito con dos circuitos a cada lado del apoyo y cada circuito con los conductores en la misma vertical para facilitar el respeto de distancias eléctricas.

Para respetar algunos de los cruzamientos con otras líneas de alta tensión, el doble circuito se desdobra para lo que se utilizan apoyos metálicos de celosía especialmente diseñados para salvar dichos cruzamientos.

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

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

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

Puesta a tierra:

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

Condiciones de los cruzamientos:

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

1.4 ZONA DE AFECCIÓN

La infraestructura proyectada respeta las afecciones y servidumbres presentes en los suelos de actuación. Los principales organismos afectados son los siguientes:

Línea LAAT 220kV SET CAMARENA-SET MORALEJA REE220, TRAMO AP 50 -AP 129:

- Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid
- Confederación Hidrográfica del Tajo
- ENAGÁS
- I-DE, Distribución eléctrica de Iberdrola
- REE, Red Eléctrica de España
- Telefónica de España S.A.
- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid
- Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa (por servidumbre aeronáutica de la Base Aérea de Getafe)

Línea LAAT 220kV SET CAMARENA-SET MORALEJA REE220, TRAMO AP 129 -SET MORALEJA

- Dirección General de carreteras de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid
- Confederación Hidrográfica del Tajo
- ENAGÁS
- I-DE, Distribución eléctrica de Iberdrola
- REE, Red Eléctrica de España
- Telefónica de España S.A.

- ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid
- Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa (por servidumbre aeronáutica de la Base Aérea de Getafe)

1.5 REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE PROYECTO

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 112. Coordinación con planes urbanísticos.

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

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

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

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

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

“Artículo 3.

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

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

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

1.5.1 PLANEAMIENTO DE HUMANES. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Humanes el suelo ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable común, sin perjuicio de un cruzamiento puntual sobre suelo no urbanizable de protección de veredas.

El régimen del suelo no urbanizable común se regula en el artículo 8.7 de las Normas Urbanísticas.

Los usos de esta clase de suelo se regulan mediante la clasificación de usos principales, compatibles y prohibidos.

Los principales son los agropecuarios, las actividades extractivas y los del ocio ligado al medio natural.

Entre los usos compatibles se encuentran *“las dotaciones e instalaciones declaradas de utilidad pública y/o interés social.”* condición acorde a la infraestructura que en el presente PEI se define, y cuyo alcance se concreta en el artículo 8.8.4. según lo siguiente:

“-Son aquellas que disponen de una declaración de utilidad pública o interés social y deban emplazarse en esta clase de suelo.”

1.5.2 PLANEAMIENTO DE GRIÑÓN. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Griñón el suelo ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable en sus categorías de especialmente protegido por su valor paisajístico y para reserva de infraestructuras.

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 artículo 4.29 de las normas urbanísticas regula las condiciones de actuación en el suelo protegido, donde *“sólo podrán autorizarse los usos e instalaciones de utilidad pública o interés social que respeten las condiciones de especial protección establecidas en el Capítulo 5 del presente Título.”*

En dicho capítulo se encuentra el artículo 4.55 para el SNUEP para Reserva de Infraestructuras, que es el destinado a prever la implantación o mejora de grandes infraestructuras. La línea eléctrica es por tanto compatible con este tipo de suelo en cuanto que supone un cruzamiento que debe respetar la zona de afección definida.

Por su parte, el artículo 4.53 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 contenido del PEI concuerda así 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 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.

1.5.3 PLANEAMIENTO DE MORALEJA DE ENMEDIO. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Moraleja de Enmedio el suelo ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable en sus categorías de común y, puntualmente como cruzamiento, de especial protección de cauces y riberas.

Dado que la SET de Moraleja se localiza en suelo urbano, la conexión de la línea con la misma también afecta puntualmente al suelo urbano, en suelo calificado para este fin.

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

- a. Son usos admitidos o propios del suelo *"el agrícola, el pecuario y el forestal"*.
- b. Son usos compatibles *"aquellos que deben localizarse en el medio rural, sea porque su naturaleza es necesario que estén asociados al mismo o sea por la no conveniencia de su ubicación en el medio urbano."*

- c. Son usos prohibidos *“aquellos que tienen su destino natural en el medio urbano, así como los que resultan incompatibles con los usos propios de aquel.”*

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

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

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

El régimen del suelo no urbanizable especialmente protegido se regula a su vez en el artículo 10.8 del Capítulo 10 de las normas particulares. La línea aérea 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.

1.5.4 PLANEAMIENTO DE CASARRUBUELOS. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Casarrubuelos el suelo ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de no urbanizable de protección por su interés paisajístico, SNUP-IP, n y, puntualmente como cruzamiento, de especial protección de red viaria, de cauces y riberas y de vías pecuarias.

En términos generales, el artículo 4.32. de las normas urbanísticas señala dentro del apartado a) *“Consideraciones Generales”,* que podrán implantarse *“las obras e instalaciones y los usos requeridos por las infraestructuras y servicios públicos estatales, autonómicos y locales que precisen localizarse en terrenos con esta clasificación.”*

Como se ha indicado anteriormente, la infraestructura que se proyecta precisa de su localización en este tipo de suelo, el cual representa únicamente un tramo parcial de una línea de mayor extensión que conecta la Comunidad de Castilla La Mancha con la Comunidad de Madrid, a lo largo de diversos términos municipales,

1.5.5 PLANEAMIENTO DE CUBAS DE LA SAGRA. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Cubas de la Sagra el suelo ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable en sus categorías de protegido y especialmente protegido por su interés edafológico o agrario, y, puntualmente en cruzamientos, suelo no urbanizable especialmente protegido por cauces y por vías pecuarias.

El régimen del Suelo No Urbanizable se desarrolla en el Título 4 de las normas urbanísticas. El artículo 4.1.3, relativo a las Infraestructuras y Sistemas Generales indica que:

“Para ejecutar una infraestructura no prevista (...) será necesaria la previa redacción, tramitación y aprobación de un Plan Especial.”

Para el Suelo No Urbanizable Protegido, las normas establecen en el artículo 4.4.1 las obras, construcciones o instalaciones permitidas, entre las que se encuentran, en el apartado d):

“Las actividades indispensables para el establecimiento, el funcionamiento, la conservación o el mantenimiento y mejora de infraestructuras o servicios públicos estatales, autonómicos o locales.”

En cuanto al Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido por su interés edafológico o agrario, el artículo 4.5.6. señala sus condiciones específicas y, entre ellas, se establece que, con carácter excepcional, *“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.”*

Como se ha explicado en apartados precedentes la infraestructura objeto del presente PEI cumple con estos requisitos.

Las afecciones suelo con protección de cauces y de vías pecuarias son cruzamientos puntuales de la línea eléctrica, que respetarán todas las condiciones de protección sectorial de aplicación en cada caso.

1.5.6 PLANEAMIENTO DE TORREJÓN DE LA CALZADA. NORMAS SUBSIDIARIAS

En el término municipal de Torrejón de la Calzada el suelo ocupado por la traza de la infraestructura tiene la clasificación de suelo no urbanizable en sus categorías de Especial Protección por su Interés Edafológico y Agrícola.

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

- a. Son usos admitidos o propios del suelo *“el agrícola, el pecuario y el forestal”*.

- b. Son usos compatibles *“aquellos que deben localizarse en el medio rural, sea porque su naturaleza es necesario que estén asociados al mismo o sea por la no convenir 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.”*

Como se ha explicado en otros apartados la infraestructura que se proyecta no resulta compatible con el medio urbano, siendo precisamente uno de los criterios de la legislación sectorial en materia eléctrica evitar la ubicación de tendidos aéreos en los núcleos de población.

Las condiciones específicas del suelo no urbanizable de Especial Protección por su Interés Edafológico y Agrícola se definen en el artículo 10.12.4, en las que se indica que en estos suelos podrán tener lugar calificaciones urbanísticas o informes para, entre otras, las *“Actividades indispensables para el establecimiento, funcionamiento, conservación o mejora de las redes infraestructurales básicas o servicios públicos, siempre que se demostrase la inexistencia de una ubicación o trazado alternativo que pudiese evitar esta clase de suelo sin comprometer otros espacios de mayor valor ambiental.”*

1.5.7 CONCLUSIONES E INTERÉS PÚBLICO DE LA INICIATIVA

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

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

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

Artículo 54. Utilidad pública.

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

VOLUMEN 2 – AVANCE DE PLANOS DE ORDENACIÓN

ÍNDICE

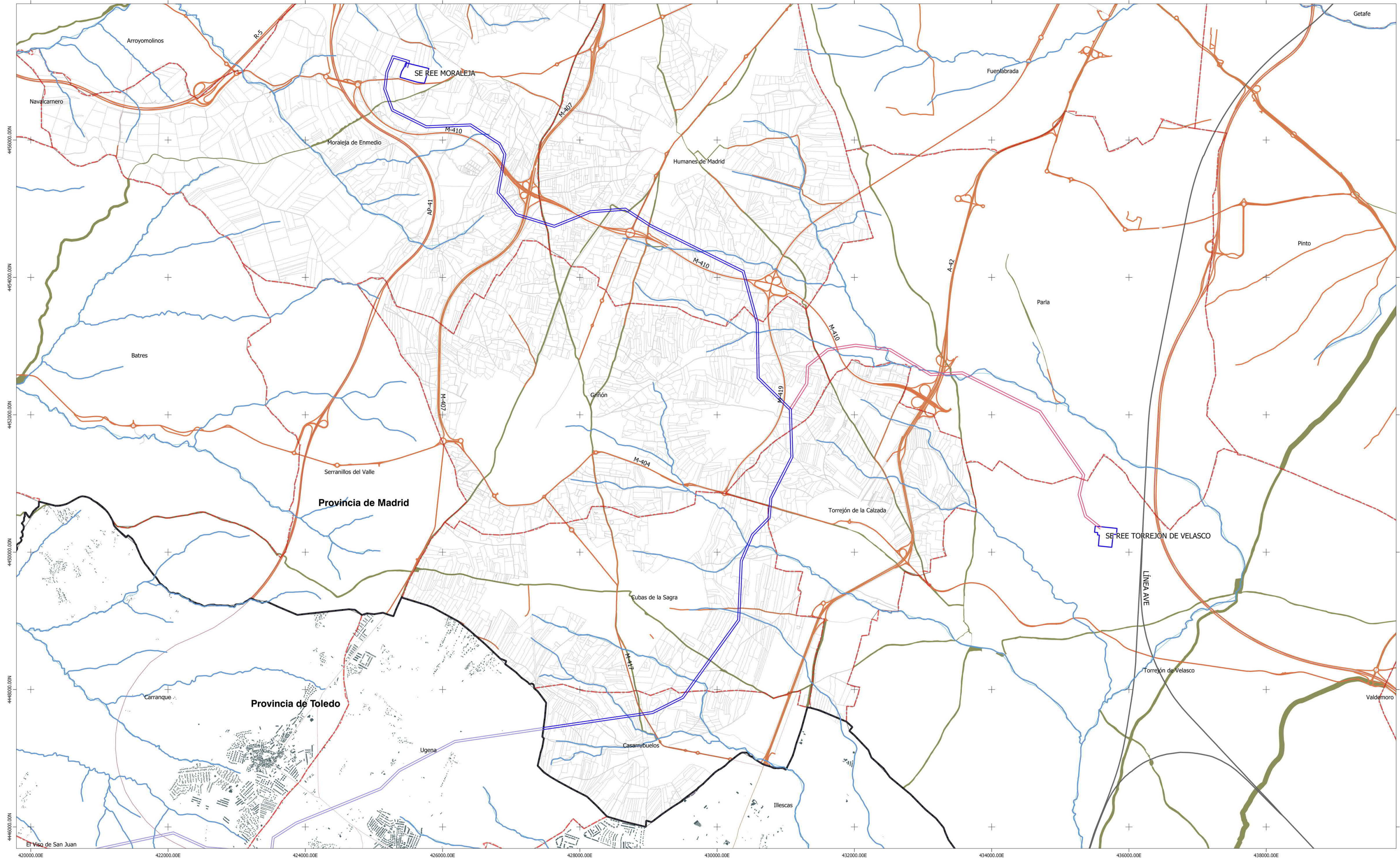
O-1 SITUACIÓN

O-2 PLANEAMIENTO VIGENTE. CLASIFICACIÓN EN CAM

O-3 DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PEI

O-4 PLANTA DE AVANCE DE ANT. LAAT 220kV SET CAMARENA-SET MORALEJA REE220,
TRAMO AP 129 -SET MORALEJA

O-5 PLANTA DE AVANCE DE ANT. LAAT 220kV SET CAMARENA-SET MORALEJA REE220,
TRAMO AP 50 -AP 129

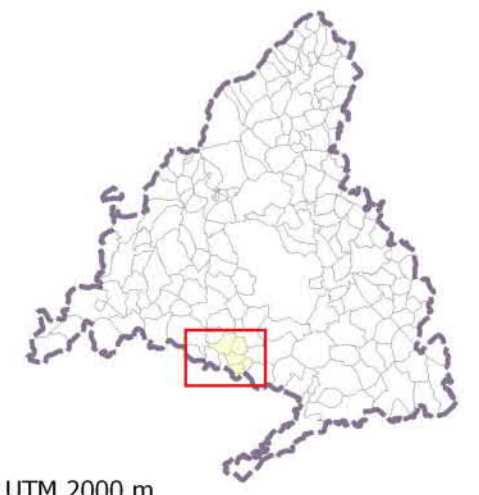


LEYENDA

- Términos Municipales
- Límite de Comunidad Autónoma
- Parcelario Catastro

Ámbito del Plan Especial

- LAAT 220 kV Camarena - SE REE Moraleja
- LAAT 220 kV Camarena - SE REE Moraleja
*Tramo de línea ubicado en Provincia de Toledo
- LAAT 220 kV SE REE Torrejón de Velasco - SE REE Moraleja
*Infraestructura no objeto de este PEI. Incluida en PEI-PFot-



PLAN DE GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA FOTOVOLTAICA. COMUNIDAD DE MADRID
PLANES ESPECIALES
 Título del plano:
ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL
DETALLE IMPLANTACIÓN PSFV
 PLAN ESPECIAL PEI-PFot-248

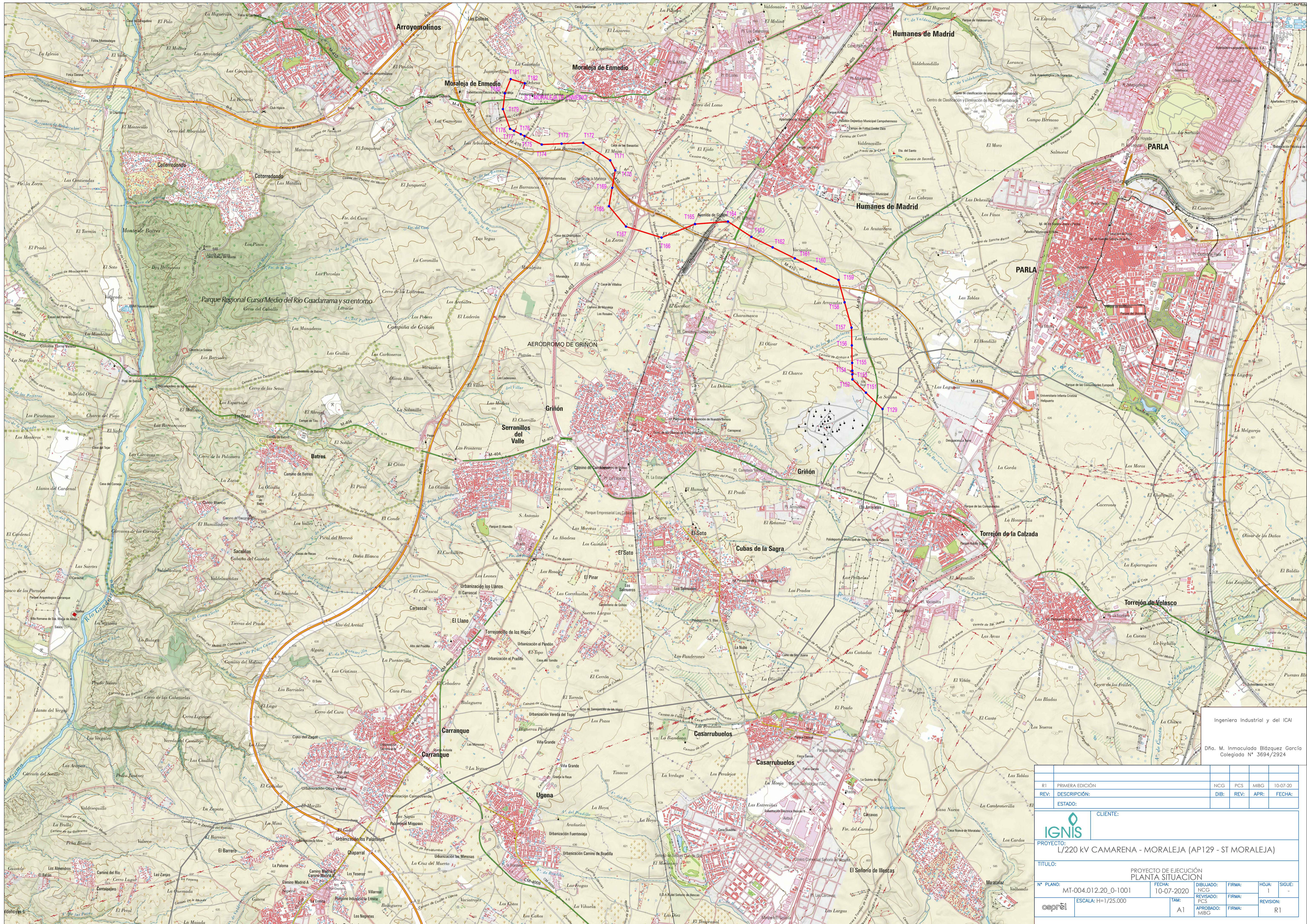
Nº:
03

Escala:

Fecha:
FEBRERO 2021

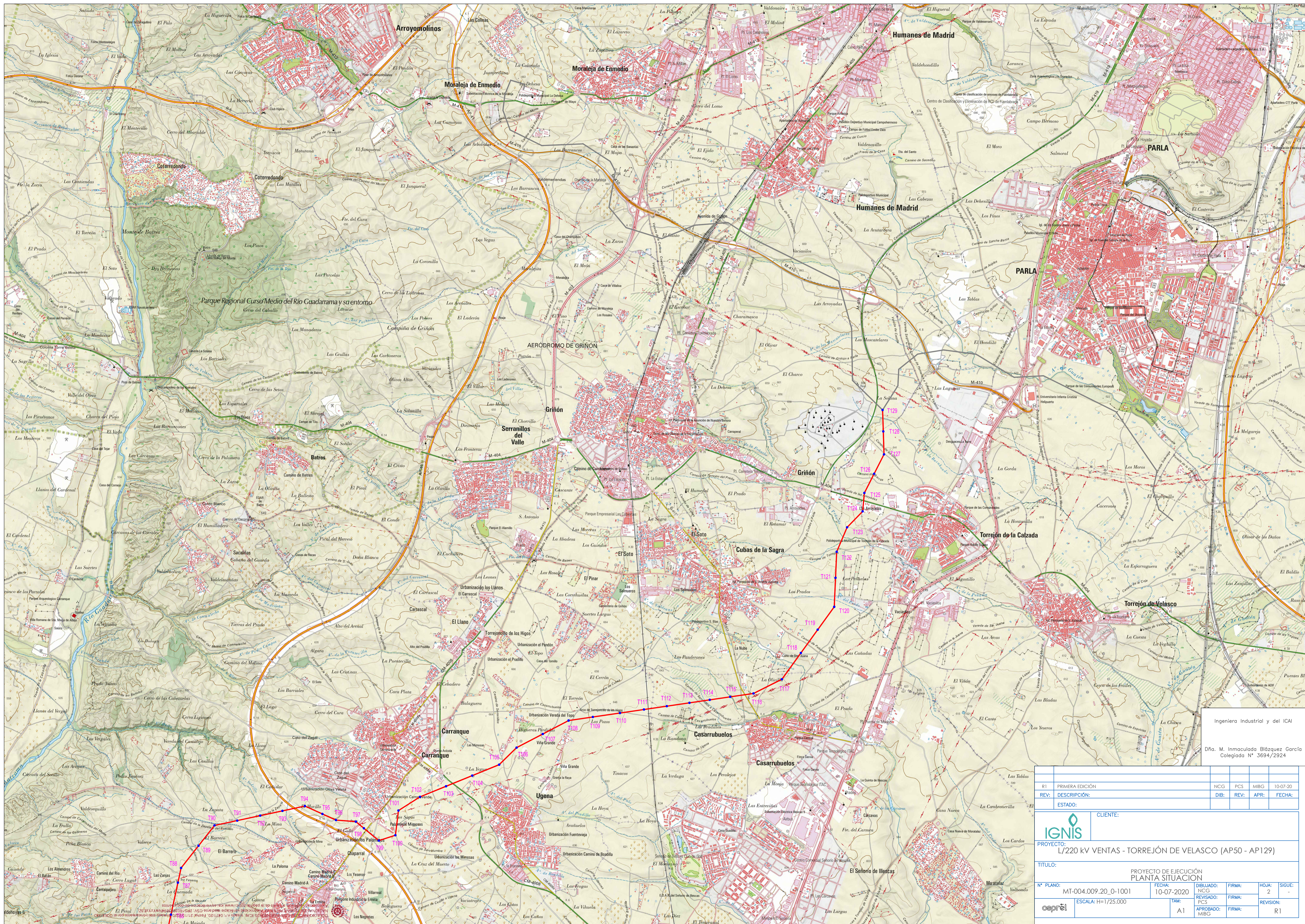
Promotores:

Equipo Redactor:



Ingeniero Industrial y del ICAI
 Dña. M. Inmaculada Blázquez García
 Colegiada Nº 3694/2924

| | | | | | |
|---|----------------------|--------|------------|-----------|----------|
| R1 | PRIMERA EDICIÓN | NCG | PCS | MBG | 10-07-20 |
| REV: | DESCRIPCIÓN: | DIB: | REV: | APR: | FECHA: |
| ESTADO: | | | | | |
| CLIENTE: | | | | | |
| IGNIS | | | | | |
| PROYECTO: L/220 kV CAMARENA - MORALEJA (AP129 - ST MORALEJA) | | | | | |
| TÍTULO: PROYECTO DE EJECUCIÓN PLANTA SITUACIÓN | | | | | |
| Nº PLANO: | MT-004.012.20_0-1001 | FECHA: | 10-07-2020 | DIBUJADO: | NCG |
| ESCALA: | H=1/25.000 | TAM: | A1 | FIRMA: | PCB |
| | | | | REVISADO: | PCS |
| | | | | APROBADO: | MIBG |
| | | | | FIRMA: | |
| | | | | REVISIÓN: | R1 |



Ingeniero Industrial y del ICAI
 Dña. M. Inmaculada Blázquez García
 Colegiada Nº 3694/2924

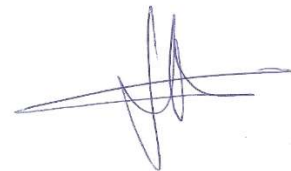
| | | | | | |
|-----------|----------------------|--|------------|-----------|----------|
| R1 | PRIMERA EDICIÓN | NCG | PCS | MIBG | 10-07-20 |
| REV: | DESCRIPCIÓN: | DIB: | REV: | APR: | FECHA: |
| ESTADO: | | CLIENTE: | | | |
| | | PROYECTO: L/220 KV VENTAS - TORREJÓN DE VELASCO (AP50 - AP129) | | | |
| TÍTULO: | | PROYECTO DE EJECUCIÓN PLANTA SITUACIÓN | | | |
| Nº PLANO: | MT-004.009.20_0-1001 | FECHA: | 10-07-2020 | DIBUJADO: | NCG |
| ESCALA: | H=1/25.000 | TAM: | A1 | REVISADO: | PCS |
| osprel | | APROBADO: | | MIBG | FIRMA: |
| | | FIRMA: | | HOJA: | 2 |
| | | FIRMA: | | SIGUE: | - |
| | | FIRMA: | | REVISION: | R1 |

CARÁCTER DEL DOCUMENTO Y EQUIPO REDACTOR

El presente documento constituye el borrador del PEI de las infraestructuras que define, las cuales forman parte de un sistema completo de generación y transporte de energía fotovoltaica.

Se redacta para proporcionar la información adecuada para la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria objeto de presentación ante la D. G. de Urbanismo para su posterior remisión a la Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica y Desarrollo Sostenible a los efectos de lo dispuesto en los artículos 18 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Ha sido redactado por RH Estudio SLP, bajo la dirección de:



Javier Herreros

Arquitecto Colegiado COAM: 9.058