

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 9892** *Resolución de 9 de mayo de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del «Proyecto de construcción de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación asociados, líneas de acometida en alta tensión, línea aérea de contacto y del telemando de energía para el tramo Illescas-Talayuela de la línea L500 Madrid-Extremadura».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 22 de mayo de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Proyecto de construcción de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación asociados, líneas de acometida en alta tensión, línea aérea de contacto y del telemando de energía para el tramo Illescas-Talayuela de la Línea L500 Madrid-Extremadura», remitida por la Subdirección de Medio Ambiente de ADIF Alta Velocidad, órgano sustantivo y promotor del proyecto.

El proyecto tiene como objeto la integración del tramo Illescas-Talayuela en el ámbito de la zona Centro Sur del Corredor Atlántico, mediante la electrificación de la infraestructura, de manera que se cumplan los requisitos de electrificación a 2x25 kV que permitan una operación mixta de pasajeros y mercancías.

Las principales actuaciones son:

- Instalación de una Línea Aérea de Contacto (LAC) o catenaria a lo largo del trazado y sus sistemas asociados.
- Construcción de dos (2) nuevas Subestaciones de Tracción 220 kV/2x25 kV y de nueve (9) Centros de Autotransformación asociados.
- Instalación de una (1) Línea Aérea de Alta Tensión de 220 kV entre la Subestación de Transporte de Red Eléctrica Española de Torrijos y la Subestación de Tracción de ADIF SE.501 Torrijos.
- Instalación de dos (2) Líneas Aéreas de Acometida de alimentación a la nueva línea aérea de contacto (2x25 kV) entre las Subestaciones de Tracción de ADIF SE.501 Torrijos y SE.502 Calera y Chozas y la Línea Aérea de Contacto.
- Instalación de un Telemando de Energía de las instalaciones y su integración en el puesto de mando.
- Reposición de los siguientes servicios afectados contemplados en el presente proyecto: Id-1, Id-2, Id-3, Id-4, Id-5, Id-6, Id-7, Id-8, Id-9, Id-10, Id-11, Id-12, Id-13 e Id-14.
- El proyecto se enmarca geográficamente en la provincia de Toledo, en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

Con fecha 4 de julio de 2024, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La siguiente tabla recoge los organismos y entidades consultados y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

| Relación de consultados | Respuesta recibida |
|---|--------------------|
| <i>Administración estatal</i> | |
| Confederación Hidrográfica del Tajo. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. | SÍ |
| Instituto Geológico y Minero de España (IGME). | SÍ |
| Oficina de Planificación Hidrológica. Confederación Hidrográfica del Tajo. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. | NO |
| Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. | SÍ |
| Subdelegación del Gobierno en Toledo. | NO |
| <i>Administración autonómica</i> | |
| Agencia del Agua de Castilla-La Mancha. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. | SÍ |
| Diputación Provincial de Toledo. | NO |
| Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. | SÍ |
| Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. | NO |
| Dirección General de Protección Ciudadana. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. | SÍ |
| Dirección General de Salud Pública. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. | SÍ |
| Oficina de Cambio Climático. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. | NO |
| Viceconsejería de Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. | SÍ |
| <i>Administración local</i> | |
| Ayuntamiento de Alcañizo. | NO |
| Ayuntamiento de Barcience. | NO |
| Ayuntamiento de Bargas. | NO |
| Ayuntamiento de Cabañas de la Sagra. | NO |
| Ayuntamiento de Calera y Chozas. | NO |
| Ayuntamiento de Calzada de Oropesa. | NO |
| Ayuntamiento de Carmena. | NO |
| Ayuntamiento de Carriches. | NO |
| Ayuntamiento de Cazalegas. | NO |
| Ayuntamiento de Erustes. | NO |
| Ayuntamiento de Gerindote. | NO |
| Ayuntamiento de Herrerueta de Oropesa. | NO |
| Ayuntamiento de Illán de Vacas. | NO |
| Ayuntamiento de Illescas. | NO |
| Ayuntamiento de Lagartera. | NO |
| Ayuntamiento de Lucillos. | NO |
| Ayuntamiento de Montearagón. | NO |
| Ayuntamiento de Numancia de la Sagra. | NO |
| Ayuntamiento de Olías del Rey. | NO |

| Relación de consultados | Respuesta recibida |
|---|--------------------|
| Ayuntamiento de Oropesa. | NO |
| Ayuntamiento de Pepino. | NO |
| Ayuntamiento de Rielves. | NO |
| Ayuntamiento de Santa Olalla. | NO |
| Ayuntamiento de Santo Domingo-Caudilla. | NO |
| Ayuntamiento de Talavera de la Reina. | SÍ |
| Ayuntamiento de Torralba de Oropesa. | NO |
| Ayuntamiento de Torrijos. | NO |
| Ayuntamiento de Villaluenga de la Sagra. | NO |
| Ayuntamiento de Villamiel de Toledo. | NO |
| Ayuntamiento de Yuncler. | NO |
| <i>Entidades públicas y privadas</i> | |
| Ecologistas en Acción – ACMADEN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural). | NO |
| Ecologistas en Acción de Toledo. | NO |
| Greenpeace España. | NO |
| SECEMU. | NO |
| SEO/BirdLIFE. | NO |
| WWF. | NO |

Con fecha 16 de octubre de 2024, se requiere, a través de su órgano jerárquicamente superior, el informe de la Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, que se recibe el 24 de febrero de 2025.

Como consecuencia del resultado de las consultas recibidas y del análisis técnico realizado, con fecha 13 de marzo de 2025, se trasladan al promotor los impactos significativos detectados en relación con el cambio climático, la hidrología, la fauna, la vegetación y el patrimonio cultural, que pueden ser evitados mediante la adopción de determinadas modificaciones al proyecto. Además, se solicita información adicional.

Con fecha 24 de marzo de 2025, el promotor acepta expresa e íntegramente las modificaciones propuestas, las cuales pasan a integrar la versión final del proyecto sobre la que versa el presente procedimiento. Además, aporta la información requerida.

Analizada la documentación obrante en el expediente, la información complementaria aportada por el promotor, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y las modificaciones planteadas y aceptadas íntegramente por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto

Se proyecta la instalación de una línea aérea de contacto o catenaria a lo largo de la traza ferroviaria de la línea Madrid-Extremadura, en su tramo Illescas-Talayuela, de unos 150 km de longitud, con el objetivo de aportar la energía eléctrica necesaria para permitir que las operaciones ferroviarias de la línea se lleven a cabo mediante máquinas

tractoras eléctricas de una manera eficiente y segura. El sistema de electrificación previsto es el definido como 2 x 25 kV.

También se proyectan dos subestaciones eléctricas de tracción (SE), denominadas «SE.501 Torrijos» y «SE.502 Calera y Chozas» alimentadas a 220 kV, desde una subestación eléctrica existente de la compañía Red Eléctrica de España (REE), que dará servicio tanto a la Línea L500 como a la futura Línea de Alta Velocidad (LAV) en el tramo Madrid-Oropesa. Para la subestación de tracción SE.501 Torrijos se requerirá una Línea Aérea de Alta Tensión (LAAT) de 6,4 km a 220 kV, con origen en la «SE REE Torrijos». La SE.502 Calera y Chozas estará adosada a la «SE REE Calera y Chozas», no siendo necesario proyectar ninguna línea eléctrica de conexión. Las instalaciones pertenecientes a REE, que alimentarán el sistema de electrificación, quedan fuera del alcance de este proyecto y no serán evaluadas en el presente procedimiento.

Además, es necesario instalar una línea aérea de acometida para la alimentación de la catenaria proyectada, cuyo origen será la SE correspondiente y su destino estará en el pórtico de seccionadores de catenaria de la zona neutra asociada a dicha SE. Entre la SE.501 Torrijos y la catenaria, la línea de acometida será de 1,4 km, de los cuales 130 m discurrirán en soterrado; mientras que entre la SE.502 Calera y Chozas, la línea de acometida será aérea, con una longitud de 3,44 km.

Por otra parte, se proyectan centros de autotransformación intermedios (ATI) y finales (ATF), que se encargan de estabilizar el nivel de tensión de la catenaria dentro del rango de tensiones admisibles para el correcto funcionamiento del sistema.

Cada SE y cada ATI/ATF dispondrá de un Sistema Integrado de Control Distribuido (SICD) en el que se integran los equipos de protección de los diferentes sistemas eléctricos, así como las Unidades de Control (UC), que estarán gobernadas por una Unidad de Control de Subestaciones (UCS). Cada SE contará con un telemando de energía que le permitirá supervisar y controlar todos los equipos de la SE, ATI y ATF de su área.

La siguiente tabla recoge la localización de las SE y los centros ATI y ATF, considerando el sentido de Illescas a Talayuela:

| Subestaciones de tracción y centros de autotransformación asociados | Localización (p.k.) | Margen del ferrocarril |
|---|---------------------|------------------------|
| ATI 501.2. | 41+880 | Derecho. |
| ATI 501.3. | 54+320 | Izquierdo. |
| ATI 501.4. | 66+240 | Izquierdo. |
| SE.501 Torrijos. | 82+100 | Izquierdo. |
| ATI 501.5. | 93+320 | Izquierdo. |
| ATF 502.1. | 110+110 | Izquierdo. |
| ATI 502.2. | 125+930 | Izquierdo. |
| ATI 502.3. | 140+840 | Derecho. |
| SE.502 Calera y Chozas. | 146+670 | Derecho. |
| ATI 502.4. | 162+710 | Derecho. |
| ATF 503.1. | 177+290 | Izquierdo. |

La explanación prevista para cada una de las subestaciones se estima en 5.000 m². Cada apoyo de la LAAT se cimenta sobre cuatro zapatas de 2 m² cada una. La superficie necesaria para ejecutar cada apoyo es de 1.600 m² (40 m x 40 m). La explanación prevista para los centros de autotransformación es de 2.000 m².

Finalmente, se procederá a la reposición de servicios afectados, entre los que se contemplan 13 tramos de LAAT y una línea aérea de telecomunicaciones:

| ID | Tipo de servicio | Nivel de tensión | Localización (p.k.) | Longitud tramo afectado (m) |
|----|------------------------------------|------------------|---------------------|-----------------------------|
| 1 | LAAT. | 20 kV. | 66+745 | 60 |
| 2 | LAAT. | Sin tensión. | 71+014 | 27 |
| 3 | LAAT. | 20 kV. | 71+424 | 75 |
| 4 | Línea aérea de telecomunicaciones. | N/A. | 71+594 | 50 |
| 5 | LAAT. | 20 kV. | 152+858 | 180 |
| 6 | LAAT. | 20 kV. | 174+299 | 148 |
| 7 | LAAT. | 20 kV. | 43+224 | 80 |
| 8 | LAAT. | 132 kV. | 97+158 | 285 |
| 9 | LAAT. | 45 kV. | 125+856 | 227 |
| 10 | LAAT. | 20 kV. | 127+597 | 80 |
| 11 | LAAT. | 20 kV. | 148+447 | 255 |
| 12 | LAAT. | 20 kV. | 169+164 | 202 |
| 13 | LAAT. | 45 kV. | 169+870 | 68 |
| 14 | LAAT. | 20 kV. | 169+916 | 75 |

La duración de las obras, estimada por el promotor, para la ejecución y puesta en servicio del sistema de catenaria es de aproximadamente quince meses. Para las SE y los ATI/ATF se prevén dieciocho meses y para las LAAT será de aproximadamente nueve meses.

Los trabajos de construcción se realizarán en su práctica totalidad desde la traza ferroviaria existente, utilizando material móvil que circule por la vía. Se prevé realizar los trabajos en horario diurno, aunque algunas labores de comprobación y puesta en servicio podrían realizarse en horario nocturno.

Las zonas de instalaciones auxiliares se ubicarán en el interior del dominio público ferroviario, en zonas expropiadas o en su entorno más inmediato evitando la afección a zonas sensibles.

Alternativas para la catenaria:

El documento ambiental plantea una sola alternativa de trazado de la línea aérea de contacto, ya que debe ser coincidente con la actual traza ferroviaria. Además, el promotor plantea la alternativa cero o de no actuación, que descarta por no permitir la consecución del objetivo.

Alternativas para las subestaciones, líneas eléctricas y servicios afectados:

– SE.501 Torrijos: El promotor plantea dos alternativas de ubicación, ambas en parcelas agrícolas junto a la futura traza ferroviaria de la LAV Madrid-Extremadura, proyectadas a menos de 300 m de la ZEPA ES0000435 «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama»; sobre la IBA 199 «Torrijos» y en zona de importancia de buitre negro (*Aegypius monachus*) y de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*). El promotor selecciona la alternativa 1 (p.k. 82+010) ya que se encuentra más alejada de un nido de águila imperial existente, requiere menores longitudes para el camino de acceso y no afecta a yacimientos arqueológicos inventariados.

– LAAT desde la SE REE Torrijos a la SE.501 Torrijos: Se plantean cuatro alternativas, dos para cada una de las ubicaciones de la SE.501 Torrijos citadas. Todas ellas discurren por la IBA 199 «Torrijos» y se encuentran dentro de la zona de importancia para el buitre negro y el águila imperial. El promotor descarta las alternativas 2.1 y 2.2 al ir asociadas a la alternativa 2 de la SE.501 Torrijos (no seleccionada). De las otras dos alternativas, 1.1 y 1.2, la alternativa 1.2 sobrevuela zona de bosque, el Hábitat de Interés Comunitario (HIC) 9340, y se encuentra cercana a edificaciones existentes. El promotor selecciona la alternativa 1.1 (6,4 km).

– Línea de acometida entre la SE.501 Torrijos y la LAC: Se plantean cuatro alternativas, dos para cada una de las ubicaciones de la SE.501 Torrijos descritas anteriormente. Todas ellas atraviesan la IBA 202 «Llanos de Oropesa» y la zona de importancia del buitre negro y el águila imperial. El promotor descarta las alternativas 2.1 y 2.2 al ir asociadas a la alternativa 2 de la SE.501 Torrijos (no seleccionada). De las otras dos alternativas, 1.1 y 1.2, el promotor selecciona la alternativa 1.1 (1,4 km) por encontrarse más alejada de un nido de águila imperial (670 m). Se proyectan 1,2 km en aéreo y 130 m en subterráneo en el tramo entre los pórticos de salida de la subestación hasta el primer apoyo de la línea para evitar la afección al yacimiento «Caleras III».

– SE.502 Calera y Chozas: El promotor plantea una sola alternativa de ubicación (p.k. 146+670), entre la SE de REE y la traza ferroviaria existente. Se proyecta dentro de la IBA 202 «Llanos de Oropesa», así como dentro de la zona de importancia para el buitre negro y el águila imperial.

– Línea de acometida entre la SE.502 Calera y Chozas y la LAC: El promotor estudia dos alternativas. Ambas sobrevuelan un arroyo no permanente, el canal del río Alberche, el camino del servicio del canal y una banda de eucaliptales paralela al canal del Alberche. Además, la alternativa 2 sobrevuela una zona de encinar y entre los apoyos 11 y 12 se encuentra el yacimiento arqueológico «Benavente I». El promotor selecciona la alternativa 1 (3,4 km).

– Reposición de servicios afectados: Se plantean dos soluciones de ejecución, la alternativa 1 consiste en el recrecido de la línea aérea afectada para su cruzamiento sobre la vía del ferrocarril; la alternativa 2 consiste en el soterramiento de la línea aérea para su cruzamiento bajo la vía del ferrocarril mediante perforación dirigida. El promotor selecciona la alternativa 1 para todos los servicios afectados a reponer, excepto para los Id-2 a Id-6; así como para el Id-11, para el que plantea una solución mixta.

El documento ambiental del proyecto con el código 20240109 se encuentra a disposición del público en el siguiente enlace:

<https://sede.miteco.gob.es/portal/site/seMITECO/navServicioContenido>

b. Ubicación del proyecto

Las actuaciones proyectadas se van a desarrollar en el tramo ferroviario existente entre Illescas y Talayuela, atravesando los municipios de Illescas, Numancia de la Sagra, Yuncler, Villaluenga de la Sagra, Cabañas de la Sagra, Olías del Rey, Bargas, Villamiel de Toledo, Rielves, Barcience, Gerindote, Torrijos, Santo Domingo-Caudilla, Carmena, Santa Olalla, Carriches, Erustes, Illán de Vacas, Lucillos, Montearagón, Cazalegas, Pepino, Talavera de la Reina, Calera y Chozas, Alcañizo, Oropesa, Torralba de Oropesa, Lagartera, Herrerueta de Oropesa y Calzada de Oropesa, en la provincia de Toledo (Castilla-La Mancha).

c. Características del potencial impacto

c.1 Atmósfera y cambio climático.

Durante las obras, se producirá un incremento de partículas en suspensión y gases contaminantes, así como un incremento de los niveles de ruido. Durante el

funcionamiento, estos impactos serán menores e irán asociados a las labores de mantenimiento de las infraestructuras proyectadas.

El promotor realizará riegos periódicos y cubrirá las cubetas de los camiones que transporten materiales sueltos durante las obras, para minimizar la suspensión de partículas. En relación con las emisiones acústicas, se planificarán adecuadamente las actividades más ruidosas y molestas en las zonas y periodos de mayor sensibilidad para la fauna, se limitará el número de máquinas que trabajen simultáneamente, se controlará la velocidad de circulación y se establecerá una adecuada ubicación de los parques de maquinaria, zonas de acopio y otras actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones, alejadas de zonas sensibles.

La Oficina Española de Cambio Climático (OECC) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico informa que se debe asegurar la resiliencia de la infraestructura frente al cambio climático, adoptando las medidas de adaptación necesarias tras la realización del oportuno análisis de riesgos. Además, se deberá realizar el cálculo de la huella de carbono del proyecto y proponer alternativas para reducirla y compensarla.

El promotor asume estos condicionantes y se compromete expresamente a su cumplimiento durante la redacción de los proyectos de construcción que desarrollen las actuaciones.

c.2 Suelo, geología y geomorfología.

En las proximidades del trazado existen varios Lugares de Interés Geológico (LIG) catalogados, algunos de ellos ubicados a menos de 1 km de distancia. Ninguna de las actuaciones proyectadas se ubica sobre los LIG de la zona.

El promotor prevé un volumen excedente de tierras de 14.300 m³ que serán trasladadas a vertedero y considera que no será necesario el aporte de tierras para la ejecución de las obras, por lo que no se ha previsto la utilización ni apertura de préstamos.

El principal impacto sobre el suelo en la fase de construcción, y que se hará permanente en la fase de funcionamiento, es la pérdida de perfil edáfico, debido a la ocupación y explanación de las zonas donde se ubicarán las subestaciones proyectadas, los centros de autotransformación y los apoyos de las líneas eléctricas. También se producirá la ocupación del suelo en los nuevos caminos de acceso a las zonas de obra.

El promotor propone medidas como la retirada previa del suelo y la tierra vegetal para su adecuada conservación, preferentemente dentro de la zona de trabajo delimitada y formando caballones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar la compactación. Se delimitará la zona de obras con criterio de mínima afección a los terrenos circundantes. Las zonas de acopio de materiales se situarán en zonas impermeabilizadas para la ocasión. En caso de producirse vertidos accidentales se delimitará la zona afectada, se constituirá una barrera de contención y se retirarán los suelos contaminados que serán gestionados *in situ* o se enviarán a plantas de tratamiento. Se actuará según la normativa vigente para la gestión de excedentes de tierras y residuos de construcción y demolición.

Finalizadas las obras, se realizarán labores de descompactación de los terrenos y el extendido de la tierra vegetal.

c.3 Hidrología.

La zona de estudio se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Tajo. La red hidrográfica de la zona es abundante, existiendo numerosos ríos y arroyos que cortan o discurren próximos a la actual línea del ferrocarril, la mayoría son arroyos sin nombre, de escasa entidad y estacionales. Los principales cursos que podrían verse afectados son: el río Guadarrama, el río Tajo y el río Alberche. Por otra parte, la hidrología subterránea coincide con tres unidades hidrogeológicas: «Talavera» (acuífero semipermeable),

«Aluvial del Tajo» (acuífero de permeabilidad alta y media) y «Tiétar», (acuífero de permeabilidad alta).

Durante la construcción, se podría producir la alteración de la calidad de las aguas superficiales por el aumento de las partículas en suspensión procedentes de los movimientos de tierra. Durante la construcción y funcionamiento, se podría producir contaminación de las aguas superficiales y subterráneas por vertidos accidentales. Las actuaciones asociadas a la reposición del servicio Id-5 (p.k. 128+858) podrían afectar al Arroyo de la Cañada, ya que las arquetas se ubican en zona de policía del cauce. Además, las reposiciones Id-6 (174+299) e Id-11 (148+447) se encuentran a menos de 200 m del Arroyo del Molino y del Arroyo del Prado Rubio, respectivamente.

El promotor proyecta las zonas de instalaciones auxiliares lejos de cauces y barrancos, evitará el tránsito de camiones y maquinaria por los cauces de ríos y su red de drenaje asociada, adecuará e impermeabilizará las zonas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria. Además, realizará una adecuada protección de los cursos de agua mediante jalonamiento y colocación de barreras de sedimentos, entre otros.

Según el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), existen zonas con riesgo de inundación en el ámbito del proyecto:

- La mancha de inundación para un periodo de retorno T=10, T=100 y T=500 del río Guadarrama afecta al trazado entre los pp.kk. 66+393 y 66+493.
- La mancha de inundación para un periodo de retorno T=500 del río Tajo afecta al trazado entre los pp.kk. 124+193 y 124+793.
- La mancha de inundación para un periodo de retorno T=500 del río Alberche afecta al trazado en el p.k. 128+193.
- Además, hay cinco arroyos que presentan riesgo de inundación para un periodo de retorno de T=500 y que afectan al trazado del ferrocarril existente.

Los centros de autotransformación proyectados, subestaciones de tracción, líneas de alta tensión, reposiciones de servicios afectados y caminos de acceso contemplados en el presente proyecto no se encuentran en suelos afectados por peligrosidad de inundaciones.

El tramo inicial del camino de acceso a la 501.SE Torrijos atraviesa el arroyo permanente «Reguero de la Fuentecilla», el promotor contempla la realización de la obra de paso correspondiente y la solicitud de los permisos requeridos ante el órgano de cuenca competente.

La Confederación Hidrográfica del Tajo informa que las actuaciones se encuentran en zonas sensibles de áreas de captación, como el Embalse de Castrejón, el Embalse de Portiña y el Embalse de Azután entre otros; así como en los perímetros de protección de aguas minerales y termales: «Fuentevera» y «Agua del Rosal» y en numerosas zonas de abastecimiento. En relación con las aguas superficiales, la zona de actuación intercepta, en algunos casos, y se halla próxima, en otros, a cauces pertenecientes al sistema de explotación Tajo Izquierda, Jarama-Guadarrama, Alberche, Bajo Tajo y Tiétar. Finalmente, las actuaciones se asientan sobre las masas subterráneas «Aluvial del Tajo: Toledo-Montearagón», «Talavera» y «Tiétar». La Confederación Hidrográfica establece medidas para la protección de los cauces frente a la contaminación y el arrastre de sedimentos, que son expresamente aceptadas por el promotor.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha solicita que los apoyos se instalen fuera de la servidumbre de paso-acueducto de las conducciones gestionadas por Infraestructuras del Agua de Castilla-La Mancha (IACLM). Además, antes de la implantación final de los trazados, se deberá realizar una visita técnica conjunta sobre el terreno con IACLM. Esto ha sido expresamente aceptado por el promotor.

c.4 Flora, vegetación y Hábitats de Interés Comunitario.

La vegetación potencial de la zona se corresponde con series de encina, alcornoques, quejigos y alamedas, que han sido alterados por la excesiva presión agrícola. La vegetación actual se corresponde con zonas de pino carrasco, bosques de ribera, choperas, eucaliptales, cultivos, matorral-pastizal y herbazales. Por otra parte, en la zona se encuentran numerosos HIC, dos de ellos prioritarios (*): 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*», 1410 «Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimae*)», 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*», 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos», 92A0 «Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*», 92D0 «Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos», 3170* «Estanques temporales mediterráneos», 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus sp.*» y 9340 «Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*».

Ninguna de las especies de flora que cuentan con Plan de Conservación de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha se localizan en el ámbito del proyecto.

No se prevén afecciones a la vegetación relacionadas con la línea aérea de contacto, aunque podría ser necesario realizar podas parciales o totales de arbolado próximo para evitar interferencias. Por otra parte, la línea de acometida desde la SE.502 Calera y Chozas hasta la catenaria sobrevuela una banda de eucaliptales paralelos al canal del río Alberche, entre los apoyos 12 y 13.

Durante las obras, en las zonas donde se proyectan las subestaciones, los centros de autotransformación, los apoyos de las líneas de alta tensión y los servicios afectados a reponer, se prevé el desbroce y eliminación de la vegetación existente. En el caso de las líneas de alta tensión y de algunos caminos de acceso que atraviesan zonas de arbolado disperso, es posible que deba ejecutarse alguna tala puntual. Por otra parte, se podrían producir daños a la vegetación de forma indirecta por la compactación del suelo o por vertidos accidentales. Durante el funcionamiento, las mencionadas afecciones se harán permanentes y se podrían producir daños durante las labores de mantenimiento.

Se prevé la ocupación de 1.958 m² del HIC 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos» por la construcción del ATI 502.2 y su nuevo camino de acceso de 90 m. Además, se producirá una afección temporal por la ubicación de una zona de instalaciones auxiliares de 441 m². Este HIC también se podría ver afectado durante la reposición de la línea Id-9 para la que se ha proyectado el recrecido de la línea. El promotor indica que, dado que se trata de actuaciones que ocasionan una pequeña ocupación y que esta se produce en terrenos cercanos a la traza del ferrocarril existente, el impacto ocasionado se valora como compatible. Se añade una prescripción al final de esta resolución.

Por otra parte, los ATI 501.2 y ATI 501.4 quedan a unos 300 m del HIC 6420. El promotor prevé la instalación de un jalonamiento temporal, que proteja las zonas adyacentes a las actuaciones proyectadas. En el caso de las subestaciones y los centros de autotransformación, el cerramiento perimetral previsto minimizará el área que podría verse afectada por los trabajos de mantenimiento.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha recuerda en su informe que, dado que la obra se desarrolla en el medio natural, como medida preventiva frente a incendios forestales, es recomendable contar con medios de pronto ataque, al objeto de prevenir el inicio y propagación de posibles incendios. Las precauciones deberán extremarse durante la época de peligro alto entre los meses de junio y septiembre, ambos incluidos, evitando los trabajos los días de riesgo Extremo según el Índice de Propagación Potencial de Incendios Forestales (IPP), conforme al Protocolo vigente de comunicación y coordinación entre el Centro Operativo Regional de Lucha contra Incendios Forestales y el Centro 112, para las comarcas en las que se localicen las obras.

La Confederación Hidrográfica del Tajo y la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha recogen medidas en sus informes, como el desbroce mediante métodos mecánicos, la prohibición de usar herbicidas o disponer

de medios de pronto ataque frente a incendios. El promotor acepta expresamente todas las medidas propuestas por los organismos.

c.5 Fauna.

La avifauna es el grupo más vulnerable a las actuaciones proyectadas. El riesgo de colisión y electrocución es especialmente importante sobre aquellas especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (CREACM) y el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA), catalogadas «En Peligro de Extinción», como el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), el avetoro común (*Botaurus stellaris*), la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), el milano real (*Milvus milvus*) y el sisón común (*Tetrax tetrax*). Además, hay otras 29 especies catalogadas como «Vulnerable» en la zona de estudio, como el águila real (*Aquila chrysaetos*), el alimoche (*Neophron percnopterus*), el buitre negro (*Aegypius monachus*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), la avutarda (*Otis tarda*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) o la ganga ortega (*Pterocles orientalis*), entre otros.

Casi todo el trazado actual del ferrocarril coincide con la zona de importancia para el águila imperial ibérica y el buitre negro. Todas las instalaciones proyectadas, a excepción del ATI 501.3, quedan dentro de esta zona. Además, existe un área crítica para el águila imperial ibérica a 3 km al norte de la traza del ferrocarril, siendo el punto más cercano el p.k. 164+194. Además, la zona de importancia para la cigüeña negra se encuentra a 1 km del ATI 502.4 y su área crítica a 3,1 km de la 502.SE Calera y Chozas.

Por otra parte, el águila perdicera cuenta con un plan de recuperación, aprobado por el Decreto 76/2016, de 13 de diciembre. Algunas zonas de dispersión de la especie son coincidentes con la traza actual, desde el p.k. 119+674 al p.k. 114+774; desde el p.k. 97+614 al p.k. 92+614; y del p.k. 77+414 al p.k. 66+594. El ATF 502.5 queda dentro de la zona de dispersión.

También, se encuentran, en la zona, los siguientes espacios de especial importancia para las aves:

- IBA 199 «Torrijos», designada por la presencia de sisón (*Tetrax tetrax*) y avutarda (*Otis tarda*), coincidente con elementos del proyecto.
- IBA 202 «Llanos de Oropesa», designada por la presencia de cigüeña negra (*Ciconia nigra*), avutarda (*Otis tarda*), sisón (*Tetrax tetrax*), cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), coincidente con elementos del proyecto.

En relación con los quirópteros, en la zona de estudio se han inventariado el murciélago enano (*Pipistrellus pipistrellus*) y el murciélago de Cabrera (*Pipistrellus pygmaeus*), ambos incluidos en el Listado Español de Especies en Régimen de Protección Especial (LESRPE). Se podría producir mortalidad por colisión con las líneas eléctricas, así como atropellos, y destrucción de colonias, refugios y/o dormitorios, por el emplazamiento de estructuras.

Con el fin de reducir el riesgo de colisión y electrocución de la avifauna y los quirópteros, el promotor propone medidas como:

- Realización de dos prospecciones de avifauna y nidos, una en primavera y otra en verano, antes del inicio de las obras y el establecimiento de las medidas correctoras necesarias en cada caso.
- Realización de trabajos en horario diurno y fuera de las épocas de cría y reproducción de las especies más vulnerables, limitando los trabajos más ruidosos entre marzo y julio, ambos incluidos.
- Instalación de salvapájaros giratorios reflectantes cada 10 m en los cables desnudos más elevados y que tengan baja visibilidad en las LAAT, así como en todo el trazado de la catenaria.
- Instalación de dispositivos antinidificación, retirando previamente nidos existentes previa solicitud y notificación al servicio de medio ambiente de Toledo.

- Valoración de implantar dispositivos o apoyos alternativos para la nidificación en puntos alejados de las instalaciones de catenaria y traslado del nido para incrementar la efectividad de la medida.
- Cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen las normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas aéreas con objeto de proteger la avifauna.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, tras una consulta realizada por el promotor, informa de la presencia en 2023 de un nido de águila imperial ibérica a 730 m de la 501.SE Torrijos y a 670 m de la línea de acometida. Asimismo, constata la presencia de otro nido a 5,7 km de la 502.SE Calera y Chozas y a 4 km del ATI 502.3. La citada Dirección General considera que la construcción de la 501.SE Torrijos podría tener un impacto negativo sobre esta pareja reproductora y establece que, entre los meses de febrero y julio, ambos incluidos, no se podrán llevar a cabo en esta zona las obras más importantes, como el acondicionamiento de accesos, el transporte y acopio de materiales y maquinaria, la explanación y acondicionamiento del terreno, la obra civil y la restauración del terreno. En caso de que la prospección de avifauna realizada antes del inicio de las obras determinase la necesidad de alargar la parada biológica hasta agosto o septiembre, en función del momento de la puesta, con la finalidad de asegurar la supervivencia de los pollos, deberá informarse al director de obra, que modificará el calendario. Además, se balizará la zona de protección del nido en las zonas que limite con las obras y se informará a los trabajadores para evitar que se sobrepase la zona de protección. Se añaden prescripciones al final de esta resolución.

El promotor ha establecido un radio de seguridad de 500 m desde el nido, en el que no se podrá realizar ningún tipo de actuación, y un área sensible de 800 m para usos limitados. Además, realizará un seguimiento del nido y, en caso de que la pareja o individuo haya abandonado el nido en el momento de la prospección, las restricciones de las obras más ruidosas se reducirán al periodo entre marzo y mayo.

En caso de que exista presencia de la especie, se mantendrá la limitación desde febrero a julio y se determinará la necesidad de retrasar el inicio de las obras hasta finales de septiembre para asegurar la supervivencia de los pollos. Además, el promotor instalará en la línea de acometida de la SE.501 Torrijos de 55 kV, crucetas de 220 kV, que presentan mayor distancia entre circuitos y elementos de tensión.

Por otra parte, el Servicio de Fauna Amenazada de Toledo ha confirmado la presencia de individuos divagantes y parejas reproductoras de lince ibérico (*Lynx pardinus*) catalogado «en peligro de extinción» en el CREACM y el CEEA y que cuenta con un plan de recuperación en Castilla-La Mancha (Decreto 276/2003). Estos individuos pueden aparecer cerca o dentro del área de estudio, a menos de 300 m del trazado del proyecto, entre los pp.kk. 117+554 y 121+554. El principal impacto se producirá durante el celo, entre los meses de enero y febrero.

El promotor realizará una prospección específica de lince ibérico antes del inicio de las obras, tomando las medidas correctoras que sean necesarias. Además, realizará censos que comenzarán a mediados de junio y terminarán entre febrero y marzo.

Este órgano ambiental considera necesaria la limitación de las obras durante el periodo reproductor del lince ibérico, por lo que se añade una prescripción al respecto.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha establece las siguientes condiciones en su informe:

- Los nuevos apoyos que se instalarán para el suministro de energía eléctrica deberán cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, y en el Decreto 5/1999, de 2 de febrero de 1999, Consejo de Gobierno, por el que se establecen normas para instalaciones eléctricas aéreas en alta tensión y líneas aéreas en baja tensión con fines de protección de la avifauna.

– Los elementos conductores se deben situar, en todo caso, por debajo de la zona de posada y/o cumplir las distancias de seguridad establecidas en el Real Decreto 1432/2008.

– Los apoyos de alineación con aisladores rígidos deberán proyectarse como apoyos en cruceta de bóveda con aisladores suspendidos. Además, deberá forrarse el conductor central, o todas las fases, si no se cumpliesen las distancias establecidas en el Real Decreto 1432/2008.

– En amarres, derivaciones y/o transformador: cambio de los puentes flojos para situarlos por debajo de la cruceta/zona de posada, aislamiento de los puentes, grapas y, en su caso, del conductor, para cumplir las distancias del Real Decreto 1432/2008.

– A estos efectos, las alargaderas y/o chapas antiposada se consideran como zona de posada para las aves y no deben computarse en la medición de las distancias de seguridad citadas si tienen materiales conductores de la electricidad, por lo que deberá aislarse un tramo de conductor a partir de la grapa hasta completar la distancia establecida en el Real Decreto 1432/2008.

Además, este órgano ambiental condiciona la ejecución del proyecto a la realización de prospecciones antes del comienzo de las obras, teniendo en cuenta la fenología de las especies y atendiendo, especialmente, al lince ibérico y al águila imperial ibérica; así como la implantación de dispositivos o apoyos alternativos para la nidificación en puntos alejados de la catenaria. Esto se traslada al promotor en el escrito de 13 de marzo de 2025.

Estas condiciones han sido expresamente aceptadas por el promotor.

c.6 Espacios Naturales Protegidos y Red Natura 2000.

En la zona se encuentran los siguientes espacios protegidos:

– ZEPA (ES0000435) «Área esteparia de la margen derecha del Río Guadarrama», el trazado del ferrocarril actual, objeto del proyecto, atraviesa este espacio entre los pp.kk. 66+595 y 77+415.

– LIC/ZEC y ZEPA (ES0000168) «Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas», el trazado del ferrocarril actual, objeto del proyecto, atraviesa este espacio dos veces, entre los pp.kk. 152+095 y 159+695 y entre los pp.kk. 171+395 y 187+695.

– LIC/ZEC y ZEPA (ES4250001) «Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche», a 1,6 km del trazado del ferrocarril.

– LIC/ZEC y ZEPA (ES0000169) «Río Tajo en Castrejón, Islas de Malpica del Tajo y Azután», a 2,6 km del trazado del ferrocarril.

– LIC/ZEC y ZEPA (ES4250003) «Barrancas de Talavera», a 2,2 km del trazado del ferrocarril.

El ATF 503.1 y su camino de acceso, así como los servicios a reponer Id-5 e Id-6 se encuentran próximos al LIC/ZEC y ZEPA «Llanuras de Oropesa, Lagartera y Calera y Chozas».

El ATI 501.4 y la 501.SE Torrijos se encuentran a 332 m y 116 m respectivamente de la ZEPA «Área esteparia de la margen derecha del río Guadarrama». Además, dentro de las Zonas B y C de este espacio, de uso compatible y de uso especial, respectivamente, se encuentran los servicios a reponer Id-1, Id-2, Id-3 e Id-4.

El promotor, en el estudio de repercusiones sobre espacios Red Natura 2000, concluye que las actuaciones de reposición de servicios afectados no causarán afección apreciable sobre los espacios analizados, ni sobre los objetivos de conservación de los mismos, no comprometiéndose la integridad de estos.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha no se pronuncia sobre las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000.

c.7 Patrimonio cultural y vías pecuarias.

El promotor ha consultado los inventarios patrimoniales y ha realizado una prospección arqueológica superficial de los terrenos sobre los que se proyectan las actuaciones. Algunas de ellas se encuentran en ámbitos de protección, prevención o afección de yacimientos arqueológicos inventariados. El promotor concluye que será necesario realizar una prospección arqueológica de cobertura total en aquellas zonas que presentan incidencia sobre el patrimonio arqueológico inventariado.

A continuación, se resumen los principales resultados de la prospección arqueológica realizada:

– Línea de acometida de la SE.501 Torrijos: El apoyo 1 se ubica sobre el yacimiento arqueológico «Las Caleras III». El promotor ha modificado el proyecto, desplazando el apoyo 1 y proyectándolo en soterrado. El Servicio de Cultura de Toledo informa favorablemente este cambio. Por otra parte, el apoyo 5 de la línea podría afectar a los yacimientos arqueológicos «Viñas del Fraile» y «Los Aragoneses». El promotor llevará a cabo un seguimiento arqueológico intensivo de todos los movimientos de tierra que generen la ejecución del proyecto, y en concreto en los apoyos 1 y 5 de la línea de acometida.

– Línea de acometida de la SE.502 Calera y Chozas: El apoyo 14 se proyecta cercano al yacimiento arqueológico «Benavente I», que presenta una dispersión de materiales mayor a la del polígono inventariado. El promotor realizará sondeos arqueológicos valorativos previos a la ejecución del proyecto en la zona coincidente con el apoyo 14 de la línea.

– ATI 501.4: se localiza junto al yacimiento arqueológico «El Esparragar». El promotor realizará un control arqueológico intensivo por su cercanía al yacimiento.

– ATI 501.5: se localiza dentro del yacimiento arqueológico «Fachenda», aunque en la zona no se han documentado restos materiales vinculados al yacimiento.

– ATF 502.1: el promotor realizará un control arqueológico durante la ejecución de las obras.

– ATI 502.2: se localiza junto al yacimiento arqueológico «Soto Entrambosríos» en el que se han encontrado en superficie fragmentos de cerámica a mano, fuera del ámbito delimitado en el inventario. El promotor realizará dos sondeos arqueológicos valorativos previos a la ejecución del proyecto en esta zona.

– ATI 502.3: se sitúa en las inmediaciones del entorno del Bien de Interés Cultural (BIC) «Villa Romana del Saucedo». El promotor realizará un control arqueológico durante la ejecución de las obras.

– Servicio a reponer Id-1: El sector sur de la línea se localiza dentro del yacimiento «Casas de Loranque». Las actuaciones consistirán en el recrecido de los apoyos, por lo que no se prevén afecciones.

– Servicio a reponer Id-2: Se encuentran dentro del yacimiento «Pico de las Tres Suertes». No se esperan afecciones derivadas del desmantelamiento de los conductores.

– Servicio a reponer Id-5: Parte de la línea afecta al yacimiento arqueológico «Arevalillo IV».

– Servicio a reponer Id-8: La línea se encuentra dentro del ámbito delimitado del yacimiento «Fachenda». Se sustituirá un apoyo existente por otro más alejado de la traza del ferrocarril.

– Servicio a reponer Id-11: La línea se encuentra dentro del ámbito del yacimiento «Prado Corral I».

Con carácter general, el promotor realizará el seguimiento arqueológico intensivo de todos los movimientos de tierra que genere la ejecución del proyecto y balizará los elementos inventariados, antes del inicio de las obras. Además, realizará sondeos arqueológicos valorativos previos a la ejecución del proyecto en las ubicaciones de los

nuevos apoyos de los servicios a reponer y estará a lo dispuesto en los artículos 48 y 52 de la Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha.

La Delegación Provincial de Toledo de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa favorablemente las actuaciones, siempre que se cumplan las medidas recogidas en el informe emitido durante el trámite de consultas. Entre ellas destaca que el balizamiento de los elementos inventariados será realizado por un arqueólogo con anterioridad al inicio de las obras. El promotor acepta íntegramente las medidas propuestas por dicho organismo.

Por otra parte, la traza del ferrocarril existente atraviesa numerosas vías pecuarias. La posible afección en la fase de construcción se limita a las actuaciones que puedan ser necesarias para la adecuación de los caminos de acceso existentes que coinciden con alguna vía y su utilización. Durante la fase de explotación, se podrían producir afecciones por la utilización de los caminos de acceso que coinciden con vías pecuarias.

- La Vereda del Camino de Alcabón y la Vereda del Camino Talaverano son interceptadas por el camino de acceso y la línea de acometida de la 501.SE Torrijos.
- El ATI 501.5 se localiza en las inmediaciones del Cordel del Camino de Santa Olalla. Parte del camino de acceso al ATI discurre por esta vía pecuaria.
- El ATI 502.2 se localiza en las inmediaciones del Cordel de Cebolla.
- El Id-5 cruzará la Colada de Calera y Chozas.
- El Id-8 cruzará la Vereda del Camino de la Mata a Alcabón.
- El Id-9 cruzará la Cañada Real de Extremadura y el Cordel de Cebolla.
- El Id-10 se sitúa muy próximo a la Cañada Real de Extremadura.

El promotor indica que el mantenimiento de las instalaciones se realizará por los caminos acondicionados a tal efecto, aplicando las medidas que determinen en sus autorizaciones los organismos encargados de la gestión de las vías pecuarias en Castilla-La Mancha, y considera el impacto como compatible.

d. Análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes

El promotor ha realizado un estudio de la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves o catástrofes, considerando el riesgo geológico, el riesgo de inundaciones, el riesgo de incendios forestales, así como el riesgo por accidentes graves.

En relación con la geología, desde el inicio del tramo hasta Cabañas de la Sagra y desde Herrerueta de Oropesa hasta el fin del tramo de estudio, hay áreas con arcillas expansivas actuales y/o potenciales. Además, en el área de Calera y Chozas hay deslizamientos en formaciones blandas. El promotor indica que las actividades que se realizarán en estas zonas se corresponden con cimentaciones de estructuras metálicas, por lo que la tipología de suelo no representa un inconveniente.

En relación con el riesgo de inundación, el tramo del ferrocarril existente presenta riesgos asociados a inundaciones y avenidas en ciertos puntos, no obstante, los postes de la catenaria se instalarán sobre la plataforma existente, no suponiendo un obstáculo al régimen de corrientes actual. Por otra parte, ni las subestaciones de tracción ni los centros de autotransformación proyectados se encuentran en zonas afectadas por peligrosidad de inundaciones.

En cuanto al riesgo de incendio, se podrían producir episodios en las zonas clasificadas como de alto riesgo y podría afectar a elementos del proyecto como el camino de acceso a la SE.501 Torrijos, a parte de la LAAT de la SE.502 Calera y Chozas y a cuatro tramos de la actual traza del ferrocarril. Aunque el proyecto presenta vulnerabilidad frente a los incendios forestales, de ello no se derivan efectos sobre el medio ambiente adicionales a los causados por el propio incendio forestal. En caso de producirse incendios se aplicará lo establecido en el Plan Especial de Emergencia por

Incendios Forestales de Castilla-La Mancha. Además, el contratista elaborará un plan de prevención y extinción de incendios.

En relación con el riesgo de accidentes graves, en el municipio de Cebolla y el municipio de Illescas existen almacenes de gases licuados de petróleo o gas natural, que podrían producir incendios o explosiones susceptibles de afectar al entorno cercano o inmediato. Además, el transporte de mercancías peligrosas por la vía del ferrocarril podría afectar a poblaciones como Yuncos, Torrijos, Illescas y Talavera de la Reina. Se estará a lo dispuesto en el Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera y ferrocarril en Castilla-La Mancha (PETCAM).

El Servicio de Protección Ciudadana de la Delegación Provincial de Toledo señala los municipios que se encuentran afectados por alguno de los planes de emergencia de Castilla-La Mancha.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo. Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previa autorización del proyecto.

e. Seguimiento ambiental

El documento ambiental incluye el seguimiento de los diferentes factores evaluados, con el objetivo de controlar la correcta ejecución y eficacia de las medidas previstas en el proyecto, comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas, detectar los impactos no previstos y prever las medidas adecuadas para reducirlos.

A continuación, se destacan algunas de las actuaciones de seguimiento más relevantes:

- Comprobación del correcto jalonamiento de las zonas de obra y sus elementos auxiliares.
- Inspecciones mensuales durante la fase de obra para controlar que no se produzca contaminación de los suelos.
- Prospección de avifauna y del lince ibérico antes de la fase de obras y antes de los desbroces.
- Comprobación de la correcta colocación y funcionalidad de las medidas protectoras establecidas para evitar la electrocución y colisión de las aves.
- Seguimiento de la mortandad de avifauna con una frecuencia trimestral, durante los primeros tres años.
- Control de la correcta protección del arbolado próximo a la zona de obras.
- Cumplimiento del Plan de Gestión de Residuos en obra.
- Control de la aplicación de las medidas de protección del patrimonio cultural establecidas en el documento ambiental.

Adicionalmente, el promotor elaborará un programa de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de las actuaciones, que incluirá, entre otras, revegetación, retirada de residuos de obra y limpieza del terreno, mantenimiento de zonas restauradas y reposición de marras de plantaciones. Además, al finalizar las obras se dismantelarán las estructuras provisionales, incluyendo las instalaciones auxiliares, así como la limpieza general de la zona afectada, llevando a vertedero o punto de reciclaje todos los residuos existentes.

f. *Prescripciones adicionales*

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

1. Se deberá adecuar el calendario de obra, limitando los trabajos más ruidosos entre enero y febrero, entre los pp.kk. 117+000 y 122+000, con el fin de respetar el periodo de reproducción del lince ibérico (*Lynx pardinus*).

2. Entre febrero y julio, ambos incluidos, se limitarán las actuaciones más molestas en el entorno del nido de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*). Además, se deberá alargar la parada biológica hasta agosto o septiembre, en función del momento de la puesta.

3. Se balizará la zona de protección del nido de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) en las zonas que limite con las obras y se informará a los trabajadores para evitar que se sobrepase la zona de protección.

4. Se realizará un seguimiento del estado de conservación del hábitat de interés comunitario 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos» en el ámbito del ATI 502.2, atendiendo a lo recogido en las «Bases ecológicas preliminares para la conservación de los tipos de hábitat de interés comunitario en España» (MARM, 2009). Se deberán identificar futuras amenazas, como la introducción de especies invasoras o el cambio climático, estableciendo medidas para minimizar y mitigar los posibles impactos que de ellas deriven.

5. Para el diseño de los apoyos se deberá tener en cuenta el documento «Recomendaciones técnicas para la corrección de los apoyos eléctricos del riesgo de electrocución de aves, para la adaptación de las líneas eléctricas al Real Decreto 1432/2008» publicado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en marzo de 2025.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.^a del capítulo II del título II de la citada norma.

El procedimiento se regula en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El «Proyecto de construcción de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación asociados, líneas de acometida en alta tensión, línea aérea de contacto y del telemando de energía para el tramo Illescas-Talayuela de la Línea L500 Madrid-Extremadura» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2 apartados a) y b) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1.b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real

Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

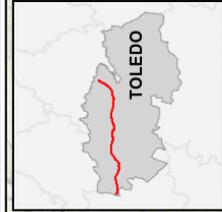
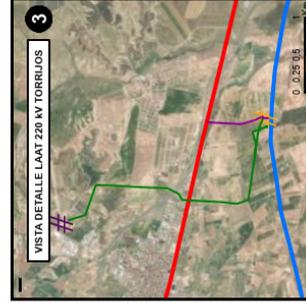
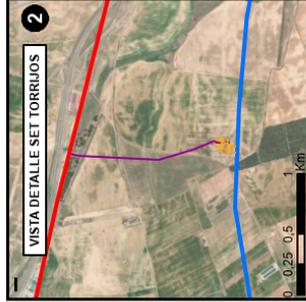
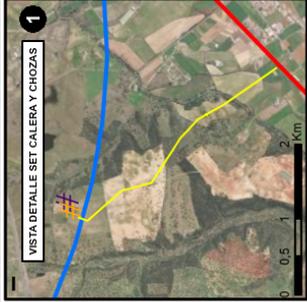
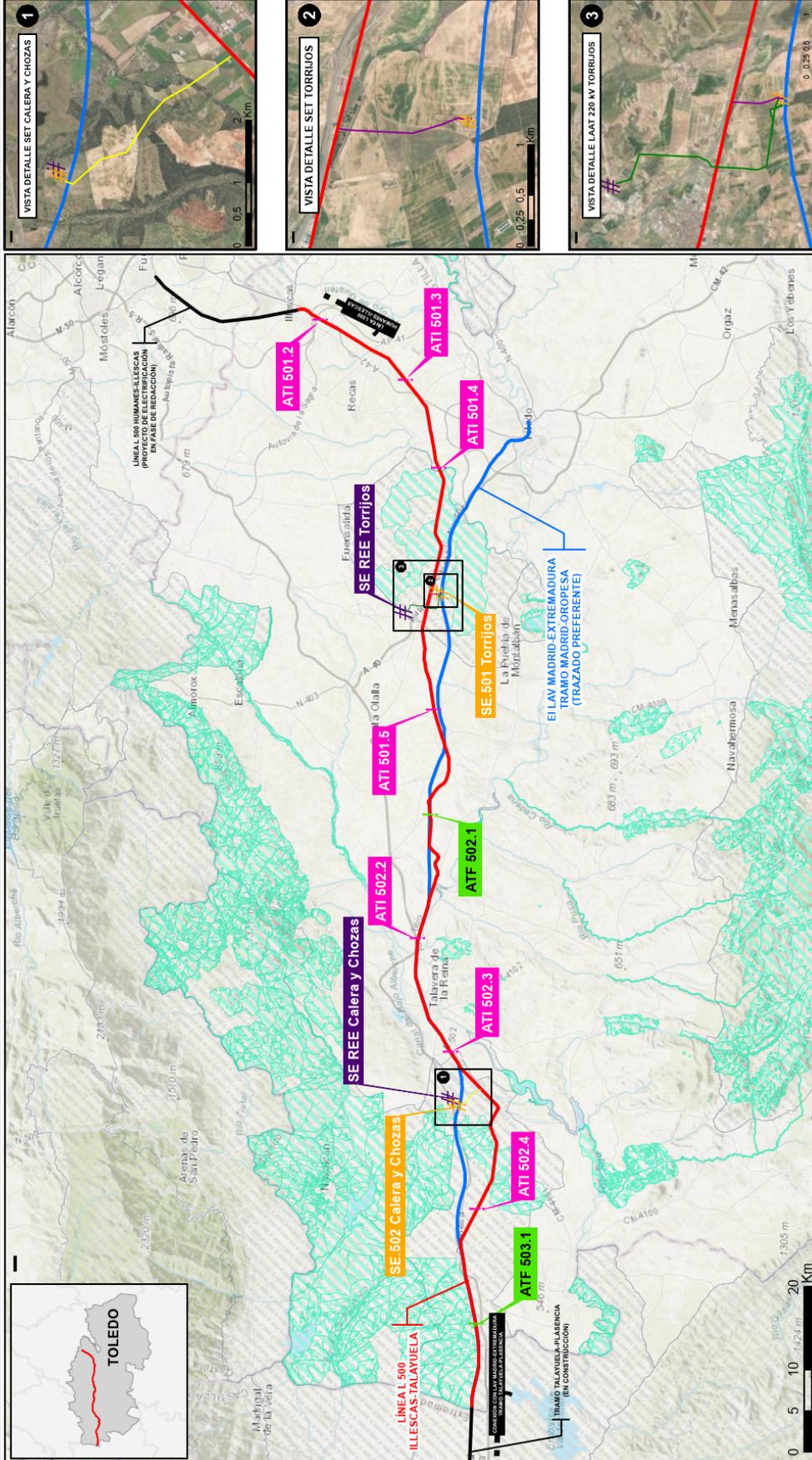
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del «Proyecto de construcción de las subestaciones eléctricas de tracción, centros de autotransformación asociados, líneas de acometida en alta tensión, línea aérea de contacto y del telemando de energía para el tramo Illescas-Talayuela de la Línea L500 Madrid-Extremadura», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 9 de mayo de 2025.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS SUBESTACIONES ELÉCTRICAS DE TRACCIÓN, CENTROS DE AUTOTRANSFORMACIÓN ASOCIADOS, LÍNEAS DE ACOMETIDA EN ALTA TENSIÓN, LÍNEA ÁREA DE CONTACTO Y DEL TELEMANDO DE ENERGÍA PARA EL TRAMO ILLESCAS-TALAYUELA DE LA LÍNEA L500 MADRID-EXTREMADURA



LEYENDA

Proyecto

- L500 ILLESCAS-TALAYUELA
- Centros de Auto transformación asociados
- Subestaciones eléctricas de tracción
- Subestaciones eléctricas REE

Líneas Áreas de Alta Tensión para el suministro de energía eléctrica

- Línea Área de Acometida a la LAC para la SE.501 Torrijos
- Línea Área de Acometida a la LAC para la SE.502 Calera y Chozas
- Línea Área de Alta Tensión 220 kV para la SE.501 Torrijos

Figuras de Protección Ambiental

- Espacios Naturales Protegidos
- Red Natura 2000
- IBAS

Estudio Informativo

- LAV/Madrid-Extremadura tramo Madrid-Oropesa (Fuera del alcance de este proyecto)