

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 25993** *Resolución de 24 de noviembre de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Línea aérea de transporte de energía eléctrica, de doble circuito a 400 kV, Carmona-Villanueva del Rey, subestación Villanueva del Rey (Écija) y ampliación de la subestación de Carmona a 400 kV».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 1 de agosto de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto «Línea aérea de transporte de energía eléctrica, de doble circuito a 400 kV, Carmona-Villanueva del Rey, subestación Villanueva del Rey (Écija) y ampliación de la subestación de Carmona a 400 kV», remitida por la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), como órgano sustitutivo y respecto del que Red Eléctrica de España, SAU (REE), es el promotor.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad de las instalaciones y dispositivos eléctricos, de carreteras, de gestión del riesgo de inundaciones y del planeamiento urbanístico que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

El objeto del proyecto es la construcción de una línea aérea de transporte de energía eléctrica de 400 kV que conectará la subestación de Carmona con la subestación de Villanueva del Rey. Comprende las siguientes actuaciones:

- Ampliación de la subestación eléctrica existente de Carmona 400 kV, situada en el término municipal de Carmona, provincia de Sevilla, en 3.942 m² por su margen norte.
- Implantación de nueva línea eléctrica aérea de doble circuito de corriente alterna trifásica de 400 kV, tres conductores por fase y dos cables de tierra, uno convencional y el otro de tipo compuesto tierra-fibra óptica. Discurre por los términos municipales de Carmona, La Campana, Fuentes de Andalucía, La Luisiana y Écija.
- Implantación de la nueva subestación Villanueva del Rey 400 kV, situada en el término municipal de Écija, contigua a la subestación existente de Villanueva del Rey 220 kV. Tendrá una superficie de 27.087 m².

La línea de alta tensión, de 58.697 m de longitud, precisa la instalación de 134 nuevos apoyos metálicos de celosía con cimentación tipo pata de elefante, que conlleva una superficie de ocupación permanente de 180 m²/apoyo, con un total para la línea

de 24.007 m². El acceso a los apoyos se llevará a cabo mediante 24.764 m de caminos existentes, 610 m de caminos a acondicionar y 33.906 m campo a través. El acceso a la nueva subestación se realizará desde el camino rural de Villanueva del Rey a Écija, mediante un vial de nueva construcción de 6 m de longitud y 5 m de ancho. Se mantiene el acceso existente a la subestación Carmona 400 kV.

El promotor estima que las obras de las subestaciones requerirán doce meses y las de la línea, diecisésis meses.

2. Tramitación del procedimiento

Con fechas 26 y 30 de enero de 2024, el órgano sustantivo publica respectivos anuncios en el «Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla» y en el «Boletín Oficial del Estado» por los que se somete a información pública la solicitud de autorización administrativa previa, declaración de impacto ambiental, autorización administrativa de construcción y declaración de utilidad pública del proyecto. De forma adicional, consta en el expediente la exposición del anuncio en el Ayuntamiento de La Luisiana el 25 de enero de 2024 y en el Ayuntamiento de Écija el 28 de enero de 2024.

Conforme a lo establecido en el artículo 37 de la Ley 21/2023, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 23 y 24 de enero de 2024, el órgano sustantivo traslada consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, recogidas en el anexo de esta resolución, y remite la documentación recibida al promotor para su consideración.

Consta en el expediente, la tramitación de una segunda información pública, con anuncios en abril de 2024, de la declaración de utilidad pública del proyecto con la relación de bienes y derechos afectados subsanada, si bien las contestaciones recibidas no aportan nuevas valoraciones desde el punto de vista ambiental.

Recibido el expediente en esta Dirección General, con fecha 12 de septiembre de 2024, se traslada al órgano sustantivo requerimiento de subsanación, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental, al no constar los informes preceptivos de los órganos autonómicos competentes en medio ambiente y patrimonio cultural. Con fecha 3 de febrero de 2025, se recibe respuesta de la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte de Sevilla de la Junta de Andalucía; y el 17 de mayo de 2025, tras reiteración de 6 de marzo de 2025, se recibe el informe de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular de la Junta de Andalucía.

Analizada la documentación del expediente, con fecha 29 de mayo de 2025, se requiere información adicional al promotor, en virtud del artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental, en relación con determinados aspectos sobre vegetación, fauna y el análisis de impactos acumulativos y sinérgicos, que se recibe el 12 de junio de 2025.

Con fecha 28 de julio de 2025, se recibe informe del Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial en Sevilla de la Junta de Andalucía, de 21 de julio de 2025, sobre la documentación adicional del promotor, tras lo que el expediente queda completo.

3. Análisis técnico del expediente

a) Análisis de alternativas.

El estudio de impacto ambiental descarta la alternativa 0 de no ejecución, por su elevado coste de oportunidad ambiental y social.

Para la implantación de la subestación Villanueva del Rey 400 kV, analiza tres emplazamientos en las inmediaciones de la actual subestación Villanueva del Rey 220 kV, que tienen en cuenta el mapa de capacidad de acogida elaborado por el promotor, la longitud de la línea proyectada y condicionantes técnicos (reglamentos, legislación y riesgos) y ambientales (morfología del terreno, hidrología, usos del suelo, vegetación,

fauna, espacios protegidos, viviendas, paisaje, patrimonio histórico y cultural y usos recreativos, entre otros). Las alternativas son:

1. Ubicación a 30 m de la subestación Villanueva del Rey 220 kV. Requiere la construcción de un nuevo acceso de 55 m de longitud. Se sitúa sobre cultivos de secano. No presenta viviendas aisladas en el entorno de 100 m.

2. Colindante con la subestación Villanueva del Rey 220 kV. Requiere la construcción de un nuevo acceso de 6 m de longitud. Se sitúa sobre cultivos de secano. No presenta viviendas aisladas en el entorno de 100 m.

3. Ubicación a 65 m de la subestación Villanueva del Rey 220 kV. Requiere la construcción de un nuevo acceso de 5 m de longitud. Se sitúa parcialmente sobre suelo agrario de muy alto valor (olivar en secano). Se encuentra a 55 m del borde urbano de Villanueva del Rey, desde donde resulta muy visible.

La alternativa 2 es la seleccionada, al ser valorada como la de menor afección ambiental, ya que conlleva una menor longitud de líneas eléctricas, una menor superficie de ocupación del suelo y un menor impacto paisajístico.

Respecto al trazado de la línea eléctrica, el promotor estudia inicialmente 15 corredores aéreos, que resultan de combinar 18 tramos en todas sus posibilidades. De los 15 corredores, selecciona tres mediante un análisis comparativo, especialmente respecto de la afección a fauna y a población, así como a la compactación con otras infraestructuras. Los trazados alternativos planteados comparten el tramo inicial (desde T-01 hasta T-48) y el final (desde T-110 hasta T-133) y son los siguientes:

– Alternativa 1 (Corredor 10). Con una longitud de 58,7 km, requiere la construcción de 134 apoyos. Utiliza parcialmente un pasillo para nuevas líneas eléctricas definido por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) y busca el paralelismo con la línea 220 kV Carmona-Villanueva del Rey. Discurre durante 9,2 km por el ámbito del plan de recuperación del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), catalogada en peligro de extinción en el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas (CAEA), y se aproxima hasta 940 m a un nido de la especie. Registra cuatro citas de especies esteparias amenazadas a menos de 400 m.

– Alternativa 2 (Corredor 8). Con una longitud de 63,6 km, requiere la construcción de 148 apoyos. Discurre durante 8 km por el ámbito del plan de recuperación del águila imperial ibérica y se aproxima hasta 300 m a un nido de la especie. Registra cinco citas de especies esteparias amenazadas a menos de 400 m.

– Alternativa 3 (Corredor 2). Con una longitud de 61,6 km, requiere la construcción de 130 apoyos. Discurre durante 2,6 km por el ámbito del plan de recuperación del águila imperial ibérica y se aproxima a 500 m de un nido de la especie. Registra cuatro citas de especies esteparias amenazadas a menos de 400 m.

La alternativa 1 es la seleccionada por el promotor, principalmente por considerar que es la de menor longitud de trazado y menor afección a fauna.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

b.1 Cambio Climático.

Alrededor del 40 % de las emisiones de gases de efecto invernadero se producen en la fase de explotación, debido, principalmente, al funcionamiento de las subestaciones (9.039 tCO_{2eq}) por las posibles fugas de hexafluoruro de azufre (SF₆) y por la refrigeración de los transformadores, siendo menores las de la línea (1.015 tCO_{2eq}). Por otro lado, se estima que el proyecto ahorrará emisiones al permitir la integración de generación renovable (en torno a 14.000 tCO_{2eq} por cada MW de potencia renovable). De este modo, el promotor valora como positivo el efecto del proyecto sobre el cambio climático.

Para disminuir las emisiones de hexafluoruro de azufre, gas empleado como aislante en las subestaciones, el estudio de impacto ambiental contempla técnicas de control y diversas buenas prácticas, como la manipulación del gas por personal especializado.

b.2 Calidad atmosférica, población y salud.

Durante la ejecución de las obras, la emisión de polvo y ruido a causa de los movimientos de tierra y el tránsito de vehículos y maquinaria conlleva un impacto significativo sobre la atmósfera. La emisión de contaminantes de la maquinaria es valorada como impacto no significativo, debido a la escasa duración de las obras.

Respecto de los efectos sobre la salud, el estudio de impacto ambiental considera que la población residente en torno a 500 m del eje de la línea y de la nueva subestación de Villanueva del Rey podría resultar potencialmente afectada durante la construcción y la explotación del proyecto. La envolvente de 500 m comprende el tercio occidental de la localidad de Villanueva del Rey y 15 viviendas aisladas con probable uso residencial, con una población total estimada de 261 habitantes.

No obstante, las molestias debidas al polvo generado en la construcción de la nueva subestación tendrán escasa incidencia en el núcleo de población Villanueva del Rey debido a la distancia mínima de 420 m a la que se emplazan las obras y a las componentes de viento locales que favorecen la dispersión. Respecto de la línea, la magnitud de la obra civil y el movimiento de maquinaria son muy limitados y se presentan dispersos sobre una amplia superficie y de manera no simultánea.

En cuanto a la calidad acústica, el promotor descarta que el nivel de ruido emitido por la maquinaria de obras públicas durante la construcción pueda producir molestias en enclave sensibles acústicamente (centros educativos, sanitarios y culturales, según la normativa reguladora de la Junta de Andalucía), al encontrarse alejados del emplazamiento del proyecto (más de 1 km en el caso de la línea eléctrica y el núcleo de La Campana; y a unos 420 m para la subestación y el bode occidental de Villanueva del Rey). Únicamente, el ruido, y en algún caso las vibraciones, de los vehículos y maquinaria asociados al proyecto que atravesen el núcleo de Villanueva del Rey podría afectar a los residentes, si bien el nivel de ruido será similar al de una calle urbana céntrica de una localidad de tamaño similar al de Écija.

Para minimizar las afecciones sobre la población por el polvo, emisión de gases contaminantes y ruido, así como por el incremento de tráfico en la red viaria, el promotor contempla diversas medidas, entre las que cabe destacar la selección de trazados y emplazamientos lo más alejados posible de poblaciones, la utilización de vías de acceso perimetrales y la coordinación con las autoridades municipales. Otras medidas son el riego periódico de viales de acceso y zonas de obra; el recubrimiento de los acopios temporales de tierra con toldos; evitar los trabajos en horario nocturno; limitación de velocidad de circulación de vehículos de obra; utilización de maquinaria eficiente, con menores emisiones acústicas y sometida a revisiones periódicas; realización de mediciones de ruido en la fachada de las viviendas en el núcleo de Villanueva del Rey más próximos a la zona de obras o al vial de acceso y, en función de los resultados, instalación de barreras acústicas, provisionales mientras duren las obras.

Durante el funcionamiento, tanto las subestaciones como la línea eléctrica generarán campos electromagnéticos y emisiones sonoras que, según cálculos del promotor, no ocasionarán impactos significativos debido a la distancia a las viviendas más próximas, por encima de 400 m en el caso de la subestación de Villanueva del Rey, y de 98 m para la línea.

La Delegación Territorial de Sevilla de la Consejería de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía no espera impactos significativos en el desarrollo del proyecto, teniendo en cuenta las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental.

b.3 Agua.

El proyecto se enmarca en la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir. Los principales cauces identificados son el río Corbones y los arroyos Azanaque, Gamonal y Madre de Fuentes, junto con otros cauces de menor recorrido y de carácter estacional. Diversas balsas de regulación del Canal del Bajo Guadalquivir, riego y ganaderas se ubican en el ámbito del proyecto. Las masas de agua superficiales representan el 4,5 % del territorio estudiado.

El 60 % del proyecto se instala sobre las masas de agua subterráneas Altiplanos de Écija Occidental y Sevilla-Carmona.

La implantación de la nueva subestación no afecta a cauces naturales, ni a estructuras de conducción o almacenamiento de agua. Respecto de la línea 400 kV, su trazado interseca con el río Corbones, con el arroyo de Santa Marina y con el arroyo Madre de Fuentes. Los accesos cruzan el arroyo del Cochino, el regajo de la Atalaya y tres arroyos innombrados. Si bien se identifica la ocupación temporal de 150 m² del cauce del arroyo de Santa Marina, junto al apoyo T7, finalmente el cauce no se verá afectado, según el estudio de impacto ambiental.

Durante las obras, se podrían modificar los cauces a causa del tránsito de maquinaria y de la ocupación temporal, valorado como significativo. La contaminación de las aguas por vertidos accidentales procedentes de la maquinaria se estima no significativa, debido a la baja probabilidad de ocurrencia y al reducido volumen. Durante el funcionamiento, el promotor no identifica ningún impacto significativo sobre las aguas ni los cauces.

Con el fin de minimizar los impactos en fase de ejecución, el promotor se compromete a implementar medidas preventivas como replantear la ubicación de zonas de acopio temporal, balizar los puntos en los que se pueda producir movilización de sustrato hacia cursos de agua, ejecutar los movimientos de tierra con los cauces secos y otras buenas prácticas ambientales, como llevar a cabo un control de la maquinaria. Como medida correctora, a la finalización de las obras se retirará cualquier acúmulo temporal de tierras o materiales y se elaborará un protocolo para corregir los efectos en caso de vertido accidental. En fase de explotación, realizará un control de la incorporación de sedimentos a la red de drenaje.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa sobre las disposiciones normativas de la Ley de Aguas y sobre las limitaciones recogidas en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico en cuanto a la ocupación de la zona de policía y cruzamientos. En este sentido, el Ayuntamiento de La Campana señala varios apoyos que se encuentran en zona de protección de cauces, riberas y márgenes, e indica que, de forma previa a la licencia, se deberá aportar la autorización del organismo de cuenca. El promotor responde a ambos organismos que solicitará las pertinentes autorizaciones.

La Delegación Territorial de Sevilla de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía concluye que el proyecto es compatible con las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial vigentes y no generan una incidencia territorial negativa. Sin perjuicio de lo anterior, habrá de tenerse en cuenta lo que determine el organismo sectorial competente respecto de los cruzamientos de cauces y atender los objetivos establecidos en el artículo 66 del POTAUS en relación con el medio hídrico. El promotor responde que solicitará a las distintas Administraciones y Organismos las autorizaciones de cruzamientos y sectoriales, en base a sus competencias sustantivas o sectoriales previamente a la ejecución de los trabajos y si así procediese.

b.4 Geodiversidad, suelo y subsuelo.

El promotor describe el relieve del ámbito del proyecto como suave, con un desnivel máximo de 170 m y una pendiente media en el trazado de la línea del 3,4 %.

La construcción del proyecto provoca alteraciones topográficas originadas por los movimientos de tierra y la ocupación temporal de suelo, así como la compactación debido al tránsito de maquinaria y vehículos e implantación de las infraestructuras.

El volumen de excavación estimado para la cimentación del conjunto de la línea aérea es de 2.945 m³, 788 m³ para la ampliación de la subestación Carmona y para la nueva subestación 9.919 m³, que requerirá un préstamo de 37.691 m³. La superficie de ocupación temporal asciende a alrededor de 42,7 ha y la permanente a 5,3 ha. Los accesos campo a través implican la afección temporal de 102.718 m².

Con el fin de reducir las afecciones, el promotor ha seleccionado, en fase de diseño, ubicaciones que reducen la necesidad de desmontes y que maximizan el uso de caminos ya existentes. Como medidas preventivas durante las obras, contempla acopiar el excedente local de tierra vegetal para su uso en la restauración posterior de los terrenos y minimizar en lo posible la ocupación por acopios y maquinaria. Asimismo, llevará a cabo un control de residuos, vertidos y lixiviados. Una vez finalizadas las obras, se llevarán a cabo la restauración topográfica y la descompactación del suelo. Los materiales sobrantes y residuos generados serán retirados y gestionados según la legislación vigente.

El Servicio de Protección Ambiental de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla plantea diversas cuestiones, ya recogidas por el estudio de impacto ambiental.

b.5 Flora.

El 97,1 % del área de estudio se encuentra ocupado por cultivos (herbáceos de secano, olivar y cítricos), urbanización y otras actividades antrópicas. La vegetación natural está constituida por matorrales y pastizales relegados principalmente a pequeños enclaves, reductos, zonas incultas y asociados a cauces y arroyos. Las formaciones arboladas abarcan tan solo el 0,4 % del ámbito y se reducen a pequeñas manchas dispersas de formaciones mixtas de pino carrasco (*Pinus halepensis*) y pino piñonero (*Pinus pinea*), algarrobos (*Ceratonia siliqua*), álamos (*Populus alba*), sauces (*Salix spp*) y olmos (*Ulmus minor*), asociadas a restauraciones hidrológico forestales. Por otro lado, se presentan reducidos rodales de eucalipto (*Eucalyptus camaldulensis*) procedentes de antiguas plantaciones; formaciones mixtas, con predominio de acebuche (*Olea europaea*); y de forma testimonial, una dehesa de encina (*Quercus ilex*) de pequeña superficie.

El promotor asigna a las formaciones mixtas de encina y acebuche un valor de conservación muy alto; a las dehesas y formaciones riparias con predominio arbóreo, alto; y a las restauraciones y matorrales mediterráneo, medio. El resto de la vegetación tiene un valor bajo o muy bajo.

En el ámbito de estudio, se citan dos especies de flora protegida, *Isoetes setaceum*, incluida en el Listado Andaluz de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, y *Marsilea strigosa*, incluida en el CAEA. Si bien las prospecciones de campo no han detectado ningún ejemplar de estas especies, el promotor no descarta su presencia en las zonas de actuación en el comienzo las obras.

La ejecución de las obras para la construcción de la subestación Villanueva del Rey y de la línea eléctrica, con su correspondiente calle de seguridad, accesos, campas de montaje, zonas de acopio, etc., requieren talas y desbroces, así como movimiento de tierras y de maquinaria, que podrán afectar a las formaciones vegetales. Así, la línea eléctrica proyectada discurre sobre cultivos herbáceos, olivar y manchas de vegetación forestal leñosa; la subestación Villanueva del Rey se ubica sobre cultivos herbáceos; y la ampliación de la subestación Carmona sobre eriales. El promotor cuantifica la afección sobre pastizal en 4.425-4.925 m², con un alto grado de degradación y presencia de especies exóticas; sobre eucaliptal en 1.800 m²; y sobre las formaciones mixtas de restauración forestal en 850 m² (tala de 30-40 ejemplares de álamos y sauces y desbroce de 10 ejemplares de taraje).

Durante el funcionamiento, las únicas afecciones consisten en las talas y desbroces necesarios para el mantenimiento de la calle de seguridad de la línea en las zonas en las que fueron realizados en la fase de construcción, es decir, una superficie máxima de 850 m² de álamos y sauces y de 1.800 m² de eucalipto.

Respecto de los hábitats de interés comunitario (HIC), la línea aérea sobrevuela el 5330. Matorrales termomediterráneos y pre-estepicos una longitud de 270 m; y el 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*) 135 m. Por otro lado, únicamente se produce la ocupación temporal de 25 m² del HIC 5330 en el vano T58-T59. El estudio considera que la superficie de HIC afectada es irrelevante y que las medidas previstas para paliar la afección sobre la vegetación también redundarán sobre los HIC, por lo que valora como no significativo el impacto sobre ellos en todas las fases del proyecto.

Con el fin de minimizar el impacto sobre la vegetación, el promotor plantea, entre otras medidas, el balizamiento de las zonas de obras; el replanteo y delimitación de talas y desbroces; el desplazamiento y adaptación de accesos, apoyos y otras estructuras en la medida de lo posible; extremar las precauciones durante las labores de tendido de los conductores aéreos para evitar daños innecesarios a la vegetación; retirada de restos vegetales de la zona en un plazo máximo de quince días, para evitar el incremento del riesgo de incendio y de propagación de plagas.

En las zonas afectadas por movimientos de tierra, se aplicarán adecuadas medidas de retirada, gestión y uso de la tierra vegetal con el fin de potenciar la regeneración de la vegetación. Asimismo, se procederá a descompactar y remodelar los terrenos afectados para favorecer la instalación de la vegetación o la vuelta al cultivo.

Con base en la metodología desarrollada en el estudio de impacto ambiental, se estima un impacto residual sobre las formaciones vegetales de 0,332 ha. En función del estado de conservación de las formaciones afectadas, el promotor cuantifica el impacto residual a compensar en una superficie total de 0,561 ha y plantea la aplicación de una de las siguientes medidas compensatorias: creación de un nuevo enclave forestal continuo de 0,561 ha que contribuya a la diversificación de la estructura del hábitat en el entorno de la línea; o creación de islas de biodiversidad con especies forestales en distintos puntos del trazado de la línea sobre una superficie total de 0,561 ha, o ejecución de mejoras en el estado de conservación de la vegetación de ribera de los cauces atravesados, sobre una superficie total equivalente de 1,122 ha.

En cuanto a la flora amenazada, el promotor propone realizar una prospección botánica antes del inicio de los trabajos y, en caso de detectar presencia de ejemplares, se adoptarán las medidas de protección pertinentes de acuerdo con el organismo competente de la Junta de Andalucía. En este sentido, el informe del Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla señala la posible presencia de determinadas especies, así como prescripciones sobre la citada prospección, medida que se desarrolla en el condicionado posterior de esta resolución.

Por otro lado, este organismo considera necesaria información relativa a las afecciones sobre la vegetación forestal, al menos la superficie de intervención, número de pies y volumen de biomasa afectados, y operaciones silvícolas. En su informe posterior de 21 de julio de 2025, el Servicio de Gestión del Medio Natural concluye que la información adicional aportada por el promotor reúne requisitos de suficiencia a las objeciones ambientales señaladas.

La Delegación Territorial de Sevilla de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía informa favorablemente la compatibilidad del proyecto con las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial vigentes, si bien deben atenderse determinadas precauciones en el Complejo Ribereño de Interés Ambiental Arroyo de Santa Marina, en La Campana. El promotor responde que solicitará a las distintas Administraciones y Organismos las autorizaciones de cruzamientos y sectoriales en base a sus competencias sustantivas o sectoriales previamente a la ejecución de los trabajos y si así procediese.

b.6 Fauna.

El inventario de fauna incluye el listado de las especies presentes en el ámbito de estudio de detalle, elaborado a partir de diferentes fuentes documentales y completado con los resultados del estudio de avifauna de ciclo anual realizado entre octubre de 2022 y septiembre de 2023. El inventario recoge un total de 11 especies de peces, 8 de anfibios, 14 de reptiles, 104 de aves y 25 de mamíferos, de las cuales 109 están incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE), 12 en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA) y 13 en el CAEA.

Respecto del lince ibérico (*Lynx pardinus*), especie en peligro extinción en el CEEA, el estudio señala que no está presente en el ámbito de detalle ni en su entorno inmediato, al no reunir el entorno las características adecuadas para su utilización. La presencia del murciélagos grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), vulnerable en el CEEA, es escasa y puntual en el entorno del proyecto al encontrarse el refugio más próximo, de interés escaso para quirópteros, a 3,5 km del trazado.

Entre las especies el grupo de aves catalogadas en peligro de extinción en el CAEA, destacan la avutarda (*Otis tarda*), sisón común (*Tetrao tetrix*), águila imperial ibérica, milano real (*Milvus milvus*) y cigüeña negra (*Ciconia nigra*); otras vulnerables como el alzacola (*Cercotrichas galactotes*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el águila perdicera (*Aquila fasciata*); y otras recogidas en la Lista Andaluza de Especies Amenazadas (LAEA), como cernícalo primilla (*Falco naumannii*), cernícalo común (*Falco tinnunculus*), elanio azul (*Elanus caeruleus*), carraca europea (*Coracias garrulus*), canastera común (*Glareola pratincola*) y grulla común (*Grus grus*).

En los trabajos de campo se han registrado varios avistamientos de águila imperial ibérica, aguilucho cenizo, cernícalo primilla y grulla común en la proximidad del trazado de la línea eléctrica y, ocasionalmente, de cigüeña negra, águila perdicera y canastera común. No se han detectado registros y se consideran ausentes del ámbito de detalle estudiado y de su entorno las especies avutarda, sisón común y alzacola.

Varios embalses y pequeñas zonas húmedas próximas, como el embalse de Las Merinas localizado a menos de 500 m del trazado de la línea, acogen poblaciones reproductoras e invernantes de aves acuáticas en peligro de extinción, como el fumarel común (*Chlidonias niger*) y el porrón pardo (*Aythya nyroca*), o recogidas en el LAEA, como el aguilucho lagunero occidental (*Circus aeruginosus*), la garza real (*Ardea cinerea*), la espátula común (*Platalea leucorodia*) y el morito (*Plegadis falcinellus*).

Se ha constatado la reproducción de tres parejas de águila imperial ibérica en tres puntos de nidificación, dos de ellos localizados a 4 km del trazado, y otro a 1 km; de aguilucho cenizo, con registros de varios nidos antiguos (2016-2018) a distancias entre 200 y 900 m, sin presencia reproductora reciente en el entorno inmediato del proyecto (inferior a 1 km) y con nidificación de 5 parejas en dos zonas localizadas fuera del ámbito de detalle, a distancia mayor de 5 km; de águila perdicera, con una pareja con nido a 3,8 km del trazado; de cernícalo primilla, con un total de 36 parejas en 2023 distribuidas en 9 colonias por todo el ámbito (8 parejas en 2 colonias, a 750 y 900 m del trazado), sin que se conozcan registros de nidificación posteriores a 2011 en el Molino de las Dos Vigas, situado a 180 m; canastera, con una colonia de cría de 20 parejas a 800 m del trazado; y elanio azul, con presencia reproductora en distintos puntos del entorno inmediato del trazado.

En el embalse de Las Merinas, se ha registrado la presencia reproductora significativa de varias especies de aves acuáticas. Por otro lado, durante los trabajos de campo, se ha comprobado el uso por milanos reales de dos dormideros alejados del trazado más de 5 km, no así de los situados a menos de a 600 m.

La mitad occidental del trazado de la línea coincide parcialmente con el ámbito de aplicación del Plan de recuperación del águila imperial ibérica, especie con presencia en la zona y principalmente en el entorno de su tramo central (11 registros). Probablemente, las parejas reproductoras y ejemplares inmaduros en dispersión incluyan el trazado de la línea dentro de sus áreas de campeo habituales. El Plan de Recuperación y

Conservación de Aves Necrófagas y el Plan de Recuperación y Conservación de las Aves Esteparias se encuentran más alejados, a 1,5 km y 7 km del ámbito de detalle, respectivamente.

Varios espacios de la Red Natura 2000 localizados a más de 7 km del proyecto albergan diversas poblaciones importantes de especies acuáticas y esteparias de interés. Otros enclaves de interés son las Áreas de importancia para la Conservación de las Aves (IBA) Llanura cerealista de Écija – Osuna y Campiña de Carmona, situadas a unos 3,3 km y 7,5 km del trazado de la línea, respectivamente, y cuentan con aves esteparias como cernícalo primilla, sisón, avutarda y aguilucho cenizo. La Zona de Importancia para las Aves Esteparias (ZIAE) se localiza a más de 4 km del trazado y acoge poblaciones importantes de avutarda y ganga ortega.

Respecto del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, se encuentran incluidos en su ámbito de aplicación casi 18 km del trazado.

Durante la ejecución de las obras, los desbroces y movimientos de tierra y maquinaria provocarán la alteración de los hábitats faunísticos, efecto que se mantiene durante todo el funcionamiento. El trazado de la línea discurre en distintos puntos por hábitats con presencia reproductora de aguilucho cenizo, cernícalo primilla y canastera, por hábitats de alimentación de aves rapaces (águila imperial, águila perdicera y milano real) y por la proximidad de una zona húmeda relevante para aves acuáticas. No obstante, el promotor valora el impacto como no significativo, debido, entre otras razones, a que no se reduce la capacidad de acogida ni se prevé alteración en los patrones de uso del espacio, ya que el entorno agrícola, sometido a transformaciones periódicas, es poco sensible a alteraciones y a que la superficie ocupada es escasa y se produce en emplazamientos puntuales distanciados.

Por otro lado, los ejemplares de especies con menor capacidad de desplazamiento pueden resultar directamente afectadas por movimientos de tierra, circulación de vehículos y maquinaria, etc., principalmente invertebrados, peces, anfibios, reptiles y mamíferos de pequeño tamaño. Asimismo, se podrán producir efectos sobre nidos, madrigueras y lugares de cría o reposo, especialmente en la época reproductora. El promotor valora este impacto como no significativo, ya que en el área a ocupar por las instalaciones no se ha registrado la presencia de especies sensibles a estos impactos ni hay constancia de puntos de concentración de ejemplares, madrigueras, nidos o refugios relevantes.

Asimismo, el ruido, las vibraciones y la presencia humana durante las obras pueden generar molestias y perturbaciones y provocar la evitación de la zona de trabajo y su entorno próximo de las especies menos tolerantes, así como, en los casos más acusados, la alteración del ciclo vital de algunas especies. La magnitud de estos efectos depende de la presencia en el entorno de los lugares de actuación de especies sensibles a los mismos, especialmente durante la reproducción, periodo en el que podrían manifestarse de forma más relevante estos efectos. En todos los casos, se trata de efectos temporales circunscritos a la fase de obras.

El trazado de la línea se sitúa a menos de 200 m de puntos de reproducción conocidos de cernícalo primilla y aguilucho cenizo, si bien el promotor destaca que no se detectan registros desde 2011 y 2018, respectivamente. Dada la ausencia de registros recientes de presencia de especies sensibles en el entorno de los puntos de actuación, el impacto es valorado como no significativo.

Sin perjuicio de la valoración anterior, el promotor contempla realizar una prospección previa al inicio de las obras para identificar la posible presencia de ejemplares, refugios, madrigueras o nidos que pudieran verse afectados y, en caso de detectarse, se balizarán los puntos y áreas de cría más sensibles, para evitar la afección directa. Asimismo, se pondrá en conocimiento de la autoridad ambiental competente para coordinar la adopción de las medidas pertinentes, entre ellas la captura temporal y traslado a lugares favorables.

En caso de constatarse la presencia de especies sensibles en el entorno de los puntos de actuación, se determinará si es necesario programar las obras en dichos puntos fuera de su periodo de presencia y de reproducción, y, si esto no fuera posible, se deberán arbitrar medidas alternativas que hagan compatible las obras con la ausencia de perturbaciones y molestias sobre dichas especies sensibles.

En relación con el cernícalo primilla, se realizarán prospecciones específicas para detectar colonias reproductoras en el caso de que las obras coincidan con la época de reproducción (marzo-junio) y, de confirmarse su presencia próxima a los puntos de actuación, se reprogramarán los trabajos fuera del periodo de cría o se tomarán medidas que hagan compatibles las obras con la reproducción de la especie.

Otras medidas previstas, además de las destinadas a la protección de la vegetación, consisten en la reducción del uso de maquinaria con altos niveles sonoros, la evitación en lo posible del funcionamiento simultáneo de maquinaria, limitación de la velocidad de circulación de vehículos y obligación de circular por los caminos estipulados.

En la fase de funcionamiento, el riesgo de mortalidad por colisión con los cables es el principal impacto sobre la fauna. Su magnitud se caracteriza por los siguientes aspectos:

- La elevada longitud de la línea proyectada (58,8 km). Si bien el trazado no afecta a zonas de sensibilidad alta por avifauna identificada por el proyecto «Corredores de Vuelo» de REE, afecta marginalmente a una nueva área de sensibilidad alta identificada por el estudio de anual de avifauna y que se corresponde con un territorio de nidificación consolidado de águila imperial ibérica.

- Un 16,5 % de la longitud del trazado discurre por zonas caracterizadas como de riesgo de colisión alto o muy alto, de acuerdo con la metodología de valoración del riesgo de colisión de aves contra líneas de transporte desarrollada por REE. El 83,51 % de la longitud de la línea tiene asociados niveles de peligrosidad potencial medio y bajo.

- Las especies a las que corresponde un mayor riesgo de colisión en la nueva línea, por abundancia y comportamiento de riesgo, son el cernícalo primilla y el milano real, aunque se trata de especies consideradas poco propensas a los accidentes, según los resultados de estudios de seguimiento de la siniestralidad, por lo que finalmente el riesgo de colisión de estas especies en la futura línea se estima como bajo.

- Igualmente, se valora bajo o muy bajo el riesgo de colisión de otras especies sensible presentes en el entorno del trazado, como águila imperial, águila perdicera, aguilucho cenizo, elanio azul, canastera y grulla.

- Se identifica un riesgo de colisión medio para aves acuáticas asociadas al embalse de Las Merinas.

El estudio concluye que el proyecto tendrá un impacto potencial significativo sobre la fauna y considera necesario reducir el riesgo mediante la señalización de la totalidad del trazado de la línea con dispositivos salvapájaros anticolisión, de probada eficacia, cada 10 m en cada cable de tierra, dispuestos al tresbolillo para generar un efecto visual de 1 señal cada 5 m. En los vanos que crucen carreteras, se instalarán balizas aeronáuticas para su señalización. Asimismo, contempla la aplicación de un programa de seguimiento de la incidencia de accidentes de colisión de avifauna durante el funcionamiento, el cual se desarrolla en el apartado del Programa de vigilancia ambiental posterior.

El promotor estima una eficacia promedio del 50 % en la reducción del riesgo de colisión de aves contra la línea mediante la señalización. Si bien no identifica ninguna especie que pueda ver afectado el estado de conservación de su población de forma significativa, ya que para todas el riesgo se ha valorado como bajo o muy bajo, señala un apreciable impacto residual sobre la avifauna por ocurrencia de accidentes de colisión, que es valorado como moderado.

Para compensar el impacto residual, el promotor plantea reducir en una medida equivalente el riesgo de colisión actual asociado a líneas de la red de transporte existente, mediante la señalización de tramos de riesgo elevado seleccionados de acuerdo con la metodología del proyecto «Corredores de Vuelo». La identificación de las

líneas sobre las que se actuará será informada al MITECO y a la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía. Siempre que sea posible, esta medida será ejecutada antes de la puesta en funcionamiento del proyecto.

Por otro lado, con la finalidad de generar un impacto positivo en la biodiversidad, el estudio contempla la medida compensatoria adicional consistente en proporcionar al águila imperial tres emplazamientos de nidificación adecuados que sostengan su expansión actual en la comarca del bajo Guadalquivir. Tanto los emplazamientos seleccionados como las actuaciones concretas serán acordados con la administración ambiental competente.

El informe del Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla expone diversas observaciones relativas a la presencia de numerosas especies de aves sensibles, así como del riesgo de colisión con líneas eléctricas. Juzga la metodología aplicada en el estudio anual de avifauna adecuada a los objetivos perseguidos y suficientemente detallada; y valora positivamente la adopción de medidas para minimizar el riesgo de accidentes de la avifauna de manera integral a lo largo de la línea, así como la elección de sistemas de balizamiento de eficacia probada. Sin perjuicio de lo anterior, solicita la remisión de los datos brutos utilizados en su elaboración, así como la cartografía de los corredores de vuelo utilizados.

Con posterioridad, el informe del Servicio de Gestión del Medio Natural, de 21 de julio de 2025, concluye que la información adicional aportada por el promotor reúne requisitos de suficiencia a las objeciones ambientales señaladas.

Finalmente, en relación con la posible nidificación de aves en los apoyos, determinadas medidas preventivas señaladas por el Servicio de Gestión del Medio Natural no han sido consideradas por el promotor en su información adicional y se incluyen en el condicionado de esta resolución, junto con determinadas precisiones formuladas por esta Dirección General relativas a la señalización de la línea.

b.7 Red Natura 2000.

El proyecto no coincide con ningún espacio natural protegido integrado en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. Los espacios de la Red Natura 2000 más próximos son la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Campiñas de Sevilla, localizada a 7 km al sureste de la subestación Villanueva del Rey, cuya importancia radica en la abundancia y variedad de especies acuáticas y esteparias, la Zona de Especial Conservación (ZEC) Río Corbones, a 19 km de la subestación Villanueva del Rey, y la ZEC Río Guadalquivir-Tramo Medio, a 15 km al norte de la línea, estas últimas con poblaciones de aves acuáticas de interés.

El estudio de impacto ambiental descarta que la construcción y el funcionamiento del proyecto tengan efectos apreciables directos o indirectos sobre los espacios de la Red Natura 2000 o sobre la integridad global de la misma. El Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Delegación Territorial en Sevilla de la Junta de Andalucía informa en el mismo sentido.

b.8 Paisaje.

El ámbito de estudio se enmarca en la campiña de Sevilla, concretamente en el tramo medio del valle del Guadalquivir entre Carmona y Écija, caracterizado por su relieve llano y suavemente ondulado. Predominan los usos agrarios que han transformado intensamente el territorio y conformado un paisaje de marcado carácter rural, si bien muy simplificado, sencillo y homogéneo. Entre los escasos elementos que aportan diversidad e interés, se encuentran los ejes fluviales y pequeños enclaves forestales, cortijos y haciendas en buen estado de conservación y que mantienen su fisonomía tradicional.

Durante la fase de construcción, los movimientos de tierra, la eliminación de cubierta vegetal y los acopios de materiales generan cambios en la morfología del terreno, alteraciones en la textura de la cubierta e interrupciones en el patrón cromático del entorno perceptibles a escala local. El promotor valora el impacto sobre el paisaje como no significativo dado su carácter temporal, la escasa entidad de los movimientos de tierra y la necesidad de realizar desbroces y talas puntuales. Asimismo, la accesibilidad visual es baja o nula al emplazarse las actuaciones alejadas de zonas de concentración de observadores relevantes, como red viaria, núcleos urbanos, etc. Las medidas de mitigación previstas para los distintos elementos del medio afectados repercutirán de forma positiva sobre la integración paisajística del proyecto.

En la fase de funcionamiento, la intrusión de nuevos elementos puede interferir la visión e introducir nuevos significados, especialmente en lugares de elevado valor escénico o calidad paisajística. No obstante, el proyecto se desarrolla en unas unidades paisajísticas valoradas con una calidad y una fragilidad paisajísticas media-baja y el territorio presenta un paisaje llano, muy transformado y simplificado, con escasos valores perceptivos destacables, así como zonas o enclaves sensibles. Por otro lado, la línea eléctrica de 400 kV no repercuten en la inclusión de nuevos significados en el ámbito escénico, ni supone un nuevo foco visual, dada la presencia de infraestructuras de similares características en el territorio. Especialmente, las subestaciones constituyen «nodos» de conexión de otras líneas eléctricas en las que se concentran este tipo de proyectos.

El mayor consumo visual del proyecto se producirá desde la localidad de Villanueva del Rey, localizada a 0,5 km de la nueva subestación, si bien las instalaciones preexistentes generan un fuerte apantallamiento que permiten su integración visual, efecto incrementado por el empleo en el edificio de control de la arquitectura, diseño y color característicos del entorno y la exclusión de cubiertas reflectantes o de colores que rompan el tono dominante. Por otro lado, el promotor considera una baja accesibilidad visual general de la línea eléctrica al ubicarse mayoritariamente a más de 1 km de distancia de los principales puntos/ejes de consumo visual y de las zonas identificadas como sensibles, generando vistas en planos medios o lejanos, lo cual atenua notablemente su incidencia visual.

La Delegación Territorial de Sevilla de la Consejería de Fomento, Articulación Territorial y Vivienda de la Junta de Andalucía plantea diversas consideraciones sobre el paisaje establecidas en el POTAUS y concluye que el proyecto es compatible con las determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial vigentes y no generan una incidencia territorial negativa. En su respuesta, el promotor se compromete a solicitar las autorizaciones de los órganos competentes en los términos expuestos en apartados precedentes.

b.9 Bienes materiales y patrimonio cultural.

En el estudio no se identifican Bienes de Interés Cultural, si bien en el ámbito existen numerosos elementos de especial protección del patrimonio cultural (61 zonas arqueológicas y 21 elementos arquitectónicos). Concretamente, la línea atraviesa 2 áreas de concentración de yacimientos arqueológicos y solapa con el entorno de protección del cortijo de San José.

El promotor no prevé afección directa a ninguno de los 14 yacimientos identificados en el entorno del trazado de la línea eléctrica por los movimientos de tierra para la construcción de los apoyos, si bien la incertidumbre en la ubicación de algunos de ellos no permite descartarla completamente hasta que se disponga de los resultados de la prospección arqueológica solicitada. En todo caso, se aplicarán las medidas de protección que indique la consejería competente en su resolución sobre el informe final de la prospección. Por otro lado, si en el transcurso de los trabajos de excavación apareciese cualquier indicio de presencia de restos históricos, se paralizarán las obras en la zona afectada, procediendo el promotor a ponerlo en conocimiento de la administración competente, quien dictará las normas de actuación que procedan.

El Ayuntamiento de La Campana informa que un tramo de la línea se ubica dentro de una zona de protección cautelar de yacimientos arqueológicos, por lo que de forma previa a la licencia se deberá aportar autorización de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía.

El informe de la Delegación Territorial en Sevilla de Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía sobre los resultados de la prospección arqueológica realizada establece determinadas cautelas para la preservación de los yacimientos que quedan recogidas en el condicionado de la presente resolución.

Por otro lado, la línea eléctrica tiene diversos cruzamientos con 16 vías pecuarias. El promotor señala que el diseño del trazado ha respetado los requisitos de la normativa sectorial y que la ocupación por vuelo de cables de estas vías pecuarias habrá de ser objeto de solicitud de autorización a la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía. La vía pecuaria Vereda de Cantillana constituye el camino de acceso a la subestación de Carmona 400 kV existente.

El Departamento de Vías Pecuarias de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla indica la normativa que regula la ocupación de las vías pecuarias y recuerda que se deberá respetar su deslinde. En cuanto a aquellas no deslindadas, establece una salvaguarda que se incorpora al condicionado de la presente resolución. En cualquier caso, los apoyos deben quedar fuera del interior de las vías pecuarias.

Por su parte, la Delegación Territorial de Sevilla de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda informa sobre los objetivos del POTAUS en relación con las vías pecuarias y señala que la línea atraviesa un Espacio Agrario de Interés incluido como Zona de Protección Territorial, en la que el POTAUS establece una serie de objetivos con carácter de norma, como preservar el valor agrológico de los suelos y mantener la actividad agraria, entre otros, por lo que el promotor deberá atender lo que determinen los organismos sectoriales competentes. Ambas cuestiones han sido asumidas por el promotor en su respuesta en los términos expuestos en apartados anteriores.

b.10 Efectos acumulativos y sinérgicos.

El análisis del promotor concluye que ningún impacto del proyecto puede considerarse acumulativo, de acuerdo con la definición de la Ley de evaluación ambiental (incremento del efecto del impacto al prolongarse la duración de la acción del agente inductor).

En cuanto a los efectos sinérgicos, el estudio identifica en el ámbito seleccionado (1.540 km² alrededor del proyecto) 25 líneas eléctricas aéreas existentes de tensión igual o superior a 66 kV, que suman 123,5 km. Asimismo, se incluyen 19 proyectos de generación de energía renovable que ocupan conjuntamente 1.300 ha y numerosos proyectos en tramitación.

El análisis determina como potencialmente relevantes las sinergias sobre la vegetación, debido a la pérdida de superficie de formaciones vegetales; sobre la fauna, a causa del incremento de mortalidad por aumento del riesgo de colisión para las aves; y sobre el paisaje, como consecuencia de la intrusión visual de elementos alóctonos y de la visibilidad conjunta con otros proyectos energéticos.

Finalmente, valora como compatible el efecto sinérgico sobre la vegetación y susceptible de ser compensado. En relación con el paisaje, se valora como moderado, ya que se ha identificado una afección visual sinérgica relevante en varios tramos de la línea eléctrica. Respecto de la fauna, en una longitud de unos 6 km de la línea eléctrica, distribuida en varios tramos próximos a otras líneas existentes o proyectadas, puede producirse un incremento del riesgo de colisión, si bien en ellos no hay presencia destacada de especies sensibles por lo que se valora el impacto como moderado.

En su informe de 21 de julio de 2025, el Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente de Sevilla considera suficiente

la documentación adicional aportada por el promotor, entre ella la evaluación holística del proyecto recomendada en su informe inicial.

c) Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos.

El estudio relaciona los accidentes graves y catástrofes que podrían sobrevenir en el entorno del proyecto y su probabilidad de ocurrencia, nula en la mayor parte de los casos.

El riesgo de los efectos producidos por seísmo y por incendio forestal es valorado bajo, debido, entre otras razones, a la práctica ausencia de vegetación forestal y a que las instalaciones del proyecto cumplirán la legislación sectorial vigente.

La línea eléctrica sobrevuela el río Corbones y otros arroyos de cierta importancia, no obstante, el riesgo de agravamiento de inundaciones es considerado bajo, ya que el proyecto no aumenta la probabilidad de avenidas ni agrava sus efectos, debido a que los apoyos de la línea eléctrica no suponen obstáculo al flujo del agua por la estructura de celosía permeable, por lo que el efecto es valorado como no significativo.

Si bien pueden presentarse fuertes rachas de viento que podrían arrastrar elementos de las subestaciones o la caída de apoyos y del tendido y provocar daños a personas y bienes, la baja probabilidad de ocurrencia de vientos de alta intensidad, el diseño y resistencia de las estructuras, ajustadas a la normativa sectorial sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad, así como la baja presencia de personas en sus inmediaciones, concluyen que el riesgo es no significativo.

Respecto de la emisión a la atmósfera o liberación al suelo y agua de sustancias tóxicas, el promotor justifica que no tendría efectos sobre la población o el medio ambiente y considera el efecto no significativo.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía considera que el estudio de impacto ambiental ha tenido en cuenta los efectos derivados de los posibles riesgos de accidentes graves o de catástrofes y no formula objeciones.

En todo caso y al igual que los aspectos técnicos del proyecto, como su propio diseño, la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos, con base en el análisis realizado por el promotor, es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo.

d) Programa de vigilancia ambiental (PVA).

Los objetivos del PVA son garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras, la detección y control de impactos cuya predicción en la fase de proyecto es limitada y establecer nuevas medidas correctoras adicionales, en caso necesario.

El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de PVA preliminar que deberá estar completamente desarrollada y disponible antes de comenzar la obras.

Durante la ejecución de las obras, se realizarán controles ambientales de emisión de polvo, partículas y gases; niveles acústicos de la maquinaria; calidad de las aguas superficiales y subterráneas; drenajes y canalizaciones; compactación y alteración de suelos; erosión y estabilidad de laderas y taludes; flora, vegetación y HIC; vigilancia de las medidas contra incendios; reproducción de fauna, con inspección previa de zonas de nidificación y cría al inicio de las obras y después, de forma continua, con especial atención a las zonas de interés faunístico; instalación de dispositivos salvapájaros, con control inmediato una vez tendidos los cables de tierra; reposición de los servicios; bienes inmuebles y patrimonio cultural; incidencia visual de las obras; gestión de residuos, etc.

Cada control recoge los objetivos específicos; actuaciones concretas a realizar; lugares o zonas de inspección; parámetros de control y umbrales; periodicidad de visitas; medidas de prevención y corrección; y emisión de informes técnicos necesarios.

Se emitirán los siguientes informes: previo al inicio de las obras, con el acta de replanteo; mensuales, que reflejarán los resultados e incidencias registradas de las inspecciones realizadas en el periodo anterior, un resumen de las medidas aplicadas y su grado de eficacia, así como todas aquellas no conformidades (con su solución correspondiente) y mejoras que se puedan detectar; extraordinarios cuando exista alguna afección no prevista y cualquier aspecto que precise una actuación inmediata; y final de obra, junto con al acta de recepción de obra.

En fase de funcionamiento, se realizará el seguimiento de la calidad de las aguas superficiales; erosión; restauración topográfica y vegetal; correcta gestión de residuos; ruido generado por la subestación Villanueva del Rey 400 kV; y mortandad de aves en la línea eléctrica. Este último control plantea el recorrido de la totalidad del trazado de la línea trimestralmente, durante tres años, para determinar la eficacia de los salvapájaros instalados. En el caso de detectarse una mortandad significativa de especies amenazadas, el promotor contempla la posibilidad de adoptar medidas adicionales para mitigar la afección.

Las actuaciones del PVA se aplicarán al menos durante los tres primeros años del funcionamiento, si bien el promotor significa que, en este tipo de proyectos, la vigilancia no tiene una limitación temporal y que debe considerarse como un elemento más del mantenimiento ordinario. Se emitirán informes de seguimiento general; específicos de la incidencia sobre avifauna, de periodicidad anual; y extraordinarios, cuando se produzcan sucesos excepcionales.

El estudio de impacto ambiental incluye el apartado específico «Medidas para el seguimiento de la incidencia de accidentes de colisión de avifauna» a desarrollar en el marco del PVA durante el funcionamiento conforme a la «Metodología y protocolos para la recogida y análisis de datos de siniestralidad de aves por colisión en líneas eléctricas de transporte de electricidad. Versión 2» de Red Eléctrica de España (2016). El protocolo de actuación del seguimiento establece una duración de tres años, para reflejar el efecto de las variaciones de presencia o abundancia de aves, sus causas y la relación con la ocurrencia de accidentes de colisión. Entre otras prescripciones, determina que las revisiones se llevarán a cabo coincidiendo con la segunda mitad del periodo fenológico (invernada, migración prenupcial, reproducción y migración postnupcial); los tramos que serán objeto de seguimiento corresponderán a 29,0 km de los 58,7 km del trazado de la línea; la unidad de muestreo (longitud de tramo de línea revisable en un día por un observador) se limita a 5 km (10 km de revisión en recorrido de ida y vuelta), etc.

El Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla requiere incluir el seguimiento de determinados aspectos relacionados con la avifauna, así como la remisión de los datos de seguimiento obtenidos en el PVA. Las cuestiones anteriores, junto con diversas precisiones planteadas por esta Dirección General se incorporan al condicionado de la presente resolución.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el grupo 3 apartado g del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

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.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EsIA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Línea aérea de transporte de energía eléctrica, de doble circuito a 400 kV, Carmona-Villanueva del Rey, subestación Villanueva del Rey (Écija) y ampliación de la subestación de Carmona a 400 kV», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. *Condiciones al proyecto*

1.1 Condiciones generales:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

(2) El proyecto deberá cumplir con toda la normativa estatal, regional y local aplicable al proyecto en todas y cada una de sus fases.

(3) Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», para cada una de las actuaciones previstas.

1.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos.

A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental que deben ser modificadas: las medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

(4) En atención al informe del Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla, aquellas zonas susceptibles de acoger a especies de flora incluidas en el LERSPE y LAERSPE, especialmente *Marsilea strigosa*, *Pilularia minuta* y *Narcissus cavanillesii* deberán ser prospectadas con carácter previo al inicio de las obras y en el periodo fenológico apropiado (época de anegación somera en primavera temprana y floración otoñal), con la finalidad de descartar su presencia. En caso de detectarse flora amenazada, se deberán señalizar los enclaves para evitar su ocupación, el trasiego de maquinaria y el movimiento de tierras.

(5) Se señalizarán los cables de tierra en la totalidad de la longitud de la línea de 400 kV con dispositivos móviles en forma de aspa vertical con catadióptricos

reflectantes, desarrollado por REE en colaboración con la EBD-CSIC, o con cualquier otro modelo de baliza salvapájaros de eficacia promedio superior al 50 %.

En el caso de detectarse mortalidad por colisión de ejemplares de especies incluidas en los catálogos regionales y español de especies amenazadas o en los respectivos listados de especies protegidas con la nueva línea durante el funcionamiento, se deberá intensificar de forma progresiva la señalización de aquellos tramos que provoquen estos sucesos, mediante la disminución de la distancia entre balizas e instalación de señales luminiscentes en los cables de tierra, e incluso incorporando, en la medida de lo posible, señales luminosas de autoinducción en los conductores. Asimismo, se estudiará la posible instalación en los apoyos de los tramos conflictivos de nuevas sistemas anticolisión en fase de investigación, como cámaras de video de alta resolución con disuasores de sonido u otros medios tecnológicos. El protocolo de seguimiento de mortalidad del PVA citado más adelante deberá cuantificar el número de accidentes de ejemplares de las diferentes especies, en función de su categoría de amenaza, que obligará a introducir las medidas anteriores u otras adicionales.

(6) La señalización de los cables de tierra se acometerá después del izado y tensado de los conductores en un plazo de cinco días y se incluirá su mantenimiento en las operaciones generales de conservación de la línea. Los dispositivos serán repuestos cuando no cumplan su función por deterioro.

(7) El Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla señala que durante el funcionamiento de la línea eléctrica, en aplicación del artículo 9 del Real Decreto 1432/2008, los trabajos de mantenimiento quedarán prohibidos cuando soporten nidos de especies de aves incluidas en el LESRPE y ocurran en época de nidificación, reproducción y crianza. Esta prohibición se hace extensiva a situaciones donde los nidos se ubiquen en las proximidades del tendido.

Sin perjuicio de lo anterior, únicamente cuando las operaciones respondan a corrección de averías que afecten al normal suministro de energía, éstas podrán llevarse a cabo aun concurriendo las circunstancias arriba señaladas, comunicándolo previamente a la Delegación Territorial en Sevilla, por medio de notificación del programa de trabajo, que podrá adoptar medidas conducentes a minimizar el impacto sobre la avifauna.

Si además concurren razones de urgencia, con objeto a garantizar la continuidad y mínima calidad del suministro eléctrico, las operaciones podrán ejecutarse prescindiendo de la comunicación previa, si bien con la obligación de informar a la Delegación Territorial en Sevilla en el plazo máximo de 72 horas. En todo caso, se deberá minimizar el impacto sobre la avifauna.

(8) De acuerdo con el informe de la Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte en Sevilla, los perímetros catalogados de los yacimientos Vereda Este del Término I y El Picate quedarán preservados de la implantación de cualquier infraestructura. Se deberán realizar sondeos arqueológicos de delimitación y valoración sobre los yacimientos arqueológicos documentados durante la prospección. Para el resto de los apoyos y accesos, se deberá realizar un control arqueológico de movimientos de tierra en el transcurso de las obras de ejecución.

(9) En relación con las vías pecuarias no deslindadas, de acuerdo con lo informado por la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla, el promotor deberá respetar para ambos márgenes el ancho de la misma desde la parte opuesta del camino existente o aportar estudio comprensivo de la ubicación de la vía pecuaria aceptado por la propiedad de los terrenos debidamente acreditada con, al menos, nota simple.

1.3 Condiciones al programa de vigilancia ambiental (PVA).

En virtud del análisis técnico realizado, el programa de vigilancia previsto en el estudio de impacto ambiental debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporar mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es

garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de la eficacia de dichas medidas y sus criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

(10) Una vez finalizado el periodo de tres años de duración del seguimiento de la incidencia de accidentes de colisión de avifauna propuesto en el estudio de impacto ambiental, deberá estudiarse su ampliación temporal en función de los resultados obtenidos, continuando el seguimiento con idéntica frecuencia y esfuerzo de muestreo, en caso de que se mantenga un número significativo de sucesos. A los efectos de fijar los umbrales de significatividad anterior, el promotor deberá desarrollar un protocolo que establezca el número de ejemplares afectados por colisión de las diferentes especies en base a su categoría de protección.

(11) Respecto de los tramos de la línea objeto de vigilancia, de acuerdo con lo previsto por el promotor en la ficha correspondiente al seguimiento de la mortalidad de aves del PVA, las inspecciones se extenderán a los 58,7 km del trazado de la línea durante los tres años propuestos, por encima los 29,0 km señalados por el promotor en otros capítulos del estudio de impacto ambiental. A partir del cuarto año, la localización y longitud de los tramos de la línea a inspeccionar podrán revisarse anualmente en función de los resultados del seguimiento de los años anteriores, disminuyendo el esfuerzo espacial de muestreo en caso de ausencia de accidentes. Resultados negativos obligarán a mantener el seguimiento en aquellos tramos y longitudes en los que se haya detectado un número significativo de accidentes, de acuerdo con los umbrales indicados en la condición anterior, hasta que no disminuya de forma apreciable el riesgo de colisión.

(12) En atención al Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla, aquellas zonas del trazado de la línea eléctrica identificadas como especialmente sensibles en el estudio anual de avifauna deben ser objeto de un especial seguimiento que permita cuantificar la intensidad de uso del espacio por la aves, la ocurrencia de siniestros o accidentes no mortales, por colisión y electrocución, y el empleo de los apoyos por las aves como posaderos o para el establecimiento de nidos, entre otra información. Este seguimiento estará debidamente planificado en el PVA para ser ejecutado durante la fase de explotación del proyecto y sus resultados deben permitir, en caso necesario, la rápida aplicación de medidas correctoras.

(13) Asimismo, el Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de Sostenibilidad y Medio Ambiente en Sevilla, solicita la remisión de los datos de seguimiento obtenidos en la ejecución del PVA. La información deberá presentarse georreferenciada, preferentemente en formato shape (.shp, ESRI).

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustitutivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 24 de noviembre de 2025.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

**Consultas a las Administraciones públicas afectadas e interesados,
y contestaciones**

Consultados	Contesta
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. MITECO.	Sí
Secretaría General de Energía. Consejería de Industria, Energía y Minas. Junta de Andalucía.	No
Delegación Territorial de Turismo, Cultura y Deporte en Sevilla. Servicio de Conservación y Obras del Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía.	Sí
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Delegación Territorial de Sevilla. Servicio de Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía.	Sí
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Delegación Territorial de Sevilla. Servicio de Infraestructuras. Junta de Andalucía.	Sí ¹
Delegación Territorial de Industria, Energía y Minas en Sevilla. Servicio Minas. Junta de Andalucía.	No
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	Sí ²
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Consumo. Junta de Andalucía.	Sí ³
Diputación de Sevilla. Servicio de Carreteras.	Sí ⁴
Ayuntamiento de Écija.	No
Ayuntamiento de Fuentes de Andalucía.	No
Ayuntamiento de La Campana.	Sí
Ayuntamiento de La Luisiana.	No
Ayuntamiento de Carmona.	No
Endesa Distribución Eléctrica, SL.	No
Telefónica.	Sí
Exolum.	No
Enagás.	Sí
Enel Green Power.	No
Azora Capital SL.	No

¹ Responde el Servicio de Carreteras.

² Responden también la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos y la Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

³ Responde la Delegación Territorial de Salud y Consumo en Sevilla.

⁴ Responde el Servicio de Carreteras y Movilidad del Área de Cohesión Territorial.

Se han recibido alegaciones de ocho particulares sobre cuestiones sectoriales: Almazara Solar, SL; Fortaleza Solar, SL; Hermanos Morejón Ostos CB (3 familiares comparten la misma alegación); María Araceli Zurita Ostos (2 familiares comparten la misma alegación); Explo-Agrisan, SL.

LÍNEA AÉREA DE TRANSPORTE DE ENERGÍA ELÉCTRICA, DE DOBLE CIRCUITO A 400 KV, CARMONA-VILLANUEVA DEL REY, SUBESTACIÓN VILLANUEVA DEL REY (ÉCIJA) Y AMPLIACIÓN DE LA SUBESTACIÓN DE CARMONA A 400 KV