

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

22599 *Resolución de 7 de octubre de 2026, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Línea eléctrica de 400 KV, simple circuito, de conexión entre la actual subestación eléctrica de Almazán y la nueva subestación eléctrica Coscurita, en Coscurita (Soria)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 16 de mayo de 2025, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Línea eléctrica de 400 kV, simple circuito, de conexión entre la actual subestación eléctrica de Almazán y la nueva subestación eléctrica Coscurita, ambas en el término municipal de Coscurita, en la provincia de Soria», remitida por la Dirección General de Política Energética y Minas, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), como órgano sustantivo y respecto del que Red Eléctrica de España, SAU, es 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 proyecto consiste en la construcción de una línea aérea de transporte de energía eléctrica a 400 kV, simple circuito, con origen en la subestación existente de Almazán y final en la futura subestación de Coscurita, con una longitud total de 597 m, situada en el término municipal de Coscurita (Soria).

La línea 400 kV tiene una configuración de simple circuito trifásico, tres conductores por fase y dos cables compuestos tierra-óptico; está formada por cuatro alineaciones y tres apoyos (T-1 a T-3) de celosía de acero galvanizado con cimentación de zapatas individuales tipo pata de elefante.

Los accesos a los apoyos, de 4 m de ancho, se realizarán mediante un camino existente en buen estado de 49,13 m (T-1.0) y tres tramos campo a través de 25,14 m (T-1.1), 77,97 m (T-2.0) y 43,05 m (T-3.0).

Los principales trabajos, a ejecutar en un período estimado de dos meses, son los siguientes:

- Ejecución o adecuación de accesos.
- Cimentación de patas de los apoyos, que comprende excavación, anclajes y red de tierras, y hormigonado.

- Armado e izado de torres, que comprende el acopio en el apoyo de los elementos modulares, montaje en suelo, izado con autogrúa o progresivo en caso de uso de pluma, repaso y graneteado de las torres.
- Tendido mediante colocación de poleas y cadenas en suspensión, la protección de cruzamientos, la colocación de las máquinas de freno y tiro, el tendido de piloto y conductor y cable de tierra o fibra óptica, engrapado de las torres y cierres de puentes.
- Puesta en servicio de la línea.

Para la llegada a la subestación de Almazán de la línea de transporte Almazán-Coscurita 400 kV objeto del proyecto, se requiere la modificación del actual tramo T491B - T3 de la línea existente Almazán-Cariñena 400 kV, de unos 235 m, de manera que se realice el cruzamiento de ambas en el apoyo T-1 de la citada línea proyectada. No obstante, el promotor aclara que esta actuación queda fuera del presente procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

2. Tramitación del procedimiento

Con fechas 29 de noviembre y 16 de diciembre de 2024, el órgano sustantivo publica en el «Boletín Oficial del Estado» y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Soria», respectivamente, el anuncio por el que se someten a información pública la autorización administrativa previa, declaración de impacto ambiental, autorización administrativa de construcción y declaración de utilidad pública del proyecto. Durante el citado trámite no se reciben alegaciones.

Conforme a lo establecido en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo traslada consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas recogidas en el anexo y remite la documentación recibida al promotor para su consideración.

Tras el análisis formal del expediente, esta Dirección General, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental, requiere completar los informes preceptivos en materia de salud pública, de medio ambiente y de patrimonio cultural a la Junta de Castilla y León, que son incorporados a la tramitación el 11 de septiembre y el 20 de noviembre de 2025 y el 1 de julio 2026, respectivamente.

Posteriormente, de acuerdo con el artículo 40.3, el 6 de julio de 2026, se requiere información adicional al promotor en relación a las posibles afecciones a la población por proximidad de las instalaciones del proyecto y para que concrete el alcance de determinados aspectos recogidos en sus respuestas a los informes de la Confederación Hidrográfica del Duero del MITECO, y de la Agencia de Protección Civil y Emergencias y la Dirección General de Desarrollo Rural, ambas de la Junta de Castilla y León, que se recibe el 5 de agosto de 2026.

Asimismo, el 5 de agosto de 2026, se recibe el envío del promotor del Acuerdo de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, de 30 de julio de 2026.

Una vez completado el expediente, se formula la presente resolución.

3. Análisis técnico del expediente

3.1 Análisis de alternativas.

El estudio de impacto ambiental establece criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales (suelo, hidrología, vegetación y hábitat de interés comunitario, fauna, áreas protegidas, paisaje, etc.) para la selección de alternativas.

Plantea la alternativa 0, de no actuación, que se descarta porque el elevado potencial eólico en la zona requiere la construcción de nuevas infraestructuras para su óptimo aprovechamiento, tal como establece la planificación eléctrica vigente, de carácter vinculante y obligado cumplimiento, y propone una única alternativa de trazado de la línea que une la subestación a 400 kV existente de Almazán y la futura subestación

a 400/220 kV de Coscurita planteada en otro proyecto en tramitación competencia de la Administración autonómica, considerando como aspecto primordial que el trazado sea el de menor longitud posible y con buena accesibilidad para los escasos accesos necesarios, a fin de minimizar las afecciones ambientales, y por coherencia territorial con la alternativa seleccionada para la nueva subestación de Coscurita.

3.2 Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

En el estudio de impacto ambiental se identifican los potenciales efectos del proyecto en el medio durante las fases de construcción y funcionamiento. En cuanto a la fase de desmantelamiento, indica que se llevará a cabo un estudio de detalle con los potenciales efectos, cuando se plantee el desmontaje de la línea eléctrica, finalizada su vida útil.

El promotor establece un ámbito de estudio de 1 km en torno a la futura subestación de Coscurita 400/220 kV, con una superficie de 3,14 km², de manera que en él se incluye tanto dicha infraestructura (objeto de otro proyecto), como la línea a 400 kV Almazán-Coscurita, objeto de esta evaluación.

3.2.1 Atmósfera, salud humana y cambio climático.

Durante la fase de construcción, las actuaciones asociadas a la obra civil (movimientos de tierra, cimentación de zapatas, izado de apoyos, etc.), accesos y el tránsito y funcionamiento de camiones y maquinaria pesada podrán producir la alteración de la calidad del aire, por el aumento de partículas en suspensión (polvo) y emisión de gases de combustión, si bien están muy localizados y tienen carácter temporal y reversible; y el incremento del nivel acústico, por generación de ruidos y vibraciones. En los casos más desfavorables, el promotor estima un nivel de inmisión de unos 60 dB(A) a 100 m, indica que se cumplirá la legislación vigente, incluida la normativa municipal, y señala la existencia de fuentes de ruido en la zona (carreteras A-15 y N-111, la subestación de Almazán y el trasiego de maquinaria y tractores del entorno agrícola).

Los efectos anteriores podrían producir molestias a la población. No obstante, los núcleos de población se encuentran a más de 1 km y las edificaciones aisladas más cercanas están asociadas a actividades industriales y no se corresponden con viviendas de uso residencial.

El potencial impacto de todos ellos se valora como compatible por el promotor, el cual contempla, entre otras, las siguientes medidas: delimitación de las zonas de obras y evitar la concentración de maquinaria y trabajos en una misma área; no realizar trabajos de 22 a 7 horas, salvo situaciones excepcionales; no circular fuera de los caminos o viales determinados; limitación de velocidad a 30 km/h; riego periódico con camión cisterna; cubrimiento de vehículos de transporte de materiales; la maquinaria y vehículos dispondrán de las correspondientes inspecciones técnicas y se llevará a cabo su correcto uso y mantenimiento; en lo posible, se utilizará maquinaria de bajas emisiones y de bajo nivel sonoro, provistas de dispositivos insonorizantes, y se evitará el funcionamiento simultáneo de maquinaria pesada; se cumplirá con la legislación vigente relativa a emisiones atmosféricas y de ruido; control y señalización de las carreteras que puedan verse afectadas (A-15 y N-111); se evitará el paso de camiones y maquinaria por el centro urbano de los núcleos de población más próximos, en especial en horario nocturno.

Durante la fase de funcionamiento, el tránsito de vehículos para labores de mantenimiento causará efectos puntuales inapreciables sobre la calidad del aire y no se prevén molestias de ruido por el efecto corona que, de producirse, será de baja intensidad apenas perceptible en las inmediaciones de la nueva línea (aproximadamente 25 m), por lo que se valora como compatible.

Asimismo, el funcionamiento de la línea eléctrica generará campos electromagnéticos y potenciales efectos sobre la salud de la población. Los estudios realizados por el promotor indican que la intensidad de campo disminuye rápidamente con el aumento de la distancia a la línea, así a 30 m los niveles de campo eléctrico y

magnético oscilan entre 0,2-2,0 kV/m y 0,1-3,0 μ T, respectivamente, siendo habitualmente inferiores a 0,2 kV/m y 0,3 μ T a partir de 100 m, valores por debajo de los de referencia (5 kV/m y 100 μ T) establecidos en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre.

La documentación adicional presentada por el promotor con fecha 5 de agosto de 2026, a requerimiento de este órgano ambiental, expone que en el interior del buffer de 100 m alrededor de la línea y de las subestaciones no se han identificado viviendas (edificaciones de uso residencial) o edificios de uso sensible (sanitario, docente o cultural), y las únicas edificaciones localizadas corresponden a las instalaciones propias de la subestación eléctrica, que no se consideran sensibles a estos efectos. Por ello, los valores de campo electromagnético en posibles edificaciones fuera del ámbito de estudio son despreciables, inferiores a 0,2 kV/m y 0,3 μ T a partir de 100 m de distancia. Al no existir receptores sensibles potencialmente afectados, el promotor señala que no procede realizar un análisis de los niveles de exposición a campos magnéticos y concluye que el impacto no es relevante, y es valorado como compatible.

En el estudio específico de cambio climático (anexo 6), se realiza una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero por procesos y fases del proyecto, que concluye que el volumen atribuible a la fase de obras asciende a 346 t CO_{2eq} y a 23 t CO_{2eq} durante el funcionamiento, que se consideran insignificantes respecto a otras fuentes emisoras (tránsito carreteras, emisiones industriales) y a su contribución al cambio climático. Por otra parte, el proyecto contribuirá a evitar la emisión de 167 kt de CO₂ anuales, al integrar un contingente de generación renovable que sustituye a generación térmica convencional. Por ello, el balance global de emisiones, considerando la vida útil del proyecto (40 años), generará un efecto positivo sobre el cambio climático. Respecto a los escenarios futuros de cambio climático, concluye que la ejecución del proyecto no disminuirá la disponibilidad hídrica del área afectada. Por todo ello, el impacto se valora como compatible.

La Dirección General de Salud Pública de la Junta de Castilla y León remite el informe de la Delegación Territorial de Soria que no pone objeción al proyecto, dado que no incumple la legislación vigente de su competencia, siempre que se observen todas las medidas y se aplique el plan de vigilancia ambiental propuesto.

La Oficina Española de Cambio Climático del MITECO señala diversos aspectos en relación con la mitigación (cálculo de la huella de carbono, pérdida de stock y capacidad de absorción del terreno) y la adaptación (resiliencia de la infraestructura, ocupación del terreno, uso del agua y suelo, pérdida de conectividad ecológica) al cambio climático. Considera que, desde el punto de vista de la mitigación, el proyecto tiene un impacto positivo, y propone determinadas medidas para la adaptación. El promotor indica, en su respuesta, los capítulos y anexos del estudio de impacto ambiental en los que están recogidas las consideraciones planteadas. Asimismo, señala que, tras la adopción de las medidas propuestas, no es previsible que se puedan producir efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

3.2.2 Suelo, subsuelo, geodiversidad.

El relieve de la zona de estudio es mayoritariamente llano, sin desniveles importantes y con pendientes reducidas en la ubicación de los apoyos (máxima del 1,2 % y media del 0,6 %) y trazado de la línea, que alcanza hasta el 15,2 % entre los apoyos T-1 y T-2. No se localizan Lugares de Interés Geológico.

Los posibles impactos sobre la morfología del suelo se deberán a las excavaciones (desmontes) de cimentación de los apoyos, estimadas en unos 55,84 m³. No está prevista la creación de nuevos tramos de acceso a los apoyos, que se realizarán campo a través o por pistas y caminos existentes. El incremento de procesos erosivos no se considera un efecto relevante al presentar la zona valores inferiores a 5t/(a/ha año) y sin riesgo de erosión en cárcavas y barrancos; ni existe riesgo de movimientos de ladera. Asimismo, se puede originar la alteración de las características edáficas, por la retirada

de los horizontes superficiales y por la compactación debida al tránsito de maquinaria y vehículos y a la acumulación de los materiales en las campas de trabajo; y la contaminación del suelo por vertidos accidentales de la maquinaria y vehículos o el trasiego de materiales de obra. El promotor valora estos impactos como compatibles.

En relación con la ocupación del suelo, se utilizará temporalmente una superficie total de 7.498 m², 6.876 m² para las actuaciones asociadas a los apoyos y 622 m² para la habilitación de los accesos campo a través, limitada al período de obras, restaurándose 7.152 m²; y se ocuparán de forma permanente 654 m² por la totalidad de los apoyos y 5.095 m² correspondientes a la calle de seguridad, que se localizará mayoritariamente en una zona de cultivos de secano. El promotor valora este impacto como compatible.

El estudio de impacto ambiental incluye una estimación de las cantidades de los diferentes tipos de residuos a generar durante las obras con sus correspondientes códigos LER, de acuerdo con el estudio de residuos incluido en el proyecto técnico. Los requisitos relativos a la segregación, almacenamiento, manejo y gestión de los residuos en obra están incluidos en las especificaciones ambientales formando parte de las prescripciones técnicas del proyecto, y se realizarán conforme a lo establecido en la legislación específica vigente, favoreciendo el reciclado y valorización frente a la eliminación en vertedero controlado.

El estudio de impacto ambiental recoge, entre otras, las siguientes medidas: en fase de diseño, se evitan zonas de elevada pendiente, se seleccionan apoyos tipo cuatro patas para minimizar los movimientos de tierra y facilitar las labores agrarias bajo ellos, se evitará afectar otras infraestructuras; antes de comenzar las obras, se balizarán las superficies de actuación; se almacenarán los materiales de excavación en zonas que no se vean afectados por la erosión ni contaminen las redes de drenaje; finalizadas las obras se retirarán los materiales sobrantes que se trasladarán a vertedero, restituyendo el terreno donde sea viable; de detectarse compactación, se procederá al escarificado o subsolado; y en caso necesario se realizarán labores de restauración de superficies deterioradas.

Se solicitará permiso a los propietarios afectados antes de realizar cualquier tipo de actividad (diseño, construcción y mantenimiento de la línea), intentando no ocasionar daños y, en caso contrario, se comunicarán y repararán o se indemnizarán a la mayor brevedad posible; se evitará entrar accidentalmente en propiedades no autorizadas y causar daños; finalizados los trabajos, se restaurarán las zonas a su estado original o se llegará a acuerdos con los propietarios para su realización; los accesos se dejarán en perfecto estado tras las revisiones periódicas de la línea.

Para evitar la posible contaminación del suelo, los equipos y envases que contengan sustancias potencialmente contaminantes se colocarán sobre material impermeabilizado; los depósitos de almacenamiento de aceites deberán dotarse de un cubeto de seguridad que garantice la ausencia de vertido por rotura o pérdida de estanquidad del depósito principal; los cambios de aceite se efectuarán en taller autorizado; en la reparación y/o abastecimiento por avería accidental de maquinaria en la zona de obras, se utilizarán recipientes de recogida de aceite, superficies impermeables y otros medios que permitan su posterior gestión; se prohíbe verter aceites, grasas y gasoil al suelo, en caso de derrame accidental, se dispondrá de material absorbente, retirado por empresa autorizada y trasladado a vertedero, y de un protocolo de actuación.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León señala como condiciones en su informe: la retirada selectiva de tierra vegetal y su utilización en la restauración de todas las infraestructuras alteradas (camino, cunetas, linderos, etc.); y que el acceso a los apoyos para su instalación deberá realizarse a través de la red de caminos existentes, no pudiendo abrir nuevas vías de acceso con maquinaria. El promotor toma nota y acepta las medidas y, en relación con los accesos a los apoyos, aclara que se realizarán campo a través.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Castilla y León traslada el informe del Servicio Territorial de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de Soria que

indica que, si bien la imposición de servidumbre de vuelo no impedirá el aprovechamiento de las fincas de labor, la instalación de los apoyos va a suponer un encarecimiento, de tiempo y dinero, en la realización de las labores agrícolas. Señala, asimismo, que se deberán tener en cuenta una serie de condiciones en relación con las posibles afecciones a diversas infraestructuras relacionadas con la actividad agraria y otros aspectos.

El promotor responde que las potenciales afecciones a la red de infraestructuras viarias, entorno y redes de caminos han sido estudiadas y evaluadas. Respecto de las afecciones de detalle en fase de obra especificadas en el condicionado, serán evaluadas de forma detallada y utilizadas como condicionantes de ejecución del proyecto en el plan de vigilancia ambiental. Igualmente, indica que se tendrán en cuenta aquellas condiciones que implican planificación temporal de ejecución de las obras, de forma que se realicen preferentemente en épocas de menos interrupción de las labores agrícolas y ganaderas; los accesos de nueva ejecución se realizarán de acuerdo con los propietarios; y otras.

3.2.3 Agua.

El área de estudio se localiza en la cuenca hidrográfica del Duero, sobre la masa de agua subterránea «Cuenca de Almazán». Los cauces más cercanos al proyecto son el río Morón y los arroyos de Valdesauquillo o de Cañamares y de la Hacienda, que se localizan a más de 550 m del apoyo T-3, y el arroyo del Gato o del Vall situado a unos 650 m del apoyo T-1. No se encuentran zonas inundables para los períodos de retorno de 10, 50, 100 y 500 años dentro del ámbito de estudio y el punto de captación de agua más cercano a la línea y sus accesos se encuentra a más de 3 km.

Asimismo, la línea 400 kV sobrevuela una acequia en el vano entre los apoyos T-1 y T-2 y el apoyo T-3 se localiza a 330 m del canal de Almazán (al oeste) y a unos 470 m de otra acequia.

Durante la fase de construcción, el posible impacto se produciría por la interrupción o daños a la red natural de drenaje, si bien indica el promotor que ni las obras ni las instalaciones proyectadas (trazado de la línea, apoyos, accesos y ocupaciones temporales) se sitúan o cruzan cauces y que las actuaciones no implican obras de más de 1 m de profundidad, por lo que no se prevé la afección directa a las aguas superficiales y subterráneas. Asimismo, señala que la modificación de las condiciones de permeabilidad del terreno se producirá de manera muy localizada en las superficies de ocupación permanente de los apoyos, lo que no supone un daño apreciable sobre la red de drenaje.

Durante la construcción y en las labores de mantenimiento, se podría producir la pérdida de calidad de las aguas por vertidos accidentales de combustible o aceites de la maquinaria y vehículos, cuya ocurrencia se considera poco probable y, en caso de producirse, serán de escasa consideración y fácilmente controlables con medidas de eliminación o minimización. El promotor valora el impacto como compatible.

Para evitar cualquier afección indirecta a la calidad del agua, además de algunas de las medidas recogidas en el epígrafe anterior, se propone la ubicación de vertederos, zonas de préstamo y parque de maquinaria alejados de los cursos fluviales, zonas inundables y canales; el lavado de hormigoneras y maquinaria se dispondrá alejado de los cursos de agua, y dotado de una balsa de retención de vertidos; evitar la afección directa e indirecta a las aguas subterráneas; evitar la alteración de la red de drenaje natural; realización de las obras preferiblemente en período estival y evitando fenómenos meteorológicos extremos; en los accesos con pendientes con riesgo de procesos erosivos, se efectuarán cunetas de desagüe y drenajes transversales; se solicitará la autorización pertinente al organismo de cuenca por la posible afección a infraestructuras de riego de titularidad estatal (canal de Almazán).

La Confederación Hidrográfica del Duero del MITECO informa que el trazado de la línea eléctrica de 400 kV no afecta a cauce público alguno ni a sus zonas de protección (servidumbre y policía). En sus conclusiones, señala aspectos que se deberán tener en

cuenta en la ejecución del proyecto en relación con posibles afecciones al dominio público hidráulico (DPH), zona de policía y servidumbres y a las aguas subterráneas (prescripciones técnicas y de obtención de autorizaciones), si bien considera adecuada la alternativa de trazado seleccionada por no suponer afección a ningún elemento que integra el DPH; con posibles captaciones de aguas superficiales y/o subterráneas; y con la calidad de las aguas superficiales y/o subterráneas (vertidos); y otros aspectos. En la respuesta del promotor se desarrollan las anteriores cuestiones y se desprende su conformidad.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Castilla y León señala que se deberá garantizar la adecuación del proyecto con el entorno agropecuario existente, estudiando las afecciones al DPH y a la red de drenaje agrícola, garantizando su continuidad y la sección hidráulica de las mismas; y se respetarán los elementos de drenaje de la red viaria existente (marcos, caños y pasos salva cunetas) asegurando su uso y continuidad. El promotor responde en los mismos términos expuestos en el apartado de suelo de esta resolución.

3.2.4 Flora, vegetación y hábitats.

La mayor parte del ámbito de estudio se corresponde con terrenos de cultivo (81,55 %) y otra parte importante son viales y zonas urbanas. La vegetación natural supone un 5,1 % de la superficie, ocupada principalmente por bosques de coníferas (pinos) y matorrales (tomillares y romerales), así como bosque ribereño con formaciones lineales de chopos y sauces. Los hábitats de interés comunitario (HIC) presentes se corresponden con la vegetación de ribera asociada al río Morón: 92A0 «Galería de chopos y sauces», en una superficie de 1,54 ha, y 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas», en 0,66 ha. De acuerdo con la información cartográfica y los trabajos de campo, no se han identificado especies de flora protegida o árboles singulares.

El proyecto se sitúa en terrenos de cultivo de secano, en una superficie total de 1,27 ha (ocupación temporal y permanente), sin afectar a vegetación natural, ejemplares arbóreos silvestres o asilvestrados o matorral natural. El apoyo T-1 se ubica anexo a la zona verde perimetral de la subestación de Almazán y los apoyos T-2 y T-3 en dichas tierras de labor. Los accesos se realizan campo a través por zonas agrícolas (salvo un tramo de un camino en buen estado).

Durante la fase de construcción, se producirá la compactación del terreno y no se prevén desbroces ni talas. Durante el funcionamiento, el impacto se deberá a la imposibilidad de desarrollo de la cobertura vegetal original en unos 524 m² (0,05 ha) por la cimentación de las peanas de los 3 apoyos, que el promotor considera insignificante, y no se prevén talas en la superficie afectada por la calle de seguridad, al sobrevolar la línea campos de cultivo.

El estudio de impacto ambiental recoge las siguientes medidas: en la preparación del terreno se evitará la utilización de fitosanitarios; durante el movimiento de tierra vegetal se evitará la propagación de especies invasoras, impidiendo la mezcla de residuos vegetales y otras acciones; se llegará a acuerdos con los propietarios por la afección a los cultivos en producción durante las obras; y se realizará la descompactación de 7.152 m² de ocupación temporal, recuperando los hábitats de especies esteparias (cultivos de secano), y la siembra manual en la zona ajardinada asociada a la subestación de Almazán.

El promotor indica que el impacto residual a compensar es nulo, ya que las zonas afectadas se corresponden en su totalidad con hábitats agrícolas, que la ocupación permanente se considera poco relevante (0,05 ha) y las superficies de ocupación temporal se podrán recuperar tras las obras, bien de forma natural o mediante el arado de las que estén compactadas.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León señala en su informe que el proyecto no tendrá afecciones a árboles notables, flora protegida, hábitat de interés fuera de zona de especial conservación (ZEC), etc. En

relación con la modificación del actual tramo T491B - T3 de la línea Almazán-Cariñena existente para su cruzamiento con la línea objeto del presente proyecto, señala que se necesitará acceder al apoyo T-491B, actuación muy próxima a un terreno de monte de repoblación de pino negral (*Pinus nigra*), y se aprecia una zona destinada a ocupación temporal que coincide parcialmente con este terreno forestal, por lo que no se deberá afectar a la vegetación existente. Concluye que las actuaciones previstas no supondrán afección significativa a dichos terrenos siempre que se cumplan una serie de condiciones, entre ellas, que, si excepcionalmente, fuese necesaria la corta de arbolado en el desarrollo del proyecto, deberá justificarse la ausencia de otras alternativas para su autorización que, en cualquier caso, estará sujeta a lo recogido en la Ley 3/2009, de 6 de abril, de Montes de Castilla y León, y deberá contar con los permisos necesarios por parte del Servicio Territorial de Medio Ambiente. En su respuesta el promotor acepta todas las condiciones.

3.2.5 Fauna.

El hábitat predominante del ámbito de estudio son los cultivos de cereal. La fauna asociada a estos hábitats está constituida por restos de la comunidad original que persiste en este medio (la alondra común, el triguero, el pardillo o la calandria, entre otras); localmente podrían aparecer aves esteparias, de las que se encuentra cartografiada la presencia de dos especies de interés, el sisón (*Tetrax tetrax*), con categoría de «en peligro de extinción» (PE) en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA), y la avutarda (*Otis tarda*), recogida en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE); y se pueden observar también cernícalos vulgares, mochuelos y lechuzas comunes. No existen áreas importantes para las aves (IBA), ni áreas críticas o ámbito de aplicación de especies protegidas. También se encuentra cartografiado un refugio de murciélagos.

Por otra parte, en el informe final del estudio de ciclo anual de avifauna para el proyecto de línea eléctrica L/220 kV SET Coscurita–SET Magaña, realizado, entre diciembre de 2022 y octubre de 2023, en un área de unos 1.639 km², se identifican las áreas de mayor probabilidad de aparición (polígonos Kernel) de las especies focales de interés, según el proyecto «corredores de vuelo de REDEIA», principalmente planeadoras y esteparias sensibles al riesgo de colisión. En sus resultados para el ámbito de estudio de la línea eléctrica 400 kV Almazán-Coscurita destacan: con mayor probabilidad el águila pescadora (*Pandion haliaetus*), especie vulnerable (VU); con una probabilidad media el milano real (*Milvus milvus*), con categoría PE, el buitre negro (*Aegypius monachus*), categoría VU, la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) y el águila real (*Aquila chrysaetos*), incluidas en el LESRPE; y con menor probabilidad el buitre leonado (*Gyps fulvus*), incluido en el LESRPE.

A partir de las características del ámbito de estudio, la información proporcionada por los Servicios Territoriales y las observaciones destacadas del ciclo anual de avifauna, el promotor concluye que en la zona de emplazamiento de la línea 400 kV Almazán-Coscurita pueden localizarse potencialmente distintas especies de avifauna esteparia, como la avutarda y el sisón, y que otra especie a tener en cuenta es el milano real, por ser invernante habitual y porque existen parejas territoriales en enclaves próximos. A pesar de dicha potencialidad, indica que se trata de un entorno cercano a la carretera N-111 y a la subestación de Almazán existente y la afectación sobre dichas especies es poco significativa. Asimismo, indica que no afecta a Áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración local de las especies de aves (Orden MAM/1628/2010, de 16 de noviembre de 2010, de delimitación de zonas de protección para la avifauna en las que serán de aplicación medidas contra la colisión y la electrocución en líneas aéreas de alta tensión de Castilla y León).

Durante la fase de construcción, los potenciales impactos se deberían a la alteración y degradación de los hábitats faunísticos, con la afección directa sobre la fauna invertebrada del suelo y la pérdida de nidos y madrigueras, que se considera de poca importancia por ser una cobertera de cultivos y no realizar desbroces, e indirecta por la

fragmentación y la pérdida de 0,05 ha de hábitat estepario para la implantación de los apoyos, que se considera poco relevante; y a molestias y alteración de las pautas de comportamiento de la fauna, por ruido, presencia humana, ocupación del espacio, etc., con mayor incidencia durante la época de cría de las especies señaladas, que se considera reversible y de carácter temporal durante los trabajos y no se prevé afección significativa en las labores de mantenimiento de la línea.

En la fase de explotación, el principal riesgo es el de colisión de la avifauna con la línea eléctrica. No obstante, señala el promotor el escaso recorrido del trazado y que discurre por un entorno previamente afectado por la presencia de otras líneas eléctricas aéreas con entrada y salida a la subestación de Almazán. Por otra parte, de acuerdo con la metodología desarrollada por Red Eléctrica en el «Proyecto corredores de vuelo», el promotor estima el índice de sensibilidad-riesgo (ISR) de la línea es de 2,616 unidades de riesgo. Asimismo, indica que, debido a la geometría de la línea, es prácticamente imposible la electrocución.

Los impactos anteriores se valoran como compatibles y, para minimizarlos, el promotor propone diversas medidas ya recogidas en apartados anteriores, así como las siguientes: intentar planificar las obras en épocas de mínima actividad biológica de las especies identificadas (avutarda euroasiática, sisón común y milano real); realizar una prospección previa a las obras en la zona de las actuaciones, especialmente de las aves esteparias; si el comienzo de las obras coincide con la época sensible del milano real (marzo-abril), dicha prospección se realizará en un buffer de 2 km alrededor de las actuaciones; se harán prospecciones al inicio de marzo y de abril (meses más críticos para las tres especies) y se requerirá precaución desde mayo a junio (época relevante para la nidificación); en ningún caso se utilizarán herbicidas, plaguicidas, insecticidas, rodenticidas y otros productos químicos que por sus características provoquen perturbaciones en los sistemas vitales de la fauna silvestre que potencialmente utilice este entorno como zona de alimentación.

Señala el promotor que esta línea eléctrica de 400 kV no requiere medidas obligatorias anticolidión para la avifauna, al no afectar áreas prioritarias designadas en Castilla y León; a zonas establecidas según los criterios del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto; y al criterio de señalización de vanos con $ISR > 10$ unidades de riesgo, establecido según el cálculo de riesgo de colisión realizado. No obstante, propone como medida compensatoria señalizar la totalidad de la línea, de 595 m de longitud, mediante la colocación de dispositivos salvapájaros, prioritariamente del modelo tipo aspa (catadióptrico), a excepción de los tramos en los que la normativa lo prohíba. De acuerdo con los planos del proyecto de ejecución, la separación entre las aspas giratorias será de 14 m en cada uno de los cables de tierra, generando un efecto visual cada 7 m, con lo que se compensarían las 2,616 unidades de riesgo de la línea.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León relaciona como especies protegidas que se localizan en el ámbito del proyecto las mencionadas anteriormente, así como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el nótulo grande (*Nyctalus lasiopterus*) y nótulo mediano (*Nyctalus noctula*), con categoría VU en el CEEA. Indica que el trazado de la línea se encuentra a poco más de 8 km de un muladar activo (Muladar Almazán), punto de interés para la avifauna. Concluye que se constata la no coincidencia territorial ni de afección indirecta con planes de especies protegidas, y considera que las actuaciones no supondrán afecciones significativas a las especies protegidas que relaciona siempre que se realice una prospección previa para detectar la presencia de especies de fauna protegida o de sus nidos en el entorno de la zona de actuación, en cuyo caso se dará traslado al Servicio Territorial de Medio Ambiente de la provincia afectada con objeto de que adopte las medidas preventivas oportunas. Asimismo, señala que, para evitar afecciones negativas a la avifauna durante su periodo reproductivo, las actuaciones que requieran el uso de maquinaria pesada, produzcan gran nivel de ruido y/o conlleven acceso campo a través, se llevarán a cabo fuera de dicho periodo.

El promotor toma nota y acepta las medidas y, en todo caso, pone de manifiesto que la línea se dispone en las inmediaciones de la autovía A-15, que cruza en el vano T-1 y T-2 y el apoyo T-3 dista unos 600 m del borde de ésta, por lo que no es una zona propicia para la presencia de aves de interés, estando dedicados a cultivos de secano todos los terrenos por los que discurre.

Como resultado del análisis técnico realizado por este órgano ambiental, se incluyen diversas medidas adicionales en el condicionado de esta resolución.

3.2.6 Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000.

No existen espacios naturales protegidos o espacios de la Red Natura 2000 cercanos al trazado de la línea eléctrica. El más próximo, a 6,3 km al noroeste, es la zona de especial conservación (ZEC) «Riberas del río Duero y afluentes» y las zonas de especial protección para las aves (ZEPA) se encuentran suficientemente alejadas para que no se produzcan molestias a las especies de interés.

Por ello, no se prevén afecciones directas sobre espacios de la Red Natura 2000, al no producirse incidencia ni alterar los valores naturales que caracterizan dichos espacios, y la medida compensatoria propuesta, de señalización de la totalidad de la línea con dispositivos salvapájaros, va a permitir minimizar el potencial impacto indirecto sobre la avifauna local por el incremento del riesgo de colisión.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León concluye en su informe que se constata la no coincidencia territorial ni de afección indirecta del proyecto con espacios naturales protegidos u otras figuras de protección (reservas naturales fluviales, reservas de la biosfera, geoparques, etc.) y, en consecuencia, no tendrá afecciones a dichas figuras de protección o valores naturales. Asimismo, señala que el proyecto no presenta coincidencia territorial con espacios de la Red Natura 2000 y considera realizada la evaluación requerida por el artículo 2 del Decreto 6/2011, de 10 de febrero, por el que se establece el procedimiento de evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 de aquellos planes, programas o proyectos desarrollados en el ámbito territorial de la Comunidad de Castilla y León, concluyendo que las actuaciones proyectadas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, no causarán perjuicio a la integridad de ningún espacio protegido Red Natura 2000.

3.2.7 Paisaje.

De acuerdo con el Atlas de los Paisajes de España, el ámbito de estudio se ubica sobre la unidad paisajística «Campiñas de los altos Campos Sorianos», caracterizada por formas suavemente alomadas ocupadas por campos cerealísticos, con un uso predominantemente agrícola organizado por pequeñas explotaciones parcelarias.

La calidad del paisaje del entorno del proyecto es media-baja, por la inexistencia de elementos singulares (masas boscosas, arbolado disperso, masas naturales de agua, manifestaciones geológicas relevantes, etc.), y se encuentra fuertemente antropizado, con presencia de infraestructuras eléctricas (subestación de Almazán, parques solares y eólicos) y de comunicación (autovía A-15 y carretera N-111).

Durante la fase de construcción, la afección paisajística de la línea eléctrica vendrá ocasionada por la presencia de vehículos y de maquinaria necesaria en las labores de implantación e izado de los apoyos. El promotor considera que, mediante la aplicación de las medidas previstas, recogidas en apartados anteriores los efectos sobre el paisaje son compatibles.

Durante la explotación, el impacto se deberá a la intrusión visual por la presencia de la infraestructura, fundamentalmente de los apoyos, que se valora como moderado. El estudio específico de paisaje recoge un análisis de visibilidad en un radio de 2 km desde la línea eléctrica, que concluye que la infraestructura sería visible desde los núcleos de población de Bordejé y Coscurita, a 1.179 y 1.485 m respectivamente, y las vías de comunicación (A-15 y N-111), cuya presencia hace que la incidencia paisajística sea

baja. Asimismo, el resultado del cálculo de la cuenca visual muestra que se tendrá visibilidad directa desde el 59,66 % de dicho territorio. Señala el promotor que los apoyos quedarán mimetizados con el medio por la incidencia de las condiciones atmosféricas, que reducirán e incluso eliminarán el brillo producido por el galvanizado.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León señala que el principal impacto es el derivado de la intrusión visual de las nuevas infraestructuras, de gran tamaño, cuya instalación supone una degradación del paisaje circundante tanto en fase de obras, como durante la explotación. Como conclusión, considera que el proyecto tiene una indudable repercusión paisajística, que se verá compensada con el cumplimiento de las condiciones que establece en su informe, recogidas en distintos apartados de esta resolución, que el promotor ha aceptado.

3.2.8 Patrimonio cultural, montes de utilidad pública y vías pecuarias.

Según los datos del Catálogo de Bienes Protegidos, de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León y del estudio de afecciones patrimoniales realizado, en las inmediaciones de la línea de 400 kV no existe ningún elemento del patrimonio cultural. No obstante, el promotor propone las siguientes medidas: se llevará a cabo un seguimiento y control arqueológico de los movimientos de tierra, para evitar cualquier tipo de impacto sobre un hallazgo casual; en caso de aparecer restos u objetos de interés arqueológico o cultural, las obras se paralizarán inmediatamente, se tomarán medidas para garantizar su protección y se notificará a la Administración competente de la Junta de Castilla y León; y se cumplirán las especificaciones recogidas en la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León y su Reglamento de desarrollo.

La Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, en sesión de 26 de marzo de 2026, emite un acuerdo en relación con las afecciones al patrimonio arqueológico y etnológico del proyecto de la nueva SE 400/220 kV Coscurita y las trazas definidas para la nueva L/220 kV Coscurita-Magaña y la L/400 kV Almazán-Coscurita, en el que establece una serie de condicionantes dirigidos en su totalidad a las afecciones derivadas de la línea de 220 kV Coscurita-Magaña. En sesión de 30 de julio de 2026, informa que se consideran adecuadas las medidas propuestas a dicho condicionado presentadas por el promotor. Por su parte, el promotor aclara que la línea aérea proyectada de 400 kV no produce afección, ni directa ni indirecta, sobre los bienes de interés cultural identificados por la citada Comisión.

En el ámbito de estudio, no se localizan montes de utilidad pública y por él discurren dos vías pecuarias. La línea eléctrica se encuentra a 260 m al suroeste de la «Colada de los Arrieros», en su punto más próximo; y en el vano T-1 a T-2 se produce un cruzamiento con la «Colada Tarola a Almazán», que durante las obras puede resultar afectada, si bien no se espera que sea relevante, por lo que se valora como compatible, y se minimizará mediante las medidas que propone, entre ellas: se respetará el trazado, integridad física y continuidad de las vías pecuarias; no se interrumpirá la circulación en ningún momento, con preferencia al tránsito ganadero, vehículos agrícolas, peatones o ciclistas, y en ningún caso se acopiarán materiales ni se situarán obstáculos; se respetará el límite máximo de 30 km/h; en caso de deterioro, se reparará la capa de rodadura; finalizadas las obras se restaurará para recuperar su función y estado inicial; y se solicitará la preceptiva autorización, ante la Delegación Provincial de Soria, para la ocupación temporal en terrenos de vías pecuarias y se cumplirá el condicionado que, en su caso, figure en la misma.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León confirma la coincidencia territorial con la citada colada de Tarola a Almazán; y que, en la fase de obras, puede verse afectada por el acondicionamiento de los accesos a los apoyos y el tránsito de maquinaria, actuación temporal que considera poco significativa. En cualquier caso, recuerda que el apoyo deberá respetar en todo momento la anchura legal de la vía pecuaria y evitar su ocupación. Concluye que el proyecto se considera compatible con la utilidad pública de esta vía pecuaria siempre que se

cumplan las condiciones de su informe (recogidas en apartados anteriores). El promotor responde con su aceptación.

3.2.9 Efectos sinérgicos y acumulativos.

En el estudio de impacto ambiental, se realiza la evaluación de estos efectos en un buffer de unos 5 km en torno a la línea eléctrica proyectada, en el que se identifican las siguientes infraestructuras objeto de análisis: líneas eléctricas existentes (2 de 400 kV, 2 de 220 kV y numerosas de 150 kV e inferiores) y proyectadas (línea PSFV Almazán 1-SE Almazán); red de carreteras integrada por la autovía A-15, carreteras nacionales, autonómicas y provinciales; y una línea de ferrocarril.

Teniendo en cuenta los impactos residuales de los elementos del proyecto en la fase de operación/mantenimiento, se analizan aquellos que podrían originar acumulación con los elementos o infraestructuras similares existentes en su entorno:

Ocupación irreversible del suelo y servidumbre. Será muy reducida (0,05 ha para la cimentación de apoyos), por lo que no implica un efecto acumulativo significativo y sinérgico relevante.

Generación de campos electromagnéticos. El promotor justifica la inexistencia de efectos acumulativos y sinérgicos relevantes.

Cambios en la calidad de las aguas. No se espera afección a la hidrología subterránea (cuenca de Almazán), ya que las actuaciones no implican obras de más de 1 m de profundidad; que únicamente tendría lugar esta afección en caso de accidente o escape ocasional de combustible de la maquinaria utilizada en el mantenimiento, de probabilidad muy baja y con incidencia muy puntual y localizada; y que se contemplan medidas que contribuyen a evitar o reducir la posible afección. Por tanto, considera el promotor que no habrá efectos acumulativos y sinérgicos en este aspecto.

Riesgo de colisión de la avifauna. El efecto sinérgico se produciría por la confluencia de líneas eléctricas, siendo el entorno de la subestación de Almazán la zona con mayor concentración de trazados. No obstante, se propone la instalación de salvapájaros en todo el trazado de la línea eléctrica (595 m), de forma que se aumente su visibilidad y ampliando así notablemente la zona requerida en la normativa de aplicación.

Paisaje. La concentración de focos de consumo visual como la autopista A15 y otras carreteras, además de los núcleos poblados, hacen que aumente la visibilidad acumulada, aunque se trata de una zona antropizada y con una fragilidad paisajística baja al estar muy intervenida, por lo que no se espera que los efectos acumulativos de la línea proyectada sean relevantes.

Por todo ello, el análisis concluye que no es previsible que se produzcan impactos acumulativos o sinérgicos sobre los elementos del medio afectados por el proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León considera que la línea eléctrica aérea a instalar, junto con otras infraestructuras existentes, tendrá un efecto sinérgico y acumulativo significativo en el entorno, destacando el que tendrá sobre el paisaje; y que cabe tener en cuenta la persistencia en el tiempo de las infraestructuras. Asimismo, señala que la concentración de numerosas líneas eléctricas aéreas en el mismo entorno será altamente visible y tendrá además un impacto sinérgico y acumulativo sobre la avifauna por el riesgo de colisión y electrocución. No obstante, las medidas preventivas y correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental pueden mitigar el impacto sinérgico y acumulativo.

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

En el estudio de impacto ambiental se analiza la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de catástrofes naturales y accidentes graves y sus posibles efectos adversos sobre el medio natural o social.

En relación con las catástrofes naturales, señala el promotor que en el ámbito de estudio no se encuentran zonas inundables para períodos de retorno de 10, 50, 100

y 500 años y que el riesgo por inundaciones/avenidas es muy bajo y, por ello, la vulnerabilidad del proyecto baja; que el proyecto se localiza en un área de baja actividad sísmica, sin registros de terremotos, por lo que el riesgo y la vulnerabilidad son bajos, al igual que los derivados de vientos fuertes, tormentas (rayos) y nevadas; que el riesgo de movimientos en masa es bajo/medio y la vulnerabilidad baja; y el que el riesgo de incendios forestales es bajo/medio con una vulnerabilidad media.

Respecto a los posibles accidentes graves, recoge como riesgo indirecto (no generado por el proyecto) el derivado de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, por el cruce de la línea eléctrica (vano T-1 a T-2) de la carretera N-111/A-15, con riesgo y vulnerabilidad muy bajo; así como los incendios forestales derivados de accidentes durante la fase de obras, por el uso de maquinaria y ciertas herramientas y por actuaciones negligentes, con un riesgo bajo/medio y vulnerabilidad media; y el vertido de sustancias contaminantes (combustible y aceites) puntuales y de escasa relevancia.

La vulnerabilidad del proyecto ante catástrofes o accidentes graves se puede reducir a la caída de apoyos y conductores, que no es previsible que genere efectos adversos significativos para el medio ambiente, salvo la posible afección puntual a cultivos de secano; ni sobre la carretera cruzada por el proyecto, al cumplirse estrictamente con el Reglamento de líneas de alta tensión; ni sobre las personas o sus bienes, salvo efectos indirectos por el corte de suministro eléctrico, cuya afección no se considera significativa.

Asimismo, en el estudio de impacto ambiental se analiza la vulnerabilidad del proyecto ante los efectos del cambio climático derivados del aumento de: temperatura y olas de calor, de fenómenos meteorológicos adversos (viento, inundaciones por precipitaciones intensas, tormentas y nevadas) y de incendios forestales.

Concluye el promotor que, tras la adopción de las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental, la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves y de catástrofes y de los efectos del cambio climático es baja, no siendo previsible que se puedan producir efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

La Agencia de Protección Civil y Emergencias de la Junta de Castilla y León informa que el término municipal de Coscurita se encuentra afectado por riesgo bajo de inundaciones; riesgo bajo y peligrosidad muy baja por incendios forestales; riesgo medio por transporte por carretera de sustancias peligrosas; y no se encuentra afectado por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas. Asimismo, recoge dos determinaciones a las que el promotor responde que se tiene en cuenta que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo, deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente y, en su caso, si alguna de las actuaciones derivadas de la modificación/aprobación pudiera potencialmente aumentar el riesgo sobre las personas, sus bienes o el medio ambiente se realizaría un análisis previo, indicando el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.

No obstante, respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente a riesgos de accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada el análisis realizado por el promotor y los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

3.4 Programa de vigilancia y seguimiento ambiental.

El programa de vigilancia ambiental (PVA) persigue establecer un procedimiento que garantice la correcta ejecución y el cumplimiento de las medidas ambientales contenidas en el estudio de impacto ambiental y las incorporadas durante el procedimiento ambiental. Asimismo, permitirá la detección y evaluación de impactos de difícil cuantificación en la etapa preoperacional y de los imprevistos, y la articulación de nuevas medidas para paliarlos, así como en el caso de que las aplicadas resulten insuficientes. La vigilancia se mantendrá durante la vida útil de la instalación.

El PVA incluye las tareas de control y seguimiento para las diferentes fases del proyecto, en las que se especifican los distintos aspectos de los factores ambientales y sus correspondientes medidas que se someterán a vigilancia. El promotor recoge estas tareas en dos grupos:

- Controles generales durante la construcción. Incluyen los controles a los contratistas, de los equipos y maquinaria, la calidad del aire, la gestión de residuos y la prevención de incendios.

- Controles particulares. Se aplicarán al replanteo de campas y accesos, con inspección previa al inicio de las obras, durante su apertura y semanales; de los movimientos de tierra, con periodicidad semanal; de la retirada y acopio de tierra vegetal, controles durante los trabajos y semanales; de cauces naturales y canales de riego, al inicio y final de la obra y semanales; de los trabajos de desbroces de vegetación, tala y poda, semanales; de las prospecciones de avifauna previas al inicio de los trabajos, con periodicidad mensual durante la etapa reproductiva (marzo a junio); de la señalización con salvapájaros, semanalmente durante la fase de tendido; de la siniestralidad de aves, durante al menos tres años desde el inicio de la fase de funcionamiento o según establezca en su resolución el órgano ambiental competente; de la protección de las vías pecuarias, semanales y al final de la obra; de la restauración de la zona de obras y reposición de elementos afectados, con una inspección al finalizar las obras, antes de la firma del acta de recepción.

Respecto del seguimiento de la siniestralidad de aves, se realizará aplicando la «Metodología y Protocolos para la recogida y análisis de datos de siniestralidad de aves por colisión en líneas de transporte de electricidad» desarrollados por Red Eléctrica, en una banda de 30 m a cada lado del eje del trazado y otras prescripciones de detalle de carácter técnico. En caso de detectarse algún ejemplar accidentado de especies protegidas, se trasladará comunicación inmediata a la Administración autonómica competente con objeto de que se tomen las medidas oportunas.

Entre los informes a emitir propone, como mínimo, los siguientes: una propuesta del PVA antes del comienzo de las obras; un informe mensual durante la fase de obras, que hará referencia a los aspectos contemplados en la citada propuesta; de considerarse necesario, un informe extraordinario cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo; y el informe final de obra.

Como resultado del análisis técnico realizado por este órgano ambiental, se incluyen diversas medidas adicionales en el condicionado de esta resolución.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el artículo 7.1.a) 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, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación adicional 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 eléctrica de 400 kV, simple circuito, de conexión entre la actual subestación eléctrica de Almazán y la nueva subestación eléctrica Coscurita, ambas en el término municipal de Coscurita, en la provincia de Soria» 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 adicional, 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 y las recogidas en los informes recibidos en el procedimiento, que se considera necesario modificar o desarrollar, así como otras adicionales que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

Fauna.

(4) La señalización de los cables de tierra se acometerá después del izado y tensado de los conductores, en un plazo máximo de 5 días, y se incluirá su mantenimiento en las operaciones generales de conservación de la línea. Los dispositivos salvapájaros serán repuestos cuando no cumplan su función por deterioro.

(5) En el supuesto de detectarse colisiones con la nueva línea eléctrica de ejemplares incluidos en el CEEA o del LESRPE, se deberá intensificar de forma progresiva la señalización de los tramos responsables, mediante la disminución de la distancia entre balizas de los cables de tierra, señalización de los conductores, instalación de señales luminiscentes de autoinducción y cualquier otra medida de eficacia probada. 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.

1.3 Condiciones al programa de vigilancia ambiental.

(6) 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 incorporan 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.

(7) El promotor elaborará un protocolo detallado para el seguimiento de mortalidad de aves con la línea de 400 kV, que desarrollará las especificaciones técnicas de aplicación relativas, entre otros aspectos, a la selección de tramos y longitud a muestrear; tipo de recorridos; anchura de banda de muestreo bajo línea; tasas de corrección de predación y detección; número de observadores; procedimiento de comunicación en caso de detectar animales siniestrados; toma de datos del accidente, etc. El protocolo se trasladará a los correspondientes órganos autonómicos competentes y, en su caso, se ajustará la metodología a sus directrices. Se incorporará al proyecto de ejecución previamente a su autorización.

(8) De acuerdo con lo propuesto por el promotor, el seguimiento de mortalidad tendrá una duración de al menos 3 años y se extenderá a la totalidad de la longitud de la línea de 400 kV. 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. A estos efectos, el protocolo determinará el umbral de significatividad, cuantificando el número de ejemplares afectados por colisión de las diferentes especies, en base a su categoría de protección, que se deberán tener en cuenta.

Cada una de las medidas establecidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor previamente a la obtención de la autorización de construcción.

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 sustantivo 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, 7 de octubre de 2026.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la inicial debido a cambios realizados en su estructura de Gobierno)	Contestación
<i>Administración General del Estado</i>	
D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
S.G. de Política Forestal y Lucha contra la Desertificación. MITECO.	No
Confederación Hidrográfica del Duero. MITECO.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí
D.G. de Carreteras. Unidad de Carreteras en Soria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. (MITMA).	Sí
Instituto Geográfico Nacional. MITMA.	Sí
Agencia Estatal de Seguridad Aérea. MITMA.	No
<i>Administración Autonómica</i>	
D.G. de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León (JCyL).	No
D.G. de Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. JCyL.	Sí
D.G. de Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación Territorial. JCyL.	No
Agencia de Protección Civil y Emergencias. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. JCyL.	Sí
D.G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. JCyL.	Sí
D.G. de Energía y Minas. Consejería de Economía y Hacienda. JCyL.	No
D.G. de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Movilidad y Transformación Digital. JCyL.	Sí
Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Soria. Sección Urbanismo. JCyL.	No
Servicio Territorial de Movilidad y Transformación Digital de Soria. Sección Carreteras. JCyL.	Sí
Servicio Territorial de Cultura y Turismo de Soria. Comisión de Patrimonio Cultural. JCyL.	Sí
D.G. de Salud Pública. Consejería de Sanidad. JCyL.	Sí
Fundación de Patrimonio Natural de Castilla y León. Junta de Castilla y León.	No
<i>Administración Local y otras entidades</i>	
Diputación Provincial de Soria.	Sí
Ayuntamiento de Coscurita.	No
Asociación Soriana para la defensa y estudio de la naturaleza (ASDEN).	No
Ecologistas en Acción Soria.	No
Greenpeace España.	No

Consultados (La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la inicial debido a cambios realizados en su estructura de Gobierno)	Contestación
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	No
WWF/ADENA.	No
SEO BIRDLIFE.	No
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).	No
ENAGAS TRANSPORTE, SAU.	No
I-DE Redes Eléctricas Inteligentes, SAU.	No
Iberdrola Renovables Castilla y León, SA.	No
Iberenova Promociones, SA.	No
Telefónica de España, SAU.	No

