

26/06/2007

ANEXO IV:
DOCUMENTO DE SÍNTESIS

L.A.T. 132 KV FUENSALIDA-
VALMOJADO

UNION FENOSA DISTRIBUCION, S.A.

SC-Q001 1



Memoria

Índice

1.	Introducción	1
1.1.	Promotor del proyecto.....	1
1.1.	Justificación general del Proyecto.	1
1.2.	Antecedentes	1
1.3.	Objeto	1
1.4.	Supuesto por el que se somete a Evaluación de Impacto Ambiental.....	2
2.	Examen de alternativas estudiadas y justificación de la solución adoptada.....	2
2.1.	Examen de alternativas. Análisis de trazado	2
2.2.	Alternativa A.....	3
2.3.	Alternativa B	4
2.4.	Alternativa C.....	4
2.5.	Determinación del trazado óptimo	5
3.	Emplazamiento de las instalaciones.....	7
4.	Descripción del proyecto	9
4.1.	Descripción de la instalación.....	9
4.2.	Descripción de los materiales	9
4.2.1.	Conductor aéreo	9
4.2.2.	Cable tierra/fibra óptica	10
4.2.3.	Aislamiento	10
4.2.4.	Apoyos y cimentaciones.....	10
4.2.5.	Puesta a tierra	11
4.2.6.	Numeración y señalización.....	11
4.3.	Descripción de los tramo subterráneos.....	11
5.	Acciones de proyecto susceptibles de producir impactos.....	12
5.1.	Fase de Construcción	12
5.2.	Explotación y mantenimiento	13
5.3.	Fase de abandono	14
6.	Inventario ambiental.....	16
6.1.	Medio Físico	16
6.1.1.	Clima.	16

6.1.2. Calidad del aire	16
6.1.3. Geomorfología.....	17
6.1.4. Hidrología e hidrogeología	17
6.2. Medio Biótico.....	17
6.2.1. Vegetación y usos del suelo.....	17
6.2.2. Fauna.....	18
6.2.3. Espacios Naturales de Interés.	19
6.2.4. Paisaje.....	19
6.3. Medio Socioeconómico	20
6.3.1. Demografía.....	20
6.3.2. Actividades económicas.....	20
6.3.3. Planeamiento Urbanístico	20
6.3.4. Vías Pecuarias.....	21
6.3.5. Patrimonio Cultural	21
7. Identificación y valoración de impactos.....	22
7.1. Incidencia de los impactos identificados como SIGNIFICATIVOS.....	22
7.1.1. Impactos Significativos en la FASE DE CONSTRUCCIÓN.	22
7.1.2. Impactos Significativos en la FASE DE EXPLOTACIÓN.	24
7.1.3. Impactos Significativos en la FASE DE ABANDONO.	25
8. Medidas preventivas y correctoras.....	26
9. Programa de vigilancia ambiental.....	30
10. Conclusiones.....	31

SC-Q003 1

1. Introducción

1.1. Promotor del proyecto

El promotor del proyecto L.A.T. 132 kV FUENSALIDA – VALMOJADO es UNIÓN FENOSA DISTRIBUCIÓN, S.A. con C.I.F. A-82153834 y domicilio social en Avenida de San Luis nº 77 de Madrid.

La dirección a efectos de notificaciones es:

Alfonso González Álvaro
UNIÓN FENOSA DISTRIBUCIÓN
PARQUE EMPRESARIAL “LA FINCA” EDIF. 5
Paseo del Club Deportivo nº1
28223. Pozuelo de Alarcón (Madrid)

El teléfono de contacto es 91 257 80 00, extensión 43097 y el nº de fax es 91 257 80 01.

1.1. Justificación general del Proyecto.

La finalidad del proyecto objeto de este estudio es la construcción de una nueva línea en alta tensión de 132 kV, explotada en un principio en 45 kV, entre la subestación de Fuensalida y la de Valmojado, ubicadas ambas en la provincia de Toledo, con objeto de mejorar la calidad de suministro en la zona.

Actualmente ambas subestaciones tienen una transformación 45/15 kV, en un futuro se ampliarán a 132/45/15 kV, y entonces la línea proyectada pasará a 132 kV.

1.2. Antecedentes

Con fecha 23 de septiembre de 2005, UNIÓN FENOSA DISTRIBUCIÓN, S.A. presentó ante la Consejería de Medio Ambiente de Castilla la Mancha el documento correspondiente a la SOLICITUD AMBIENTAL del proyecto de LAT 45 kV FUENSALIDA - VALMOJADO, a fin de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, dando así respuesta a lo establecido en el Decreto 178/2002 de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Desarrollo de la ley 5/1999 de 8 de abril de Evaluación de Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Posteriormente por razones de urbanismo se modificó la traza de la línea y además hubo que modificar la tensión de 45 kV a 132 kV por necesidades del sistema eléctrico de la zona. Por ambas razones se realizó una nueva SOLICITUD AMBIENTAL que incluía las modificaciones necesarias al proyecto inicial.

Dicha solicitud se envió a la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha en Agosto de 2006. Con fecha Septiembre de 2006 se indica que el proyecto “LAT 132 KV FUENSALIDA-VALMOJADO” está incluido en el Anexo 2, grupo3, apartado a) del Decreto 178/2002, por lo que ha de someterse al procedimiento simplificado de Evaluación de Impacto Ambiental. Posteriormente se recibe la respuesta a la solicitud con fecha Febrero de 2007.

1.3. Objeto

El presente documento tiene como objeto la realización del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto L.A.T. 132 kV Fuensalida- Valmojado.

El Estudio de Impacto Ambiental se configura como una medida encaminada a compatibilizar la defensa de los valores ambientales con el desarrollo económico y el progreso técnico que el proyecto conlleva, asegurando la conservación del medio

ambiente. En él deben ponerse de manifiesto las posibles afecciones al medio derivadas del proyecto, con el objetivo principal de incorporar en el mismo las variaciones y recomendaciones oportunas para prevenir dichas afecciones.

1.4. Supuesto por el que se somete a Evaluación de Impacto Ambiental

Según el Decreto 178/2002 de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Desarrollo de la ley 5/1999 de 8 de abril de Evaluación de Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, los proyectos incluidos en el anexo I deberán someterse al procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental de forma previa a su autorización por el órgano sustantivo.

El grupo 3 del citado anexo I recoge la construcción de líneas aéreas para el transporte de energía eléctrica de cualquier voltaje y longitud superior a 3 km, cuando se desarrollen total o parcialmente por áreas sensibles.

El línea objeto del proyecto posee una longitud superior a los 20 km, y cruza una mancha de vegetación de interés especial, asociada al Arroyo de La Venta, que se encuentra recogida dentro del anexo I de la directiva 92/43/CEE con el código 92A0 relativo a bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

No será de aplicación la Ley 4/2007, de 8 de marzo, de Evaluación Ambiental en Castilla-La Mancha ya que según la disposición adicional cuarta de dicha Ley: *“Los proyectos sometidos al trámite de Evaluación de Impacto Ambiental antes de la entrada en vigor de esta Ley, se les aplicará la legislación vigente en el momento de presentación de la Solicitud.”*

2. Examen de alternativas estudiadas y justificación de la solución adoptada.

2.1. Examen de alternativas. Análisis de trazado

Los criterios considerados para el trazado de alternativas son los siguientes:

- ✓ CRITERIOS LEGALES: las trazas propuestas evitarán el paso por aquellos espacios que presenten una restricción expresa al paso de líneas eléctricas.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A NÚCLEOS DE POBLACIÓN EXISTENTES (suelo urbano) en la zona de influencia de la línea, maximizando el alejamiento de las zonas habitadas. En el caso de estudio los municipios que se enmarcan en el área de influencia son Fuensalida, Camarena, Santa Cruz del Retamar, Las Ventas de Retamosa, Casarrubios del Monte, La Torre de Esteban Hambrán y Valmojado.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, que deben ser evitados o afectados lo menos posible.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A LOS ELEMENTOS DEL PATRIMONIO CULTURAL, de modo que el número de elementos presentes en el área de influencia de la línea sea el menor posible. Se ha consultado para ello a la Sección de Patrimonio perteneciente a la Consejería de Educación y Cultura de la Delegación Provincial de Toledo.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A LAS FORMACIONES VEGETALES DE MAYOR VALOR ECOLÓGICO, considerándose de especial importancia aquellas incluidas en la Directiva Hábitat, donde destacan las zonas de vegetación riparia del Arroyo de Las Ventas.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A LA FAUNA, especialmente ZEPAS y hábitats de interés faunístico.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN AL PAISAJE, en función de su calidad intrínseca y visibilidad.

- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A LA GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA, evitando discurrir por las zonas de mayor pendiente y/o con mayor riesgo de erosión, así como por concesiones de explotación minera y permisos de investigación. Para ello se ha consultado a la Delegación Provincial de la Consejería de Industria y Trabajo de Toledo y se han identificado las zonas de con mayor riesgo de erosión.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A LA HIDROGEOLOGÍA, evitando ubicar apoyos en la zona de servidumbre y restringiendo al máximo los apoyos en la zona de policía.
- ✓ MÍNIMA AFECCIÓN A LAS INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES, minimizando el número de cruzamientos con carreteras, ferrocarriles y otras líneas de alta tensión. El área de estudio presenta una importante red de infraestructuras, entre las que destaca la autovía A5.
- ✓ ACCESIBILIDAD DE LA TRAZA, de modo que se minimice la apertura de nuevos accesos.

Siguiendo los criterios anteriormente citados, se analizaron tres alternativas de trazado posibles, posteriormente se seleccionó la alternativa más adecuada desde el punto de vista técnico y ambiental.

En el estudio de alternativas se ha estudiado la posibilidad de soterrar la línea completa, pero esta opción se ha descartado porque la línea no discurre por viales ya establecidos, por lo que el soterramiento no sería técnicamente viable, y provocaría una mayor afección al medio, quedando la vía no disponible para otros usos como el agrícola.

A continuación se expone la descripción de estas tres alternativas, y los puntos de salida y llegada de la línea.

2.2. Alternativa A

La primera alternativa parte de la subestación de Fuensalida paralela al límite entre los términos municipales de Fuensalida y Portillo de Toledo, es decir, con dirección N-NE.

La primera alineación de casi 9.400 metros de longitud. Desde la salida de la subestación hasta el primer vértice A1, la traza cruza primero la Cañada Real Segoviana, después dos líneas de alta tensión y por último, unos 400 metros antes del vértice A1, cruza la autovía A5. A partir de ahí, el tramo A1 – A2, unos 1.700 metros, discurre paralelo a dicha autovía,

Las siguientes alineaciones, desde A2 hasta A5, se separan de esa vía en primer lugar para evitar afectar a la localidad Los Pocillos, del término municipal de La Torre de Esteban Hambrán y en segundo lugar para evitar varios yacimientos arqueológicos situados en el paraje Los Llanos.

El paralelismo con la autovía A5, se retoma desde el tramo A5 –A6 hasta la llegada a la subestación de Valmojado, lo que supone un paralelismo con la vía de comunicación de 2.965 metros.

Los terrenos por los que discurre son básicamente llanos, dedicados al laboreo principalmente, si bien una parte del recorrido, desde la salida de la subestación de Fuensalida hasta poco antes del cruce con la autovía los terrenos por los que discurre son fundamentalmente viñedos.

Los términos municipales afectados por la alternativa son: Fuensalida, Santa Cruz del Retamar, La Torre de Esteban Hambrán, Casarrubios del Monte, Métrida y Valmojado. La longitud aproximada de la alternativa es de 22.600 metros.

2.3. Alternativa B

La segunda alternativa discurre paralela primero a la Cañada Real Segoviana durante unos 12.300 metros, después se dirige hacia el Oeste para evitar la localidad de Las Ventas de Retamosa y por último, discurre paralela a la autovía A5 hasta su llegada a la subestación de Valmojado durante unos 3.200 metros.

Concretamente, en su inicio la alternativa B parte con dirección NE paralela a la Cañada Real Segoviana, en la primera alineación, entre V1 y V2 cruza dicha vía pecuaria y a partir de V2 comienza el paralelismo hasta el vértice V8.

Entre V2 y V3 la alternativa cruza dos líneas de alta tensión propiedad de REE. Entre V3 y V4 de nuevo cruza la Cañada, continúa el paralelismo hasta V8, donde se desvía hacia el noroeste para evitar los terrenos del futuro desarrollo urbanístico de Las Ventas de Retamosa.

En la alineación V10 – V11 cruza la autovía A-5. A partir de ahí continúa paralela a dicha autovía hasta su llegada a la subestación de Valmojado, siguiendo un trazado común a la alternativa A.

En cuanto a los cultivos afectados, como en el caso anterior, discurre por una primera zona de cultivos herbáceos, para entrar después en una zona de viñedos y finalmente afectar a zonas de labor en la llegada a la subestación.

Los términos municipales afectados por la alternativa son: Fuensalida, Camarena, Las Ventas de Retamosa, Casarrubios del Monte y Valmojado. La longitud total de la alternativa es de aproximadamente 21.000 metros.

2.4. Alternativa C

La tercera alternativa parte casi paralela a la alternativa B, discurrendo en un primer tramo, desde C1 hasta C3 paralela a la Cañada Real Segoviana durante unos 3.800 metros. En este tramo cruza una de las líneas de alta tensión. El vértice C3 llega hasta la siguiente línea de alta tensión, y a partir de ahí cambia de dirección y continúa paralela a dicha línea, hasta el vértice C6. El paralelismo con esta línea de alta tensión es de aproximadamente 7.300 metros, desde C3 hasta C6, cruzándola una vez.

En el vértice C6 la traza se dirige hacia el noreste, evitando así afectar a la urbanización Montevejo del municipio de Camarena y evitando además interferir en la población de Las Ventas de Retamosa.

La última parte de la alineación C6 – C7 deja la población de Valmojado en el oeste, rodeándola hasta llegar a la subestación por el norte, desde C7 hasta C9 para evitar afectarla. El último tramo C8 – C9 discurre paralelo a la autovía A5.

Los términos municipales afectados por la alternativa son: Fuensalida, Camarena, Las Ventas de Retamosa, Casarrubios del Monte y Valmojado. La longitud aproximada de la alternativa son 26.000 metros.

2.5. Determinación del trazado óptimo

La selección de la alternativa óptima se realiza ordenando cada alternativa de mejor a peor según los criterios considerados y el peso específico asignado a cada uno de ellos. El resultado de la comparación de los criterios se muestra en la siguiente tabla:

		Mejor	Media	Peor	PESO RELATIVO	MEJOR ALTERNATIVA
Medio Inerte	Pendiente	B/C	B/C	A	BAJO	B
	Concesiones mineras	-	-	-	MEDIO	
	Hidrología	B	A	C	ALTO	
Medio Biótico	Espacios naturales	-	-	-	MUY ALTO	C/B
	Vegetación natural	C	B	A	ALTO	
	Fauna	C/B	C/B	A	ALTO	
Medio Perceptual	Calidad	B	C/A	C/A	ALTO	B
	Visibilidad	B	A	C	ALTO	
Medio socio-económico	Población	B	C	A	MUY ALTO	A/B/C
	Infraestructuras	A/B	A/B	C	BAJO	
	Patrimonio	C	B	A	ALTO	
	Vías Pecuarias	A	C	B	BAJO	
Accesibilidad		B	A/C	A/C	MEDIO	B
Longitud		B	A	C	ALTO	B

Una vez valoradas las alternativas se opta por la **ALTERNATIVA B** como la más conveniente, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- El trazado discurre por zonas con pendientes menores al 10% en toda su longitud.
- La alternativa B sigue el criterio de paralelismo a otras infraestructuras, siendo en su primer recorrido paralela a la Cañada Real Segoviana y en el tramo final, paralela a la autovía A5.
- Es la alternativa que cruza un menor número de cauces.
- La afección sobre el paisaje, tanto por el factor calidad/fragilidad como por la visibilidad es la menor de las tres trazas.
- Es la alternativa que posee una mejor accesibilidad, por lo que la creación de accesos será mínima.
- Al ser la alternativa de menor longitud y la de mejores accesos, es la que supone una menor ocupación del terreno y por tanto una menor afección a los propietarios.

En el anexo II del Estudio de Impacto Ambiental se recogen aquellos organismos a los que se les ha remitido la Solicitud Ambiental de la línea, así como las recomendaciones indicadas por éstos y el apartado del Estudio donde se tratan dichas sugerencias.

En cuanto a las sugerencias que hacen los distintos Organismos respecto a la selección de la alternativa óptima, la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural indica que se consideran admisibles las alternativas B y C. Se indica que la alternativa B presenta menor longitud aunque la mayor parte de su recorrido discurre por zona libre de líneas eléctricas, mientras que la alternativa C discurre paralela a infraestructuras eléctricas y viales excepto en los tramos en los que se aleja de las poblaciones.

Como se ha visto en el análisis de la alternativa óptima, se ha valorado como más favorable la alternativa B, ya que además de tener menor longitud, su recorrido se aleja más de los núcleos de población que la alternativa C y además discurre paralela a la cañada existente y en el último tramo, a la autovía A5, por lo que se unifican las infraestructuras, agrupando de este modo los impactos.

Por otro lado, la Consejería de Medio Ambiente indica la posibilidad de enterrar los tramos de la línea que discurren próximos a núcleos urbanos. Esta opción se ha estudiado, pero el soterramiento de la línea ha de hacerse en viales existentes, ya que en terrenos agrícolas produce una mayor afección por la imposibilidad de realizar otras actividades en ese suelo ocupado, y por tanto mayor afección a los particulares afectados.

Por esta razón finalmente se decide no soterrar la línea en el tramo cercano al municipio de Valmojado. Aunque parte de la línea discurrirá por terrenos que serán sometidos a desarrollos urbanísticos, tras conversaciones con el Ayuntamiento de Valmojado, se ve que el desarrollo de estos PAUs será muy posterior en el tiempo a la instalación de la línea, por esto no se puede soterrar ya que no se están desarrollados los viales y no se conoce con seguridad la situación futura de los mismos.

En la respuesta recibida de la Delegación Provincial de Medio Ambiente de Toledo se indica que se considera adecuada la elección de la alternativa B. Posteriormente realiza una descripción de esta alternativa seleccionada. Como se ha comentado anteriormente, se ha modificado el último tramo de la línea, en la llegada a la subestación de Valmojado, ya que al retrasarse en el tiempo el desarrollo urbanístico planteado por el Ayuntamiento de Valmojado, no será compatible con el soterramiento en ese tramo de la línea, por lo que se hará todo en aéreo, con la posibilidad de modificarlo en un futuro si es necesario.

Respecto a la elección de la alternativa óptima, la Dirección General de Medio Natural también considera que la alternativa que generaría menor impacto es la B, puesto que es la de menor longitud y discurre paralela a infraestructuras existentes, evitando así el fraccionamiento del territorio y aprovechando esas infraestructuras para el acceso a los apoyos.

Por último, el Ayuntamiento de Casarrubios del Monte confirma que el trazado no afecta a su desarrollo urbanístico previsto. Así mismo, el Ayuntamiento de Las Ventas de Retamosa indica que no conoce qué alternativa ha sido seleccionada, tras conversaciones con este Ayuntamiento, se confirma que el trazado elegido no afecta a su desarrollo previsto.

Desde la Dirección General de Medio Natural se indica que se deben proponer medidas preventivas para evitar la aparición de episodios de contaminación fluvial, así como estudiar si es necesario incluir medidas correctoras, protectoras o compensatorias, y también la elaboración de un Programa de Vigilancia Ambiental. Estos puntos se tratarán en los apartados 9. Valoración de Impactos, 10. Medidas Preventivas y Correctoras y 11. Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental del presente Estudio de Impacto Ambiental.

3. Emplazamiento de las instalaciones

Las instalaciones se localizan en la provincia de Toledo (Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha). Los municipios de referencia son Fuensalida, Camarena, Las Ventas de Retamosa, Casarrubios del Monte y Valmojado.

El punto de salida es la subestación de Fuensalida, cuyas coordenadas UTM son las siguientes: X: 395941 Y: 4435204 y el de llegada es en la subestación de Valmojado, cuyas coordenadas UTM son las siguientes: X: 406795 Y: 4452359.

El apoyo de salida y el de llegada son tipo Paso Aéreo Subterráneo (P.A.S.) ya que la entrada en cada una de las subestaciones se realiza en subterráneo, quedando estos tramos dentro de las parcelas de las subestaciones.

Las coordenadas UTM de los apoyos para la alternativa elegida son:

APOYOS	Coordenada X	Coordenada Y
1(salida subestación Fuensalida)	395971	4435204
2	396032	4435384
3	396300	4435625
4	396574	4435871
5	396837	4436108
6	397106	4436350
7	397352	4436571
8 (Pórtico)	397495	4436773
8A (Pórtico)	397561	4436866
9	397682	4437038
10	397854	4437281
11	398043	4437548
12	398200	4437771
13	398332	4437957
14	398473	4438157
15	398631	4438380
16	398778	4438588
17	398941	4438819
18	399174	4438821
19	399332	4439111
20	399490	4439403
21	399674	4439740
22	399815	4440000
23	399985	4440314
24	400112	4440546
25	400240	4440782
26	400513	4440976
27	400717	4441119
28	400783	4441380
29	400845	4441622

APOYOS	Coordenada X	Coordenada Y
30	400921	4441920
31	400999	4442223
32	401073	4442512
33	401155	4442832
34	401229	4443122
35	401307	4443425
36	401485	4443625
37	401703	4443871
38	401942	4444141
39	402149	4444374
40	402360	4444613
41	402549	4444826
42	402758	4445062
43	402800	4445377
44	402848	4445733
45	402894	4446079
46	402942	4446442
47	402986	4446767
48	403029	4447092
49	403067	4447378
50	403315	4447608
51	403563	4447837
52	403754	4448015
53	403990	4448233
54	404179	4448407
55	404389	4448602
56	404628	4448824
57	404841	4449021
58	405022	4449189
59	405221	4449373
60	405210	4449578
61	405389	4449873
62	405539	4450122
63	405673	4450347
64	405753	4450534
65	405861	4450790
66	405989	4451095
67	406111	4451385
68	406208	4451615
69	406366	4451832
70	406555	4452090
71	406681	4452263
72 (llegada subestación Valmojado)	406756	4452365

Q003 5

4. Descripción del proyecto

4.1. Descripción de la instalación.

SISTEMA	Corriente Alterna Trifásica
TENSIÓN NOMINAL (kV)	132
TENSIÓN MAS ELEVADA (kV)	145
TENSIÓN DE EXPLOTACIÓN (KV)	45
FRECUENCIA (Hz)	50
POTENCIA MÁXIMA DE TRANSPORTE (MVA)	44,74 (45kV) 131,23 (132kV)
CONDUCTOR: TIPO/CONFIGURACIÓN	LA-280 / TRESBOLILLO
Nº DE CIRCUITOS	1
Nº DE CONDUCTORES POR FASE	1
TIPO AISLADOR SUSPENSIÓN	COMPOSITE
TIPO AISLADOR AMARRE	COMPOSITE
LONGITUD (m)	21.017
ORIGEN	S.E. FUENSALIDA
FINAL	S.E. VALMOJADO
ZONA DE APLICACIÓN	B
Nº APOYOS ALINEACIÓN/TIPO	54/ TIPO O
Nº APOYOS ANCLAJE/TIPO	14/TIPO A
Nº APOYOS FIN DE LÍNEA/TIPO	2 / TIPO A
Nº APOYOS ESPECIALES/TIPO	3/PORTICOS y HAYA

4.2. Descripción de los materiales

4.2.1. Conductor aéreo

DENOMINACIÓN U.N.E.		LA-280	
SECCIÓN TRANSVERSAL	Aluminio (mm ²)	39,40	
	Acero (mm ²)	241,70	
	Total (mm ²)	281,10	
COMPOSICIÓN	ALUMINIO	Nº ALAMBRES	26
		DIÁMETRO (mm)	3,44
	ACERO	Nº ALAMBRES	7
		DIÁMETRO (mm)	2,68
DIÁMETRO	NÚCLEO ACERO (mm)	8,04	
	CABLE (mm)	21,80	
CARGA DE ROTURA (daN)		8.450	
RESISTENCIA ELÉCTRICA C.A. A 20 °C (Ω/km)		0,1194	
PESO (daN/m)		0,957	
MÓDULO DE ELASTICIDAD TEÓRICO (daN/mm ²)		7.500	
COEFICIENTE DE DILATACIÓN LINEAL [°C ⁻¹ x10 ⁻⁶]		18,9	
INTENSIDAD MÁXIMA PERMANENTE (A)		574	

4.2.2. Cable tierra/fibra óptica

El cable de tierra que se va a tender será AC-50 de las siguientes características:

DENOMINACIÓN	AC-50
SECCIÓN RESISTENTE (mm ²)	49,48
DIÁMETRO EXTERIOR (mm)	9,00
NÚMERO ALAMBRES (mm)	7
DIÁMETRO DE ALAMBRES	3
CARGA DE ROTURA (daN)	6.174
PESO (daN/m)	0,392
MÓDULO ELASTICIDAD TEÓRICO (daN/mm ²)	18.130
COEFICIENTE DILATACIÓN LINEAL (°C ⁻¹)	11,50 10 ⁻⁶

Sin embargo, la línea está preparada para llevar un conductor de tierra/fibra óptica OPGW 2..24 F, cuyas características serán:

DENOMINACIÓN	OPGW 2..24 F
SECCIÓN RESISTENTE (mm ²)	114,90
DIÁMETRO EXTERIOR (mm)	15,60
CARGA DE ROTURA (daN)	8.030
TENSIÓN MÁXIMA PERMITIDA (daN)	3.610
PESO (daN/m)	0,551
MÓDULO DE ELASTICIDAD (daN/mm ²)	9.700
COEFICIENTE DILATACIÓN LINEAL (°C ⁻¹)	16,30 10 ⁻⁶
RESISTENCIA ELECTRICA CON C.C. A 20° C (Ω/km)	0,396
RADIO MÍNIMO DE CURVATURA (mm)	235
MARGEN DE TEMPERATURA	-45 a 80°C
INTENSIDAD DE CORTOCIRCUITO NOMINAL (kA/0,3 s)	17,5
Nº DE FIBRAS	2..24

4.2.3. Aislamiento

Se utilizarán cadenas de aislamiento compuesto. En apoyos de alineación, anclaje y fin de línea se utilizarán aisladores tipo SC-132-120-II.

Se da cumplimiento a las medidas de protección de acuerdo a lo establecido en el artículo 5 del Decreto 5/1999, de 2 de febrero, por el que se establecen normas para instalaciones eléctricas aéreas en alta tensión con fines de Protección de la Avifauna para Castilla la Mancha.

4.2.4. Apoyos y cimentaciones

Los apoyos serán metálicos de celosía, tipo O y tipo A, de resistencia adecuada al esfuerzo que hayan de soportar.

Las cimentaciones serán de hormigón en masa de tipo monobloque y fraccionada en pata de elefante, según tipo de apoyo, de dimensiones variables, adecuadas al esfuerzo que han de soportar.

4.2.5. Puesta a tierra

En zonas poco frecuentadas los apoyos se pondrán a tierra mediante electrodos de difusión vertical. En zonas frecuentadas, el número de picas de puesta a tierra se verá aumentada hasta conseguir una resistencia de puesta a tierra menor o igual a 20 Ω.

La puesta a tierra mediante anillos cerrados se utilizará obligatoriamente en apoyos ubicados en zonas de pública concurrencia.

4.2.6. Numeración y señalización

En cada apoyo se marcará el número de orden que le corresponda. Todos los apoyos llevarán una placa de señalización de riesgo eléctrico, situada a una altura visible y legible desde el suelo a una distancia mínima de 2 m.

La instalación se señalará con lema corporativo en los cruces con vías de comunicación.

4.3. Descripción de los tramo subterráneos.

Sistema	Corriente alterna trifásica
Tensión nominal (kV)	45
Tensión más elevada (kV)	52
Potencia máxima de transporte (MVA)	152
Frecuencia (Hz)	50
Longitud (m) (*)	Tramo 1: 64 metros (*)
.....	Tramo 2: 58 metros (**)
Origen.....	Tramo 1: Subestación Fuensalida
.....	Tramo 2: Apoyo PAS nº72
Final.....	Tramo 1: Apoyo PAS nº1
.....	Tramo 2: Subestación Valmojado
Número de circuitos	1
Nº tramos	2
Nº empalmes	0

Q003 5

5. Acciones de proyecto susceptibles de producir impactos

Se entiende por acciones de proyecto las distintas intervenciones que son necesarias para conseguir los objetivos en él definidos. Se tienen en cuenta todas y cada una de las actuaciones que directa o indirectamente puedan derivarse tanto de la fase de construcción, como de la fase de explotación de la línea y en la de abandono.

5.1. Fase de Construcción

5.1.1. Acceso al trazado

Es necesario disponer de accesos para llegar tanto a los puntos en los que se ubicarán los apoyos. Para ello, se aprovechan al máximo los accesos ya existentes (carreteras, caminos, pistas, etc.) evitando de esta forma la creación de nuevos accesos.

Aunque en la fase de estudio de trazado se tiene en cuenta la existencia de accesos, no es hasta la fase de replanteo de los apoyos cuando se analizan los accesos definitivos a la traza. Por tanto, en el momento de la redacción de este documento se desconoce con exactitud el trazado exacto de todos ellos que dependerá entre otros factores de la topografía del terreno, tipo de vegetación, caminos existentes, etc.

Cabe indicar que en la zona de estudio aparecen numerosos caminos que serán aprovechados con objeto de minimizar la creación de accesos a los nuevos apoyos. Así mismo, en la implantación de apoyos se ha tenido en cuenta como criterio prioritario la ubicación de los mismos junto a las lindes de las parcelas, siempre que ha sido posible, para minimizar la afección de apertura de accesos por el interior de las parcelas cultivadas. Así, más del 85% de los apoyos se encuentran junto a un camino o junto a una linde.

En cualquier caso, está prevista la restauración ambiental de aquellos accesos de carácter temporal que no sean necesarios en la fase de explotación de la línea.

5.1.2. Desbroce y limpieza del terreno

En el entorno de los puntos en los que se ubicarán apoyos, será necesaria la apertura de una campa de obra de unos 20 a 30 metros de radio para facilitar el movimiento de maquinaria y las tareas de excavación, cimentación, izado de apoyos y tendido de conductores.

Para ello se procede al desbroce y limpieza de la zona de obras, siendo triturados los restos de desbroce y acopiados en las zonas aledañas para posteriormente ser utilizados en las labores de restitución de terrenos. En caso contrario, los restos de vegetación serán llevados a vertedero.

Asimismo, se retira y se acopia la tierra vegetal a un lado de la superficie afectada, para ser utilizada una vez finalice la fase de obras, junto con los restos de vegetación, en las labores de restauración ambiental.

Esta operación también se lleva a cabo en los accesos de nueva creación.

En zonas arboladas es necesaria la apertura de una calle o franja de seguridad de 32 metros de ancho, que coincide con la servidumbre de paso de la línea. Esta apertura de calle no es necesaria en zonas de cultivos, matorral y monte bajo, donde la servidumbre impuesta por la línea pasa a ser de 20 metros.

En este caso la vegetación corresponde a cultivos de cereal en secano, olivar y viñedo fundamentalmente, no siendo por tanto necesaria la apertura de calle en ningún caso, al ser totalmente compatible con la seguridad de la línea.

5.1.3. Apertura de hoyos, cimentación, montaje e izado de apoyos

En la apertura de hoyos de las cimentaciones se utilizan tanto medios mecánicos como manuales. Es esta acción de proyecto la que genera el principal movimiento de tierras en este tipo de obras. No obstante, el volumen medio de excavación por apoyo es relativamente pequeño (10,45 m³), utilizándose parte del material térreo de la excavación en la propia cimentación del apoyo, siempre que el tipo de terreno lo permita. El material sobrante es llevado a un vertedero autorizado.

A continuación se presenta un gráfico en el que se muestra el proceso de colocación de los apoyos de hormigón. Hay que tener presente que los apoyos metálicos de celosía se montan manualmente y con ayuda de una grúa tipo pluma, aunque el proceso de cimentación y encofrado es similar. Tras la colocación, se procede al encofrado y hormigonado de apoyos.

5.1.4. Tendido de conductores

El mismo se realiza por tramos, generalmente entre apoyos de ángulo o anclaje y de fin de línea, no siendo necesario situar las máquinas en todos los apoyos.

Para el tendido se utiliza un cable guía que lo va llevando una persona de un apoyo hasta otro, pasándolo por poleas situadas en los mismos.

El tendido y tensado de los conductores se realiza mediante una máquina freno (situado en el punto extremo para cada tramo de tendido) que va desenrollando los cables de una bobina situada en la máquina de tendido (situado en el punto inicial de cada tramo de tendido), mientras otro equipo los tensa, pasándolos por los apoyos mediante el cable guía.

En esta fase se utilizan los accesos y explanadas abiertos en fases anteriores.

5.1.5. Restitución de terrenos y servicios

En último lugar se procederá a una cuidadosa retirada de materiales y restos de obra, así como a la restitución de los terrenos afectados por las obras sobre la pista temporal de trabajo, siendo restituida la tierra vegetal que se retiró a la hora de realizar la pista de trabajo a su posición inicial.

Al mismo tiempo, se procederá a la restitución de todos los elementos y servicios al estado en el que se encontraban antes del inicio de las obras.

5.2. Explotación y mantenimiento

Cuando la línea afecta a zonas arboladas, es necesario realizar podas y talas periódicas al objeto de mantener las distancias de seguridad de la vegetación a los conductores.

En este caso, no será necesario, por tratarse de zonas dedicadas a cultivos compatibles con la línea.

Se prevén revisiones rutinarias o de mantenimiento para comprobar el estado de los conductores, apoyos y aisladores.

En estas revisiones se utilizarán los accesos de carácter permanente, dado que los creados inicialmente son restituidos a su estado original (aquellos que atraviesan campos de cultivo u otros en los que se haya recuperado la fisonomía inicial, para adecuarlos desde el punto de vista del paisaje o la vegetación).

En esta fase no es necesario el uso de maquinaria pesada.

5.3. Fase de abandono

La vida útil de este tipo de infraestructuras es considerablemente larga, siendo poco probable su desmontaje a largo plazo. Si es más usual, sin embargo, el proceder a la repotenciación de la línea.

El fin de la explotación implicaría las siguientes acciones:

- ✓ Desmontaje de conductores.
- ✓ Desmontaje de apoyos.
- ✓ Si procede, eliminación de cimentaciones
- ✓ Restitución del terreno, servicios y servidumbres

A continuación se expone una tabla resumen que recoge las distintas acciones del proyecto y los factores ambientales que previsiblemente pueden verse afectados.

FASE DE CONSTRUCCIÓN
1. APERTURA DE ACCESOS: Afección a la vegetación (desaparición) Afección al suelo (compactación, erosión) Afección a la fauna (destrucción de madrigueras y nidos, alteración de veredas)
2. APERTURA DE CALLE Afección a la vegetación (desaparición) Afección al suelo (compactación, erosión) Afección a la fauna (destrucción de madrigueras y nidos, alteración de veredas).
3. EXCAVACIÓN DE HOYOS PARA CIMENTACIONES Afección a la vegetación (desaparición) Afección al suelo (erosión y compactación) Afección a la fauna (destrucción de madrigueras y nidos, alteración de veredas)
4. TENDIDO DE CABLES Afección a las infraestructuras por colocación de "porterías" (puntual en el tiempo)
FASE DE EXPLOTACIÓN
5. EXISTENCIA DE APOYOS Y CONDUCTORES Ocupación del suelo Riesgo de colisión y electrocución para la avifauna Intrusión visual.
6. DOTACIÓN DE ELECTRICIDAD Mejora en la infraestructura energética
FASE DE ABANDONO
7. DESMANTELAMIENTO DE LA LÍNEA Recuperación de las condiciones iniciales

Q003 5

6. Inventario ambiental

6.1. Medio Físico

6.1.1. Clima.

Para describir el clima de la zona de estudio se han considerado los datos de la estación climatológica "Las Ventas de Retamosa". Según estos datos, la

- La Evapotranspiración Potencial media anual es de 72,6 mm.
- La Precipitación media anual es de 423mm.
- La Temperatura media anual es de 14,3°C.

Asimismo, la temperatura media de máximas del mes más cálido asciende a 31,1°C, mientras que la temperatura media de mínimas del mes más frío se establece en 1,7°C.

El periodo cálido posee una duración aproximada de 2 meses, mientras la del frío o de heladas es de 6 meses. El periodo seco o árido ocupa los cuatro meses restantes.

A partir de esta información y según la clasificación de Papadakis, la zona de estudio se caracteriza por presentar un invierno tipo Av (Avena fresca), un verano tipo O (arroz), además presenta un régimen de humedad Me (Mediterráneo seco), lo que define el clima como **Mediterráneo continental**.

Finalmente, cabe indicar que el índice de Turc se establece en 46 para cultivos de regadío y en 12,2 para cultivos de secano.

6.1.2. Calidad del aire

La zona de estudio se encuentra a la altura del p.k 50 aproximadamente de la autovía A5, lo que hace que esté claramente influenciada por la presencia de la misma y por la cercanía a Madrid. La A5 presenta una densidad de tráfico elevada, por lo que las zonas próximas a la vía presentan unos elevados niveles de ruido, además de una importante concentración en el aire de gases contaminantes y partículas en suspensión. Además la zona cuenta también con varias carreteras de la diputación, como son las vías CM-4003, CM-4004 y CM-4011.

Los principales núcleos de población son Valmojado, Las Ventas de Retamosa, La Torre de Esteban Hambrán, Camarena, Portillo de Toledo y Fuensalida.

Existe una importante red de caminos y pistas rurales, destacando la Cañada Real Segoviana que discurre cruzando la zona de estudio de NE a SO.

En la zona no aparecen áreas mineras que contribuyan a una disminución de la calidad del aire o del paisaje.

Finalmente, existen en la actualidad líneas de alta tensión, en el norte de la zona de estudio, entre las localidades de Méntrida y la Torre de Esteban Hambrán discurre una línea de 220 kV propiedad de REE, a su vez y también de REE, aparecen en el sur de la zona dos líneas de 220 y 400 kV que discurren al norte y al sur de la localidad de Camarena respectivamente.

Además existen las líneas de UFD, S.A que parten de las subestaciones de Fuensalida o Valmojado con una tensión de 45 kV, Fuensalida - Escalona del Alberche, Fuensalida- Recas II y Valmojado- Recas II.

6.1.3. Geomorfología

La zona de estudio se encuentra localizada sobre una llanura a una cota comprendida entre los 600 y 700 metros con pendientes inferiores al 10%, si bien la zona al norte de la autovía A5, presenta un relieve algo más montañoso que la parte sur.

En la zona de estudio, las bajas pendientes disminuyen los riesgos erosivos, de forma que compensan la falta de vegetación permanente y con elevada cobertura, puesto que la vegetación existente corresponde principalmente a cultivos herbáceos y viñedos, siendo la cobertura de los mismos baja.

6.1.4. Hidrología e hidrogeología

En lo que a hidrología se refiere, la zona de estudio se caracteriza por la presencia de numerosos ríos y arroyos tanto permanentes como ocasionales. Toda la zona pertenece a la cuenca hidrográfica del Tajo, una de las más importantes de Castilla la Mancha por su extensión y caudal.

Dentro del área objeto de estudio destaca el arroyo de Vallehermoso, que discurre por el este de la zona de estudio con dirección N-S, el arroyo de Las Ventas que también discurre con dirección N-S desde Las Ventas de Retamosa pasando por Camarena. El arroyo de La Venta de Palacio, nace de la unión de los arroyos Fontarrones y Valdegollado.

Finalmente, en los municipios de Mérida y la Torre de Esteban Hambrán, destaca el elevado número de arroyos afluentes principalmente de los arroyos de Mazalba, de Fontesauco, de Montrueque y de la Cañada. Además existen en la zona numerosos arroyos ocasionales.

6.2. Medio Biótico

6.2.1. Vegetación y usos del suelo

La vegetación potencial de la zona de estudio está constituida fundamentalmente por Encinares, pertenecientes a la Serie Mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de la encina.

Domina por tanto la formación denominada Durilignosa (bosques o bosquetes esclerófilos perennifolios, presididos por la encina), clase *Quercetalia ilicis*, orden *Quercetalia ilicis*, subalianza *Quercion rotundifoliae* caracterizada por *Quercus ilex ssp rotundifolia*, faltando las especies más térmicas y típicas mediterráneas. Es pobre en características y sus etapas de degradación están caracterizadas por la *Genista scorpius* en suelos calizos y por *Genista hirsuta*, en los silíceos. El *Juniperus oxycedrus* es muy típico y algunas veces llega a dominar en el clímax.

En cuanto a la vegetación existente en la zona, se pueden establecer las siguientes unidades vegetales:

- Labor intensiva sin arbolado
Ocupa aproximadamente el 50% de la zona de estudio. Se trata de terrenos dedicados a cultivos herbáceos de secano, con barbechos blancos o semillados.

Es habitual seguir la alternativa de año y vez, en otras zonas las alternativas predominantes son trigo/cebada – avena – veza.

Esta unidad vegetal tiene una complejidad y naturalidad baja.

- **Viñedo**

Aproximadamente más del 40% de la zona de estudio se encuentra ocupada por este cultivo. La variedad más utilizada es la Garnacha tinta, aunque también se utiliza Cencibel, y algo de Cabernet. Se cultivan en marcos que dan densidades de 1.280, 1.475 y 2.000 cepas por hectáreas, con producciones de 4–6 kg/cepa.

Se considera que esta unidad tiene una singularidad alta, y complejidad y naturalidad baja.

- **Olivares**

Aproximadamente un 3% del suelo se encuentra destinado a los cultivos de olivares. Se encuentran muy repartidos por todo el territorio. El 90% de las plantaciones son de Cornicabra, el resto se reparte entre Manzanilla y Carrasqueña.

Presenta una complejidad y naturalidad baja.

- **Formaciones leñosas**

En el área objeto de estudio se puede distinguir algunas masas forestales una de ellas corresponde a pinares (*Pinus pinea*), se encuentra entre los términos municipales de Mérida y de La Torre de Esteban Hambrán, en las proximidades de la urbanización Valdecastaños. Más lejos, aparece una gran mancha de *Quercus ilex rotundifolia* que se encuentra localizada entre la N-V (a la altura de Sta. Cruz del Retamar) y el río Alberche. También se ha podido cartografiar zonas con vegetación riparia en los numerosos márgenes de los cauces existentes en la zona.

6.2.2. Fauna

6.2.2.1. Hábitats faunísticos.

Los hábitats faunísticos que destacan en la zona son los reflejados en los hábitats de cultivos cerealísticos, zonas de vegetación forestal y núcleos de población. En los cultivos de cereales destacan las aves invernantes como el aguilucho pálido, y las estivales como el aguilucho cenizo, el alcaraván o la collolba gris. En las zonas de vegetación forestal, que se dan principalmente al norte de la autovía A5, destacan las especies ligadas a ecosistemas fluviales como el carricero tordal o el ánade real.

Mientras que en la zona de núcleos de población aparecen especies ubiquestas y generalistas con escasos requerimientos ambientales y gran capacidad de adaptación.

6.2.2.2. Estudio de avifauna de interés.

El grupo faunístico que presenta especial relevancia con la posible interferencia con líneas de alta tensión es la avifauna. Es por esto que se realiza un estudio en profundidad, principalmente de las especies catalogadas como de Interés Especial o en Peligro de Extinción en el Catálogo Nacional y en el Autonómico.

La familia más abundante es la de los Muscicápidos, ya que aparecen 18 especies diferentes, entre ellos el Ruiseñor bastardo, los Mosquiteros común y Papialbo y un elevado número de distintas currucas. También en la zona existe una buena representación de los Acciprítidos, puesto que aparecen 12 especies, entre ellas el Águila Imperial que se encuentra en peligro de extinción. También en peligro de extinción y dentro de las aves presentes en la zona aparece la Cigüeña negra. Respecto a estas dos especies cabe señalar que en Castilla La Mancha existe un plan

de recuperación para ambas donde se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de estas especies.

Sin embargo la zona de estudio no coincide con ninguna de estas Áreas Críticas, pero sí se localiza dentro de la Zona de Importancia del Buitre y de la Zona de Importancia del Águila Imperial Ibérica. Al noroeste, dentro del término municipal de Santa Cruz del Retamar, se sitúa la Zona de Importancia de la Cigüeña, aunque queda fuera del área de influencia del proyecto.

6.2.3. Espacios Naturales de Interés.

Los Espacios Naturales de Interés que se dan en la zona son:

- Lugar de Interés Comunitario: L.I.C. "Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche" ES 4250001

A unos 12 km al oeste de Valmojado se encuentra este espacio que engloba la Sierra de San Vicente y los Valles del Tiétar y del Alberche. Presenta recursos geomorfológicos de gran interés, como berrocales y lanchares de granito. En cuanto a la flora de este lugar destacan los bosques de quercíneas, encinares, rebollares y alcornoques, castañares, enebrales, pinares de piño piñonero y dehesas de encina o alcornoques con pastizales xerofíticos anuales.

Esta zona tiene un gran interés por constituir el hábitat de nidificación y campeo de especies tan amenazadas como el Águila imperial ibérica, el Águila perdicera o la Cigüeña negra, albergando especies de mamíferos de interés como son la Nutria o el Topillo de Cabrera y especialmente el Lince Ibérico.

- Áreas de Importancia para las Aves. IBA nº 199: Torrijos.

Esta IBA está localizada en las llanuras al noroeste de la provincia de Toledo, en cultivos de cereal de secano como trigo o cebada y con ganadería ovina. Está situado al sur de la zona de estudio, incluyendo parte del término municipal de Fuensalida y de Arcicóllar.

Su importancia se debe a la presencia de aves esteparias, especialmente avutarda común, sisón común, ganga ibérica, ganga ortega y aguilucho cenizo. Las grandes amenazas de esa zona son los planes de regadío de la región.

No se da en la zona ninguna Zona de Especial Protección de las Aves (ZEPAs) ni otras áreas protegidas.

6.2.4. Paisaje

Las unidades de paisaje se establecen fundamentalmente atendiendo a criterios geomorfológicos y de vegetación, de tal forma que se definan unidades homogéneas desde el punto de vista visual. En nuestro caso, la homogeneidad del relieve es casi absoluta, coincidiendo los únicos accidentes geomorfológicos con series de vegetación características. Las principales unidades del paisaje son:

- ✓ Zonas antropizadas: Corresponden a los núcleos urbanos, zonas de explotación a cielo abierto, así como pasillos de transporte terrestre.
- ✓ Zonas de cultivos de secano: La presencia de cubierta vegetal no es permanente y por tanto determina una variación cromática a lo largo del año.
- ✓ Zonas de cultivos leñosos: a diferencia de la unidad anterior, la cubierta vegetal es permanente y la variación cromática es menos acusada.

- ✓ Áreas con relieves erosivos: en estas áreas que presentan peor acceso, en la mayor parte de los casos se conserva la vegetación natural.
- ✓ Cursos de agua y zonas húmedas Corresponde a los cursos de agua de la zona, es una unidad con capacidad de acogida baja.

En cuanto a las cuencas visuales de la zona destacan:

- ✓ Autovía A5
- ✓ Núcleo de población de Valmojado
- ✓ Núcleo de población de las Ventas de Retamosa
- ✓ Núcleo de población de Camarena
- ✓ Núcleo de población de Fuensalida

6.3. Medio Socioeconómico

6.3.1. Demografía

La zona de estudio engloba los términos municipales de Valmojado, Casarrubios, Méntrida, la Torre de Esteban Hambrán, las Ventas de Retamosa, Camarena, Sta. Cruz del Retamar, Arcicóllar y Fuensalida.

Las cifras de población referidas al 1 de Enero de 2.004 de los términos municipales son las siguientes:

MUNICIPIO	VARONES	MUJERES	TOTAL	ÁREA (Km ²)	DENSIDAD (Hab/Km ²)
Valmojado	1.428	1.335	2.763	26	106
Casarrubios	2.059	1.867	3.926	92	43
Méntrida	1.490	1.364	2.854	83	35
La Torre de E. H.	858	769	1.627	51	32
Las Ventas de R.	656	592	1.248	19	66
Camarena	1.361	1.284	2.645	66	40
Sta. Cruz del R.	1.123	1.057	2.180	130	17
Arcicóllar	309	313	622	31	125
Fuensalida	4.303	4.213	8.516	68	20

Datos obtenidos de la base del INE.

6.3.2. Actividades económicas

En general, los sectores más importantes son la Industria y los Servicios, seguido de la Construcción y por último la agricultura.

6.3.3. Planeamiento Urbanístico

La provincia de Toledo se rige por las Normas Subsidiarias de Planeamiento de la Provincia de Toledo aprobadas en la Orden Ministerial de 5 de octubre de 1981.

Los municipios de referencia se rigen por normas urbanísticas propias, como La Torre de Esteban Hambrán que se rige por el Plan de Ordenación Municipal aprobado el 2 de abril de 2003.

El municipio de Fuensalida se rige por las Normas aprobadas en febrero de 1.992. Según éstas la subestación de Fuensalida se encuentra en terreno apto para urbanizar industrial.

En el caso del término municipal de Valmojado las Normas Subsidiarias son de Julio de 2002. En respuesta a las consultas realizadas en Diciembre de 2005, el Ayuntamiento de Valmojado indica que el proyecto se encuentra dentro del PAU "El

Mirador de Valmojado”. Por esta razón se modificó en un principio el proyecto, realizando el trazado subterráneo en ese tramo. Pero finalmente, debido a la diferencia de tiempos en la realización de los proyectos, actualmente dicho PAU está todavía en fase de proyecto, sin iniciar, por lo que al no existir viales ni ser completamente definitivos se trazará la línea en aéreo, pudiendo ser modificada en un futuro.

También se modificó la línea debido al desarrollo urbanístico de Las Ventas de Retamosa ya que al principio la alternativa B afectaba a los futuros Programas de Actuación Urbanizadora (P.A.U.) dentro del futuro Plan de Ordenación General del municipio.

El municipio de Camarena se rige por las Normas Subsidiarias de Planeamiento del año 85. En la actualidad se está redactando un nuevo Plan de Ordenación Municipal.

Mientras que el término municipal de Casarrubios del Monte se rige por las Normas Subsidiarias de Planeamiento del año 94. En la actualidad está en fase de Avance el Nuevo Plan de Ordenación Municipal.

6.3.4. Vías Pecuarias.

En la zona de estudio aparecen numerosas vías pecuarias, entre ellas cabe destacar La Cañada Real Segoviana, que discurre por los términos municipales de Valmojado, Casarrubios del Monte, Las Ventas de Retamosa, Camarena y Fuensalida.

Otras vías pecuarias son:

- Cordel del Pedro Moro: Entre en la zona de estudio por Métrida y termina en el núcleo de Valmojado.
- Colada del Camino del Álamo: Valmojado: Parte del Núcleo de Valmojado hacia el este.
- Cordel de Hormigos: En la zona de estudio discurre por los municipios de Casarrubios del Monte, Las Ventas de Retamosa, La Torre de Esteban Hambrán y Sta. Cruz de Retamar.
- Cordel de Toledo: Discurre de norte a sur, partiendo de la Cañada Real Segoviana y atravesando el núcleo de Camarena.
- Vereda de Judía: une la Cañada Real Segoviana con el Cordel de Toledo.

6.3.5. Patrimonio Cultural

Para la ubicación de los distintos yacimientos y bienes de interés cultural se procedió a realizar una consulta a la Consejería de Educación y Cultura de Castilla La Mancha, siendo remitida por el Servicio de Patrimonio Mueble, Museos y Arqueología la Carta Arqueológica.

Como Anexo VI del Estudio de Impacto Ambiental se adjunta el “Estudio de Evaluación de Impacto sobre el Patrimonio Histórico de la LAT 132 kV Fuensalida - Valmojado” donde se recogen los diversos lugares localizados pertenecientes al Patrimonio Histórico, así como el dictamen final y las medidas preventivas y correctoras propuestas. De igual forma en el propio Estudio de Impacto Ambiental se ha considerado como medida preventiva, la realización del control arqueológico durante la fase de obras, así como en el apartado de presupuesto.

7. Identificación y valoración de impactos

Para la identificación de los impactos producidos por la construcción y explotación del proyecto, se realiza un cruce entre las acciones de proyecto capaces de incidir sobre el entorno y los factores ambientales susceptibles de ser afectados por el mismo.

Para ello se ha utilizado una matriz de doble entrada (acciones de proyecto - factores ambientales susceptibles de ser alterados), en la cual se reflejan los impactos de forma sintética y visual. La construcción de la matriz se apoya en los siguientes puntos:

- Análisis pormenorizado del proyecto y de las conclusiones derivadas del inventario ambiental
- Lista de acciones del proyecto que pueden producir impactos
- Lista de factores ambientales que pueden resultar afectados
- Consulta a grupos expertos
- Aplicación de escenarios comparados

7.1. Incidencia de los impactos identificados como SIGNIFICATIVOS

Según la metodología establecida, para aquellos impactos en los que se haya determinado, de forma cualitativa, que el impacto es significativo, según sus atributos se pondera y se determina su incidencia. A ello se añade la magnitud, establecida por el grado de afección que presente, como alta, media o baja. Y según la combinación de ambos parámetros se califica el impacto como COMPATIBLE, MODERADO, SEVERO O CRÍTICO.

7.1.1. Impactos Significativos en la FASE DE CONSTRUCCIÓN.

- ✓ El **incremento puntual y localizado de las partículas en suspensión en el aire debido a los movimientos de tierras, movimientos de maquinaria y transporte de material.** Este impacto viene motivado por acciones tales como movimientos de tierra en la construcción o apertura de nuevos tramos de acceso, en la excavación de cimentaciones de los apoyos, así como por el movimiento de vehículos por las áreas no asfaltadas. Esto dará lugar a una disminución de la calidad atmosférica en las zonas de obras cuando dichas acciones tengan lugar. El efecto es negativo y directo sobre la atmósfera, al disminuir la calidad del aire. El efecto se produce a corto plazo y está muy localizado en el entorno inmediato de la zona de obras. El efecto es simple y no sinérgico ya que no potencia la acción de otros efectos. Es temporal y no continuo, circunscribiéndose al período de construcción y a los momentos en que se produzca la operación de la maquinaria, de forma intermitente. El efecto es reversible, al ser asimilado por el medio en un breve período de tiempo, (al sedimentar las partículas de polvo), y recuperable al ser de aplicación medidas correctoras. Finalmente, es no periódico, al manifestarse en los momentos de las acciones que lo motivan y con presencia de viento.

Al discurrir el trazado por una zona donde hay pistas y caminos, la construcción de nuevos accesos será mínima, por lo que las operaciones de obra que darán lugar al impacto se limitan a la excavación de las cimentaciones de los apoyos. El volumen de estas cimentaciones será de aproximadamente 63 m³ que se repartirá en un total de 73 apoyos; el volumen total de excavación es de 763 m³.

El entorno se caracteriza por ser agrícola y rural lo que origina que existan partículas en suspensión debido a las labores que se llevan a cabo en los terrenos, por tanto, no se puede considerar una alteración importante de la

calidad del aire entre la situación preoperacional y la de construcción de las obras. Se impondrán medidas correctoras, de forma que el impacto, localizado temporal y espacialmente, pase a ser compatible.

- ✓ La **compactación de los horizontes superficiales del suelo por el paso de la maquinaria de obra**. Este impacto sucede por el paso de la maquinaria pesada y el almacenamiento de los materiales sobre el terreno de forma temporal (accesos de nueva creación y explanada entorno a cada apoyo de 20-30 metros de diámetro). Las consecuencias directas de este impacto se reflejan en la reducción de la porosidad y aumento de la impermeabilidad. El efecto es negativo y directo sobre el suelo, al incidir directamente sobre las propiedades estructurales del mismo. El efecto se produce a corto plazo y está muy localizado en el entorno inmediato de la zona de obras. El efecto es acumulativo debido a que la gravedad es directamente proporcional a la intensidad con que se produce el movimiento de maquinaria por los accesos y sinérgico ya que la compactación del suelo potencia la dificultad de permeación de agua y dificulta el crecimiento de especies vegetales. Es temporal y no continuo, circunscribiéndose al período de construcción y a los momentos en que se produzca el tránsito de vehículos por la zona de obras, de forma intermitente. Por último se considera reversible, al ser asimilado por el medio tras el cese de las obras, y recuperable al ser de aplicación medidas correctoras.

Esta alteración se limita a la zona en torno a los apoyos, una explanada de 20-30 m, así como los accesos de nueva creación. La creación de estos accesos es mínima ya que se utilizarán caminos y pistas ya existentes.

En cuando a la zona afectada en torno a los apoyos, se verá afectada una superficie por apoyo entre 1.250 y 2.800 m², lo cual supone una superficie de ocupación media por cada apoyo de 2.025 m², lo que supone para los 73 de apoyos un total de 14,8 ha.

Se impondrán medidas preventivas (señalización de zonas de paso y actuación) y correctoras (laboreo superficial) de forma que el impacto, localizado en el entorno inmediato a los apoyos, pase a ser compatible.

- ✓ La **afección a los recursos agrícolas y/o ganaderos por ocupación de terrenos y creación de accesos en obra**. Vendrá motivada por la construcción de nuevos accesos en aquellos que no es posible acceder a través de caminos existentes, así como por la ocupación de terrenos por la instalación de los apoyos y servidumbres de paso. El efecto es negativo y directo sobre los usos del suelo, limitar la posibilidad de uso. El efecto se produce a corto plazo y está muy localizado en el entorno inmediato de la zona de obras. El efecto es simple y no sinérgico ya que no potencia la acción de otros efectos. Es permanente en la zona que sea afectada y no continuo, debido a que se da de forma irregular. El efecto es reversible y recuperable debido a que tras el cese de la actividad se recuperan las condiciones iniciales de la zona con o sin aplicación de medidas correctoras.

Se estima que es necesaria una superficie de unos 20 a 30 metros de radio entorno a cada apoyo para el movimiento de maquinaria e instalaciones auxiliares de obra, lo que supone una ocupación temporal de unas 14,8 ha repartidas a lo largo de los 73 apoyos que componen la línea.

La traza de la línea discurre por campos de cultivos por lo que la nueva instalación es totalmente compatible con los usos tradicionales del terreno. En

cualquier caso, si se produjeran daños a los pies de olivo situados en el entorno de los apoyos o en los accesos a los mismos serán compensados económicamente, por lo que el impacto presenta una magnitud baja.

7.1.2. Impactos Significativos en la FASE DE EXPLOTACIÓN.

- ✓ Los **riesgos de accidente por colisión** se producen con cualquier tipo de línea eléctrica siendo el voltaje indiferente. Dichos riesgos son derivados de la incapacidad de un ave en vuelo para evitar el obstáculo que supone la presencia de los conductores. El efecto es negativo y directo sobre la avifauna. Simple y no sinérgico, al no potenciar la acción de otros efectos. El efecto será a corto plazo e irreversible, al menos para los ejemplares afectados y permanente, dada la extensa vida útil de la instalación. Puede considerarse que será reversible en la medida que los individuos vayan acostumbrándose a su presencia pero para ello se requerirá cierto tiempo. Se trata de un impacto recuperable.

El área por el que discurre la línea proyectada se encuentra dentro del área de importancia del Águila imperial y del Buitre Negro, pero una vez estudiadas las características del medio no se considera que concurren especiales circunstancias de riesgo para la avifauna amenazada. Por lo que no será necesario la colocación de salvapájaros u otros señalizadores visuales.

En cualquier caso, se realizará un Programa de Vigilancia Ambiental a lo largo de toda la línea que determinará la necesidad o no de ampliar las medidas preventivas propuestas.

- ✓ La **alteración de la calidad paisajística y la intrusión visual motivada por la presencia de la nueva línea eléctrica y las labores de mantenimiento de la calle.** En este caso la vegetación existente son viñedos y terrenos de labor, es decir campos de cultivo que no precisan la apertura de calle, y olivos que pueden tener un efecto de apantallamiento de la nueva infraestructura, por lo que el impacto derivado del mantenimiento de ésta es inexistente.

Por otro lado el conjunto de apoyos presenta una percepción alta debido a su altura, la altura media de los apoyos es de 29,38 metros. El efecto es negativo y directo sobre la percepción que se tiene del paisaje, cuya calidad se ve reducida. El efecto se produce a corto plazo y se localiza en aquellos puntos desde dónde puede ser potencialmente visible la línea (vías de comunicación, núcleos de población, miradores y zonas de observación, etc..) los cuales son analizados de forma individualizada tomando diversos puntos de referencia. El efecto es simple y no sinérgico ya que no potencia la acción de otros efectos. Es permanente en la zona que sea afectada y no continuo, debido a que se da de forma irregular según las condiciones de visibilidad. El efecto es reversible debido a que los observadores potenciales inicialmente perciben la línea como un elemento extraño, pero tras un periodo de adaptación se acaba produciendo un efecto de integración en el entorno y se considera que es recuperable tras la aplicación de medidas de restauración paisajística. Además la zona por la que discurre la línea está antropizada, de una baja calidad paisajística, y junto a la creación de pasillos de infraestructuras hacen que el impacto sea compatible.

- ✓ La **mejora de la infraestructura eléctrica** se considera como un impacto positivo y es inherente a todas las alternativas propuestas independientemente del trazado que lleven. Esta mejora viene dada porque mejora y asegura el suministro a la zona de influencia de las subestaciones de Fuensalida y de Valmojado. El

impacto se caracteriza como positivo y directo sobre el medio socioeconómico, mejorando y garantizando el suministro de energía al entorno. Será simple y sinérgico debido a que la mejora en la infraestructura eléctrica potenciará de forma aditiva la mejora en la calidad y nivel de vida de la comarca, y permanente al extenderse a todo el período de explotación. El efecto será periódico y continuo.

7.1.3. Impactos Significativos en la FASE DE ABANDONO.

- ✓ El efecto más significativo en la fase de abandono o desmantelamiento de la línea es la **recuperación de la calidad inicial del paisaje** motivada por la retirada de los apoyos y conductores. Hay que indicar que durante el periodo de explotación y por causas distintas a la presencia de la línea, el paisaje puede sufrir modificaciones y por tanto sólo se puede evaluar el impacto considerando las condiciones previas a la construcción y las que resultan del desmantelamiento de la misma. El impacto se considera como positivo y directo sobre el paisaje. Será simple y no sinérgico, al no potenciar otros efectos y permanente al extenderse a todo el periodo de abandono. El efecto será periódico y continuo.
- ✓ La **restitución de los usos agrícolas iniciales** en la fase de abandono viene provocada por el desmontaje de las instalaciones y al igual que el impacto anterior, deben ser consideradas exclusivamente las condiciones iniciales previas a la construcción de la línea y las que resultan del desmontaje de la misma, sin contemplar las modificaciones que sufran los usos del suelo en el tiempo de explotación. El impacto se caracteriza como positivo y directo sobre los aprovechamientos en los usos del suelo que se puedan desarrollar. Será simple y no sinérgico, al no potenciar otros efectos y permanente al extenderse a todo el período de abandono. El efecto será periódico y continuo.

La superficie de ocupación permanente de los apoyos (incluyendo el espacio de la cimentación) es de 693,6 m², esta superficie es de escasa importancia respecto a la magnitud del territorio por el que discurre la línea, por lo que se considera un impacto de magnitud baja-media.

VALORACIÓN DE IMPACTOS	FASE	SIGNO	INMEDIATEZ	ACUMULACIÓN	SINERGIA	MOMENTO	PERSISTENCIA	REVERSIBLE	RECUPERABLE	PERIODICIDAD	CONTINUIDAD	INCIDENCIA	INCIDENCIA STA.	MAGNITUD	IMPACTO
Incremento de partículas en suspensión	CONSTRUCCIÓN	-	3	1	1	3	1	1	1	1	1	18	0.14	M	MODERADO
Compactación del suelo	CONSTRUCCIÓN	-	3	3	3	3	1	1	1	1	1	26	0.42	B - M	MODERADO
Afección a los recursos agrícolas	CONSTRUCCIÓN	-	3	1	1	3	3	1	1	1	1	22	0.29	B	COMPATIBLE
Riesgo de colisión de la avifauna	EXPLOTACIÓN	-	3	1	1	3	3	3	1	1	1	26	0.42	B - M	COMPATIBLE
Intrusión visual y alteración de la calidad	EXPLOTACIÓN	-	3	1	1	3	3	1	1	1	1	22	0.29	B	COMPATIBLE
Mejora en la infraestructura eléctrica	EXPLOTACIÓN	+	3	1	3	3	3	X	X	3	3	26	0.80	M - A	POSITIVO
Recuperación de la calidad paisajística inicial	ABANDONO	+	3	1	1	3	3	X	X	3	3	22	0.60	B - M	POSITIVO
Restitución de los usos del suelo	ABANDONO	+	3	1	1	3	3	X	X	3	3	22	0.60	B - M	POSITIVO

8. Medidas preventivas y correctoras

Estas medidas tienen como objeto evitar, reducir o compensar en lo posible los efectos negativos, hasta alcanzar unos niveles que puedan considerarse compatibles con el mantenimiento de la calidad ambiental. Las medidas preventivas son siempre preferibles a las correctoras, tanto desde el punto de vista ambiental como económico. Las medidas se han diferenciado en fase de construcción y fase de explotación según el momento de su aplicación.

FASE DE OBRA	IMPACTO AL QUE SE DIRIGE	ACTIVIDAD A DESARROLLAR
FASE DE CONSTRUCCIÓN	Incremento de partículas en suspensión debido al transporte de materiales	MEDIDA 001: Los camiones que transporten materiales térreos dispondrán de lonas para impedir su dispersión
	Incremento de partículas por movimiento de maquinaria	MEDIDA 002: Se llevarán a cabo labores de riego con agua para la estabilización de caminos y accesos.
	Incremento de emisiones gaseosas debido a la maquinaria utilizada	MEDIDA 003: La maquinaria utilizada se encontrará al día en cuanto a ITV y las reparaciones necesarias se llevarán a cabo en talleres autorizados.
	Incremento del ruido debido al movimiento de maquinaria	MEDIDA 004: Los vehículos tendrán limitada la velocidad de circulación para evitar molestias a las personas y animales de las proximidades a la obra.
	Afección a los recursos agrícolas por ocupación del suelo	MEDIDA 005: Se realizará un estudio de accesos para aprovechar los existentes.
	Eliminación de la vegetación por despeje y desbroce y movimiento de tierras	MEDIDA 006: Se procederá a la delimitación y planificación de la zona de obras y se equilibrará el volumen de desmonte con el de terraplén
	Contaminación del suelo y de las aguas por vertido accidental de materiales y/o residuos de las obras.	MEDIDA 007: La reparación de los vehículos se realizará en talleres autorizados, el hormigón será suministrado desde plantas externas a la obra y los residuos serán gestionados adecuadamente conforme a su naturaleza y a lo establecido en la legislación vigente. Se dispondrá de recipientes para la recogida de residuos.
	Compactación del suelo por movimiento de maquinaria	MEDIDA 008: Los vehículos de obra circularán exclusivamente por los accesos habilitados para ello
	Afección al horizonte edáfico del suelo.	MEDIDA 009: Se procederá a la retirada, acopio y conservación del horizonte vegetal del suelo.
	Compactación de los horizontes superficiales.	MEDIDA 010: Se procederá al laboreo superficial de las zonas aledañas a los apoyos.
	Impacto sobre la calidad paisajística	MEDIDA 011: Retirada de las instalaciones provisionales una vez finalizada la obra.
	Demanda de mano de obra en fase de construcción.	MEDIDA 012: Se tratará de repercutir sobre los municipios afectados los impactos positivos de la construcción
Afección al patrimonio	MEDIDA 013: Se designará a un técnico que desarrolle el control y seguimiento durante la fase de obra.	
EXPLOTACIÓN	Incremento del riesgo por colisión y/o electrocución de las aves por presencia de la línea	MEDIDA 014: Se llevará a cabo un Programa de Vigilancia y Control de la avifauna para comprobar la eficacia de las medidas propuestas, así como la ampliación o implementación de otras.
	Afección a los recursos agrícolas por ocupación del suelo	MEDIDA 015: Se procederá a reparar las zonas aledañas y a la indemnización de los propietarios que se vean afectados.



FASE DE OBRA	IMPACTO AL QUE SE DIRIGE	ACTIVIDAD A DESARROLLAR
	Creación de empleo.	MEDIDA 016: Repercutir sobre los municipios afectados los impactos positivos de la explotación.
	Influencia del campo electromagnético generado sobre la salud humana.	MEDIDA 017: Control de los campos electromagnéticos generados mediante mediciones en tres puntos determinados del trazado
ABANDONO	Contaminación del suelo y de las aguas por vertido accidental y aguas sanitarias	MEDIDA 018: La reparación de los vehículos se realizará en talleres autorizados y los residuos serán gestionados adecuadamente conforme a su naturaleza y a lo establecido en la legislación vigente.
	Impacto sobre el paisaje	MEDIDA 019: Se restaurarán las condiciones iniciales de paisaje, procediendo al desmontaje y retirada de los apoyos y materiales, una vez finalizada la vida útil de la línea.



9. Programa de vigilancia ambiental

El objetivo del Programa de Vigilancia Ambiental es controlar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras, así como proporcionar información acerca de su calidad y funcionalidad. Permite detectar así mismo las desviaciones de los efectos previstos o detectar nuevos impactos no previstos y, en consecuencia, redimensionar las medidas correctoras propuestas o adoptar otras nuevas.

FASE DE LA OBRA	PLAN DE VIGILANCIA
Fase de Construcción	Plan de Vigilancia y Control del Ruido
	Plan de Vigilancia y Control de Áreas de Actuación
	Plan de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire
	Plan de Vigilancia y Control de Residuos y Efluentes
	Plan de Vigilancia y Control del Paisaje
	Plan de Prevención de Afecciones a la Arqueología
Fase de Explotación	Plan de Restitución de los servicios afectados
	Plan de Vigilancia y Control de las Instalaciones
	Plan de Vigilancia de la avifauna
	Plan de Seguimiento y Vigilancia de los campos electromagnéticos.
Fase de abandono	Plan de Vigilancia y Control del paisaje

A continuación se describen los planes propuestos y las actividades a desarrollar.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	
Control del Ruido	Se comprobará que se cumplen las condiciones establecidas para el límite de velocidad. Se procederá a revisar los elementos capaces de producir ruido en los vehículos de transporte (ITV). Se realizarán recordatorios al personal para que se respeten límites de velocidad.
Control de las Áreas de Actuación	Se comprobará el correcto balizamiento de las zonas previstas. Se comprobará que se han aprovechado los caminos existentes. Se realizará un seguimiento de las zonas aledañas a la obra. Se respetará el cumplimiento de la ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales.
Control de la Calidad del Aire	Se comprobará que los vehículos circulen a baja velocidad y que los camiones de transporte térrero disponen de lonas.
Control de residuos y efluentes	Se comprobará que no existen residuos almacenados y en tal caso se procederá a su retirada y a la gestión adecuada.
Control del paisaje	Se comprobará que tras la finalización de las obras, las instalaciones provisionales son retiradas.
Prevención de afecciones a la arqueología	El técnico designado realizará el seguimiento y control durante las obras y de aparecer algún resto arqueológico no catalogado se pondrá en conocimiento de los Organismos responsables de Patrimonio Histórico de Castilla – La Mancha.
Restitución de los servicios afectados	Se comprobará que las condiciones iniciales de compactación y drenaje se mantienen. Se comprobará que no se han dejado terrenos ocupados por restos de obras.
Vigilancia y Control de las Instalaciones	Se comprobará la efectividad de las medidas consideradas y de los elementos instalados. Se realizará un seguimiento de cualquier afección al medio que pudiera suceder.
Vigilancia de Avifauna	El programa de control y vigilancia se llevará a cabo los dos primeros años desde la puesta en servicio.
Seguimiento y Vigilancia de los	Cuando la línea entre en funcionamiento se procederá a realizar un

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	
campos electromagnéticos	<p>muestreo de los campos electromagnéticos que pueda generar la misma a ambos lados de su eje y a una distancia de éste de 0, 5, 10, 15, 20 y 30 metros. Estas mediciones se llevarán a cabo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ En el entorno del apoyo 1, por tratarse del más cercano a los municipios de Portillo de Toledo y Fuensalida. ✓ En el entorno del apoyo 72, por ser el punto más cercano a la población de Valmojado.
Restauración de las condiciones paisajísticas iniciales	Se comprobará que se han desmantelado los apoyos y conductores, así como los elementos susceptibles de provocar algún tipo de contaminación.

10. Conclusiones

Como conclusión al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto L.A.T. 132 kV FUENSALIDA - VALMOJADO y tras haber analizado todos los posibles impactos que el mismo pudiera generar, se considera que la alternativa elegida (la alternativa B) produce un impacto global compatible, por lo que en su conjunto es **VIABLE MEDIO AMBIENTALMENTE** con la consideración de las Medidas Preventivas y Correctoras activadas y la puesta en marcha del Programa de Vigilancia Ambiental.