

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 1112** *Resolución de 14 de enero de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Acondicionamiento y reordenación de accesos. Carretera N-232. Tramo: Masía de la Torreta-Morella Sur. Provincia de Castellón».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 14 de julio de 2010, se notifica a la Dirección General de Carreteras, la decisión de someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Acondicionamiento y Reordenación de Accesos de la Carretera N-232. Tramo Masía de la Torreta-Morella Sur», trasladándole la amplitud y nivel de detalle mínimos que debe darse al estudio de impacto ambiental, así como las respuestas a las consultas realizadas, en virtud del artículo 17 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de febrero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Al no constar el trámite de información pública en el plazo legalmente establecido, con fecha 18 de febrero de 2013, es dictada resolución de terminación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Acondicionamiento y Reordenación de Accesos de la Carretera N-232. Tramo Masía de la Torreta-Morella Sur».

Con posterioridad, el 7 de mayo de 2021, se recibe en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Acondicionamiento y reordenación de accesos. Carretera N-232. Tramo: Masía de La Torreta-Morella Sur (Castellón)», remitida por Dirección General de Carreteras (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), como promotor y órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Acondicionamiento y reordenación de accesos. Carretera N-232. Tramo: Masía de La Torreta-Morella Sur (Castellón)» 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 ante accidentes graves o desastres, incluyendo análisis de riesgos e impactos asociados. Se incluye asimismo en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni de seguridad química, industrial o vial, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

Asimismo, la propuesta de declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

1. Descripción y localización del proyecto.

El proyecto tiene como objeto la actualización del trazado, acondicionamiento y reordenación de accesos de la carretera N-232 en el tramo: Masía de la Torreta-Morella Sur, entre los puntos kilométricos p.k. 54+900 – p.k. 60+210.

El actual trazado de la carretera N-232 en este tramo, presenta serias anomalías, tanto de trazado en planta y alzado como de sección transversal deficiente, mal estado

del firme e inexistencia de regulación de los accesos. Con el objetivo de paliar esas deficiencias, se rectificarán las alineaciones en planta, adaptándolas a un trazado según requerimientos de la vigente instrucción de carreteras 3.1-IC Trazado, para una carretera del grupo 2, C-80. Es decir, se diseña un vial para poder ser recorrido a la velocidad de 80 km/h con garantías de confort y seguridad para el usuario, dotándolo a su vez de la accesibilidad requerida.

El proyecto se ubica en el término municipal de Morella, en la comarca de Els Ports, provincia de Castellón (Generalitat Valenciana). Esta zona se caracteriza por disponer de una fisiografía muy variada, que junto con el clima crea multitud de hábitats que acogen a comunidades de alto valor ecológico y paisajístico.

En la zona de estudio, se localizan el LIC de la Tinença de Benifassà, Turmell i Vallivana y la ZEPA de L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassà, Turmell i Vallivana, que aportan elevado enriquecimiento ecológico a la zona. La nueva calzada proyectada cruza la mencionada ZEPA y bordea el LIC y la ZEPA.

Cerca del ámbito de actuación, se encuentran espacios protegidos como el Parque Natural La Tinença de Benifassà y las micro-reservas Cresta de Turmell (Xert; Vallibona), Barranc del Marfullar (Morella), Font del Teixet (Morella), Barranc del Toll de la Sagra (Morella), Bolavar de Castell de Cabres (Castell de Cabres), Torreseta del Turmet (Xert). Sin embargo, no se prevé afección a dichas zonas al encontrarse todas ellas alrededor de unos 8 km de la zona de actuación.

El trazado de la carretera discurrirá cercano a multitud de terrenos que presentan vegetación madura, caracterizada por la presencia de carrascas (*Quercus ilex*) y quejigos (*Quercus faginea*), acompañados de otras coníferas y frondosas. También se presentan amplias zonas de menor valor ecológico, principalmente compuestas por matorral, pastizal o mezcla de ambas. En total, se prevé la afección a un total de 670 árboles de diferentes especies.

El río Bergantes atraviesa perpendicularmente el trazado, por lo que existen zonas con riesgo de inundación o deslizamiento.

Las obras comprenden la mejora de trazado y reordenación de accesos, en el tramo comprendido entre el p.k. 54+900 de la carretera actual y el p.k. 60+210. La longitud de actuación sobre el tronco principal es de 4.846,15 m. Se proyectan un total de 6.845 km de caminos de servicio sensiblemente paralelos al acondicionamiento de la carretera, que junto a la intersección diseñada y los pasos inferiores permiten solucionar la problemática suscitada por los accesos incontrolados. A nivel superficial, la totalidad de la actuación implica una ocupación aproximada de 198.375,8 m².

El trazado se divide en un tramo inicial interurbano comprendido entre las distancias al origen D.O. 0+000 y la D.O. 4+460 con trazado estricto de una C-80, y un segundo tramo final periurbano que abarcará las D.O. comprendidas entre el 4+460 y el 4+486, con una velocidad de proyecto de 60 km/h. El tronco principal consta de una calzada de dos carriles de 3,50 m de anchura, arcones de 1,50 m y bermas de 1,00 m.

Se han previsto cuatro estructuras, de las cuales tres son pasos inferiores y la última es un puente sobre el río Bergantes. Asimismo, se prevén 13 obras de drenaje y una glorieta partida ubicada en el pk 4+450, punto de confluencia con el acceso previsto al futuro polígono industrial de Enduella. Se proyecta un muro de hormigón armado sobre la margen izquierda desde el p.k. 0+339 al 0+425 y por la derecha desde el p.k. 0+170 al p.k. 0+280. Las alturas del alzado calculadas varían entre los 2,50 m y los 6,50 m. Además, se proyecta un muro de escollera de altura máxima 12 m, sobre la margen derecha de la actuación entre el p.k. 0+180 hasta el p.k. 440 de la vía de servicio.

Con el fin de minimizar el impacto asociado a este tipo de infraestructuras y asegurar la permeabilidad de la fauna, se han proyectado las 12 obras de drenaje como pasos de fauna.

Se prevé un movimiento de tierras de unos 287.731 m³ de desmonte y 282.896 m³ de terraplén. La mayoría de los residuos que se generarán serán los producidos por el movimiento de tierras, en total 42.974 m³ de excavación de voladura de roca que no

podrá ser reutilizada. Se prevé un exceso de tierra vegetal de 32.513 m³ una vez realizada la restauración paisajística.

Asimismo, el proyecto incluye la realización del alumbrado, señalización vertical y señalización horizontal de la carretera.

Resultarán afectados distintos servicios como líneas telefónicas, red de agua potable, líneas eléctricas, vías pecuarias, senderos verdes, etc. En cualquier caso, todos ellos serán repuestos tal como indica la documentación recibida.

2. Tramitación del procedimiento.

De acuerdo con el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha de 26 de octubre de 2020, se publica en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) número 283, el Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Generalitat Valenciana relativo a la información pública el Proyecto de Trazado «Acondicionamiento y Reordenación de Accesos. Carretera N-232. Tramo: Masía de la Torreta-Morella Sur» y su Estudio de Impacto Ambiental. Además, se publicita en prensa escrita (diario «El Periódico Mediterráneo de Castellón») y en la dirección web del Ministerio de Transportes, Movilidad Urbana y Agenda Urbana.

Asimismo, el anuncio y la documentación han estado disponibles para consulta en las dependencias de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Generalitat Valenciana, en las de la Unidad de Carreteras de Castellón y en el Ayuntamiento de Morella.

De forma simultánea, se consulta a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, figurando el listado de consultados, las contestaciones emitidas y las alegaciones en el anexo I.

Con fecha 7 de mayo de 2021, tiene entrada en esta Dirección General el expediente completo, formado por el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental (en adelante EsIA) y sus correspondientes apéndices, así como el expediente de información pública.

Analizada la documentación, con fecha 2 de junio de 2021, se solicita subsanación del expediente de evaluación de impacto ambiental, en concreto que se recaben varios informes preceptivos según el apartado 37.2 de la Ley de evaluación ambiental, el informe del órgano con competencias en materia de medio ambiente y el del órgano competente en materia de salud pública de la Comunidad Autónoma.

El 2 de septiembre de 2021, el órgano sustantivo solicita ampliación del plazo de subsanación en un mes y medio sobre el plazo inicial de tres meses, al amparo del artículo 32 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, petición que es atendida por este órgano ambiental, pasando el plazo a ser de cuatro meses y medio en total.

Con posterioridad, se remite una Adenda al informe sobre el expediente de información pública, recogiendo los informes solicitados y dos alegaciones de particulares recibidas fuera de plazo.

3. Análisis técnico del expediente.

a) Análisis de alternativas.

Las alternativas planteadas son cuatro, incluyendo la alternativa 0 o de no actuación.

– Alternativa 0. No llevar a cabo el proyecto de trazado, construcción, acondicionamiento y reordenación de accesos en la carretera N-232 (Tramo: Masía de la Torreta-Morella sur) manteniendo el estado actual. Se descarta esta alternativa dada la necesidad de adecuar el trazado de la carretera a la instrucción vigente.

– Alternativa 1. Realizar el proyecto de trazado, construcción, acondicionamiento y reordenación de accesos, utilizando como vías de servicio para la reordenación de accesos la carretera existente (N-232). Ejecución del nuevo tronco de la carretera

adecuándola a la instrucción de carreteras vigente y realizando nudos para la reordenación de accesos junto con un enlace en el p.k. 56 (D.O. 1+145) consistente en un diamante con pesas, y una intersección en el p.k. 59+600.

– Alternativa 2. Realizar el proyecto de trazado, construcción, acondicionamiento y reordenación de accesos utilizando como tronco de la traza la carretera existente, adecuándola a la instrucción de carreteras vigente y ejecutando nuevas vías de servicio y nudos para la reordenación de accesos, realizando un enlace en el p.k. 56 (D.O. 1+145) consistente en un diamante con pesas, y una intersección en el p.k. 59+600.

– Alternativa 3. Realizar el proyecto de trazado, construcción, acondicionamiento y reordenación de accesos en la carretera utilizando como vías de servicio para la reordenación de accesos la carretera existente. Ejecución del nuevo tronco de la carretera adecuándola a la instrucción de carreteras vigente y sin la realización del enlace en el p.k. 56 (D.O. 1+145) consistente en un diamante con pesas, ni tampoco una intersección en el p.k. 59+600.

Al tratarse de un proyecto de acondicionamiento, las alternativas no se plantean en cuanto a la sección transversal, pues la Instrucción 3.1-IC fija para carreteras convencionales del grupo 2 C-80 carriles de 3,50 m con arcenes de 1,50 m y bermas de 0,75 m. Así pues, las alternativas 1, 2 y 3 pasan por la modificación geométrica del trazado actual acondicionando la carretera a una C-80. La principal diferencia entre las tres alternativas es que la alternativa 1 trata de aprovechar la carretera actual como vía de servicio proyectada, la alternativa 2 intenta aprovechar la carretera actual como tronco y la alternativa 3 es similar a la alternativa 1 pero eliminado el enlace previsto para cambio de sentido, trasladando el mismo a la altura del paso inferior 1 (p.k. 1+010). Las tres alternativas tienen elementos singulares semejantes, por lo que las diferencias entre una u otra serán principalmente de trazado y de movimiento de tierras. En todas las alternativas se ha ajustado el trazado para no pasar por el LIC y minimizar la afección a la ZEPA.

El EsIA realiza una valoración de alternativas mediante un análisis multicriterio, y justifica la alternativa elegida, desde los puntos de vista funcional, ambiental, de plazo y económico, concluyendo el promotor que la alternativa más adecuada es la alternativa 3, que supone un movimiento de tierras menor, quedando prácticamente compensado al haberse eliminado el enlace de cambio de sentido, y siendo las afecciones al LIC y ZEPA menores que en las otras alternativas. Además, la alternativa 3 no afecta a hábitats de interés comunitario y la afección a arbolado es de 670 individuos, un tercio menor que en el caso de las alternativas 1 y 2. Asimismo, la afección etnográfica es menor en la alternativa 3, que consigue una mejor integración paisajística al no proyectarse el enlace p.k. 56 (D.O. 1+145) y disminuir el impacto visual. Finalmente, la alternativa 3 es la más económica.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

Analizado el EsIA, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, completados por la información complementaria aportada por el promotor o las consultas complementarias practicadas, se exponen los impactos más significativos de la alternativa 3.

b.1 Aire y cambio climático.

Los impactos sobre la calidad del aire, durante la fase de obra, serán ocasionados mayoritariamente por el aumento de partículas en suspensión y de gases contaminantes. Las acciones susceptibles de provocar estos efectos son: desbroce y tala de vegetación, movimientos de tierra, ocupación del suelo, ejecución de infraestructuras e instalaciones, apertura de nuevos accesos, construcción de viales provisionales, así como el uso y mantenimiento de vehículos y maquinaria de obra.

La emisión de partículas y gases afecta a población, vegetación y fauna. Los habitantes de la zona no se verán afectados negativamente, ya que la zona de actuación se encuentra alejada del núcleo urbano, pudiendo afectar únicamente a viviendas próximas diseminadas. Con el objetivo de paliar estos impactos, el promotor propone

medidas preventivas en obra para limitar la concentración de partículas y contaminantes dentro de los límites establecidos por la legislación vigente (cubrición de camiones de transporte, riego de superficies, zonas de lavado de ruedas, selección adecuada de la ubicación para las zonas de acopio, revegetación temprana, cumplimiento de condiciones técnicas de los vehículos y maquinaria pesada, etc.). Durante la fase de explotación de la carretera se producirá un aumento en la emisión de gases y olores producidos por el tránsito de vehículos y personal. El impacto es considerado en el EsIA como negativo, pero de magnitud compatible.

Respecto del efecto que la obra tiene sobre el cambio climático, su construcción genera emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), directas e indirectas. Las emisiones directas provienen de las actividades asociadas al consumo de energía o combustibles fósiles, como son el empleo de maquinaria o instalaciones de obra. Las emisiones indirectas de GEI son aquellas inducidas por las obras indirectamente, como el transporte de materiales, el desplazamiento de trabajadores inducidos por las obras, la electricidad adquirida y la deforestación, que disminuye la capacidad de absorción de carbono del medio.

Para la fase de funcionamiento, el EsIA realiza una estimación de las emisiones de CO₂ a través de la aplicación CO₂TA y de los datos de tráfico obtenidos. Dichos datos se complementan con un estudio desarrollado por el Centro de Investigación del Transporte (TRANSyT) de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), que analiza el consumo de energía y las emisiones de GEI debidas al tráfico de toda la Red de Carreteras del Estado. En base a todo ello se considera el impacto de magnitud moderado.

El promotor propone una serie de medidas preventivas, compensatorias y de adaptación al cambio climático como el diseño de la infraestructura evitando o minimizando los movimientos de tierra y compensando desmontes y terraplenes; empleo de maquinaria y métodos de trabajo lo más eficientes posible; ajuste del trazado disminuyendo la afeción sobre los sumideros de carbono; disminución de tala de 983 pies a 670 pies de árboles con la alternativa elegida (disminución de un 31,85 % del arbolado afectado respecto a las otras dos alternativas analizadas); diseño de un trazado eficiente que disminuye el consumo de combustible de los vehículos durante la fase de explotación del proyecto; reforestación aumentando la densidad de vegetación de la zona y su composición; selección de especies para plantaciones considerando la probable reducción de las precipitaciones; consideración del viento en la zona en el diseño de pantallas acústicas, etc.

La Subdirección General de Epidemiología, Vigilancia de la Salud y Sanidad Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que se deberá dar cumplimiento a las medidas preventivas y correctoras establecidas en fase de obra y explotación, así como a la normativa sectorial de calidad del aire y protección de la atmósfera.

b.2 Ruido.

En la fase de construcción, se produce un aumento del nivel sonoro debido a actividades como el movimiento de tierras, la ejecución de infraestructuras e instalaciones, el uso y mantenimiento de vehículos y maquinaria de obra, la extracción de material de préstamo, la construcción de viales provisionales o el transporte de materiales y maquinaria. Este incremento de ruido puede afectar negativamente a la población y a la fauna. El trazado no discurre a través de núcleos urbanos, evitándose afecciones sobre los habitantes, con excepción de las zonas donde se hallan viviendas diseminadas.

Durante esta fase, se empleará maquinaria pesada, incrementándose el tránsito de camiones que generarán ruido y vibraciones. Los valores límite de ruido vienen establecidos por el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. Según dicha norma, puede esperarse un nivel sonoro entre 78 y 95 dBA, a una distancia de aproximadamente 15 m. Considerando la maquinaria como una fuente puntual

semiesférica, la distancia mínima a la que debería situarse la fuente sonora durante el día para cumplir la normativa es de 447 m, de forma que se obtenga un nivel de calidad acústica aceptable en zonas residenciales (máximo 55 dBA durante el día y 45 dBA durante la noche), y suponiendo como nivel de potencia máxima acústica de la fuente 100 dBA. En base a ello, el promotor propone: restringir durante el día los horarios de ejecución de trabajos molestos en zonas próximas a núcleos urbanos o a viviendas diseminadas, evitando las molestias ocasionadas por el ruido durante las horas de descanso nocturnas. Ubicación del parque de maquinaria lo más alejado posible de núcleos habitados y de viviendas diseminadas. Se cumplirá con el reglamentado sobre la Inspección Técnica de Vehículos establecido por la Dirección General de Tráfico, y la maquinaria estará homologada según el Real Decreto 245/89 de 27 de febrero, que regula los niveles de emisión de ruidos de la maquinaria de obra haciendo especial incidencia en el empleo de los silenciadores.

Para analizar la afección del ruido durante la fase de funcionamiento, el EsIA incluye un estudio de ruido que concluye que en todo el tramo de estudio se respetarán los límites de nivel de presión sonora externos indicados por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, salvo en tres puntos:

Punto 1 (p.k. 0,000, sentido izquierdo): Se trata de la edificación con uso residencial denominada Masía de la Torreta, ubicada fuera del ámbito de actuación objeto de esta resolución, a unos 13 m de la zona de actuación. La resolución correspondiente al acondicionamiento del tramo que afecta directamente a esta edificación (Resolución de 21 de mayo de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento del Puerto del Querol, carretera N-232, puntos kilométricos 46,300 al 54,900, tramo Barranco de la Bota-Masía de la Torreta, Castellón) indica que se instalarán pantallas acústicas de 3,5 m en el margen izquierdo, a la altura de Masía de la Torreta.

El promotor señala que, dada la proximidad entre la carretera N-232 y la masía, resulta difícil la adopción de medidas correctoras tales como pantallas acústicas ya que el vial de acceso a la masía se encuentra entre ambas. En cualquier caso, siempre es posible adoptar soluciones específicas en este punto como pantallas de geometría especial, de mayor altura y, en casos extremos, reducción de la velocidad de circulación.

Punto 2 (tramo del p.k. 4,520 al p.k. 4,740 en sentido izquierdo): en el lado izquierdo de la carretera (sentido creciente de p.k.) al llegar a su tramo final, se encuentra un grupo de edificaciones situadas entre la margen izquierda del río Bergantes y la propia carretera N-232, se trata en su mayoría de viviendas y almacenes. La edificación principal «Casa Enduella» está situada a 40 metros de la vía.

Punto 3 (p.k. 4,760, sentido derecho): afecta a una edificación de uso residencial con una superficie construida de 261 m² situada a 5 m de la vía, y que quedará entre el tronco principal del nuevo trazado y la vía de servicio.

El promotor propone como medidas correctoras la utilización de pantallas acústicas para los puntos 2 y 3:

Número pantalla	p.k.	Sentido (según p.k. creciente)	Altura (m)	Longitud (m)	Ubicación
1	4,520 a 4,740	Izquierdo.	2	265	Entre la N-232 y la vía de servicio.
2	4,760	Derecho.	2	43	Entre la N-232 y la vía de servicio.

El Servicio de Protección de la Atmósfera de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica que se deberá incluir un plan de mantenimiento de las medidas correctoras.

Este mismo Servicio manifiesta que el estudio acústico incluido en el EsIA se adecua al contenido establecido por el Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de

planificación y gestión en materia de contaminación acústica y que del mismo se desprende que sólo en un punto del trazado (Masía de la Torreta) se superan los límites indicados de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica en más de 10 dBA, habiéndose contemplado como medida correctora en el proyecto la implantación de pantallas acústicas.

El promotor aclara que los puntos a los que se refiere el informe en los que se ha detectado la necesidad de disponer pantallas acústicas y, en consecuencia, se han incorporado al proyecto, son los dos recogidos en la tabla anterior. Esos puntos se sitúan en la zona final del trazado, junto al Barrio de Enduella, mientras que la Masía de la Torreta se sitúa justo antes del inicio del proyecto, fuera del ámbito del mismo, coincidiendo con el final de la obra del proyecto del tramo anterior, actualmente en fase avanzada de ejecución, y en el que ya se contemplaron las correspondientes pantallas acústicas frente a la masía citada. En el proyecto de construcción se deberán justificar adecuadamente las afecciones por ruido a la Masía de la Torreta y las medidas a aplicar para subsanar dichos efectos, por lo que será necesaria la coordinación con el proyecto del tramo anterior. En base a todo ello y considerando la nueva actuación proyectada, una vez puesta en servicio la vía objeto del presente proyecto, se deberá llevar a cabo un estudio específico que determine el cumplimiento de la normativa vigente en materia de ruido en este punto o, en su caso, la aplicación de nuevas medidas correctoras.

Por otra parte, la Subdirección General de Epidemiología, Vigilancia de la Salud y Sanidad Ambiental de la Generalitat Valenciana manifiesta que se deberá tener en cuenta el cumplimiento de la normativa sectorial sobre protección contra la contaminación acústica, así como evaluar la exposición a ruidos y vibraciones de la población del área de influencia, las fuentes, niveles de ruido y vibraciones previsibles, así como el cumplimiento de las medidas protectoras previstas teniendo en cuenta las mejores técnicas disponibles para proteger la salud de las personas.

b.3 Suelo, geología y geomorfología.

El EsIA indica que como consecuencia de la realización del proyecto se puede producir una destrucción, compactación, erosión y contaminación del suelo. Las acciones del proyecto capaces de producir alteraciones sobre la capacidad agrológica del suelo se llevan a cabo principalmente en la fase de construcción, y son las relacionadas con el desbroce y tala de vegetación, movimientos de tierra, ejecución de infraestructuras e instalaciones, construcción de viales provisionales, extracción de préstamos y utilización de vertederos. El EsIA incorpora medidas preventivas y correctoras como la limitación del movimiento de la maquinaria de obra a los caminos existentes o estrictamente necesarios y de menor valor edafológico, y la retirada y acopio de la capa fértil del suelo para su posterior uso en revegetaciones, entre otras.

El EsIA califica el riesgo de erosión en la zona entre muy bajo y moderado, con alguna zona puntual de erosión alta como en las proximidades de la D.O. 3+600, margen izquierda, donde el cauce actual del río Bergantes discurre muy próximo a la carretera. Entre otras medidas para evitar la erosión se propone colocar cunetas en la coronación de los desmontes, y bordillos en el caso de los terraplenes en aquellos taludes que presenten un gran desnivel (+3 m). En los taludes de mayor dimensionamiento y, en los anteriores y posteriores al cruce del cauce del río Bergantes, se tomarán medidas especiales en la revegetación para mantener la estabilidad de los suelos.

En lo relativo a la geología y la geomorfología, los movimientos de tierras van a tener un efecto muy relevante modificando el relieve natural, creando relieves artificiales y afecciones en la geomorfología local. El EsIA considera esta afección como moderada, teniendo en cuenta también la ocupación de las superficies auxiliares de obra, las áreas de préstamo de materiales y los vertederos para el material sobrante.

Según indica el promotor los volúmenes de material a colocar en obra son:

Excavaciones (m ³)		Rellenos (m ³)		Préstamo (m ³)	Vertedero (m ³)
Excavación voladura roca.	145.599	Núcleo de terraplén.	169.246	0	42.974
Excavación ripado roca.	66.621				
Excavación desmonte tierra-adequado.	50.507	Mejora explanada suelo adecuado (coronación, terraplén).	65.861	15.355	0
Excavación desmonte tierra-tolerable.	12.693	Suelo tolerable (espaldones terraplén).	47.789	35.096	0
Excavación tierra vegetal.	47.007	Restauración paisajística.	16.104	1.610	32.513

El EsIA incluye una clasificación del territorio para la instalación de las zonas auxiliares y los préstamos, realizada a partir de un análisis de vulnerabilidad en el que se han considerado las variables ambientales más significativas. A partir de dicho estudio, el EsIA presenta un plano que clasifica el territorio en tres categorías generales: A – Zonas admisibles, B – Zonas aceptables con aplicación de medidas y C – Zonas excluidas, donde se descarta la posibilidad de localizar cualquier tipo de construcción temporal o permanente, a no ser que sea absolutamente necesario para la ejecución de las obras, y solo con carácter estrictamente puntual y momentáneo. Del análisis realizado se concluye que la totalidad de los espacios disponibles al sur de la actuación tienen calificación C, al encontrarse dentro de una zona protegida (zona ZEPA). La zona norte de la actuación tiene mayoritariamente calificación C (zonas excluidas) o bien B (zonas aceptables con la aplicación de medidas como la señalización y delimitación de las mismas y labores agronómicas tales como gradeos, subsolados, etc.) y en algunas pequeñas zonas la calificación A (zonas admisibles).

Teniendo en cuenta las necesidades de materiales, se definieron cinco posibles préstamos, cuatro de ellos junto al trazado proyectado y uno en la carretera CV-12. Finalmente, el préstamo que se utilizará para la extracción de material será el número 1 que se encuentra en la margen derecha de la carretera actual en el kilómetro 58,6, entre la carretera, un cerro cercano y el río Bergantes. En el mismo se han definido dos zonas, A y B, utilizándose la zona A para ubicar el parque de maquinaria y la zona B como zona de préstamos. En el caso de ser necesaria la apertura de nuevas canteras se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, y serán restauradas posteriormente.

El promotor propone una serie de medidas como no afectar a las laderas próximas al río Bergantes para evitar el riesgo de deslizamiento, tal como han solicitado la Confederación Hidrográfica del Ebro y la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias. Además, el promotor indica que los taludes se suavizarán lo necesario para que quede asegurada la estabilidad geotécnica y sea posible la revegetación. Por otra parte, el muro jardinera proyectado a pie de los taludes de desmonte servirá de defensa frente a pequeños deslizamientos de ladera.

Las acciones del proyecto susceptibles de producir contaminación en el suelo son la ejecución de infraestructuras e instalaciones, el transporte, la utilización de maquinaria y el afirmado y pavimentado. La mayoría de los residuos que se producirán se asocian con los movimientos de tierras, donde se generarán un total de 42.974 m³ de excavación de voladura de roca que no podrán ser reutilizados. Por ello, serán utilizados para la restauración de este proyecto, o en otras obras de conformidad con el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción; o bien se destinarán a vertedero autorizado. En el caso de ser necesaria la apertura de un vertedero se someterá al procedimiento de evaluación del impacto ambiental.

Se prevé la generación de los siguientes residuos que no son tierras:

Tipo de residuo	Total (m ³)
Hormigón.	81,50
Asfalto.	81,50
Madera.	97,80
Vidrio.	19,56
Plástico.	195,59
Metales mezclados.	195,59
Otros RCD's mezclados sin mercurio u otras sustancias peligrosas.	19,56
Residuos peligrosos.	3,26
Total.	694,36

Se prevé la generación de residuos peligrosos como aceites usados, filtros, líquidos hidráulicos, disolventes, baterías, tierras y balasto contaminados con hidrocarburos, papeles y trapos contaminados, etc., que serán gestionados según indica la legislación vigente. El EsIA incorpora una serie de medidas preventivas y correctoras destinadas a minimizar el riesgo de contaminación de suelos y aguas, como la impermeabilización de la zona donde se ubiquen las instalaciones auxiliares, las zonas de almacenamiento temporal y el parque de maquinaria, la correcta gestión, almacenamiento y tratamiento de residuos, así como medidas de actuación frente a derrames accidentales, siempre en cumplimiento con la legislación vigente.

En lo referente a la gestión de residuos, el Servicio de Residuos de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa favorablemente, debiendo incluirse en el proyecto una serie de consideraciones adicionales a las medidas ya contempladas en el EsIA, que el promotor indica que incorpora al proyecto. Entre dichas consideraciones, que en general se encuentran contempladas en las distintas disposiciones legales sobre gestión de residuos, se indica que se deberá contemplar en el proyecto la presencia de amianto (en el proyecto de trazado figura la afección a tuberías de fibrocemento). Asimismo, a la finalización de las obras el promotor del proyecto deberá remitir al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma un balance detallado del movimiento de tierras, y un seguimiento de los sobrantes de excavación con indicación expresa de las cantidades y características de los materiales destinados a usos constructivos en lugares u obras distintos a aquellos de donde fueron extraídos, además de aportar las autorizaciones que los habilitan para dichos usos. Por otra parte, en la definición de la unidad de obra de demolición de las edificaciones, se contemplará la separación previa de aquellos materiales susceptibles de valorización independiente (vidrios, metales, plásticos, etc.) y se deberá determinar, en su caso, la presencia de residuos peligrosos (amianto, envases, etc) que requieren de medidas especiales para su gestión. Todo ello sin menoscabo del cumplimiento de los preceptos previstos en la normativa vigente en materia de residuos y suelos contaminados.

En este sentido se manifiesta la Subdirección General de Epidemiología, Vigilancia de la Generalitat Valenciana, que indica que los residuos deberán ser gestionados adecuadamente de acuerdo con su tipología, y se deberá tener resuelto el tratamiento controlado de todos ellos, establecer acciones que permitan minimizar y posteriormente valorizar los residuos mediante reutilización, reciclado, recuperación o cualquier otra acción destinada a obtener materias primas secundarias. Asimismo, señala que se deben cumplir las disposiciones de la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados y del Real Decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de la construcción y demolición.

b.4 Hidrología.

El trazado de la carretera se desarrolla en la cuenca hidrográfica del Ebro, coincidiendo con el río Bergantes. Los movimientos de tierras y la explanación, la extracción de material de préstamo, la construcción de viales provisionales y adecuación de los existentes, el vertido en escombreras y la ubicación de vertederos pueden suponer alteraciones en los flujos de escorrentía superficial, e incluso pueden afectar a la geomorfología de los cauces. Todas estas acciones modifican las pendientes y el relieve, alterándose o modificando las zonas por las que discurriría la escorrentía de manera natural. El EslA considera la magnitud de la afección como moderada.

El EslA incorpora un estudio hidráulico correspondiente al paso del río Bergantes bajo la N-232 que indica, que para 500 años de periodo de retorno se produce una sobre elevación de la lámina de agua de tan solo 15 cm, mientras que para 100 años de periodo de retorno la sobre elevación es de 10 cm, por lo que considera que la repercusión en la inundabilidad aguas arriba de la estructura tras la ejecución de las obras es mínima, mientras que aguas abajo del actual puente no existen diferencias entre la situación actual y futura. Por ello según indica el EslA, se cumplen las limitaciones establecidas en el artículo 4.3.1 de la Norma de Drenaje Superficial en lo que respecta a sobre elevaciones.

Por otra parte, señala que la vulnerabilidad de los acuíferos es baja en la mayor parte del trazado, a excepción de una pequeña parte del territorio que presenta vulnerabilidad media, entre los D.O. 0+700 y 1+100, por lo que especialmente en esta zona se deberán extremar las medidas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas. Asimismo, se potenciarán las medidas para evitar afecciones a la hidrología superficial en las proximidades del río Bergantes. En general, se incorporan medidas preventivas y correctoras para minimizar las afecciones a la hidrología, como el acondicionamiento y creación de nuevas obras de drenaje transversal, que eviten la obstaculización de la escorrentía superficial y el control de las actividades desarrolladas próximas al cauce, a fin de evitar los aportes de materiales externos o contaminantes.

Durante la fase de explotación, los cauces o los acuíferos podrían sufrir una contaminación puntual durante las labores de conservación de la vía mediante los afirmados y la aplicación de aditivos, etc., así como una contaminación asociada a los lubricantes de los vehículos que transiten por la calzada. Sin embargo, dada la localización de la carretera y que sólo se afecta al cauce en un punto con régimen intermitente, el riesgo de contaminación es bajo. El promotor presenta una serie de medidas para la protección de las aguas durante la fase de explotación, tales como la limpieza y mantenimiento de las cunetas y pequeñas obras de drenaje transversal para evitar la obturación por arrastres.

La Confederación Hidrográfica del Ebro manifiesta que, en líneas generales, considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EslA destinadas a reducir las afecciones al medio hídrico, así como todas aquellas necesarias para evitar la contaminación o degradación de las aguas superficiales y subterráneas, debiendo garantizar que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica ni morfológica de la zona. Asimismo, deberán extremarse las precauciones durante todas las fases del proyecto para evitar la afección a los cursos hídricos de la zona, especialmente al río Bergantes y resto de barrancos. También deberán extremarse las precauciones en cuanto a inundación y vulnerabilidad de los acuíferos, principalmente en el entorno del río Bergantes. La Confederación recuerda que el promotor deberá solicitar las autorizaciones pertinentes al organismo de cuenca para la realización de las obras.

La Subdirección General de Epidemiología, Vigilancia de la Salud y Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana indica que se evitará la contaminación de aguas superficiales y se adoptarán medidas para que no se produzca ninguna afectación en la red de drenaje natural, ni en zonas con riesgo de contaminación de acuíferos destinados al abastecimiento de agua de consumo humano. Además, se evitará el movimiento de maquinaria por zonas próximas a captaciones de agua de consumo humano que, de forma directa o indirecta,

podieran afectar negativamente a la calidad de las aguas. En este sentido, se deberán establecer las medidas preventivas para garantizar la no afección a los sistemas de abastecimiento. El promotor informa que este aspecto se ha tenido en cuenta en el anejo de «Reposición de Servicios» del proyecto.

b.5 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario (HIC):

En la fase de construcción, las actividades que pueden afectar a la vegetación son el desbroce y tala de la vegetación, los movimientos de tierras, la ejecución de infraestructuras e instalaciones, la construcción de viales provisionales, la extracción de materiales de préstamo, la apertura de nuevos accesos, el vertido en escombreras y la ubicación de vertederos.

La mayoría del trazado discurre por terreno de pastizal y matorral, aunque también se afecta a algunas áreas de bosque. Por ello, se adecuará la ubicación de infraestructuras e instalaciones auxiliares y del parque de maquinaria en áreas desprovistas de vegetación, y se delimitarán las áreas de trabajo para contribuir a conservar amplias zonas susceptibles de alterarse. En virtud de la documentación obrante en el expediente, el impacto sobre la vegetación, la flora y los HIC se considera compatible.

En el EslA se identifican las especies y el número de individuos afectados de cada una de ellas:

Especies	número de individuos afectados
<i>Cupressus.</i>	1
Frutales.	8
<i>Juniperus.</i>	336
<i>Pinus.</i>	16
<i>Platanus.</i>	1
<i>Populus.</i>	114
<i>Prunus.</i>	1
<i>Quercus coccifera.</i>	62
<i>Quercus faginea.</i>	28
<i>Quercus ilex.</i>	100
Vegetación de ribera no arbórea.	3
Total general.	670

El EslA identifica en el ámbito de estudio seis HIC no prioritarios, siendo el más próximo a la actuación una tesela del hábitat 82A061 Saucedas arbustivas (92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*), por lo que se ha reconfigurado el trazado en dicha zona para no afectar a su superficie.

Entre otras medidas preventivas y correctoras, se propone jalonar y señalizar todos los accesos temporales de obra antes del comienzo de la misma, así como la franja de ocupación de las estructuras, de forma que se produzca la mínima afección a la vegetación. Se protegerán los ejemplares arbóreos localizados fuera de la franja de explanación de la carretera y caminos repuestos. Asimismo, se realizará un adecuado diseño de los pasos sobre los barrancos y los ríos para no afectar a la vegetación de ribera.

Finalmente, se propone la estabilización y revegetación de las zonas afectadas por las obras, definiendo en un anexo incluido en el presupuesto del proyecto, las

actuaciones a llevar a cabo particularizadas para cada zona, e incluyendo un plan de conservación y mantenimiento de la vegetación.

b.6 Fauna.

La afección sobre la fauna se debe principalmente al ruido de la maquinaria, al efecto barrera que puede ocasionar la nueva traza y a la pérdida de hábitat ocasionada por la intrusión de un elemento artificial en el entorno natural.

En la fase de construcción, las acciones generadoras de ruido afectarán negativamente a la fauna del área de estudio, ya que aumentará considerablemente el nivel de ruido en relación con la situación preoperacional, con los movimientos de tierra, el uso y mantenimiento de vehículos y maquinaria de obra, y la ejecución de infraestructuras e instalaciones auxiliares. No obstante, el impacto se considera compatible-moderado y puede agravarse en caso de ejecutar las obras y las voladuras en épocas de celo o cría. Asimismo, la pérdida de vegetación asociada a la ejecución del desbroce y tala provocará la pérdida de zonas de hábitat para la fauna.

En la fase de funcionamiento, la fauna se verá afectada a causa de la disminución de la permeabilidad que ocasiona la explotación de la infraestructura. Este impacto se considera compatible en el EsIA al haberse diseñado pasos de fauna. La instalación de los vallados perimetrales dará lugar a una mayor seguridad de la fauna, impidiendo su intromisión en la calzada con los riesgos que eso supone, asimismo se adaptarán drenajes como pasos de fauna.

Para evitar las afecciones a la fauna durante la fase de obra, se proponen medidas como no realizar despejes, desbroces, voladuras, cimentaciones y apertura de caminos de obra durante el periodo de nidificación y cría, época más sensible para la mayoría de la fauna (de marzo a julio); con respecto a las voladuras, se evitará en la medida de lo posible que se realicen entre los meses de enero y octubre; se evitará realizar actividades de obra entre las 23:00 y las 7:00 horas, horario de actividad de las especies más sensibles, especialmente de mamíferos; se limitará el uso de iluminación artificial que pueda causar molestias en las horas de reposo. Dichas limitaciones son incluidas en el plan de obra.

Asimismo, antes de proceder a la demolición o desmantelamiento de estructuras y obras de fábrica preexistentes que coincidan en el tiempo con las épocas reproductoras establecidas (marzo-julio), se procederá a la inspección de éstas para verificar la existencia o no de nidificaciones. En el caso de que se encuentren presentes, se evitará la demolición de las estructuras hasta la conclusión del periodo de puesta.

En el caso concreto de la especie *Lutra lutra*, presente en el río Bergantes, un especialista faunístico realizarán inspecciones periódicas para comprobar su presencia/ausencia en los momentos concretos de la actuación, y poder detectar las perturbaciones que se le puedan ocasionar. En caso de detectar la presencia de algún individuo, se pondrá en conocimiento de forma automática al Servicio de Vida Silvestre de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana, deteniendo inmediatamente las actuaciones en este punto hasta que dicho individuo/s se haya dirigido a una ubicación distinta a la de la zona de actuación.

El EsIA incluye como apéndice un estudio faunístico y de permeabilidad de la traza, en el cual se realiza un inventario faunístico (basado en bibliografía y trabajo de campo). Además, incluye un estudio de permeabilidad de la nueva traza elaborado según los pasos descritos por las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2015). La tipología del paso de fauna se ha seleccionado a través de metodología adaptada de las citadas prescripciones, mientras que para determinar las dimensiones de los mismos se han utilizado intervalos de dimensiones críticas (obtenidos como resultado de diversos estudios experimentales sobre funcionalidad de pasos). Por último, el estudio contiene una estimación de la permeabilidad de la traza actual y futura, así como las medidas propuestas para la protección de la fauna.

Con el fin de minimizar el efecto barrera, el EslA propone la adaptación de las siguientes obras de drenaje como pasos de fauna, a las que hay que añadir el viaducto sobre el río Bergantes:

Drenaje	pk	Forma	Unidades	Ancho	Alto
OD04*	1+061,16	Marco.	1	7	3,5
OD05b*	2+837,57	Marco.	1	3,00	2,50
OD05c*	1+887,37	Marco.	1	3,00	2,50
OD06	2+348,87	Marco.	1	2,00	2,00
OD07b	2+558,40	Marco.	1	2,00	2,00
OD07c	2+134,00	Marco.	1	2,00	2,00
OD11	4+296,41	Marco.	1	2,00	2,00
OD12	4+578,18	Marco.	2	3,00	2,50
OD13	4+830,65	Marco.	1	2,00	2,00

Del estudio faunístico y de permeabilidad de la traza realizado, y dado que el tramo proyectado discurre principalmente por zonas de laboreo y pastizal alternadas con asociaciones de coníferas y matorral altamente antropizadas, cuya fauna más característica se corresponde con pequeños y medianos vertebrados, los requerimientos mínimos de permeabilidad se fijan en 1 paso/km para pequeños vertebrados y 1 paso/3 km para grandes mamíferos. Por último, el promotor indica que el vallado de la vía disminuirá el riesgo de atropellos.

En cualquier caso, se cumplirá con lo recogido en el documento «Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, segunda edición revisada y ampliada» (Ministerio de Medio Ambiente, 2015).

Por otra parte, se reducirán las zonas de pasto debido a la ocupación de amplias franjas paralelas a la traza para poder realizar la construcción de la carretera. Este impacto se valora en el EslA como negativo, y de magnitud compatible. En cualquier caso, se adecuarán pasos al mismo o a distinto nivel para permitir la continuidad del paso ganadero, tal como se describirá más adelante.

b.7 Espacios protegidos.

En la zona de actuación se presentan dos espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, la ZEPA de «L'Alt Maestrat, Tinença de Benifassà, Turmell i Vallivana» (ES0000465) y el LIC «Tinença de Benifassà, Turmell i Vallivana» (ES5233001).

En la zona también se encuentra el área de importancia para las aves (IBA) número 149 Puertos de Morella, que coincide en su totalidad con la zona de afección ZEPA.

El primer tramo de la actuación (desde el inicio hasta el p.k. 1+000) se encuentra dentro de los límites de definición de la ZEPA. El resto del trazado discurre en paralelo al límite derecho de la ZEPA viéndose afectada en diversos puntos por el nuevo trazado al igual que ya ocurría con la carretera actual. Las posibles afecciones a este espacio protegido, según se recoge en el EslA, se consideran de escasa magnitud dado que el trazado discurre por zonas de pastizal, pastizal-matorral, y campos de cultivo de cereal, en un ámbito antropizado y con abundantes vías de comunicación.

En cuanto al LIC, el primer tramo de la actuación (desde el inicio hasta el p.k. 1+000) discurre en paralelo al límite izquierdo del LIC, sin verse afectado directamente en ningún punto, ya que se ha ajustado el trazado a sus límites espaciales.

La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana señala que el EslA ha valorado de forma expresa y adecuada las repercusiones sobre la Red Natura 2000 y los eventuales efectos de las obras sobre los hábitats y especies que motivaron la designación de ambas áreas. Como resultado de

esta evaluación se proponen una serie de medidas preventivas y correctoras que incluyen, entre otros aspectos, el mantenimiento de la permeabilidad territorial de la zona afectada, que el promotor tiene en cuenta en el proyecto. En base a ello, resuelve que el proyecto no tendrá efectos apreciables sobre la Red Natura 2000 y considera que el proyecto no debe someterse a evaluación detallada de sus efectos sobre la Red Natura 2000.

Aunque no se prevén afecciones a los espacios de la Red Natura 2000, el EsIA evalúa las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000 en base a las «Recomendaciones sobre la información necesaria para incluir una evaluación adecuada de repercusiones de proyectos sobre Red Natura 2000 en los documentos de evaluación de impacto ambiental de la A.G.E.» (Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, 2018).

Las medidas para minimizar los efectos sobre los espacios de la Red Natura 2000, referentes a fauna y vegetación se encuentran recogidas en sus respectivos apartados, incluido el mantenimiento de la permeabilidad territorial para la fauna. Además, el promotor señala que de la evaluación de las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000 se concluye que únicamente tres especies se encuentran presentes, tanto en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial como en el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazada: *Lutra lutra* – nutria europea o paleártica (permanente), *Emberiza hortulana* – escribano hortelano (reproductora), y *Capra pyrenaica* – cabra montés (endémica). En el caso del escribano hortelano, según los informes del Banco de Datos de Biodiversidad de la Generalitat Valenciana se encuentra en bajas concentraciones en la zona. En cualquier caso, se deberá tener en cuenta su periodo de cría (mayo-julio) al definir las medidas correctoras y protectoras para la fauna.

El EsIA incluye otras medidas en la fase de construcción, durante la cual las instalaciones auxiliares, parque de maquinaria, canteras, vertederos y demás instalaciones se ubicarán fuera del entorno del LIC y ZEPA, y los muretes de mampostería en seco que se vean afectados serán repuestos. Si durante la ejecución apareciesen cuevas, simas u otras cavidades subterráneas, se informará a la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica dado que este tipo de formaciones se hallan protegidas por el artículo 16 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Generalitat Valenciana.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que se deberán extremar las precauciones durante todas las fases del proyecto para evitar la afección a los espacios de alto valor ecológico del entorno pertenecientes a la Red Natura 2000.

b.8 Paisaje.

El EsIA incluye un Estudio de Integración Paisajística redactado conforme a lo establecido en el anexo II de la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP). Dicho estudio concluye que la actuación quedará convenientemente integrada en el paisaje, pues no afecta negativamente al carácter del lugar ni impide la posibilidad de percibir los recursos paisajísticos presentes en el paisaje. Los impactos paisajísticos y visuales derivados se consideran leves debido a la propia naturaleza de la actuación. Además, se acometerán medidas de integración paisajística y visual de la infraestructura, descritas y definidas en dicho estudio.

En este sentido, el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana considera adecuada la aportación de un estudio de integración paisajística, de conformidad con el artículo 6 de la LOTUP, dadas las características y el alcance de la actuación, y presenta varias observaciones al citado Estudio de Integración Paisajística: en cuanto a la caracterización y valoración del paisaje, muestra su disconformidad con el valor paisajístico bajo con el que el EsIA clasifica las unidades del paisaje afectadas. Este organismo considera que se trata de paisajes con estructuras bien conservadas, de interés ambiental, cultural y visual, e incluidos en los Paisajes de Relevancia Regional. En este sentido, el promotor responde que el cálculo del valor paisajístico se ha hecho

en estricto cumplimiento del anexo II de la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP), que remite en su apartado c.3) a su vez al anexo I para el cálculo del valor y la fragilidad del paisaje. Asimismo, el promotor incluye los cálculos desarrollados, concluyendo que el valor otorgado no es una conclusión subjetiva del equipo redactor, sino que resulta de la propia aplicación de la Ley, cuya fórmula resulta en valores de paisaje bajos siempre que el coeficiente visibilidad sea bajo. Adicionalmente, para reforzar esta conclusión, el propio Estudio de Paisaje del Plan General de Morella llega a la misma conclusión para la unidad de paisaje «ecosistema-agrícola ganadero», por donde discurre mayoritariamente la carretera, otorgando a esta unidad un valor paisajístico bajo.

Por otra parte, el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje solicita al promotor que se justifique adecuadamente la necesidad de triplicar la plataforma y, especialmente, la necesidad de una nueva plataforma de servicio al sur de la N-232. La glorieta partida prevista y la iluminación y señalización asociadas, supondrán una gran afección sobre la cuenca visual. Asimismo, pese a aparecer recogido en el EsIA, el mencionado Servicio informa de que no se tiene constancia de la aparición de esta actuación en futuras propuestas del Plan General de Morella.

En respuesta el promotor indica lo siguiente:

– En el tramo indicado el proyecto prevé suavizar las curvas existentes. Esta mejora implica cruzar el trazado actual quedando éste como camino de acceso a fincas y viarios de la margen norte y, requiriéndose un tramo de camino nuevo en la margen sur para mantener la accesibilidad a la misma. Además, ambos caminos son necesarios para mantener la accesibilidad a los dos principales viarios de esa zona, el camino a Ares-Villafranca y el camino de acceso a la zona de La Perera, que quedan a ambas márgenes del nuevo trazado en el tramo.

– La glorieta partida se encuentra en el extremo final de la obra, permitiendo conectar con seguridad los viarios de acceso a las fincas y propiedades colindantes. Por tanto, es un elemento necesario a nivel técnico y de seguridad vial. La interpretación sobre su afección visual es cuestionable, dado que se encuentra en un entorno antropizado y periurbano, con zonas de edificaciones y granjas, transformadores, postes y líneas eléctricas y de comunicaciones, y terrenos de cultivo de secano o abandonados. Su iluminación no parece que sea un problema en un punto donde ya existen múltiples edificaciones e instalaciones, suponiendo una mejora para la seguridad.

– La posible afección a la vegetación de ribera será mínima o inexistente dado que la escasa vegetación existente se encuentra el borde del propio cauce.

– La necesidad de esa conexión es evidente a efectos de garantizar la correcta conexión de los caminos laterales a la carretera y de eliminar los múltiples accesos directos existentes en ese punto, independientemente de la existencia o no de previsiones urbanísticas municipales al respecto, que fueron recopiladas durante la fase inicial de redacción del proyecto.

Con respecto a las medidas de integración paisajística, el promotor propone completarlas mediante el empleo de tonalidades de hormigón similares a las del terreno donde se implanta, del mismo modo, la piedra de las escolleras y encachados a emplear deberán ser de los tonos del terreno donde se ubiquen. Por otra parte, se concretará en el proyecto constructivo, la recuperación ambiental de los tramos de la actual plataforma que sean demolidos y queden sin uso. Por último, de conformidad con el apartado j) del anexo II de la LOTUP, las medidas de integración paisajística y el coste del programa de implementación se incluirán en su totalidad en el proyecto constructivo.

b.9 Población y socioeconomía.

El EsIA considera las afecciones debidas al ruido, y la presencia de polvo y contaminantes en la atmósfera durante la fase de obra. Asimismo, el EsIA considera otros impactos como la posibilidad de que se produzcan accidentes que impliquen a

operarios, maquinaria o a personas ajenas a la obra. Por ello, se propone la aplicación de medidas correctoras como la señalización adecuada de las obras, las zonas de extracción de materiales y el tráfico de maquinaria. En caso de ser preciso el corte del tráfico rodado, se realizará en el momento de menor intensidad circulatoria. Asimismo, se considera el impacto positivo ligado al aumento de la oferta de empleo durante la fase de construcción, pese al carácter temporal del mismo y el efecto positivo inducido sobre otros sectores como consecuencia del incremento en la demanda de servicios básicos (hospedaje, alimentación, comercios, etc.).

En cuanto a la fase de funcionamiento, el EsIA indica que el proyecto conllevará una mejora de la seguridad vial y de la conectividad con el término municipal de Morella, lo que podría generar un incremento de la población. En este caso, el nivel socioeconómico de la zona aumentará como consecuencia del acondicionamiento de una infraestructura que actuará como motor de desarrollo, fomentando el empleo.

Respecto a los impactos sobre la productividad sectorial, se estiman significativos únicamente en el sector primario, puesto que el trazado atraviesa tierras de cultivo en una amplia mayoría. Las necesarias expropiaciones y redistribuciones parcelarias ocasionarán pérdida de suelo productivo y fraccionamiento del espacio agrario. Como medidas el EsIA propone compensaciones económicas por las expropiaciones, previo desarrollo de una valoración adecuada de los terrenos expropiados y la adecuación de caminos rurales, agrícolas y pasos de ganado, mediante la reposición de los pavimentos originales.

El Ayuntamiento de Morella solicita la posibilidad de ampliación del carril de servicio en todo el tramo de actuación. Según la propuesta presentada en el tramo de 1+000 hasta el punto 1+700 no existe continuidad del citado carril, creándose un problema para el tráfico agrícola de la población. El promotor contesta que ha analizado varias posibilidades de ampliación por ambos márgenes, concluyendo que en el tramo citado la orografía dificulta la continuidad del carril de servicio ante los grandes movimientos de tierras que implicaría su ejecución. La afección ambiental sería muy importante, por lo que lo considera desaconsejable.

La Subdirección General de Epidemiología, Vigilancia de la Salud y Sanidad Ambiental de la Generalitat Valenciana indica una serie de consideraciones relativas al control de la legionelosis y a la proliferación del mosquito tigre, que deberán ser incorporadas al proyecto de construcción. Asimismo, menciona que se debería incluir información relativa a la población que pueda verse afectada por el proyecto, determinar distancias a las áreas de influencia, tamaño y vulnerabilidad de la población afectada, y los niveles de riesgo. El promotor responde que, si bien este aspecto no se considera en la memoria del proyecto, sí se incluye en el EsIA, concretamente en los apartados 4.2.1 «Análisis Demográfico», 6.1.8 «Medidas de Protección sobre la Población y la Salud Humana» y 7. «Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental». No obstante y tal como indica el promotor, las condiciones de salud no deberían verse empeoradas por el proyecto, más bien favorecidas, al tratarse del acondicionamiento de una carretera ya existente que mejorará sensiblemente las condiciones de seguridad.

Por otra parte, la mencionada Subdirección General solicita que para el diseño de zonas verdes se prioricen especies arbóreas que no produzcan los pólenes más alergénicos.

Por último, la construcción del proyecto afectará a diversos servicios y suministros (saneamiento, abastecimiento, electricidad, telecomunicaciones, infraestructuras de riego, etc.), que según el promotor serán considerados en los proyectos constructivos y repuestos en su totalidad.

Se han presentado alegaciones particulares relativas a la afección al suministro de agua y a la imposibilidad de acceso a determinadas fincas. En este sentido, el promotor manifiesta que se tendrán en consideración y se incluirán las correspondientes modificaciones en el proyecto constructivo.

b.10 Patrimonio cultural.

El proyecto afectará directamente a distintos elementos del patrimonio cultural (patrimonio arqueológico, paleontológico y etnográfico, vías pecuarias y sendas verdes), fundamentalmente en la fase de obras dada la ocupación de nuevo terreno (con carácter permanente y temporal).

Arqueología, paleontología y etnografía.

El EsIA recoge un estudio de patrimonio cultural que incluye prospección arqueológica, paleontológica y etnográfica, que concluye que se verán afectados los siguientes bienes de naturaleza etnológica:

- Etno-6: Caseta de Paret 4.
- Etno-7: Caseta de Aguilar.

El bien etnológico-6 Caseta de Paret 4 será repuesto en su totalidad. Para ello, se acopiará en un lugar adecuado para la posterior reposición del elemento.

La Caseta de Aguilar será demolida, al encontrarse dentro de la zona de actuación de la nueva carretera y ser imposible la redirección de la carretera en dicho tramo para eliminar el impacto, siendo imposible su traslado y reposición debido a su mal estado de conservación. El resto de los bienes etnológicos y todos los elementos que los componen, se conservarán y protegerán, por lo que no sufrirán ningún impacto asociado a este proyecto.

Se realizará un seguimiento arqueológico de todo el trazado con presencia a tiempo total de uno o varios arqueólogos mientras duren los desmontes, zanjas o cualquier tipo de actividad que suponga la remoción del suelo.

Se realizarán sondeos arqueológicos manuales de 16 m² cada 25 m entre los siguientes puntos: La Torreta (5 restos de industria lítica IV-III milenio a.C.), entorno de La Perera (6 restos de industria lítica. IV-III milenio a.C.) y Pont de Taules (los sondeos se extenderán a la zona de préstamos).

Se realizará seguimiento arqueológico a pie de obra en la traza y zona de afección (mínimo el área donde puedan realizarse desmontes, tránsito de vehículos pesados, adecuaciones, etc.) para garantizar la protección paleontológica. Cualquier hallazgo de interés relevante se comunicará a la Conselleria de Educación, Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana o al Ayuntamiento de Morella, de conformidad con lo establecido en el artículo 63 de la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana informa favorablemente al proyecto siempre que se cumplan las medidas correctoras citadas e incluidas en el EsIA. Además, deberá realizarse un seguimiento paleontológico intensivo durante la ejecución del proyecto y se señalará mediante balizas un entorno de seguridad alrededor del Yacimiento Colina 977, para evitar el acceso y su posible deterioro durante el desarrollo de las obras. Todas las medidas serán incluidas en el proyecto de construcción, presupuestadas y recogidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas. El promotor se muestra conforme y manifiesta que se incluirá en el proyecto constructivo.

Vías pecuarias.

Durante la fase de construcción, el nuevo trazado intercepta dos vías pecuarias: Vía pecuaria número 4: Vereda de la Muela de la Garumba al Tossal Gros y Vía pecuaria número 29: Colada del Toll del Cire. Durante la ejecución de las obras, se ocuparán y se obstaculizará el paso por las mismas, por lo que se deberán tomar medidas que aseguren su continuidad y permitan el paso por ellas tanto en la fase de construcción como en la fase de funcionamiento.

La reposición del trazado original en las condiciones correctas se realizará a la mayor brevedad, o se incluirá un nuevo recorrido/desvío si éste quedase afectado por el

proyecto. El EsIA presenta un apéndice de vías pecuarias en el que se recoge la afección a las mismas y las medidas propuestas para mitigar dicha afección. Es necesaria la reposición de la Vereda de la Muela de la Garumba al Tossal Gross que interseca con el nuevo trazado de la N-232 cerca del p.k. 1+000. Como medidas preventivas, durante la construcción se habilitarán pasos alternativos debidamente balizados, seguros y adecuados al uso agropecuario. Una vez finalizadas las obras, será necesaria la realineación de dicha vía pecuaria para que se ajuste al trazado futuro de la N-232. La modificación se producirá mediante un desvío parcial de la misma y, el nuevo trazado será delimitado mediante muros de mampostería en seco, con la técnica y acabados de los actuales lindes. Para ello se procederá a acopiar en un lugar adecuado, próximo a la zona en la que serán utilizadas, las piedras procedentes del desmonte, reservándolas para la reposición del elemento. Se proyectará un paso inferior que será de una longitud y trazado que, desde la entrada al paso, el ganadero pueda ver su salida o, en caso contrario, deberán contar con suficiente iluminación interior de tipo natural o artificial. Dicha modificación se realizará en coordinación con la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica y la Delegación Territorial de Castellón.

En cuanto a la Colada del Toll del Cire, interseca con el nuevo trazado cerca del p.k. 4+600. Mantendrá su actual recorrido al existir ya un paso inferior a distinto nivel que otorga continuidad a la vía pecuaria atravesando la N-232 por su parte inferior en el p.k. 59+600. La única actuación proyectada es la reposición coincidente con su actual ubicación (p.k. 4+740). Dicha reposición consiste en la colocación de un marco bicelular prefabricado de dimensiones 3,00 x 2,50 m que sustituye al paso existente y adecúa el esvía a las nuevas necesidades hidráulicas. El Servicio de Gestión Forestal de la Dirección Territorial de Castellón de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica señala que la anchura del paso inferior bicelular de 3 m es insuficiente para el paso de ganado y dado que esta vía pecuaria tiene una anchura clasificada de 8 m, el paso inferior deberá tener una anchura igual, así como una altura mínima de 3 m para permitir el paso del ganado. El promotor aclara que el cruce actual de la vía pecuaria bajo la carretera está formado por una batería de dos marcos de 2,50 x 2,00 m, el proyecto en redacción se limita a sustituirlos por otros dos marcos más amplios, de 3,00 x 2,50 m. En cualquier caso, y aunque las dimensiones de la obra de paso existente son bastante menores que las dimensiones que solicita la Conselleria, una vez analizado el trazado en planta y en alzado de la obra de drenaje (OD) 12 propuesta, se considera que podría adaptarse a las dimensiones en planta y en alzado solicitadas por ese Organismo, por lo que no habría inconveniente en atender su petición y cambiar el paso proyectado por un marco de 8,00 x 3,00 m.

Se cumplirá la ley 3/1995 de Vías pecuarias y la Ley 3/2014, de 11 de julio, de la Generalitat, de Vías Pecuarias de la Comunitat Valenciana y se tendrán en cuenta las consideraciones establecidas por la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Generalitat Valenciana.

Senderos verdes.

El sendero GR7 Europeo E4 en su 3.^a etapa dentro de la Provincia de Castellón (Vallibona-Morella) discurre sobre el tramo de la N-232 objeto de actuación. Esta afección es valorada como negativa y de magnitud severa en el EsIA por lo que, en fase de obras, se establecerá un vallado que servirá de protección, se señalizará el trayecto y se garantizará la continuidad del sendero.

Para mitigar la afección por la presencia de la carretera, se propone la modificación del GR7 entre el p.k. 59+760 y el p.k. 58+720, de forma que los senderistas no tengan necesidad de cruzar ninguna carretera de manera directa, en coordinación con la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica y la Delegación Territorial de Castellón de dicha Conselleria. La presencia de los senderos en general paralelos a las nuevas vías de servicio, permitirá la circulación

de los senderistas con mayor seguridad al tener éstas menor tráfico que la carretera nacional actual.

b.11 Otros elementos a considerar.

En el ámbito de actuación, no existen Montes de Utilidad Pública según la cartografía temática de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica consultada, y tal como indica el Servicio de Gestión Forestal de la Dirección Territorial de Castellón.

El EsIA señala la existencia de dos cotos de caza (CS-10007 y CS-10230) dentro del ámbito de actuación, si bien no se esperan impactos sobre los mismos que sean diferentes a los existentes sobre la fauna silvestre.

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

El EsIA presenta un apartado denominado «Vulnerabilidad del Proyecto» en el que se analizan las diferentes catástrofes que pudieran afectar al proyecto, así como los accidentes relacionados con la ejecución y explotación de la carretera. Se analiza la vulnerabilidad frente al cambio climático, sismicidad y peligrosidad, riesgo de inundación, riesgo de incendio, la vulnerabilidad por tormentas y la vulnerabilidad de edificios o edificaciones.

En este sentido, la Confederación Hidrográfica del Ebro informa expresamente que deberán extremarse las precauciones en cuanto a los riesgos naturales asociados a deslizamientos o desplazamientos, el riesgo de erosión, inundación y vulnerabilidad de acuíferos, en especial en el entorno del río Bergantes.

De acuerdo con lo recogido en la documentación aportada, para valorar la vulnerabilidad del proyecto se ha seguido la «Guía para la realización del análisis del riesgo medioambiental en el ámbito del Real Decreto 1254/1999», desarrollado en el ámbito de aplicación de la Directiva SEVESO II, e incorporando las exigencias del vigente Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. En este mismo sentido la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a Emergencias indica, que no se tiene constancia de la existencia de ninguna empresa afectada por el Real Decreto 840/2015 en el ámbito de actuación.

El EsIA analiza la vulnerabilidad del proyecto frente al cambio climático mediante el empleo de la «Metodología para evaluar la adaptación al cambio climático de proyectos de carreteras», desarrollado por CEDEX en febrero de 2019. Atendiendo a la severidad de la afectación y a su probabilidad, en el caso del acondicionamiento de la N-232 se determina que el riesgo es despreciable. Sin embargo, para mitigar el cambio climático y adaptarse a las posibles modificaciones, el EsIA propone diversas medidas como son la reforestación, selección de especies vegetales considerando una posible reducción de precipitaciones, adecuación del trazado a aquellas zonas desprovistas de vegetación, etc.

Tal y como recoge el EsIA, los Estudio de Peligrosidad Sísmica de la Comunitat Valenciana (Universidad de Alicante, 2010), permiten determinar que el municipio de Morella se encuentra ubicado en una zona de intensidad sísmica muy baja.

En este sentido, la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias señala que, según la Norma de Construcción Sismorresistente del 2002 (NCSR-02), el municipio de Morella tiene una aceleración sísmica inferior a 0,04 g y por ello, esta norma no resulta de aplicación en el desarrollo del proyecto. Además, tal y como se incluye en la documentación aportada, según lo establecido en el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico en la Generalitat Valenciana (Decreto 44/2011, de 29 de abril, del Consejo) el municipio de Morella tiene una intensidad sísmica inferior a VI (EMS) para un periodo de retorno de 500.

La Confederación Hidrográfica del Ebro señala que, atendiendo a la Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI) de la Demarcación Hidrográfica del Ebro, disponible a través del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI),

se observa que el río Bergantes presenta un tramo con Riesgo A3 – Alto Menos Importante (38872), que afecta a la zona de estudio en la parte más próxima a la población de Morella.

El EsIA indica que de acuerdo con el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), las zonas con riesgo de inundación se corresponden con los márgenes del río Bergantes a su paso por las zonas de menor pendiente y terrenos ondulados. El riesgo de inundación es muy bajo (Peligrosidad 5. Frecuencia baja –500 años– y calado alto > 0.8 m), por lo que carece de importancia a la hora de valorar la vulnerabilidad del proyecto. En este sentido el Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana señala que, dado que los drenajes del proyecto están diseñados y calculados para un periodo de retorno de 500 años, según las determinaciones del PATRICOVA, el proyecto no se encuentra afectado por el riesgo de inundación. Del mismo modo se manifiesta la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias.

El EsIA evalúa el riesgo de incendios a través de tres factores: la probabilidad de ocurrencia, la peligrosidad y la demanda de protección. El resultado del análisis concluye que el proyecto se ubica en una zona con riesgo mayoritariamente bajo.

En cuanto a las actuaciones de gestión para la prevención de incendios forestales, el promotor indica que están recogidas en el Plan de prevención de incendios forestales de la demarcación de Sant Mateu, documento que constituye el marco normativo y de referencia en el ámbito de la carretera. En este sentido, tanto el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Dirección Territorial de Castellón como la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, informan que las obras afectan parcialmente a terreno forestal, según establece el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR), aprobado por el Decreto 58/2013 de 3 de mayo y publicado en el DOGV número 019 de 8 de mayo de 2013. El promotor señala a este respecto que el proyecto cumple con lo recogido en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el cual se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.

La Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias señala que en lo relativo a la prevención de incendios forestales, se deberá atender a lo señalado en el informe emitido por el departamento competente de la Generalitat Valenciana, actualmente el Servicio de Prevención de Incendios Forestales.

Respecto a la vulnerabilidad del proyecto frente accidentes graves y/o catástrofes naturales, la presente resolución recoge, resume y traslada los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia y las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública, para su valoración por el órgano sustantivo como un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto, al igual que los aspectos técnicos constructivos y de diseño.

Por tanto, y al igual que los aspectos técnicos del proyecto como el propio diseño del mismo, la vulnerabilidad del proyecto (en base al análisis realizado por el promotor) es un factor más a considerar en la decisión de autorización del proyecto por parte del órgano sustantivo.

d. Programa de vigilancia ambiental.

El EsIA contiene los criterios y contenidos mínimos del programa de vigilancia ambiental (PVA), cuyo objeto es garantizar la correcta ejecución de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir sus posibles disfunciones y la aparición de impactos ambientales no previstos. A escala de proyecto constructivo, el PVA detallará la metodología de los controles a realizar, conforme a las condiciones de ejecución de las medidas preventivas y correctoras que figuren en los pliegos de prescripciones técnicas.

El PVA abarcará tanto la fase de obra como la fase de explotación, y llevará a cabo tanto la verificación de los impactos previstos como el control de la eficacia de las medidas propuestas, incluyendo un plan de control de respuesta de las tendencias detectadas y la emisión de informes periódicos. Su desarrollo y aplicación estará a cargo de un equipo técnico multidisciplinar.

El EsIA recoge los principales controles establecidos para cada factor ambiental, estableciendo en cada caso un objetivo, indicadores de referencia, valores umbral para cada indicador, una frecuencia de toma de datos y medidas a adoptar en caso de superarse los umbrales.

Durante la fase de obras, la periodicidad de los controles se ajustará a aquellos definidos por el EsIA, y variará dependiendo del tipo de control a realizar (diario, semanal, quincenal, mensual y trimestral). Tras la puesta en funcionamiento, se realizarán controles cada tres meses durante el primer año y cada seis meses durante los dos años siguientes.

Los principales aspectos considerados en el PVA del EsIA son los siguientes:

Durante la fase de construcción se realizarán los controles de los accesos temporales a la obra, préstamos y vertederos, y áreas de instalaciones auxiliares de obra; así como controles de los siguientes aspectos: la limpieza final de la zona de obras, emisiones de contaminantes químicos, contaminación de partículas en suspensión a la atmósfera, residuos de construcción y demolición, contaminación sonora, geología y geomorfología de la zona de actuación, retirada y acopio de tierra vegetal, alteración y compactación de suelos, procesos erosivos, afecciones a la morfología de cauces de aguas superficiales, calidad de las aguas superficiales y de sus cauces, riesgo de inundación, calidad de las aguas subterráneas, protección de la vegetación, restauración vegetal, protección y permeabilidad de la carretera para la fauna, protección de la Red Natura 2000, alteraciones paisajísticas, protección de la actividad agraria, protección del patrimonio arqueológico, paleontológico, etnológico e histórico-artístico, reposición de infraestructuras y servicios afectados, reposición de vías pecuarias, cumplimiento del planeamiento urbanístico.

Durante la fase de explotación se llevarán a cabo controles de la contaminación acústica, la permeabilidad de la carretera para la fauna, la revegetación realizada y la integración paisajística, los procesos erosivos y la calidad de las aguas.

En lo referente a los niveles sonoros, la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana, informa que se debe incluir un Plan de Comprobación del cumplimiento de los objetivos de calidad en las zonas contiguas, según los valores reales de tráfico: Número de vehículos, características de la vía, medidas ejecutadas etc.

Fundamentos de Derecho

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 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, 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 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

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

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 «Acondicionamiento y reordenación de accesos. Carretera N-232. Tramo: Masía de La Torre-Morella Sur (Castellón)» 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:

Condiciones al proyecto.

1. Condiciones generales.

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

A la vista de la evaluación ambiental practicada, el proyecto deberá desarrollarse según la Alternativa 3 seleccionada del proyecto de trazado, mediante el correspondiente proyecto constructivo, que deberá respetar las condiciones establecidas en la presente declaración.

En caso de que el proyecto constructivo introduzca modificaciones sustanciales en las características del proyecto, deberá someterse al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental en los términos previstos en el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

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

1. En el proyecto de construcción se deberán justificar adecuadamente las afecciones por ruido a la Masía de la Torreta y las medidas a aplicar para subsanar dichos efectos, por lo que será necesaria la coordinación con el proyecto del tramo anterior. En base a todo ello y considerando la nueva actuación proyectada, una vez puesta en servicio la vía objeto del presente proyecto, se deberá llevar a cabo un estudio específico que determine el cumplimiento de la normativa vigente en materia de ruido en los tres puntos del trayecto objeto de medidas correctoras, o en su caso, la aplicación de nuevas medidas.

2. Con anterioridad al inicio de los trabajos, toda actuación que afecte al dominio público hidráulico (DPH) o a sus zonas de servidumbre o policía, deberá contar con la autorización administrativa pertinente de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

3. Se garantizará que no se altera significativamente la dinámica hidrológica ni morfológica de la zona.

4. Se extremarán las precauciones durante todas las fases del proyecto para evitar la afección a los cursos de agua, especialmente al río Bergantes y resto de barrancos. También deberán extremarse las precauciones en cuanto a inundación y vulnerabilidad de los acuíferos, principalmente en el entorno del río Bergantes.

5. Las instalaciones auxiliares de obra (zonas de acopio, parque de maquinaria, etc.) y las zonas de vertido de materiales se ubicarán, siempre que sea posible, en zonas de vulnerabilidad baja de aguas subterráneas. Se evitará su ubicación en los depósitos aluviales de los cursos fluviales.

6. Durante la redacción del proyecto constructivo deberán realizarse prospecciones exhaustivas del entorno inmediato de la traza y las zonas auxiliares de obra y accesos

(incluyendo préstamos y vertederos) por parte de personal cualificado especialista en botánica y fitosociología, con la finalidad de identificar especies de flora protegida en su caso y los ejemplares de árboles a proteger, así como de caracterizar y delimitar los diferentes HIC, confirmando la presencia o ausencia de aquellos reflejados en la cartografía oficial. Los resultados de las anteriores prospecciones condicionarán la implantación de las áreas auxiliares de obra y el trazado de los accesos.

7. De forma previa al inicio de las obras (especialmente las actividades de despeje y desbroce) se llevará a cabo una prospección faunística en un área en torno a los 500 m de anchura del área previsiblemente afectada (incluyendo superficies auxiliares y áreas de préstamo y vertedero), con el objetivo de detectar la presencia de áreas de nidificación o ejemplares de especies protegidas. Se acordará un protocolo de actuación con el órgano competente en materia de conservación de la naturaleza en la comunidad autónoma en caso de detección de ejemplares o nidos, paralizando las obras de inmediato y contactando a los agentes medioambientales. No se manipulará o trasladará ningún ejemplar o nido sin la autorización del órgano ambiental autonómico competente.

8. En el caso concreto de la especie *Lutra lutra*, respecto de la cual se ha comprobado su presencia en el río Bergantes, se realizarán inspecciones periódicas por un especialista faunístico para comprobar su presencia/ausencia en las proximidades de los cauces, especialmente en aquellos con presencia de vegetación de ribera y en el río Bergantes y en zonas donde se prevé o se haya detectado su presencia, y poder detectar las perturbaciones que se le puedan ocasionar. Las inspecciones se realizarán al menos quincenalmente durante la fase de obra y semestralmente durante dos años en la fase de funcionamiento. En caso de detectar la presencia de algún individuo, se pondrá en conocimiento de manera automática del Servicio de Vida Silvestre de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural, deteniendo inmediatamente las actuaciones en este punto hasta que dicho individuo se haya dirigido a una ubicación distinta a las de la zona de actuación.

9. El proyecto constructivo se asegurará que el diseño de los pasos de fauna se realiza de acuerdo con las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada) (Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 2015)».

10. Se cumplirán todas las medidas relativas al Patrimonio arqueológico, paleontológico y etnográfico incluidas en el EsIA y en la presente resolución, en coordinación con la Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana. Entre ellas, durante la ejecución del proyecto, se realizará un seguimiento paleontológico intensivo y se señalará mediante balizas un entorno de seguridad alrededor del Yacimiento Colina 977, para evitar el acceso y su posible deterioro durante el desarrollo de las obras. Todas estas medidas serán incluidas en el proyecto de construcción, presupuestadas y recogidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas.

11. De acuerdo con la solicitud del Servicio de Gestión Forestal de la Dirección Territorial de Castellón de la Generalitat Valenciana, la anchura inicialmente definida para el paso inferior bicelular proyectado sobre la Colada del Toll de Cire, será incrementada de 3 m a un mínimo de 8 m, y con una altura mínima de 3 m, para permitir el paso del ganado, siempre que resulte técnicamente viable.

12. Se cumplirán las consideraciones relativas al control de la legionelosis y control de la proliferación del mosquito tigre dadas por la Subdirección General de Epidemiología, Vigilancia de la Salud y Sanidad Ambiental de la Generalitat Valenciana.

13. El Plan de Prevención y Extinción de Incendios deberá considerar las zonificaciones de riesgo de incendio aprobadas por la comunidad autónoma y prestará especial atención a las actividades de mayor riesgo como soldaduras o desbroces, disponiendo de medios de extinción a pie de obra. El mencionado Plan de Prevención y Extinción de Incendios será enviado al Servicio de Prevención de Incendios Forestales de la Generalitat Valenciana antes del comienzo de las obras, al objeto de poder tener en cuenta las prescripciones que considere oportunas.

14. Deberán extremarse las precauciones en cuanto a los riesgos naturales asociados a deslizamientos o desplazamientos, el riesgo de erosión, inundación y la vulnerabilidad de los acuíferos, en especial en el entorno del río Bergantes.

15. En cuanto al plan de revegetación, se priorizarán especies arbóreas que no produzcan los pólenes más alergénicos, y se asegurará el mantenimiento y conservación de las especies vegetales implementadas tras la finalización de las obras.

16. Se concretará en el proyecto constructivo la recuperación ambiental de los tramos de la actual plataforma que sean demolidos y queden sin uso.

17. El proyecto de construcción deberá incluir un plan de mantenimiento de las medidas establecidas, indicando quien es el responsable del mismo.

3. Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

1. Se incluirá un Plan de Comprobación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, recogidos en la legislación sectorial que le sea de aplicación (Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica de la Generalitat Valenciana y Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los Reales Decretos que la desarrollan), en las zonas contiguas a la vía, según los valores reales de tráfico (número de vehículos, características de la vía, medidas ejecutadas, etc.).

2. Se comprobará la evolución de la revegetación e integración paisajística realizadas, y su eficacia frente a la erosión.

3. Se comprobará la permeabilidad del proyecto para la fauna y el paso de las vías pecuarias.

4. Se mantendrá la limpieza y mantenimiento de las cunetas y pequeñas obras de drenaje transversal para evitar la obturación por arrastres.

4. Conclusión sobre evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000.

1. En lo que afecta a la Red Natura 2000, se extremarán los controles a realizar para garantizar la mínima afección, así como prevenir y corregir posibles disfunciones y la aparición de impactos no previstos.

2. Se establecerá un programa de control y vigilancia de la avifauna presente en la ZEPA, cuyo diseño será acordado con el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

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

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano 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, 14 de enero de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ANEXO I

Tabla 1. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados	Contestación
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD).	NO
Unidad de Carreteras de Castellón. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	NO
Confederación Hidrográfica del Ebro. MITERD.	SÍ
Subdelegación del Gobierno en Castellón.	SÍ
Secretaría Autonómica de Seguridad y Emergencias. Conselleria de Justicia, Interior y Administración Pública. Generalitat Valenciana (1).	SÍ
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana (2).	SÍ
Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana (3).	SÍ
Dirección General de Política Territorial y Paisaje. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana (4).	SÍ
Dirección General de Cultura y Patrimonio. Conselleria de Educación, Cultura y Deporte. Generalitat Valenciana (5).	SÍ
Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Dirección Territorial de Castellón. Generalitat Valenciana (6).	SÍ
Dirección General de Salud Pública y Adicciones. Conselleria de Sanidad Universal. Generalitat Valenciana.	SÍ
Dirección General de Calidad y Educación Ambiental. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana (7).	SÍ
Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	SÍ
Diputación Provincial de Castellón. Servicio de Carreteras. Generalitat Valenciana.	SÍ
Ayuntamiento de Morella (Castellón) (8).	SÍ
Ecologistas en Acción-Colla Ecologista de Castellón y APNAL.	NO
WWF/ADENA.	NO
SEO/Birdlife.	NO
GREENPACE.	NO

* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la que se presenta en la tabla.

- (1) Se recibe informe de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias.
- (2) Se recibe informe del Servicio de Ordenación del Territorio. PATRICOVA.
- (3) Se recibe informe del Servicio de Planificación.
- (4) Se recibe informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.
- (5) La Dirección General de Cultura y Patrimonio emite informe y envía otro del Servicio Territorial de Castellón.
- (6) La Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental remite el informe del Servicio de Ordenación y Gestión Forestal de Castellón.
- (7) Se recibe informe del Servicio de Protección de la Atmósfera y del Servicio de Residuos.
- (8) El Ayuntamiento de Morella remite el informe de exposición pública e informe.

Tabla 2. Alegaciones recibidas en la información pública

CUNIPERERA, ETCEA.
Doña Isabel María Beser.
Don José Luis García Salvador.
Don Javier Mestre de Bordons.

