

7655

RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Cambio de trazado de la variante de población CN-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, pp.kk. 135+80 a 141+10, tramo travesía de Cofrentes (Valencia)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Cambio de trazado de la variante de población CN-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, pp.kk. 135+80 a 141+10. Tramo travesía de Cofrentes (Valencia)» se encuentra comprendido en el apartado k del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, Otros Proyectos: «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente» y, en concreto por afección a áreas de especial protección designadas en aplicación de las directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE o a humedales incluidos en el convenio Ramsar.

1. *Objeto, descripción del proyecto y localización. Promotor, Órgano sustantivo.*—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El proyecto contempla la modificación del trazado de la variante de Cofrentes con respecto al previsto en el estudio informativo, aprobado definitivamente con fecha 18 de septiembre de 2000 y cuya declaración de impacto ambiental (DIA) fue emitida por Resolución de 5 de febrero de 1995 de la Dirección General de Política Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente. Los dos tramos del trazado que han sido modificados respecto al estudio informativo son del p.k. 0+500 al p.k. 2+500, a su paso por las inmediaciones del núcleo urbano de Cofrentes, y del p.k. 1+800 al p.k. 3+500, en el entorno de los cruces del río Cabriel y el barranco del Pilón.

Las causas concretas que han originado esta modificación son los condicionantes de la declaración de impacto ambiental y la solicitud del ayuntamiento de Cofrentes al Ministerio de Fomento de que el trazado se desplazara hacia el sur-este a su paso por el núcleo urbano alejándolo de la población. La DIA, en su apartado 1 «Ajuste de trazado» indica que el trazado debe desplazarse hacia el Este unos 170 m entre el p.k. 1+800 y el p.k. 3+500 salvando el barranco del Pilón mediante un puente con los estribos situados a la cota 375, de manera que la traza discurra entre las cotas 375 y 400 en ese tramo. Asimismo, indica que los estribos sur y norte del puente sobre el río Cabriel deben situarse en torno a la cota 375, a unos 100 y 60 m respectivamente aguas abajo de lo previsto en la solución II del estudio informativo. Por otro lado, la DIA en su apartado 4 indica que se debe minimizar la afección a los pinares de carrasco, en especial a los situados en el collado oeste del cerro de Agrás y a los de las márgenes del Cabriel y la cola del embalse de Embarcaderos.

La actuación proyectada consiste en una variante de la carretera N-330 que evita la travesía por el centro urbano de Cofrentes y cuyo trazado se ha establecido procurando dar cumplimiento a los condicionantes mencionados anteriormente. Se corresponde con una carretera de características V-80 con velocidad de proyecto de 80 km/h, una sola calzada de dos carriles de 3,5 m y arcones laterales a ambos márgenes de 1,5 m, curvas de radio mínimo de 250 m y pendientes máximas de 6%. La longitud total de la variante es de 5,3 kilómetros. El trazado de dicha variante comienza en la CN-330, flanquea por el sudeste el alto de La Muela, a media ladera, afectando básicamente a cultivos de frutales, entre los que aparecen intercaladas y dispersas algunas parcelas de matorral con pinos aislados, evita al flanco del valle del barranco del Pilón virando hacia el norte y alejándose de las zonas de pinares y riscos, y alcanza el río Cabriel que cruza mediante un viaducto de unos 500 m de longitud. Una vez cruzado el río y con el fin de evitar la afección al pinar de carrasco situado inmediatamente, discurre entre 100 y 400 m más al este, afectando a un pequeño olivar, cultivos herbáceos y matorrales, alcanza el collado este de Agrás y enlaza de nuevo con la N-330 discuriendo entre la zona de la Hoya de Agras (que queda al este) y el puntal de Agrel que se sitúa al oeste).

2. *Tramitación.*—De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, con fecha 3 de junio de 2005, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la documentación ambiental relativa al proyecto, inclu-

yendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con objeto de decidir sobre esta cuestión, con fecha 2 de agosto de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe al respecto a diversos organismos e instituciones. Entre los organismos que han remitido contestación se encuentran:

Dirección General para la Biodiversidad.

Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Ayuntamiento de Cofrentes.

3. *Consultas.*—De las contestaciones a las consultas destacan las siguientes cuestiones:

La Dirección General para la Biodiversidad estima que el proyecto no tendrá repercusiones sobre la biodiversidad por lo que no considera necesario su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa que, de acuerdo con el anexo I del Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental, punto 8 (Proyectos de infraestructuras), apartado a) quedan sometidos al trámite de declaración de impacto ambiental las actuaciones relativas a construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas o privadas de comunicación y líneas de ferrocarril de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana, salvo en los casos que desarrollen trazados y características recogidos en instrumentos de ordenación del territorio o en estudios informativos de carreteras con declaración positiva de impacto ambiental y en los casos de construcción de líneas de tranvía cuyo trazado discurra íntegramente por suelo urbano.

Por tanto, teniendo en cuenta que el proyecto contempla la modificación del trazado con respecto al recogido en el estudio informativo que cuenta con declaración de impacto ambiental favorable, no sería necesario someterlo a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Asimismo, pone de manifiesto que en el ámbito del proyecto existen dos figuras de protección: LIC ES5233012 «Valle de Ayora y sierra del Boquerón» y zona húmeda Embalse de Embarcaderos, por lo que establece un condicionado a tener en cuenta durante la ejecución del proyecto y que consiste básicamente en:

Todas las actuaciones específicas relacionadas con la protección del LIC deberán coordinarse con el Servicio de Conservación de la Biodiversidad de la Consejería de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Se aplicará el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat Valenciana y el Pliego General de normas de seguridad en lo relativo a la prevención de incendios forestales.

En relación con la afección a las vías pecuarias, previamente al comienzo de las obras, se iniciará la tramitación del correspondiente expediente de modificación de trazado o reposición de paso ante la Dirección Territorial de Territorio y Vivienda de Alicante.

Los rellenos deberán obtenerse de préstamos o canteras legalmente autorizadas y en caso de nuevas aperturas deberán someterse, con carácter previo, a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Los residuos se gestionarán de acuerdo con el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana.

El diseño de las obras de drenaje se ajustarán al Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención de riesgo de inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

Las instalaciones auxiliares de obra no podrán localizarse en el interior de los espacios protegidos ni en su correspondiente perímetro de protección de 500 m.

La Dirección General de Calidad Ambiental indica que el marco normativo regulador de la gestión de residuos en la comunidad Valenciana es la Ley 10/98, de 21 de abril, de Residuos, y la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de Residuos de la Comunidad Valenciana, y que en la gestión de residuos se deberá tener en cuenta la valorización del exceso de tierras.

El Ayuntamiento de Cofrentes manifiesta su conformidad con el cambio de trazado.

4. *Análisis de la documentación ambiental y de los criterios del Anexo III.*—Respecto a la ubicación de las actuaciones, la modificación propuesta discurre prácticamente de forma íntegra por el LIC ES5233012 «Valle de Ayora y sierra del Boquerón», propuesto por albergar la mejor representación de las comunidades de matorrales sobre yemas de la Comunidad Valenciana y en el que destacan también los tarayales asociados a este medio, así como rapaces y varias especies vegetales endémicas

extremadamente raras. Existe otra figura de protección en la zona de proyecto a su paso sobre el río Cabriel, incluida en el catálogo de zonas húmedas de la Comunidad Valenciana, denominado embalse de Embarcaderos y definido como paraje singular con vegetación palustre y variedad de avifauna acuática. Por esta razón la Consejería de Medio Ambiente ha establecido un condicionado a tener en cuenta durante la ejecución del proyecto que ha sido asumido por el promotor mediante escrito de fecha 23 de enero de 2006.

Según el plan general de Cofrentes, los terrenos afectados se corresponden con suelos calificados como suelos no urbanizables de protección genérica, suelos no urbanizables de protección forestal y paisajística y suelos no urbanizables de protección de cauces. De acuerdo con la documentación ambiental presentada por el promotor, el ayuntamiento de Cofrentes se compromete a modificar el planeamiento urbanístico del municipio con el fin de adaptarlo al reajuste del trazado.

Respecto a las características del potencial impacto, el promotor valora la afección al LIC como compatible, dado que, dentro del vasto territorio que conforma el LIC, el área concreta de actuación posee un interés relativo menor, dada la inmediatez de la central nuclear, la localidad de Cofrentes y la ausencia de amplias extensiones ocupadas por vegetación gypsícola. Los matorrales afectados directamente por la ejecución del proyecto se corresponden en su inmensa mayoría con área de antiguos pinares degradados o con eriales en evolución a partir de antiguos cultivos abandonados, pero no con los propios de las estepas yesosas («Gypsophiletalia») que motivaron la designación del LIC y que ocupan grandes y homogéneas extensiones en otras zonas del LIC.

El promotor propone actuaciones específicas relacionadas con la protección del LIC a realizar de forma coordinada con las autoridades ambientales competentes, entre ellas:

Prospección botánica del LIC orientada a la detección de ejemplares y especies protegidas para definir, en su caso, medidas concretas para evitar dicha afección: adaptaciones de trazado de diseño, rescate y traslocación de ejemplares, etc.

Restauración con planta autóctona mediante la recogida «in situ» de semillas autóctonas.

Adaptación de calendarios de obras para minimizar a la afección de la fauna y de la avifauna en particular.

Por otro lado, podrían producirse afecciones durante la fase de obras como consecuencia de la ocupación del suelo, movimiento de tierras, generación de residuos, alteración de las redes de drenaje y de los procesos erosivos sobre sustrato yesoso y degradación de la vegetación alejados a la banda de afección asociada al trazado del vial. No obstante, todas estas afecciones serán mitigadas con la ejecución de las medidas correctoras y protectoras propuestas por el promotor consistentes en: minimización de la superficie afectada mediante jalonamiento, gestión de la tierra vegetal, restauración de terrenos afectados y vertederos, adaptación de drenaje longitudinal y transversal e inclusión en el proyecto de un Plan de Gestión Ambiental para la fase de obras que incluya las previsiones de acopio y gestión de los residuos generados así como un plan de prevención y extinción de incendios y un programa de vigilancia ambiental. En relación con la posible afección al patrimonio cultural, el promotor propone la realización de campañas de prospección arqueológica y paleontológica así como la vigilancia de todas las actividades que supongan la remoción de nuevos terrenos. Por otro lado, propone la incorporación al proyecto de un análisis de las vías pecuarias afectadas, definiendo soluciones que garanticen la continuidad de sus itinerarios.

De acuerdo con la información facilitada por el promotor, no se necesitará recurrir a préstamos aunque sí a la formación de vertederos para acoger los excedentes de las excavaciones, estimados en 200.000 m³ y, para cuya ubicación, el promotor propone incorporar al proyecto una cartografía de las zonas de exclusión, entre ellas, la totalidad de los terrenos integrados en el LIC. La localización de los vertederos e instalaciones auxiliares se establecerá en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente.

Respecto al cruce del río Cabriel, las afecciones previsibles se producirán fundamentalmente sobre la vegetación, ya que se realiza en una zona donde las formaciones de ribera poseen gran desarrollo, especial-

mente en su flanco norte donde aparecen amplios tarayales. No obstante, la elección del viaducto como solución técnica respetará la dinámica del curso fluvial y posibilitará la recuperación de los hábitat afectados mediante la puesta en práctica de medidas que aceleren la recuperación de las riberas y que han sido propuestas por el promotor.

El promotor propone la realización de siembras y plantaciones, empleando especies arbustivas y arbóreas autóctonas, incluidas las obtenidas a partir de recolecciones previas de semillas «in situ» de la totalidad de los terrenos afectados por las obras, con especial intensidad en la zona de cruce del río Cabriel y en las áreas adyacentes a pinares. Contempla también la realización de campañas de riegos para asegurar el buen desarrollo de las plantaciones y reducir las marras. Estas actuaciones se diseñarán y ejecutarán en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente.

Las afecciones sobre la hidrogeología no serán relevantes por discorrir sobre materiales terciarios y cretácicos escasamente permeables (arcillas y yesos). Por otro lado, el promotor propone la disposición de barreras de retención de sólidos en los terraplenes próximos a los cursos de agua, la disposición de una balsa de decantación bajo el viaducto sobre el Cabriel, así como la adecuación de las zonas auxiliares para garantizar la no afección a los suelos ni a las aguas.

Se generarán afecciones indirectas y de carácter temporal derivadas del desarrollo de la actividad (trasego de personal y maquinaria) con la consecuente emisión de ruidos y gases que pueden afectar en mayor medida a la avifauna presente en el LIC. Respecto a estas afecciones, el promotor propone una serie de medidas correctoras y protectoras entre las que destacan: minimización de partículas de polvo, control de emisión de gases por combustión y adaptación del calendario de obra que implica la restricción de actividades agresivas entre el 15 de febrero y el 30 de junio (periodo de reproducción y cría).

La solución propuesta flanquea el núcleo urbano de Cofrentes por el este, afectando a algunas edificaciones dispersas asociadas al desarrollo de la actividad agrícola. El promotor propone incorporar al proyecto un estudio predictivo de los niveles de ruido y, en su caso, la adopción de medidas correctoras específicas. El proyecto además incluirá un estudio de la totalidad de los servicios afectados con el fin de proyectar su completa restitución así como un plan de obra para minimizar la afección a la población. El programa de vigilancia ambiental contemplará la realización de mediciones acústicas para comprobar la idoneidad de las medidas propuestas o, en su caso, poder proponer otras medidas adicionales.

En la fase de explotación, las principales afecciones son la contaminación atmosférica, la acústica y la lumínica derivadas del tráfico de vehículos. No obstante, dadas las características de la variante, es decir, un vial de baja capacidad de tráfico y una velocidad prevista de 80 km/h el grado de afección sobre el medio natural no será significativo. En relación con el efecto barrera de la infraestructura para la fauna, el promotor propone la realización de un estudio detallado de la fauna que permita la definición de las estructuras de paso, prestando especial atención al sector siguiente al viaducto y alto de la Muela por ser los principales corredores faunísticos.

5. *Conclusiones.*—Considerando los criterios expuestos respecto del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto y teniendo en cuenta la documentación del expediente y lo señalado en los informes recibidos, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 14 de marzo de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el proyecto «Cambio de trazado de la variante de población CN-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, pp.kk. 135+80 a 141+10. Tramo travesía de Cofrentes (Valencia)» de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Madrid, 15 de marzo de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpuri.

