

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

7412 *Resolución de 2 de abril de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Urbanización de la zona de actividades complementarias de la Etapa 1, en el Aeropuerto de Castellón».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 21 de febrero de 2024, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Urbanización de la zona de actividades complementarias de la Etapa 1, en el Aeropuerto de Castellón», remitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como órgano sustantivo, y promovido por Aeropuerto de Castellón, SL (AEROCAS), de conformidad con el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El objeto del proyecto es ejecutar la urbanización de parte de la zona de actividades complementarias del Aeropuerto de Castellón, para implantar los servicios básicos (alumbrado, suministro eléctrico, red de abastecimiento de agua potable y de depuración, viales, etc.) para el futuro establecimiento de actividades auxiliares de la fase 2 (aún por definir) a la actividad aeroportuaria.

Realizado el análisis del expediente, se constatan una serie de carencias, por lo que el 8 de abril de 2024, se remite al promotor un requerimiento de subsanación del documento ambiental y, con fecha 8 de julio de 2024, el promotor presenta el documento ambiental subsanado.

Con fecha 18 de julio de 2024, se inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Central</i>	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
D.G. de Patrimonio Cultural y Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaria de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
<i>Administración Autonómica</i>	
D.G. de Calidad y Educación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Agencia de Seguridad y Respuesta a las Emergencias. Presidencia Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Costas, Puertos y Aeropuertos. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Medio Natural y Animal. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio. Generalitat Valenciana.	Sí
<i>Administración Local</i>	
Ayuntamiento de Benlloch.	Sí
Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea.	No
Diputación provincial de Castellón.	No
<i>Otros</i>	
WWF/Adena.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	No

Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha identificado impactos ambientales significativos que motiven la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

El objeto del proyecto es ejecutar la urbanización de una parte de la zona de actividades complementarias del Aeropuerto de Castellón, definidas en el Plan Especial del área logística de la zona de actividades complementarias al Aeropuerto de Castellón (ZAC)», publicado el 24 de diciembre de 2022 en el BOP de Castellón, para implantar los servicios básicos (alumbrado, suministro eléctrico, red de abastecimiento de agua potable y de depuración, viales, etc.) para el futuro establecimiento de actividades auxiliares (aún por definir) a la actividad aeroportuaria. Dichas actividades serán, cuando así corresponda, objeto de evaluación ambiental, no siendo objeto del presente proyecto. Según el promotor, no es previsible el aumento del tráfico aéreo como consecuencia de la ejecución del proyecto.

La actuación se ha denominado Fase 1 de la Etapa 1-Inversión Pública de la urbanización de la zona de actividades complementarias del aeropuerto y se corresponde con una superficie de 17 ha pertenecientes al subsistema de actividades aeroportuarias, de las que 10,5 ha se corresponden con viales y 6,5 ha a una parcela conectada a pista. No comprenden el ámbito de la presente evaluación las futuras Fase 2 ni la Etapa 2 de la urbanización prevista.

El proyecto incluye la ejecución de diversas infraestructuras, entre ellas: 3 glorietas, 7 viales, un acceso a la subestación y centro de reparto, un vial provisional de conexión y la reposición de dos tramos del vial lado aire, con una extensión total de 9.855 metros. El vial provisional sustituirá a una glorieta futura, cuya ejecución estará sujeta a la expropiación de terrenos no pertenecientes al aeropuerto.

El diseño de los viales estructurantes se establece conforme al Plan Especial del Aeropuerto de Castellón, definiendo radios mínimos de 20 metros y las conexiones de los viales con las glorietas. Las pendientes longitudinales de los viales oscilarán entre el 0,5% y el 6%, en cumplimiento con la normativa vigente de accesibilidad, mientras que las glorietas mantendrán pendientes inferiores al 3%. El proyecto contempla la explotación de una zona de préstamos en terrenos propiedad del aeropuerto ubicada en el área incluida en la futura Etapa 2 de la urbanización zona de actuaciones complementarias. En consecuencia, el material de préstamo provendrá exclusivamente de estos terrenos, tal como se establece en el Plan Especial del área logística de la zona de actividades complementarias al Aeropuerto de Castellón (ZAC), sin necesidad de aporte externo.

Junto a la alternativa cero de no ejecución del proyecto, el documento ambiental propone una única alternativa, la cual se considera la idónea al adaptarse al Plan Especial del área logística de la zona de actividades complementarias al Aeropuerto de Castellón (ZAC) y enmarcarse en la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, al posibilitar potenciar las funciones económicas y logísticas de las instalaciones aeronáuticas de la Comunidad Valenciana.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto de urbanización se localiza dentro de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Castellón. El Aeropuerto de Castellón está situado en el centro este de la provincia de Castellón, a 32 kilómetros al noreste de la ciudad de Castellón de la Plana. Pertenece a los municipios de Benlloch y Villanueva de Alcolea, limitando con estas poblaciones al oeste y norte respectivamente. Al sur limita con la localidad de Cabanes y al este Torreblanca.

Las coordenadas UTM que corresponden a las instalaciones son las siguientes:

- Huso (ETRS89): 30.
- Coordenada X en metros: 760.067.
- Coordenada Y en metros: 4.455.436.
- Altitud en metros: 329.

c. Características del potencial impacto:

El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre todos los factores del medio ambiente enumerados en el punto 1 del artículo 45 de la Ley de evaluación ambiental, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Todos ellos han sido analizados por el órgano ambiental.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución.

c.1 Población y salud humana.

Los efectos que pueden tener lugar sobre la población y la salud humana están ligados, principalmente, a la incidencia sobre la atmósfera (ruido y emisión de gases), por lo que su análisis se incluye en el siguiente apartado de la presente resolución.

La Subdirección General de Seguridad Alimentaria, Laboratorios de Salud Pública y Sanidad Ambiental de la Generalitat Valencia emite informe favorable condicionado al cumplimiento de las prescripciones que se añaden a esta resolución.

c.2 Atmósfera y cambio climático.

Durante la fase de ejecución, el impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, y explanación. Debido a la distancia a los núcleos urbanos más próximos, el promotor considera que no se producirá afección a la población. El documento ambiental señala

que toda la maquinaria móvil contará con el marcado CE, así como con sus respectivas revisiones técnicas. Se utilizarán revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes. En caso de detectarse algún ruido anómalo o un nivel elevado de emisión de ruido, se realizará una medición sonométrica por una entidad de evaluación acústica homologada, según lo requerido por la legislación vigente.

En la fase de operación, la puesta en funcionamiento de las instalaciones no supondrá una variación apreciable en los niveles de ruido globales en el entorno del aeropuerto, ya que la actuación no supone ninguna modificación de las condiciones de explotación aeroportuaria. Por ello, no se contemplan medidas adicionales al respecto.

Respecto a las emisiones contaminantes, en la fase de ejecución del proyecto, se originará la liberación de emisiones difusas de polvo, partículas y gases asociadas al funcionamiento de la maquinaria de obra, lo que el promotor califica como un impacto compatible de carácter temporal. Con relación a los potenciales efectos sobre el cambio climático, no se prevén impactos significativos con motivo de la implementación de las actuaciones previstas.

Como medidas protectoras, el promotor propone la utilización de buenas prácticas de obras, entre las que se incluyen: aplicar riegos sobre las superficies de trabajo, pistas de circulación y accesos no pavimentados, las explanaciones, y todas las superficies expuestas al viento y a la desecación.

Durante la fase de operación, no se modificarán las condiciones de explotación aeroportuaria, consecuentemente, no se prevén impactos significativos sobre los niveles de contaminación química del aire y emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que no se contemplan medidas adicionales al respecto.

El Servicio de Protección de la Atmósfera de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que no resulta esperable que la urbanización propuesta suponga impactos significativos sobre la calidad del aire y contaminación acústica.

La Oficina Española del Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que el documento ambiental debe incluir la identificación y valoración del impacto del proyecto en el clima. En este análisis se debe tener en cuenta la naturaleza y magnitud de las emisiones de gases de efecto invernadero (mitigación), y el análisis de la vulnerabilidad del proyecto con respecto al cambio climático (adaptación). No obstante, este órgano ambiental considera que, teniendo en cuenta las características del proyecto, así como el objetivo de la evaluación de impacto ambiental simplificada, el proyecto no causará efectos adversos significativos sobre el clima ni sobre las emisiones de carbono, por lo que no se considera necesario desarrollar valoraciones ni medidas adicionales.

c.3 Suelo y residuos.

La actividad se desarrolla sobre la plataforma de la instalación aeroportuaria, pavimentada y formada por rellenos antrópicos. Se trata de un área con relieves suaves, alomados e intensamente modificada antrópicamente. Durante la fase de ejecución del proyecto, será necesario realizar movimientos de tierras (desbroces, desmontes y terraplenes). Además, se producirá ocupación permanente por la implantación de los elementos de jardinería, pavimentos, viales y rotondas proyectados.

En el marco de las actuaciones planificadas, que abarcan una superficie de 17 ha vinculadas a las actividades aeroportuarias, se realizarán importantes movimientos de tierras para nivelar el terreno. Se pavimentarán un total de 3 glorietas, 7 viales, un vial de acceso a la subestación y centro de reparto, un vial provisional de conexión y la reposición de dos tramos del vial lado aire, lo que corresponde a una longitud total de viales de 9.855 m. Las áreas afectadas presentan pendientes entre el 10 % y el 20 %, con predominancia de pendientes menores al 10 %, lo que requiere una considerable intervención para uniformizar la cota de actuación. En detalle, se llevarán a cabo excavaciones a cielo abierto por un total de 642.021,94 m³, y el proceso de terraplenado alcanzará los 736.938,44 m³. Estas intervenciones afectarán tanto los viales (10,5 ha)

como una parcela de conexión con pista (6,5 ha). El déficit de tierras esperado corresponde a 557.464,13 m³ y se obtendrá de una zona de préstamo de 9,7 ha, ubicada en terrenos propiedad del aeropuerto, en una zona contigua a las obras. Dicha zona corresponde a los terrenos englobados en la futura Etapa 2 de la urbanización de la zona de actuaciones complementarias. No se prevé aporte externo de tierras. El documento concluye que los cambios en el relieve requeridos para la urbanización tendrán un impacto moderado, dados los volúmenes de tierras implicados.

La mayor parte de los residuos que se generen en la obra serán de naturaleza no peligrosa (17 09 04 y 17 05 04) y serán fácilmente tratados y reutilizados. Se generarán en total de 972 tn de residuos de construcción y demolición, y 144.939 tn de tierra y piedras las cuales deberán separarse en las fracciones legalmente establecidas.

Asimismo, el promotor identifica la posibilidad de que se produzcan episodios accidentales y puntuales de contaminación del suelo por derrames de sustancias contaminantes (aceites, combustibles, productos para el mantenimiento, etc.). No obstante, se trataría de incidentes puntuales de escasa relevancia ambiental y fácilmente controlables mediante las medidas propuestas.

El promotor no considera significativos los impactos causados sobre el suelo y la generación de residuos. Alude al cumplimiento de la legislación específica en la materia y, además, recoge medidas dirigidas a minimizar la superficie afectada por las obras. Así, para evitar los impactos sobre el suelo contempla la aplicación de buenas prácticas de obra como retirada, acopio y reutilización de tierra vegetal; las zanjas y excavaciones permanecerán abiertas el menor tiempo posible y la prohibición de la fabricación de hormigón en el ámbito del proyecto.

El documento ambiental señala que, para la protección de los taludes resultantes de los movimientos de tierras, antes de finalizar la fase de obras, se implantará hidrosiembra para reducir los riesgos de erosión y fenómenos de escorrentía; se evitarán las morfologías regulares y los cortes rectos y, en el caso de realizar taludes, se procurará suavizar las aristas tendiendo a dejarlas redondeadas con cambios de pendientes graduales, además, la superficie deberá ser lo más rugosa posible.

El Servicio de Residuos de la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat de Valencia emite informe favorable condicionado al cumplimiento de las prescripciones que se añaden a esta resolución.

Este órgano ambiental establece una prescripción adicional que limita la extracción anual de material de la zona de préstamos, de acuerdo con el anexo I de la Ley de evaluación ambiental.

c.4 Agua.

La actuación se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Júcar. Los cauces fluviales más próximos a la zona de actuación son el riu Flao, situado a unos 1,88 km al Noreste y varios barrancos, Barranc de las Heras, situado a 1,35 km al oeste de la zona de actuación y Barranc de la Font, situado a 1,53 km al oeste de la zona de actuación. La mayor parte del tiempo su cauce se encuentra completamente seco y su régimen es extremadamente irregular. Desde el punto de vista hidrogeológico, el área de actuación se encuentra situada en la masa de agua: 080.109-Maestrazgo Oriental. La profundidad del nivel de agua se encuentra a una profundidad del orden de 2,8 metros.

El complejo aeroportuario cuenta con una EDAR situada en el extremo sur con entrada tanto para las aguas fecales como las pluviales. Todas las aguas recogidas en las zonas de rodaje y pista disponen de tratamiento físico mediante separadores de hidrocarburos. El efluente libre de aceites y combustibles cae por gravedad a la arqueta de recogida y, desde ahí, se envía a la arqueta general de salida. El vertido de la EDAR se realiza al canal construido que vierte en el barranco de la Fuente, según el Estudio Hidrológico e Hidráulico de las aguas pluviales de las instalaciones Aeroportuarias de Castellón, que fue aprobado por Resolución de 24 de septiembre de 2009 de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

La zona del proyecto no se encuentra en zona inundable para ningún nivel de peligrosidad según el PATRICOVA (Plan de acción territorial de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana).

Según se indica en el documento ambiental, durante la fase de construcción, los impactos en la calidad del agua pueden deberse a elementos en suspensión que aumenten la turbidez de las aguas superficiales o a derrames accidentales de sustancias químicas. Aunque existe un bajo riesgo de que esto ocurra dada la distancia de los cauces fluviales. Además, el uso de maquinaria puede causar derrames accidentales de productos contaminantes como aceites y combustibles, aunque el riesgo de contaminación de aguas subterráneas es reducido debido a la baja permeabilidad del terreno. Si ocurrieran derrames, se utilizarán materiales absorbentes para minimizar el impacto. El almacenamiento de materiales contaminantes se realizará en superficies impermeabilizadas. En conjunto, estos riesgos son controlables con las medidas preventivas adecuadas, por lo que el impacto se considera no significativo.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico informa que el área de actuación no afecta a ningún cauce público ni a sus zonas de servidumbre o policía. En relación con el vertido de aguas residuales, señala que el Aeropuerto de Castellón, SLU cuenta con autorización para dicho vertido. Además, el área de actuación no está en una zona de riesgo de inundación según la cartografía del PATRICOVA. No obstante, se observa que en la documentación presentada no se especifica el volumen del aumento en la demanda de agua que generará la actuación, lo que deberá aclararse según lo contemplado en las prescripciones de la presente resolución.

Este órgano ambiental añade una prescripción adicional para la protección de las aguas subterráneas.

c.5 Vegetación, hábitats de interés comunitario y flora.

La ocupación del suelo es de cultivos abandonados y terreno natural con escasa vegetación. En la zona circundante a la instalación, puede observarse un mosaico variado con cultivos, cultivos abandonados, espacios con vegetación escasa y áreas de arbolado y superficies de pastizal. En la zona en la que se prevén las obras, se han realizado trabajos de campo, donde se constata que existe una formación vegetal predominante formada por matorrales seriales, romerales y aulagares (*Rosmarinus officinalis*), y sus formaciones de pastizales vivaces –lastonares– (*Thero-Brachypodion*), los cuales han colonizado los campos abandonados en muchos de los aterrazamientos que se extienden por la zona. También existen pies sueltos y pequeños bosquetes de carrascal (*Quercus rotundifolia*), los cuales, en su mayoría, se encuentra en avanzado estado de degradación.

La actividad producirá afección sobre la vegetación existente, ya que requiere el desbroce de la zona, lo que conllevará la eliminación de la vegetación herbácea y arbustiva, así como la tala de un número estimado de 180 carrascas (*Quercus rotundifolia*). Se implementará un plan de restauración de las zonas afectadas por las obras que incluirá la restitución de terrenos, descompactación, aporte de tierra vegetal y replantación de especies arbustivas y arbóreas autóctonas. En cuanto a las especies arbóreas, se repondrán los ejemplares talados con una relación de 3 a 1, lo que significa la plantación de 540 pies de *Quercus rotundifolia* para compensar los 180 talados, en el lugar y forma acordados con el organismo autonómico competente. Además, se generará un impacto positivo debido a la creación de las zonas verdes proyectadas.

El proyecto no afecta a ningún Hábitat de Interés Comunitario (HIC). Los HIC más próximos son el HIC «5330-Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos», a una distancia mínima de 750 m respecto de la zona de estudio.

El Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que consultada la cartografía interna (escala 1:50.000), se observa que en el ámbito del proyecto no se encuentran hábitats protegidos del anexo IV del Decreto 70/2009, de 22 de mayo, del

Consell, por el que se crea y se regula el Catálogo Valenciano de Especies de Flora Amenazada y descarta afecciones negativas sobre hábitats o especies.

c.6 Fauna.

El documento ambiental recoge un estudio faunístico realizado durante dos años, con muestreos mensuales y un mínimo de dos observaciones por mes desde cinco puntos de observación distintos en el área aeroportuaria. El análisis ha permitido identificar diversas especies, entre las que destacan rapaces como: cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*), águila real (*Aquila chrysaetos*), culebrera europea (*Circaetus gallicus*), águila calzada (*Aquila pennata*), busardo ratonero (*Buteo buteo*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*) y buitre leonado (*Gyps fulvus*), incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero).

Se descarta la presencia de zonas de nidificación o cría de especies protegidas en el ámbito afectado por el proyecto. Así como focos de atracción para las especies mencionadas, como dormideros o muldares.

Durante las prospecciones realizadas en las inmediaciones de la zona de actuación, se han identificado diversas especies de fauna terrestre, entre ellas, el conejo (*Oryctolagus cuniculus*), el corzo (*Capreolus capreolus*), el jabalí (*Sus scrofa*) y el zorro (*Vulpes vulpes*).

Los impactos identificados sobre la fauna durante la fase de construcción son la alteración y la pérdida de hábitat de campeo y alimentación para las especies que utilizan estas zonas, molestias derivadas de las obras (polvo, ruido, etc.) y atropello o pérdida de individuos por el movimiento de tierras y el tráfico de maquinaria.

El documento ambiental establece que, debido a las características de la parcela donde se ejecutarán las obras, no se verá afectado ningún hábitat faunístico relevante. Aunque no se espera un impacto significativo sobre la fauna, antes de iniciar los trabajos, se realizará una prospección faunística para identificar posibles nidos o dormideros. Si durante la ejecución se detecta alguna nidificación o dormidero, se suspenderán temporalmente las actividades en esa área. A pesar de no haberse identificado la especie en los trabajos de campo, según los datos bibliográficos, la zona es hábitat potencial del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), catalogado como «vulnerable». Por ello, se programarán las obras para evitar su periodo reproductivo y no se realizarán desbroces, excavaciones, movimientos de tierra ni voladuras entre el 25 de marzo y el 15 de septiembre. Asimismo, se prohibirán los trabajos nocturnos y la velocidad de circulación se limitará a 25 km/h.

El Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que, consultado el Banco de Datos de Biodiversidad de la Comunitat Valenciana (UTM 1x1), en la zona donde se va a realizar el proyecto aparecen dos especies prioritarias, aguilucho cenizo y elanio azul (*Elanus caeruleus*). En relación con el aguilucho cenizo, los últimos datos recopilados de territorios de nidificación en el ámbito del proyecto se sitúan en el año 2003-2004, estableciéndose actualmente las zonas de cría en el área de la ZEPA Planiols-Benasques, que se encuentra suficientemente alejada de la zona del proyecto. Por otro lado, respecto al elanio azul, el único dato recopilado es de una nidificación esporádica en 2018, de manera que al no haber citas más recientes y debido al alto grado de antropización de la zona, no considera previsible que se pueda ver afectada por las actuaciones. El organismo concluye, por tanto, que el proyecto no causará afecciones negativas sobre la fauna.

c.7 Red Natura 2000 y Espacios Protegidos.

Las actuaciones y obras proyectadas no se ubican dentro de ningún espacio natural protegido ni forman parte de la Red Natura 2000. El documento ambiental identifica

como área más cercana al proyecto la ZEPA Planíols-Benasques (ES0000445), situada a 1.310 metros al norte.

El promotor concluye que las obras no afectarán la Red Natura 2000 y determina la inexistencia de impactos significativos sobre estos espacios protegidos.

El Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que la realización del proyecto no causará afecciones negativas a dicho espacio protegido de la Red Natura 2000.

c.8 Paisaje.

El paisaje en la zona de estudio se caracteriza por un alto grado de antropización debido a su ubicación dentro del área de servicio del Aeropuerto, que es el elemento más destacado. En general, es un paisaje heterogéneo, donde predomina el uso agrícola, con la presencia notable del aeropuerto. También existen zonas dispersas de vegetación natural, tanto arbustiva como arbórea, aunque en menor proporción. Dado que las intervenciones se llevarán a cabo en una zona ya altamente transformada por el aeropuerto de Castellón, no se introducirán elementos en altura visibles desde los municipios cercanos, y las obras serán temporales, se estima que el impacto sobre el paisaje será mínimo. Además, se han establecido medidas de integración paisajística que se han indicado en el apartado de suelo y vegetación, así como el desarrollo de zonas ajardinadas.

Ningún organismo ha puesto de manifiesto la existencia de impactos significativos sobre el paisaje.

c.9 Patrimonio cultural.

El documento ambiental indica que, previamente a la construcción del aeropuerto, se realizaron prospecciones arqueológicas, incluyendo el ámbito afectado por el proyecto. Sobre dichas prospecciones, con fecha de 2 de noviembre de 2011, la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Conselleria de Turismo, Cultura y Deporte del Gobierno de Valencia emite certificado que constata el cumplimiento por parte de Aeropuerto de Castellón con la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano, tanto en la fase de diseño como en la fase de obras, no quedando actuaciones pendientes por valorar por parte de ese departamento. Asimismo, indica que consultada la cartografía disponible se comprueba que la zona de actuación no afecta a ningún elemento catalogado del patrimonio cultural ni a ningún BIC.

En cuanto a las vías pecuarias, tras la modificación del trazado de las vías pecuarias que se encontraban dentro de la zona de actuación, según la Orden de 8 de junio de 2009, de la Conselleria de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprueba la modificación del trazado de las vías pecuarias Colada de los caminos de Oropesa y de la Bassa d'en Gil, en el término municipal de Vilanova d'Alcolea, y Colada de Don Valls, en el término municipal de Benlloch, ninguna vía pecuaria se verá afectada por las actuaciones del proyecto.

El Servicio Territorial de Ordenación y Gestión Forestal de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa favorablemente las actuaciones contempladas en el documento ambiental, ya que no dificultan o impiden los usos previstos en la ley, ni desvirtúa la naturaleza del espacio pecuario.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte indica que la falta de documentación y la inconcreción en la información provista imposibilita la valoración del documento ambiental, de igual modo, no se alcanza a determinar si la zona de afección del proyecto coincide con las áreas prospectadas previamente en anteriores fases de construcción del aeropuerto. En consecuencia, se añade una prescripción relativa a la protección del patrimonio cultural en la presente resolución.

c.10 Vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental contiene un análisis de riesgos y vulnerabilidad del proyecto, donde se analizan los riesgos naturales (fenómenos sísmicos, viento, erosivos y ligados a la geodinámica externa, inundación, incendio, tormentas eléctricas), riesgos tecnológicos (accidentes graves, transporte y almacenamiento de sustancias o mercancías peligrosas). Se concluye que sólo se identifican riesgos en relación con los incendios y tormentas eléctricas, puesto que, sólo en estos casos, la zona de estudio está clasificada con un riesgo medio. Por otra parte, en cuanto a la vulnerabilidad del proyecto, se identifican riesgos en relación con incendios que puedan afectar al desarrollo de la actividad. El promotor indica que las medidas de prevención evitarían que las chispas desemboquen en la generación de fuegos externos. Se retirarán los elementos combustibles que puedan propagar incendios mediante el desbroce de la vegetación. Así, la probabilidad de que ocurra el incendio es remota y su magnitud reducida, ya que la capacidad de propagación por la ausencia de combustible es muy escasa.

La Agencia de Seguridad y Respuestas a las Emergencias de la Generalitat Valenciana informa que el ámbito del proyecto no está afectado por riesgos de inundaciones ni deslizamientos; riesgo sísmico ni riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que impidan su desarrollo. El riesgo de incendios forestales deberá ser informado por el organismo competente.

Servicio Territorial de Ordenación y Gestión Forestal de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa favorablemente el proyecto con base en la legislación sectorial forestal y el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana.

c.11 Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El promotor incluye un PVA que pretende verificar la evaluación inicial de los impactos previstos, controlar y vigilar la aparición de impactos no previstos, controlar la aplicación de las medidas y proporcionar información acerca de su eficiencia, así como redimensionar las medidas propuestas o adoptar otras nuevas, si no fueran adecuadas.

Antes de iniciar el PVA, el promotor designará un responsable. El coste de las tareas de vigilancia quedará a cargo del promotor.

Los controles más importantes propuestos se señalan a continuación de manera resumida:

- Protección de calidad del aire y nivel de ruidos: control de la presencia de polvo en el aire y en la vegetación, control del correcto mantenimiento y funcionamiento de la maquinaria, de la realización de riegos y de la correcta velocidad de la maquinaria, control de niveles de ruido durante las fases de obras.

- Protección de suelos: control de jalonamiento y ocupación de suelos, vigilancia de la contaminación de suelos, control de la erosión de superficies descubiertas.

- Protección de aguas: control de materiales en suspensión en los cauces.

- Protección de vegetación: control de la evolución de las formaciones vegetales en el entorno del proyecto, control de la dotación y estado de los equipos de extinción de incendios existentes en las instalaciones del aeropuerto.

- Protección de fauna: control de los atropellos, vigilancia de las emisiones acústicas, el tránsito de vehículos por zonas adecuadas durante las obras, y las acciones de desbroce de la vegetación.

- Protección de medio socioeconómico: supervisión del estado de las carreteras afectadas por las obras y la correcta señalización.

- Protección del patrimonio: control de la aparición de restos arqueológicos o paleontológicos.

- Protección de gestión de residuos: control de la gestión de residuos y sustancias peligrosas.

El programa incluirá un informe previo al inicio de las obras, informes trimestrales sobre el cumplimiento de medidas preventivas y correctoras, y un informe final al concluir la fase de construcción. Además, se estructurará la información recopilada en fichas específicas para cada tipo de vigilancia, facilitando su archivo y consulta.

No se concreta el PVA durante la fase de explotación, por lo que se añade una prescripción al respecto.

d. Prescripciones al proyecto.

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

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados.

Las prescripciones que se enumeran a continuación no eximen al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles ni del cumplimiento de la legislación ambiental que sea de aplicación.

Población y salud humana:

1. En las instalaciones o actividades que se deriven del desarrollo del proyecto, se evitará el movimiento de maquinaria por zonas próximas a las captaciones de agua de consumo humano que, de forma directa o indirecta, puedan afectar negativamente a la calidad de las aguas.

2. Con objeto de evitar la proliferación de mosquito tigre (*Aedes albopictus*), deberán ponerse en marcha, durante la fase de obras, las medidas necesarias para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría de la especie. Lo mismo deberá considerarse para el diseño de los elementos del proyecto, evitando estructuras que puedan dar lugar al acúmulo de agua como consecuencia de la lluvia o el riego.

3. En la utilización de maquinaria y sistemas de riego y baldeo, que para su funcionamiento utilicen agua con posibilidad de generar aerosoles, deberá contemplarse lo establecido en el Real Decreto 487/2022, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.

Suelos y residuos:

4. Se limita la extracción anual de material de la zona de préstamos a un máximo de 200.000 m³, puesto que de acuerdo con el anexo I de la Ley de evaluación ambiental (grupo II, apartado a), 2.º, por encima de dicho umbral es necesaria una evaluación de impacto ambiental ordinaria. Cualquier material adicional necesario deberá obtenerse exclusivamente de canteras autorizadas, conforme a la legislación vigente.

5. Se aplicarán las medidas de restauración y control de la erosión mediante hidrosiembra o revegetación en la zona de préstamos.

6. Se debe fomentar la prevención en la generación de los residuos o, en su caso, que éstos se gestionen con el orden de prioridad establecido en el artículo 8 de la Ley 7/2022, de Residuos y Suelos Contaminados para una Economía Circular: prevención, preparación para la reutilización, reciclado y otros tipos de valorización, incluida la valorización energética. Los residuos únicamente podrán destinarse a eliminación si previamente queda debidamente justificado que su valorización no resulta

técnica, económica o medioambientalmente viable. No se podrá realizar mezclas de las distintas tipologías de residuos generados entre sí o con otros residuos o efluentes, segregándose los mismos desde su origen y disponiéndose de los medios de recogida y almacenamiento adecuados para evitar dichas mezclas. Así mismo, se deberá elaborar un Plan de gestión de residuos de construcción y demolición, acorde con el estudio de gestión de residuos de construcción y demolición incluido en el proyecto.

7. Se deberá considerar en el proyecto y en la contratación de la obra pública, lo dispuesto en la disposición adicional 2.^a del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero. En particular, se contemplarán en el proyecto las alternativas que contribuyan al ahorro en la utilización de recursos naturales, mediante el empleo en las unidades de obra de áridos y otros productos procedentes de valorización de residuos, para lo cual deberá considerarse su posible empleo en aplicaciones no ligadas para firmes de viales, así como aplicaciones de hormigón no estructural.

8. Las superficies destinadas a parque de maquinaria de obra y las zonas para su mantenimiento se aislarán de la red de drenaje natural. Dispondrán de solera impermeable y de sistemas de recogida de fluentes para evitar la contaminación del suelo y de las aguas por acción de aceites y combustibles. Los aceites y grasas extraídos de la balsa de separación se depositarán en los contenedores de residuos peligrosos correspondientes para su gestión por entidad autorizada. Cualquier actividad que deba realizarse en el interior de la obra sobre la maquinaria (mantenimiento, repostaje, cambio de aceite, etc.) deberá realizarse dentro de los límites de esta zona impermeabilizada.

9. Durante la fase de obras, se dispondrá un punto limpio con una zona específica que comprenda instalaciones cubiertas para almacenamiento provisional de residuos peligrosos que se puedan generar en la propia actividad o la ejecución de las obras. Los recipientes o envases deberán estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble y de acuerdo con la normativa vigente. Además, conforme el artículo 30 de la Ley 7/2022 y el artículo 53 de la Ley 5/2022, de 29 de noviembre, de la Generalitat, de residuos y suelos contaminados para el fomento de la economía circular, los residuos de construcción y demolición deberán clasificarse en distintas fracciones, preferentemente, en el lugar de generación. Deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso.

10. Una vez terminadas las obras, se llevará a cabo una limpieza general de la zona, aplicable a todas las zonas de actuación, que implique la retirada, incluyendo recogida y transporte a vertedero o punto de reciclaje, de todos los residuos existentes en la zona de actuación. En concreto, se prestará atención a restos tales como los excedentes derivados de movimientos de tierra y los restos procedentes de la ejecución de las distintas unidades de obra (embalajes o restos de materiales, piezas o componentes de maquinaria, restos de utensilios, herramientas o equipo de labores manuales, etc.).

11. Teniendo en cuenta que la actividad aeroportuaria se encuentra regulada en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos y otros materiales naturales que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados. Una vez conocido el estado de los materiales se procederá a su correcta gestión según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular; Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron y el Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

Los excedentes de materiales naturales excavados deben entregarse en una empresa registrada como Valorizador de Materiales Naturales Excavados.

Agua:

12. Las labores de extracción llevadas a cabo en zona de préstamos no afectarán al nivel freático, respetando en todo momento al menos 1 m de protección sobre el mismo.

13. Deberá indicarse en el proyecto el origen y el volumen de agua requerida para su ejecución y explotación, que deben ajustarse a la normativa sectorial vigente.

Patrimonio cultural:

14. De manera previa a la ejecución de las obras, el promotor deberá enviar la prospección arqueológica de la zona del proyecto y el informe con la metodología, resultados y conclusiones de la prospección, así como las medidas preventivas y correctoras que, en su caso, se estimen oportunas, a la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte. En todo caso, para poder llevar a cabo el proyecto, el promotor deberá contar con un informe favorable de este organismo.

Programa de vigilancia ambiental:

15. Durante los tres años posteriores a la finalización de las obras, se llevará a cabo un seguimiento continuo de las medidas implementadas para la restauración fisiográfica y vegetal, así como para el control de la erosión. Este seguimiento podrá extenderse más allá de dicho período si fuese necesario, hasta alcanzar los objetivos establecidos. Dichos objetivos incluyen la recuperación integral de los terrenos afectados, mediante el establecimiento de la vegetación y el control de la erosión.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Urbanización de la zona de actividades complementarias de la Etapa 1, en el Aeropuerto de Castellón» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Concretamente, en el grupo 7 b del citado anexo II.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 8.1 b) del Real Decreto 503/2024, de 21 de mayo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 1009/2023, de 5 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Urbanización de la zona de actividades complementarias de la Etapa 1, en el Aeropuerto de Castellón», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se hará pública en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 2 de abril de 2025.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

