

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

17761 *Resolución de 26 de agosto de 2025, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del «Proyecto de acondicionamiento del Barranco de La Saleta. Tramo Aldaia-Nuevo cauce del Turia (València)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 30 de agosto de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de la tramitación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del «Proyecto de acondicionamiento del Barranco de La Saleta. Tramo Aldaia-Nuevo cauce del Turia (València)» remitida por la Dirección General del Agua del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), como órgano sustantivo, respecto del que la Confederación Hidrográfica del Júcar es promotor.

El objeto del proyecto es el acondicionamiento del barranco de la Saleta en el tramo Aldaia-río Turia para la reducción del riesgo de inundación en los municipios implicados, principalmente en Aldaia y Xirivella, en Valencia.

Con fecha 22 de julio de 2022, se inicia el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas con relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Júcar (MITECO).	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. MITECO.	No
Dirección General de Carreteras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	No
Dirección General de Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No
Dirección General de Prevención de Incendios Forestales. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Calidad y Educación Ambiental. Generalitat Valenciana.	No
Dirección General de Cambio Climático. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Cultura y Patrimonio. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Desarrollo Rural. Generalitat Valenciana.	No
Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Medio Natural y Animal. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Salud Pública y Adicciones. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General del Agua. Generalitat Valenciana.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Agricultura, Ganadería y Pesca. Generalitat Valenciana.	No
Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias. Generalitat Valenciana.	Sí
Servicio del Medio Ambiente. Diputación Provincial de Valencia.	No
Delegación de Gobierno en Valencia.	Sí
Ayuntamiento de Alaquàs.	No
Ayuntamiento de Aldaia.	No
Ayuntamiento de Benagéber.	No
Ayuntamiento de Picanya.	No
Ayuntamiento de Quart de Poblet.	Sí
Ayuntamiento de Torrent.	Sí
Ayuntamiento de Valencia.	Sí
Ayuntamiento de Xirivella.	No
Aguas de la Cuenca del Mediterráneo, SA (ACUAMED).	No
Ecologistas en Acción del País Valencià.	No
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España.	No
Plataforma Xuquer Viu.	No
SEO/Birdlife.	No
Societat Valenciana d'Ornitología.	No
WWF/ADENA.	No
Asociació Per l'Horta.	Sí
Asociació d'Acció Ecologista-Agró.	Sí

Con fecha 16 de mayo de 2023, se requieren a través de sus correspondientes órganos jerárquicos superiores, los informes de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, la Dirección de Cultura y Patrimonio y la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental, todos de la Generalitat Valenciana. Con fecha 2 de agosto de 2023, se aporta el último de los informes requeridos.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis técnico realizado, con fecha 17 de noviembre de 2023, se solicita información adicional al promotor respecto a potenciales impactos del proyecto sobre el agua, la biodiversidad y el paisaje, cuya mitigación es posible mediante el cumplimiento de ciertos aspectos contemplados en los informes obrantes en el expediente. Con fecha de 12 de febrero de 2024, el promotor remite la información solicitada, excepto el estudio de integración paisajística del proyecto.

Con fecha de 13 de junio de 2024, se realiza un nuevo requerimiento al promotor respecto a los potenciales impactos ambientales significativos sobre el paisaje y la infraestructura verde de la zona afectada por el proyecto. Con fecha de 7 de julio de 2025, el promotor remite el estudio de integración paisajística del proyecto y el informe favorable del Servicio de Paisaje de la Generalitat Valenciana, manifestando que no se han introducido cambios sustanciales en el proyecto, al mantener el mismo trazado, su objeto y principales características.

Una vez analizada la documentación obrante en el expediente y las respuestas recibidas a las consultas practicadas, así como la documentación adicional aportada por el promotor, 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 proyecto consiste en la restauración y adecuación ambiental del barranco de la Saleta desde la carretera CV-33, en el acceso a Aldaia, hasta su conexión con el nuevo cauce del río Turia, en una longitud aproximada de 7,8 km. Para el estudio de alternativas, el promotor divide el proyecto en dos tramos denominados «Tramo comprendido entre la A-3 y la vía verde» y «Vía verde de conexión del Barranco de La Saleta al río Turia». El primero está condicionado por las cotas del final del tramo y el cruce con el ferrocarril y el segundo, por las expropiaciones de parcelas agrícolas realizadas en el pasado, que condicionan el trazado.

En este sentido, para el tramo comprendido entre la A-3 y la vía verde, se han estudiado dos alternativas, además de la alternativa 0 de no actuación:

- Alternativa 1. Ejecución de la solución propuesta en el Proyecto de drenaje del barranco de La Saleta a su paso por Aldaia y Quart de Poblet.
- Alternativa 2. Ejecución parcial de la solución propuesta en el Proyecto de drenaje del barranco de La Saleta a su paso por Aldaia y Quart de Poblet y un tramo abierto aguas abajo de la rotonda de las calles Miguel Hernández y Juan Ramón Jiménez hasta su conexión con la vía verde.

El promotor indica que la alternativa 2 no se considera viable dada la profundidad impuesta por el tramo cerrado anterior, por tanto, la alternativa elegida para esta parte del proyecto ha sido la alternativa 1.

Del mismo modo, para la ejecución de la vía verde de conexión con el barranco de la Saleta al río Turia, se plantean dos alternativas, además de la de no actuación:

– Alternativa 1. Solución del Proyecto constructivo vía verde de conexión del barranco de la Saleta con el río Turia (Valencia). El tramo se inicia bajo la rotonda Alaquàs-Xirivella, compatibilizando la conducción de derivación con la vía verde. El trazado en planta se adapta a las líneas de drenaje natural minimizando la excavación. La vía verde discurre a continuación en una sección abierta con una berma para tráfico de bicicleta y un camino a cada lado para vehículos.

– Alternativa 2. Construcción de una vía de drenaje a cielo abierto con el mismo trazado que la anterior alternativa con una longitud de unos 3.600 m, utilizando la misma franja de terrenos ya expropiados y siguiendo el mismo trazado del Proyecto vía verde de conexión del barranco de la Saleta con el río Turia (Valencia). Esta alternativa, cuenta con dos «subalternativas» para la sección de la vía verde.

- Subalternativa a: sección trapezoidal con una altura máxima de 2 m y ancho superior de 50 m, con un canal de aguas bajas de 1 m de altura y 2 m de ancho superior.
- Subalternativa b; sección escalonada con la ejecución de bermas (similar a la alternativa 1) con una en cada margen, constituyendo dos escalones de 1 m de altura cada uno. El ancho en la cabeza de la sección es del mismo modo de 50 m, y cuenta así mismo con un canal de aguas bajas de 1 m de altura y 2 m de ancho superior. La diferencia de esta subalternativa frente a la 1 es que se utilizarán plantaciones autóctonas o agrícolas de bajo desarrollo compatibles con el entorno de l'Horta.

La solución elegida es la alternativa 2 con el desarrollo de la subalternativa b. El promotor afirma que esta alternativa se integra mejor en el parcelario actual, principal factor limitante del proyecto.

Por tanto, para la realización del proyecto, se contemplan las siguientes actuaciones:

1. Restauración o adecuación ambiental en el barranco de la Saleta, en una longitud aproximada de 770 m, en el tramo comprendido entre el puente de la autovía A-3 y la glorieta que enlaza la carretera CV-33 con la avenida de Ovidi Montllor. Consistirá en la demolición de las obras de fábrica, retirada de escombros y eliminación y sustitución de especies alóctonas por plantaciones como *Tamarix gallica*, *Nerium oleander*, *Crataegus monogyna*, *Populus alba* y *Celtis australis*.

2. Encauzamiento de aproximadamente 184 m de longitud, que se inicia a la altura de la carretera CV-33 en el acceso a Aldaia, a su zona industrial y al centro comercial Bonaire. El primer tramo dispone de una sección trapezoidal y revestimiento de escollera recebada de hormigón donde se sitúa un aliviadero lateral de unos 46 m de longitud que entraría en funcionamiento para caudales a partir de los 100 m³/s. En el segundo tramo, las actuaciones consisten en una regularización superficial del cauce mediante una sección trapezoidal de ancho de base de 2 m, altura de cajeros de 2,5 m y taludes de inclinación variable entre 3H:2V de la sección anterior y 1H:1V de la sección de la cuneta actual. La sección se reviste mediante escollera recebada con hormigón.

3. Conducción de derivación del barranco de la Saleta. Conducción cerrada de 3.850 m de longitud, de los cuales 2.700 m se diseñan para un caudal de 100 m³/s y el resto para un caudal de 130 m³/s. El incremento de caudal se debe a la incorporación (prevista) del caudal que pueda incorporarse desde el tramo urbano del barranco de La Saleta, desde la calle Valencia, en Aldaia. La conducción se diseña a través de un marco de hormigón armado de dos o tres células de anchura variable entre 5 y 7,5 m y alturas de entre 2,2 y 4,0 m.

4. Creación de una vía verde dentro de la franja de terrenos ya expropiados mediante la construcción de una vía de drenaje a cielo abierto desde la rotonda de Alaquàs-Xirivella en la que finaliza la conducción de derivación hasta el nuevo cauce del río Turia, con una longitud de 3.015 m. La sección propuesta es trapezoidal, con 30 m de ancho en la base y taludes 3H:1V lo cual permite un encauzamiento suavizado, con alturas generalmente inferiores a 2 m y fácilmente integrable en el paisaje existente. El ancho en cabeza de la sección es de 50 m aproximadamente y se prevé su revestimiento con hidrosiembra y plantaciones autóctonas de bajo porte, compatibles con el entorno de huerta. El perfil longitudinal se adapta al terreno existente y se protegerá mediante escolleras en los tramos de transición entre la sección cerrada y la entrega al río Turia.

La entrega al nuevo cauce del Turia se realiza mediante un puente de 30 m de ancho. Las acequias existentes en la margen derecha del nuevo cauce del Turia cruzarán en sifón, para no generar un obstáculo al flujo que provocaría una sobrelevación muy importante del flujo aguas arriba. Esta conexión con el nuevo cauce podría provocar la entrada de caudal desde el Turia. Para evitarlo, se ha previsto la construcción de sendos muros de protección en ambas márgenes del encauzamiento, de altura variable entre 0 y 2 m, de modo que se impide el remonte de flujo aguas arriba. En los cruces de caminos que se reponen a nivel como badén inundable, la sección transversal queda modificada localmente para dar paso al camino.

El principal riesgo de la zona de implantación del proyecto es el riesgo de inundación. En el ámbito en el que se encuentra el barranco de la Saleta, se han registrado 69 inundaciones históricas. El aprovechamiento de campos agrícolas y su posterior transformación por zonas urbanas ha provocado un incremento muy elevado de la vulnerabilidad en todo el ámbito de estudio. Esta situación, ligada a la desaparición del cauce de la Saleta debido a cambios de usos que provocan un incremento significativo de la peligrosidad en frecuencias altas por insuficiencia de drenaje, conlleva la configuración actual de la zona de estudio que se caracteriza por un elevado riesgo de inundación. Las zonas urbanas de Aldaia, Alaquàs y Xirivella se han visto históricamente afectadas por el desbordamiento del barranco de la Saleta. Los problemas de dicho barranco aparecen ocasionados por los caudales transportados por el barranco del

Pozalet, ya que éstos se incorporan a la cabecera del barranco de la Saleta cuando se producen lluvias importantes. Aguas abajo, el barranco penetra en el núcleo urbano de la población de Aldaia, donde pierde por completo su cauce y provoca frecuentes y graves inundaciones en este municipio y en su casco urbano.

La Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias indica que el proyecto se encuentra afectado por el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana, así como por el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, siendo precisamente el objetivo del proyecto la reducción del riesgo de inundación.

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que la revisión y actualización del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación 2.º ciclo (2022-2027) de la Demarcación del Júcar señala al barranco de la Saleta como un tramo del Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación ES080_ARPS_0022-Bajo Turia. La actuación está contemplada dentro del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación y del Programa de Medidas del Plan Hidrológico del Júcar 2022-2027, con el código 14.03.02-2c-20.

El Servicio de Gestión de Riesgos de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana emite un primer informe, en el que indica la necesidad de garantizar, en el momento de puesta en servicio de las obras del proyecto, que el caudal que llega a dicho tramo es de 95 m³/s. Asimismo señala que la ejecución del sistema hidráulico completo (SUDS, canales, cunetas, zonas de compatibilidad y sacrificio, etc.) debería ejecutarse, por cada una de las administraciones competentes, de forma anterior o simultánea a las obras incluidas en el presente proyecto, para que su funcionamiento sea el esperado. Por último, solicita aportar la simulación hidráulica realizada para poder valorar los resultados obtenidos y recomienda completar la canalización soterrada con áreas de sacrificio, en las zonas que aún no están urbanizadas. Respecto al tramo final desde la conducción soterrada hasta el río Turia, indica que no queda suficientemente definida en la documentación presentada.

Asimismo, en un segundo informe, el citado Servicio indica que se debería valorar alguna alternativa para el tramo final del encauzamiento proyectado en la entrega al nuevo cauce del río Turia, que no suponga un sistema en carga y con entrada perpendicular al flujo del citado cauce. El promotor responde que la conexión con el cauce nuevo del río Turia se proyectó inicialmente mediante hinca para no interferir con la carretera V-30 y que posteriormente se llegó a otra solución consensuada con la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana que modifica la solución inicial, evitando que el sistema de entrega entre en carga.

Tras analizar el anejo hidráulico aportado por el promotor, el Servicio de Gestión de Riesgos de la Generalitat Valenciana concluye que los caudales de diseño del proyecto son inferiores a los caudales calculados para un periodo de retorno de 500 años. En concreto, el caudal de diseño de entrada en el barranco de la Saleta se considera de 95 m³/s, mientras que el máximo caudal calculado para ese punto es de 142 m³/s. Por tanto, las obras proyectadas no solucionarán la totalidad del problema de inundación de la zona, pero sí lo disminuirán en gran medida, sobre todo en los núcleos urbanos. En este sentido, indica que la actuación no elimina la peligrosidad y en el caso de presentarse caudales mayores a los del diseño de la obra se producirán riesgos residuales. No obstante, informa que los incrementos de calados derivados de las actuaciones se producirán en zonas no urbanas por lo que los riesgos residuales se entienden asumibles dado que conllevan una disminución de la vulnerabilidad en los núcleos urbanos, por lo que considera que las obras producen en general una disminución del riesgo de inundación en la población.

El promotor señala que el proyecto se integra dentro de un conjunto de actuaciones más amplias encaminadas a reducir la peligrosidad de inundación en la cuenca del barranco del Poyo. En concreto, aguas arriba de la A-3, está prevista la construcción de una zona verde de laminación para atenuar los caudales que llegan desde el Pozalet hacia la Saleta, objeto de otro proyecto. La construcción de esta zona de laminación

permitirá reducir el caudal de llegada a Aldaia hasta 95 m³/s y se toma ese valor como caudal de diseño para la presente actuación.

En un tercer informe, el Servicio de Gestión de Riesgos de la Generalitat Valenciana indica que, pese a no haber recibido documentación sobre la nueva solución del tramo de conexión del encauzamiento proyectado con el nuevo cauce del río Turia indicada y, por tanto, sin conocer los detalles de la solución final adoptada, valora de forma positiva un cambio en ese tramo que evite la entrega en carga al Turia.

Respecto a los caudales de diseño del proyecto, expone que la adopción de caudal de diseño de 95 m³/s queda justificada al formar las actuaciones para el barranco de La Saleta parte de una planificación mayor que engloba proyectos aguas arriba. Así, informa favorablemente el proyecto, aun cuando, mientras no se hagan las obras de laminación aguas arriba, este proyecto no reducirá totalmente los problemas de inundación, pero los disminuirá considerablemente, sobre todo en la zona urbana.

El Ayuntamiento de Quart de Poblet indica la necesidad de contemplar la actuación de mejora hidráulica en el entorno urbano aguas arriba de la autovía (A-3), de manera que se asegure una mayor protección para la principal vía de comunicación de la comarca frente a inundaciones. El promotor responde que las actuaciones solicitadas están incluidas en otro proyecto, situado aguas arriba de la autovía A-3.

Respecto al riesgo de inundación, el promotor señala que, en caso de fallo del encauzamiento (vía verde) o los partidores aguas arriba del casco urbano de Aldaia, las inundaciones que se producirían serían semejantes a las que se producen antes de la ejecución del proyecto. Asimismo, afirma que el proyecto no recoge todos los flujos de agua que discurren por el ámbito de Aldaia, debido a desbordamientos no controlados en sitios donde no se va a actuar y deja de ser efectivo para caudales correspondientes a periodos de retorno altos, por lo que existen riesgos residuales. No obstante, señala que la extensión de la zona inundable actual para un caudal correspondiente al periodo de retorno de 500 años es de 7,52 km² frente a los 3,81 km² inundados con el mismo caudal una vez se realice el proyecto y la población afectada pasaría de 68.730 a 37.927 habitantes, respectivamente.

Asimismo, indica que, en el caso de que discurran por el barranco acondicionado caudales mayores a los de diseño de las obras, los riesgos, así como todo el sistema de avisos, alertas y medidas de actuación antes, durante y después de la emergencia deberían estar contemplados en los correspondientes planes de emergencia de los ayuntamientos de los términos municipales afectados. En este sentido, recuerda que el sistema de control y vigilancia del encauzamiento proyectado deberá incluirse en el citado plan.

En este sentido, el promotor identifica, dentro de la zona inundable actual, una actividad industrial incluida en el Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes y una estación depuradora de aguas residuales (EDAR) que pueden afectar a la calidad de las aguas. Adicionalmente, el promotor recomienda identificar todos los servicios o actividades que puedan comprometer la calidad del agua del barranco de La Saleta e incluir a sus responsables en el sistema de avisos de las alertas del plan de emergencia municipal, en el caso de que no lo estén. En el caso de que a estos servicios o actividades les sea de aplicación el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, se debería considerar este escenario en sus correspondientes planes de autoprotección. Tras el análisis de la zona inundable actual, el promotor identifica la EDAR, el hospital y centro de especialidades, la línea de ferrocarril y el aeropuerto como posibles actividades que deberían ser analizadas en profundidad.

Con relación a otros riesgos, la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias informa que los municipios donde se localiza el proyecto tienen una aceleración sísmica de 0,07 g (Quart de Poblet, Aldaia y Xirivella) y 0,06 g (Valencia) por lo que en el desarrollo del proyecto se deben asumir las medidas establecidas al efecto por la Norma de Construcción Sismorresistente: Parte general y edificación. (NCSE-02).

Según lo que establece el Plan Especial de la Comunidad Valenciana frente al riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas, los municipios sobre los que discurre el proyecto planteado tienen nivel alto de afectación. Los primeros 500 m del tramo Restauración o adecuación ambiental en el barranco de la Saleta y los últimos 500 m del tramo Vía verde se encuentran en área de especial exposición por situarse a menos de 500 m de vías de circulación preferente de transporte de mercancías peligrosas. Este riesgo no supone un impedimento para el desarrollo del proyecto, pero deberá tenerse en cuenta con objeto de prevenirlo y minimizarlo al máximo.

Según la cartografía del Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR), las actuaciones planificadas no se sitúan en suelo forestal. No obstante, el promotor incluye en el documento ambiental una serie de normas de aplicación general y en el uso de herramientas y maquinaria, así como la posibilidad de suspender los trabajos cautelarmente con objeto de minimizar el riesgo de incendio. Asimismo, como indica la Dirección General de Prevención de Incendios Forestales de la Generalitat Valenciana, la presente resolución recoge condiciones adicionales respecto al riesgo de incendio.

El promotor señala que el proyecto incluirá su correspondiente estudio de gestión de residuos de construcción conforme a la normativa vigente. Asimismo, incluye en el documento ambiental una serie de requisitos específicos que el contratista (poseedor) deberá cumplir respecto a residuos peligrosos, inertes y no peligrosos entre los que se incluyen la priorización de la reutilización o valorización de residuos inertes, la adecuada supervisión de la gestión y almacenamiento de los residuos, comprobar la ausencia de vertidos accidentales o la adecuación de áreas específicas para su recogida.

Los residuos de tipo vegetal, procedentes de desbroces o talas de arbolado serán retirados y gestionados adecuadamente. La limpieza de las cubas de hormigón se realizará en un punto específico consistente en una excavación en el suelo revestida con un plástico impermeabilizante y, una vez finalizadas las obras, el hormigón se retirará y se enviará a vertedero autorizado.

b) Ubicación del proyecto.

El proyecto se ubica en los términos municipales de Aldaia, Xiriveia, Valencia y Quart de Poblet, en la provincia de Valencia, en la Comunidad Valenciana.

Parte del proyecto se localiza en el ámbito del Paisaje de Relevancia Regional de la Comunidad Valenciana «PRR 37 Huerta de Valencia». El tramo de restauración del barranco de la Saleta y parte de la conducción de derivación enterrada que discurre por la zona del polígono industrial La llima, se encuentran dentro del ámbito ampliado del Decreto 219/2018, de 30 de noviembre del Consell, por el que se aprueba el Plan de acción territorial de ordenación y dinamización de la Huerta de València (PATHV). El resto de la conducción de derivación enterrada, justo a partir de la acequia de Benáger y la vía verde, discurren por dentro del ámbito estricto establecido en el PATHV, concretamente sobre espacios de huerta de protección especial de grado 2, que corresponden a suelos no urbanizables protegidos y zonas rurales de protección agrícola.

El barranco o rambla de la Saleta no es una masa de agua superficial, pero está incluido en el ámbito de la masa superficial ES080MSPF15-19 «Río Turia: Nuevo cauce-Mar», la cual no resulta afectada negativamente por el proyecto. El proyecto coincide geográficamente con la masa de agua subterránea ES080MSBT080-142 «Plana de Valencia Sur» que presenta conexión temporal con el cauce estudiado.

El proyecto no se ubica en espacios naturales protegidos ni en espacios protegidos Red Natura 2000. Tampoco, se localiza sobre ningún hábitat de interés para ninguna especie de flora o fauna protegida.

c) Características del potencial impacto.

c.1 Agua.

El trazado original del barranco o rambla de la Saleta se encuentra muy modificado llegando a desaparecer en gran parte de su recorrido como consecuencia de las muchas presiones, principalmente agrícolas y urbanas, a las que está sometido. En la actualidad, prácticamente la totalidad del cauce de la rambla o barranco de La Saleta se encuentra desaparecido, tan sólo queda activo el primer tramo de cauce de apenas 800 m de longitud que comienza a la altura del cruce de la autovía A-3 (Madrid-Valencia) con el paso superior de acceso al polígono industrial de Quart de Poblet y que corresponde a un canal en tierras con el lecho parcialmente hormigonado, el resto del cauce desaparece al entrar en la zona urbana. Su alteración es tal que realmente se comporta como un canal de drenaje y no como un cauce esporádico, habiendo perdido por completo su dinámica fluvial. Esta transformación da lugar a importantes inundaciones durante los periodos de fuertes precipitaciones al no existir un drenaje efectivo de las aguas de escorrentía. La conexión del cauce relíctico actual del barranco de La Saleta con el río Turia permite pasar de una situación de desaparición total del cauce original a la apertura de un tramo de cauce a cielo abierto (3.650 m) para la evacuación de caudales de escorrentía. La situación final de la rambla refleja una clara mejoría con las obras respecto a la situación actual puesto que se recupera parte del cauce, aunque sea de manera artificial en lo que respecta a su trazado y espacio fluvial asociado.

Atendiendo a lo informado por la Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana, el promotor ha tenido en cuenta los cruces con los colectores generales de saneamiento de los municipios que atraviesa la actuación y el mantenimiento de las acequias principales actuales mediante el inventario de la información de Aigües de L'Horta y de la Entidad Pública de Saneamiento de Aguas Residuales de la Comunidad Valenciana (EPSAR). El trazado proyectado ha sido compatibilizado con las canalizaciones existentes pertenecientes a la EPSAR con el objetivo de no interferir su funcionamiento y evitar tener que realizar modificaciones en su infraestructura. Asimismo, el proyecto contempla la reposición o mantenimiento de todas las acequias existentes. Respecto de las redes de saneamiento pertenecientes a Aigües de L'Horta, el proyecto recoge las reposiciones de las redes afectadas.

El proyecto prevé la posibilidad de conectar al acondicionamiento del barranco las conducciones de evacuación de pluviales referentes a lluvias caídas sobre áreas urbanas situadas en su cuenca. Para ello, se proyecta en un tramo de la conducción enterrada, el incremento de su caudal de 80 m³/s a 100 m³/s y el cálculo hidráulico de la conducción se ha realizado teniendo en cuenta esta consideración. El promotor indica que no se han proyectado estas conexiones pues se desconoce dónde se realizarán con exactitud, siendo ajenas a su competencia su ejecución. No obstante, el tramo enterrado dispone de pozos de registro que podrán albergar estas futuras conexiones.

Las instalaciones auxiliares, las zonas de préstamos, las canteras y los vertederos, así como el transporte de material y tráfico de maquinaria necesarios para la ejecución de las obras representan fuentes potenciales de contaminación tanto de las aguas superficiales como subterráneas. Para evitar estos potenciales impactos, el promotor adopta una serie de medidas como el diseño de las instalaciones auxiliares fuera de los elementos que conforman la red de drenaje natural del territorio, el adecuado jalonamiento de las áreas sensibles a la contaminación por vertidos, la instalación de una o varias balsas de decantación para derivar las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria, realizar acopios de cualquier tipo de material en zonas no previstas para ello, la instalación de cunetas de guarda o trampas de sedimentos que impidan que los arrastres de materiales por escorrentía o erosión alcancen cauces próximos o la recogida de las aguas negras de los sanitarios por empresas autorizadas, entre otras.

Durante la fase de explotación, el documento ambiental recoge que las actuaciones proyectadas reducirán el riesgo derivado de las crecidas e inundaciones futuras del

barranco de La Saleta en la zona urbana de las localidades de Alaquás, Aldaia, Xirivella y Valencia. Desde el punto de vista hidromorfológico, las actuaciones suponen una mejora en las condiciones del cauce y su dinámica fluvial, ya que, pese a tratarse de estructuras artificiales de protección frente a inundaciones para la defensa de una zona urbanizada, suponen la recuperación parcial de un tramo de cauce desaparecido. El proyecto contribuye a mejorar la conectividad longitudinal y transversal de la red hidrográfica, al recuperar parcialmente la dinámica fluvial de un cauce efímero o temporal.

c.2 Paisaje e infraestructura verde.

El entorno del trazado se caracteriza por ser una zona agrícola rodeada de núcleos de población, industrias e infraestructuras de comunicación. Parte del proyecto se localiza en el ámbito del Paisaje de Relevancia Regional de la Comunidad Valenciana «PRR 37 Huerta de Valencia», concretamente sobre espacios de huerta de protección especial de grado 2 del PATHV, que corresponden a suelos no urbanizables protegidos y zonas rurales de protección agrícola.

Las obras de construcción de las diferentes actuaciones previstas suponen una intrusión visual en el entorno producido, fundamentalmente, por el desbroce de la vegetación y los movimientos de tierra. Para minimizar la afección sobre el paisaje el documento ambiental prevé la reposición de todos los caminos y demás elementos afectados, así como la restauración de los terrenos afectados por las obras.

El Servicio de Paisaje de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica en un primer informe, que el proyecto tendrá incidencia en el paisaje, tanto en la zona de huerta protegida como en los bordes de los núcleos urbanos afectados, por lo que solicita la elaboración de un estudio de integración paisajística del proyecto, al no considerar válido el realizado con anterioridad al año 2010 para el proyecto «Adecuación ambiental y drenaje de la cuenca del Poyo vertiente a La Albufera». Respecto al impacto sobre el paisaje, informa que la primera medida a valorar para conseguir la máxima integración de la infraestructura sería reconsiderar el trazado del proyecto y en su defecto, resultaría fundamental la ordenación en el paisaje del entorno directo de la infraestructura y su diseño e implantación en el mismo, de acuerdo con el carácter del paisaje afectado y según los patrones que lo definen. Asimismo, indica que las medidas de integración en el paisaje no deben limitarse a la revegetación y al tratamiento de los taludes propuestos y que deben abordar, asimismo, la restauración y el tratamiento superficial final de los tramos soterrados de la infraestructura y que, pese a lo argumentado en el documento ambiental, no queda justificada la consideración de estos aspectos. Respecto al impacto sobre la infraestructura verde, señala que resulta especialmente relevante el estudio de soluciones de diseño del proyecto que garanticen la continuidad y funcionalidad de este elemento, de manera que se procure la permeabilidad del territorio, la mínima fragmentación de la infraestructura verde y el mantenimiento de su funcionalidad y conectividad.

Tras este primer informe, el promotor incorpora algunas modificaciones en el diseño del proyecto y solicita nuevo informe al organismo.

El Servicio de Paisaje de la Generalitat Valenciana remite un segundo informe en el que insiste en la necesidad de un nuevo estudio de integración paisajística del proyecto. Asimismo, indica que las modificaciones incluidas en el proyecto no tendrían el alcance necesario en relación con los impactos generados en un paisaje de alto valor y solicita al promotor, que valore como medida prioritaria de integración, el soterramiento de la infraestructura en todo el tramo de «vía verde», evitando la afección sobre el paisaje o en su defecto, la prolongación del tramo soterrado hasta el entorno del camino Rambleta y el camino Albufera (acequia de Faitanar), lo cual permitiría que la fase de funcionamiento del proyecto genere una menor afección sobre el paisaje. Respecto a los tramos soterrados, señala que se deben concretar medidas para el tratamiento paisajístico de esas superficies y, en los tramos que afectan a la huerta protegida por el

Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia, las medidas deberán prestar especial atención a la restauración de los usos y actividades y de los patrones definitorios de ese paisaje. En cuanto a la compatibilidad con la infraestructura verde, indica la necesidad de incluir en el proyecto las soluciones adoptadas para procurar la permeabilidad del territorio, la mínima fragmentación de la infraestructura verde y el mantenimiento de su funcionalidad.

En virtud de este informe, este órgano ambiental requiere al promotor información adicional sobre la potencial afección del proyecto sobre el paisaje y la infraestructura verde, las posibles modificaciones de trazado y la elaboración de un estudio de integración paisajística del proyecto conforme a lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje.

En respuesta, el promotor indica que descarta la alternativa de soterrar por completo la infraestructura, ya que la considera incompatible con la normativa autonómica, y sostiene que las soluciones adoptadas en el proyecto mantienen la permeabilidad actual del territorio, minimizan su fragmentación y mantienen su funcionalidad; y garantizan la efectiva continuidad de los recorridos, acequias y parcelario. Respecto al estudio de integración paisajística, afirma que será elaborado antes de la autorización del proyecto. Finalmente, solicita a la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana que se pronuncie sobre la última información aportada para que pueda continuar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El Servicio de Paisaje de la Generalitat Valenciana indica en un nuevo informe, la necesidad de un estudio de integración paisajística por la incidencia del proyecto sobre el paisaje y recomienda su aportación al procedimiento de evaluación, ya que es el instrumento que describe y analiza los efectos del proyecto sobre el paisaje y establece las medidas para evitar o mitigar los posibles efectos negativos. Respecto a la reconsideración de los trazados o la posible prolongación del trazado soterrado, indica que, si ambas medidas no resultaran posibles será fundamental la ordenación en el paisaje del entorno directo de la infraestructura, así como las medidas de integración o reducción de los efectos negativos generados en el paisaje, por lo que con la adecuada ordenación y minoración de impactos sobre el paisaje considera adecuado el trazado propuesto por el promotor sobre los terrenos de huerta expropiados, para que sean utilizados para el encauzamiento proyectado.

En respuesta a lo anterior, el promotor aporta el requerido estudio de integración paisajística del proyecto. El estudio analiza la visibilidad de la actuación en un buffer de 3000 m y determina que ha resultado no visible en prácticamente todo el ámbito analizado, excepto en la zona de huerta de Xirivella, por la que discurre la vía verde y en donde las parcelas más próximas a la actuación, son visibles.

Con objeto de minimizar el impacto del proyecto sobre el paisaje característico de la huerta, la solución propuesta para la vía verde con profundidades relativamente reducidas, su trazado previsto en trinchera y la revegetación de la infraestructura y sus zonas aledañas permitirá la integración de la infraestructura. El diseño en trinchera hunde la traza en el terreno y oculta la presencia de esta al observador exterior y consigue una mayor integración paisajística. Así pues, se estima que la sensación de amplitud visual del paisaje de la huerta seguirá manteniéndose, ya que la nueva vía verde sólo se apreciará desde el entorno más próximo a la misma. En la conducción enterrada que discurre por campos de huerta, paralela al cinturón verde de Aldaia-Xirivella y afecta a parte de la huerta de Xirivella, el objetivo principal de la restauración ambiental del proyecto es la reposición de la huerta mediante la recuperación del suelo agrícola afectado por las obras.

El estudio de integración paisajística señala la fragilidad del paisaje afectado por el proyecto y admite cierta alteración de las obras en el mismo por lo que se requerirá la aplicación de medidas de integración paisajística específicas como el diseño moderado de las pendientes de los taludes, la revegetación de todas las zonas afectadas por las

obras mediante hidrosiembra o plantación de especies arbustivas y arbóreas autóctonas habituales del paisaje de la huerta y la reposición de caminos, acequias, pasos superiores y demás infraestructuras previas existentes que permitan reducir y acomodar los cambios producidos en el paisaje actual. Las medidas de integración paisajística tienen como objetivo principal la revegetación de las superficies afectadas y dentro de la revegetación de las zonas afectadas, la reposición de la huerta y sus parcelas para que continúen siendo viables como espacios agrícolas productivos ha sido el criterio principal.

El único tramo existente del cauce del barranco de la Saleta se encuentra en un deteriorado estado de conservación, por lo que se realizarán una serie de actuaciones que lo aproxime, en la medida de lo posible, a sus condiciones originales, no solo en los aspectos geomorfológicos y funcionales sino también en los biológicos y paisajísticos, con el objetivo principal de restituir los hábitats que favorezcan la diversidad tanto florística como faunística. En cuanto a la «vía verde», se plantará vegetación autóctona tanto en el lecho como en los taludes proyectados utilizando para ello especies adaptadas a la climatología de la zona y al ambiente de ribera que generará la presencia de la vía verde, lo cual constituye un impacto positivo para la vegetación. Para llevar a cabo la restauración paisajística de la zona de actuación, el promotor divide el proyecto en seis tramos.

Para el tramo A, comprendido entre el puente de la A-3 y la glorieta del Bonaire, propone la restauración o adecuación ambiental del barranco de la Saleta mediante la demolición de obras de fábrica y la retirada de escombros, la eliminación de la vegetación exótica e invasora, la aplicación de tratamientos culturales de la vegetación autóctona existente y la plantación de especies autóctonas actualmente presentes en el cauce del barranco de la Saleta y el río Turia, así como aquellas que potencialmente deberían existir en este hábitat. En las franjas verdes comprendidas entre la glorieta del Bonaire hasta la glorieta que enlaza el camino del puente de nuevo con la carretera CV-408 (tramo B), el promotor propone la reposición de la vegetación en las franjas verdes que acompañan los viales y las glorietas mediante la plantación de especies arbóreas y arbustivas autóctonas. En el tercer tramo (tramo C), tras la ejecución de la conducción enterrada, se restituirá el suelo y se dejará igual al estado actual.

En los tramos D (comprendido entre las carreteras CV-408 y CV-409) y E (comprendido entre la carretera CV-409 hasta pasada la glorieta Alaquàs-Xirivella donde se inicia la vía verde) la conducción de derivación va soterrada. En el primero de ellos (tramo D), la conducción bordea el cinturón verde de Aldaia y la huerta a través de campos de cultivo, algunos en producción y otros abandonados. En estos tramos el promotor propone reponer las parcelas de huerta y las infraestructuras de riego afectadas por la obra. Para ello, se repondrá el suelo con un espesor y características equivalentes al existente y se dejarán las parcelas preparadas para que continúen siendo viables a nivel agrícola. La tierra de los campos cultivados y abandonados será retirada y acopiada temporalmente mientras duren las obras para su posterior reutilización. Algunas de las parcelas que se verán afectadas se encuentran en proceso de abandono, por lo que se estima que la actuación propuesta mejorará y fomentará la recuperación de la huerta en esta zona. También se contempla reponer la vegetación existente del cinturón verde de Aldaia que se afecte por la ejecución de la conducción.

Pasada la glorieta Alaquàs-Xirivella, tras cruzar el aparcamiento para camiones, se inicia el tramo F, que se corresponde con la nueva vía verde de la Saleta hasta el nuevo cauce del río Turia. La sección propuesta es trapecial, con 30 m de ancho en la base y taludes 3H1V. Esta solución permite un encauzamiento suavizado, con alturas generalmente inferiores a 2 m, fácilmente integrable en el paisaje existente. Para la ejecución de la nueva vía verde será necesario en primer lugar la eliminación de los cultivos preexistentes en la zona que son generalmente plantaciones de cultivos hortícolas y de regadío como el naranjo. La eliminación de los cultivos leñosos implica la tala y destocoado de los ejemplares arbóreos, y se programará tras la cosecha, al igual que en los cultivos hortícolas afectados. Los restos vegetales serán quemados e

incorporados al horizonte fértil junto con las labores de preparación del suelo para las plantaciones. La tierra vegetal será retirada y acopiada de manera adecuada para su posterior reutilización.

El promotor expone que la elección de las especies para la restauración ambiental de este tramo y su distribución en la sección transversal del nuevo cauce varía dependiendo de su distancia al cauce (lecho, taludes y zonas fuera del cauce de la vía verde). En el lecho del nuevo cauce, se propone realizar una hidrosiembra con especies herbáceas que permita la formación de una cubierta vegetal uniforme que reduce la pérdida de suelo por erosión y disminuye la escorrentía superficial. En los taludes, se proponen plantaciones de especies arbustivas en bosquetes y en la coronación del talud se propone la plantación de especies arbóreas de forma puntual. A parte de las plantaciones arbustivas y arbóreas, de forma complementaria se propone también aplicar hidrosiembra en los taludes del nuevo cauce. También, propone plantaciones de arbustos trepadores, que acompañen al muro de protección previsto en ambos márgenes del cauce cuando su altura sea mayor a 50 cm. En aquellas zonas fuera del cauce e incluidas dentro de los terrenos expropiados que puedan continuar siendo viables a nivel agrícola, propone reponer el suelo para que puedan seguir como espacio agrícola productivo. En aquellas zonas donde no se pueda continuar con la actividad agrícola, propone la plantación de vegetación arbustiva característica de matorral mediterráneo y la plantación de especies arbóreas en alineación.

El Servicio de Paisaje de la Generalitat Valenciana emite un cuarto informe favorable al estudio de integración paisajística, que, con carácter general, considera positivo que los criterios de ordenación en el paisaje del entorno directo de la infraestructura se centren en la reposición de la máxima superficie de huerta, de acuerdo con su carácter y patrones definitorios y realiza una serie de consideraciones respecto al diseño de los distintos tramos del proyecto.

Para los tramos A, B, C, no realiza consideraciones específicas, ya que valora positivamente los criterios y medidas de integración paisajística propuestas por el promotor.

En los tramos de reposición de la huerta (tramos D y E), valora positivamente que la opción elegida para la integración paisajística de la propuesta sea reponer la huerta como espacio agrícola productivo y mantener la integridad de las parcelas y los patrones del paisaje afectado. Con ello se minimiza la afección al suelo agrícola productivo, principal objetivo de integración paisajística de este proyecto. Adicionalmente, indica que, en fases posteriores de la tramitación, para la efectiva implantación de las medidas propuestas, se tendrán en cuenta una serie de condiciones, que se incluyen como prescripciones en la presente resolución.

Respecto al tramo del proyecto coincidente con la vía verde (tramo F), indica que la minimización de la superficie afectada de suelo agrícola productivo debe ser el principal objetivo de la integración paisajística del proyecto por lo que valora positivamente que, al margen de las superficies directamente afectadas por el nuevo cauce, el principal destino de los suelos expropiados sea la recuperación de superficie agrícola productiva de huerta. Las medidas de integración paisajística en este tramo se basan en la zonificación de plantaciones. Para la zona del lecho del cauce la propuesta del promotor de hidrosiembra de herbáceas se considera adecuada al estimarse que la vegetación espontánea irá colonizando el lecho progresivamente. Por último, tanto para los taludes del cauce y las plantaciones anejas al muro de protección, como para las plantaciones propuestas en zonas fuera del cauce de la vía verde, realiza una serie de consideraciones sobre las especies seleccionadas y su densidad de plantación que quedan incluidas en las prescripciones adicionales de la presente resolución.

El Servicio de Planificación Territorial de la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica en un primer informe, como condicionante básico para la integración del proyecto en el territorio, el mantenimiento del parcelario agrario preexistente y no generar restos de parcelas como resultado del proyecto. Asimismo, señala que el proyecto deberá incluir la caracterización agronómica

de los espacios adyacentes al pequeño encauzamiento central que permita su adecuada recuperación agrícola y se garantizará la preservación de la calidad agrológica del sustrato y del perfil edafológico de los terrenos, de forma que se mantenga su potencial agrario productivo. Indica también que el proyecto incorporará las soluciones técnicas necesarias para salvar las diferencias de cota que se puedan producir y garantizar la funcionalidad del riego con una dinámica lo más parecida posible a la actual. Se priorizará la utilización y adecuación de los elementos constructivos existentes en la huerta (muros, caminos, acequias, escorredores, etc.), dentro tanto de la zona ya expropiada como en la no expropiada, para dirigir el flujo de agua sin necesidad de alterar el parcelario. Estas intervenciones podrían consistir en el recrecimiento o reducción de muros, el aumento de cota de caminos para actuar como motas, o la reducción de la cota para evitar ser barreras o permitir que actúen como vías de salida preferente del agua, así como actuaciones de mejora de la red de acequias existente para utilizarlas como sistema de drenaje natural. El proyecto debe integrar la función de laminado y de permeabilidad del suelo y la actividad agraria como externalidades positivas (servicios agroambientales) que hay que preservar.

El promotor tiene en cuenta, en la medida de lo posible, todas las sugerencias del Servicio territorial y las incluye como medidas preventivas y correctoras en el estudio de integración paisajística del proyecto que aporta con posterioridad. Para evitar que la expropiación inicial necesaria para el proyecto genere restos de parcelas agrarias, el promotor amplía la expropiación a la superficie total de las parcelas afectadas.

En un nuevo informe, el Servicio de Planificación Territorial de la Generalitat Valenciana, organismo competente en la gestión del Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València (PATODHV), aprobado mediante Decreto 219/2018, de 30 de noviembre, del Consell y de definición y coordinación de fórmulas de gobernanza territorial, estima favorablemente lo indicado por el promotor respecto al ajuste parcelario, a las áreas de sacrificio del proyecto y a la recomendación de considerar el espacio verde triangular como área inundable.

La Dirección General de Cambio Climático de la Generalitat Valenciana señala que las secciones transversales de la vía verde se debían adaptar al paisaje de la huerta, minimizando las excavaciones, eliminando los carriles motorizados, permitiendo plantaciones de bajo desarrollo compatibles con la labranza o el disfrute paisajístico y permitiendo la continuidad tanto de los caminos como de las acequias de riego, medidas igualmente incluidas por el promotor en el estudio de integración paisajística del proyecto.

c.3 Geología, geomorfología y suelos.

El barranco de La Saleta se encuadra geológicamente en una amplia depresión morfológica, que recibe el nombre de Huerta de Valencia. En el ámbito de estudio no se han identificado puntos de interés geológico singulares o de carácter excepcional en orden a su conservación. El subsuelo del cauce está compuesto por una alternancia de varias capas de gravas, arenas, limos y arcillas, en las que lo normal es la gran erraticidad vertical y horizontal del lecho. La mayor parte de la actuación, salvo el tramo donde se proyecta la restauración del barranco de la Saleta, discurre por el tipo de suelo clasificado como entisol que corresponde a suelos muy poco evolucionados cuyas propiedades están ampliamente determinadas por el material original. El otro tipo de suelo presente en la zona de actuación corresponde al tipo de suelo clasificado como lceptisol, suelo eluvial de bajo o medio desarrollo.

Las diferentes actuaciones del proyecto afectan a diferentes tipos de uso. En el tramo A, las actuaciones de adecuación ambiental del barranco de la Saleta se realizarán sobre el mismo cauce y por tanto en zona de dominio público hidráulico. El tramo B discurre por terrenos clasificados como zona urbanizada industrial. El tramo C discurre por terrenos clasificados como urbanizables no ejecutados. El cuarto tramo (tramo D) discurre por la Huerta de Aldaia y linda con el cinturón verde de la localidad.

Tanto el tramo E como el tramo F discurren por terrenos de uso agrícola destinados principalmente a huerta, estando los terrenos del tramo F ya expropiados.

El desbroce y la tala de la vegetación, así como los movimientos de tierras a realizar durante las obras alterarán la fisiografía y geomorfología del lugar y ocasionarán la perturbación del suelo y de sus características edafológicas. Para minimizar los potenciales impactos sobre la geología y los suelos, el promotor incluye entre las medidas preventivas y correctoras del proyecto el replanteo de las zonas de obra, la limitación de los movimientos de la maquinaria a viales y caminos existentes, la adecuada retirada y acopio de la tierra vegetal extraída durante las excavaciones susceptible de ser reutilizada en las labores de restauración para evitar al máximo la formación de regueros que puedan aumentar la erosión del suelo, el transporte a vertedero por gestores especializados de las tierras no reutilizables, la proyección de taludes con unas pendientes adecuadas para su integración paisajística y la descompactación del terreno tras la ejecución de las obras, entre otras.

Durante la fase de explotación del proyecto, la restauración ambiental y la revegetación de las zonas afectadas por el proyecto incrementarán la calidad de los suelos y lo protegerán frente a la erosión, disminuyendo así el arrastre de partículas sólidas y otros sedimentos.

c.4 Vegetación.

En el ámbito de afección del proyecto, la vegetación natural ha sido transformada o eliminada debido a la elevada presión antrópica. La vegetación presente en lo que queda del cauce del barranco consiste en un continuo de comunidades nitrófilas propias de ambientes ruderales y urbanos. La conducción subterránea de derivación proyectada discurre al norte del casco urbano de Aldaia por una zona agrícola cuya única vegetación natural está constituida por comunidades arvenses desarrolladas en algunas parcelas agrícolas abandonadas. En el caso de la vía verde, la vegetación a eliminar en los distintos tramos corresponderá en su mayoría a comunidades nitrófilas propias de ambientes ruderales urbanos que han invadido los cauces.

En el ámbito de implantación del proyecto, no se incluye ninguna zona sensible para la vegetación ni la presencia de flora protegida o amenazada y el desbroce de la vegetación en la zona actual de barranco permitirá la eliminación de diversas especies autóctonas, algunas de ellas de carácter invasor.

Dada la ausencia de vegetación natural de relevancia, la mayor afección sobre la vegetación se producirá por la tala del arbolado urbano y agrícola. Por ello, el promotor incluye la restauración ambiental y la revegetación de las zonas afectadas por el proyecto, por lo que no se considera que se produzcan afecciones significativas sobre este factor. Las revegetaciones proyectadas sobre la vía verde y el nuevo encauzamiento proporcionan la posibilidad de aparición de una nueva cobertura riparia ligada a la recuperación de la dinámica fluvial del cauce, lo cual supondrá un efecto positivo sobre la vegetación durante la fase de explotación del proyecto.

c.5 Fauna y espacios protegidos.

El proyecto no se ubica en espacios naturales protegidos ni en espacios protegidos Red Natura 2000 ni afecta a ninguna especie de fauna protegida. En este sentido, desde el Servicio de Vida Silvestre y Red Natura 2000 de la Dirección General de Medio Natural y Animal de la Generalitat Valenciana se comunica que no hay afección en materia de su competencia.

No obstante, el promotor incluye una serie de medidas genéricas de protección para evitar potenciales molestias o impactos sobre alguna especie de fauna generalista que pudiera localizarse en la zona de actuación entre las que figura la realización de una prospección faunística previa al inicio de las obras con objeto de verificar la ausencia de especies de interés o algún punto de interés como nidos o zonas de refugio, la adecuación del cronograma de obras a los periodos reproductores de las especies con

posible presencia, el uso de silenciadores en la maquinaria o el jalonamiento de las zonas de obras para evitar afectar zonas aledañas, entre otras.

La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que, aunque el ámbito del proyecto no se encuentra en el ámbito del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Natural de la Albufera, podría afectar a las aportaciones de sus aguas. Respecto a las obras contempladas, dada la necesidad de reducir el riesgo de inundación, se consideran compatibles con la protección de la cuenca de la Albufera puesto que son recorridos cortos y restauraciones.

Respecto al futuro funcionamiento de las obras, realiza una serie de consideraciones entre las que figura el mantener caudales por el cauce de la Saleta hasta el barranco del Poyo en tiempos secos o lluvias menores y evitar vertidos contaminantes al barranco procedentes de infraestructuras cercanas.

El promotor responde que, en la zona media y baja de los barrancos Poyo, Pozalet y Saleta (a partir del cruce de la autovía A-7), existen interacciones que provocan que, en situación de avenida, para periodos de retorno altos (> 500 años), pueda haber transferencias entre el barranco del Poyo y el barranco del Pozalet (aguas arriba de la A-3), pero en ningún caso hay transferencias entre el barranco de la Saleta, que es tributario del río Turia y el barranco del Poyo. Asimismo, indica que el proyecto tiene en cuenta una conexión ya existente desde la cuenca del barranco de la Saleta a la Albufera a través del cuneton de la carretera CV-33. Esta infraestructura tiene capacidad para albergar 15 m³/s del caudal excedente a los 80 m³/s que entrarán en el encauzamiento proyectado. Por ello, se mantiene la situación actual y tan sólo se produce el desvío de caudales hacia el barranco del Poyo durante avenidas de baja frecuencia (más de 500 años de periodo de retorno), lo cual impide la posible llegada de aguas contaminadas a la Albufera durante episodios de lluvias ordinarias.

c.6 Aire, población y cambio climático.

La calidad atmosférica del área de actuación se verá afectada durante la fase de obra, por el aumento de partículas sólidas en suspensión y gases y por el incremento de los niveles sonoros como consecuencia de excavaciones, movimientos de tierras o demoliciones de infraestructuras existentes, así como por el acopio de materiales generadores de polvo y el tránsito de vehículos por caminos de tierra. Esto puede afectar de manera negativa a la población de Aldaia y su polígono industrial por la menor calidad del aire respirable y por los ruidos generados durante el tiempo que duren las obras. El potencial impacto sobre la calidad atmosférica es limitado dada la magnitud de las obras y quedará minimizado por la adopción de medidas, entre las que figura el riego de los viales durante las obras y de las plataformas de trabajo en el entorno de los cultivos agrícolas durante la época de floración y fructificación, la limitación de la velocidad de circulación de la maquinaria, el control y la regulación de los niveles de emisión sonora de la maquinaria de obra, la adecuada formación de los maquinistas, el uso de maquinaria provista de silenciadores o la ejecución de las obras durante el periodo diurno estrictamente, entre otras.

Respecto a la potencial afección por ruido, el promotor identifica varias zonas sensibles como el Teatro-Auditorio de Aldaia, el Instituto de Enseñanza Secundaria Carlos Salvador o las zonas de obra colindantes a los núcleos urbanos de Alaquàs, Xirivella y Valencia, sobre las que se incluye una condición adicional en la presente resolución.

Otro efecto del proyecto sobre la población es el derivado de las expropiaciones de los terrenos para realizar la vía verde. El promotor indica que la expropiación ha sido realizada y que tan sólo será necesario ampliarla en algunas zonas de pequeña envergadura, para ajustar el trazado a una mejor integración en el parcelario. Las expropiaciones afectan principalmente a suelo no urbanizable de uso agrícola, tanto de regadío como de secano y serán compensadas con el pago del justiprecio correspondiente al terreno expropiado.

El desvío temporal de las infraestructuras que suponen un obstáculo al desarrollo de las obras representa otro potencial impacto sobre la población. Concretamente, el trazado de la conducción de derivación afectará a la red eléctrica, a la red de comunicaciones, a la red de gas, a la red de agua potable, a la red de saneamiento y drenaje, a la red de riego, a la red de alumbrado, a la red ferroviaria y a caminos. El promotor indica que la reposición de todos los servicios afectados conseguirá conservar su funcionalidad tanto durante el desarrollo de las obras como tras las mismas, minimizando este potencial impacto.

Durante la fase de funcionamiento, las actuaciones resultan beneficiosas para la población, ya que contribuyen a su protección durante episodios de inundación. A este respecto, la Dirección General de Cambio Climático de la Generalitat Valenciana propone, en la medida de lo posible y para una mejor adaptación del proyecto a los efectos del cambio climático, que el dimensionamiento de las estructuras se diseñe para un margen superior a los caudales de retorno de 500 años. El promotor indica que los cálculos hidráulicos e hidrológicos se han realizado de acuerdo con el conocimiento científico existente y de acuerdo con las normas y guías del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, por lo que las obras están adecuadamente diseñadas.

c.7 Patrimonio cultural y otros bienes materiales.

El promotor indica que, según la cartografía disponible en el visor cartográfico de la Generalitat Valenciana, los elementos patrimoniales de interés comprendidos a una distancia inferior a 200 metros de la actuación son el Fumeral del Rajolar de Cayetano Cànoves (chimenea industrial), los Llungües del Roll o Fila d'Aldaia (partidor de agua), el Motor de Ferrer o del Cor de Jesús i Fumeral (infraestructura hidráulica) y la Alquería de Ferrer (edificio agropecuario), todos ellos catalogados como Bien de Relevancia Local. Estos elementos catalogados se sitúan retirados del área de proyecto, excepto los Llungües del Roll o Fila d'Aldaia, elemento patrimonial hidráulico de primer orden, el cual se verá afectado por la conducción y cuya adecuación se contemplará en el proyecto constructivo.

El partidor «Les Llungües de Aldaia» era una de las lenguas importantes del sistema hidráulico de la acequia Quart-Benàger, representando la dotación de agua para una antigua alquería medieval. A ello se añade la peculiaridad de su morfología, con una dotación muy desigual entre los dos brazos, lo que lo convierte en un caso único en el conjunto de la Huerta de Valencia. Actualmente se encuentra enterrado en la acera construida alrededor de la rotonda, subsistiendo hoy en día tan sólo unas trapas de rejas metálicas que indican su emplazamiento. Todo ello dificulta la percepción de su morfología constructiva.

La Dirección General de Cultura y Patrimonio de la Generalitat Valenciana indica que, desde el punto de vista del patrimonio arqueológico, se puede considerar vigente su informe vinculante sobre el proyecto emitido el 16 de septiembre del 2011, siempre que se realice el seguimiento arqueológico de las obras por técnico competente en la materia y con la preceptiva autorización y una serie de medidas correctoras relacionadas con la adecuada restitución y puesta en valor del bien patrimonial partidor «Les Llungües de Aldaia», afectado por la conducción proyectada, medidas incluidas en el condicionado de la presente resolución. Respecto a las chimeneas situadas en las inmediaciones del proyecto, Rajolar de Vicente Olmos, Rajolar del Bollo y Fumeral del Rajolar de Cayetano Cànoves, indica que no es necesario la adopción de medidas correctoras específicas ya que estas no se verán afectadas por las obras del proyecto.

Con respecto a las vías pecuarias, el promotor reconoce la afección del proyecto a la «Vereda del Camino de Turis», la «Colada del Pont Nou», la «Vereda del Llano de Quart», la «Vereda del Camino Hondo» y la «Colada Azagador de Faitanar». Para evitar la afección sobre estos elementos, el promotor indica que tanto para la fase de obra como para la de explotación, se mantendrá su funcionalidad según indica la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias. Para ello, se habilitarán suficientes pasos al mismo o

distinto nivel en los cruces de las vías pecuarias afectadas que garanticen su tránsito en condiciones de rapidez y comodidad y todos los desvíos provisionales estarán debidamente señalizados.

c.8 Programa de vigilancia ambiental.

El promotor velará por que las actuaciones se realicen siempre según lo previsto por la legislación ambiental vigente, realizando los controles necesarios para evitar mayores impactos. Específicamente el programa de vigilancia ambiental del proyecto se dividirá en los controles previos a la fase de obra, la vigilancia durante la fase de construcción y la vigilancia durante la fase de explotación.

Durante la fase previa al inicio de las obras, se constatará la situación del medio natural y se definirán con mayor precisión los aspectos objeto de vigilancia, así como los indicadores ambientales preestablecidos y los criterios para su aplicación, de acuerdo con los impactos identificados. Se analizará la zona de estudio mediante la medición de los niveles sonoros de fondo y de la calidad del aire, la localización de las instalaciones auxiliares, zonas de acopio, vertederos y áreas de préstamo, el estado de los caminos de acceso y su viabilidad, entre otras actuaciones y se elaborará un informe técnico de vigilancia ambiental de obra, previo al inicio de las obras, en el que se describan y valoren las condiciones generales de la obra en relación con las medidas generales de protección e integración ambiental. Este informe incluirá un mapa con la delimitación definitiva de todas las áreas afectadas por los elementos auxiliares de las obras y su adecuado jalonamiento y las medidas adoptadas y sus correspondientes acciones de vigilancia y seguimiento.

En fase de obras, se llevarán a cabo controles para vigilar la calidad del aire y de los niveles sonoros, la adecuada protección del suelo y del sistema hidrológico, las afecciones sobre la vegetación natural y las plantaciones agrícolas, así como al arbolado urbano o la adecuada protección del patrimonio arqueológico, entre otras. Tras la finalización de los trabajos de vigilancia ambiental durante esta fase, se elaborará un informe final que incluya la información más relevante de los trabajos desarrollados y se indicará, en su caso, la necesidad o conveniencia de prolongación del período de vigilancia y control, incluyendo la frecuencia de las inspecciones futuras y los parámetros a vigilar.

La vigilancia ambiental durante la fase de explotación del proyecto tendrá como principal objetivo asegurar la adecuada restauración de los terrenos afectados por las obras y la adecuada revegetación de las diferentes superficies generadas por el proyecto.

d. Prescripciones adicionales.

Del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, se desprende que es necesario añadir al proyecto las siguientes prescripciones adicionales que el promotor deberá cumplir e integrar en el proyecto, junto con las demás medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada. Ello no le exime de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales, que resulten legalmente exigibles, ni del cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

1. Antes de la autorización del proyecto, la nueva solución del tramo de conexión del encauzamiento proyectado con el nuevo cauce del río Turia deberá ser informada por la Dirección General de Urbanismo, Paisaje y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana, como indica en su informe.

2. Para las posibles afecciones a conducciones e instalaciones hidráulicas (abastecimiento, saneamiento, regadío, etc.) presentes en la zona de actuación del proyecto, el promotor deberá contar con los correspondientes informes de afección de los titulares y/o empresas explotadoras (ayuntamientos, Entidad Metropolitana de

Servicios Hidráulicos, comunidades de regantes, etc.) y atender a los condicionantes que se indiquen en dichos informes.

En la medida de lo posible, antes de la autorización del proyecto, el promotor deberá coordinarse con el resto de las administraciones competentes para obtener su compromiso de ejecutar las obras en el sistema hidráulico completo (SUDS, canales, cunetas, zonas de compatibilidad y sacrificio, etc.) de forma que su funcionamiento y beneficios sean los esperados y se consigan a la mayor brevedad.

Asimismo, el promotor deberá asegurarse que se identifiquen todos los servicios o actividades que puedan comprometer la calidad del agua del barranco de La Saleta e incluir a sus responsables en el sistema de avisos de las alertas del plan de emergencia municipal, en el caso de que no lo estén.

3. El promotor deberá cumplir las condiciones indicadas por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana.

4. El promotor deberá notificar al director territorial competente en prevención de incendios forestales de la Generalitat el inicio de las obras con un plazo de antelación de 30 días. Asimismo, las obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones deberán contar en sus pliegos con las preceptivas normas de seguridad en prevención de incendios forestales.

5. El titular o constructor de obras deberá presentar al Ayuntamiento de Valencia, el proyecto de medidas preventivas y servicios de limpieza programados para prevenir y corregir la suciedad en la zona de afección de las obras para su correspondiente aprobación antes del inicio de las obras.

6. No se ejecutará ninguna actuación constructiva que pueda incrementar el riesgo de inundación u obstruir la escorrentía superficial durante la época con mayor riesgo de lluvias torrenciales (septiembre-noviembre).

7. Se deberán implementar las medidas preventivas oportunas que permitan evitar que la fase de obra incremente el riesgo sobre la población en caso de avenida. Para ello, las zonas de acopio, el parque de maquinaria, los vertederos y todas las instalaciones auxiliares deberán diseñarse de manera que no puedan ser arrastrados hacia la población en caso de avenida. La maquinaria pesada de obra deberá permanecer en estas instalaciones auxiliares sin riesgo de arrastre por avenida en caso de alertas meteorológicas por fuertes precipitaciones. Los acopios de materiales no podrán, en ningún caso, obstruir escorrentías naturales o desagües o dar lugar a encharcamientos o anegamientos en caso de precipitaciones.

8. Los materiales utilizados en la ejecución del proyecto deberán tener la menor huella de carbono posible a fin de disminuir las emisiones totales en el conjunto de la actuación.

9. Durante la ejecución de las obras se pondrá especial cuidado en la eliminación de la vegetación autóctona, especialmente la de carácter invasor y se implementarán las medidas necesarias para evitar la proliferación de este tipo de flora y en su caso, su rápida erradicación.

10. El lavado de camiones y cubas de hormigón, así como los cambios de aceite de la maquinaria se realizarán, en todo caso, fuera de la zona de instalaciones auxiliares, en talleres especializados u otras instalaciones autorizadas para tal fin.

11. Durante la fase de obras se llevará a cabo la vigilancia continua del cumplimiento de los valores máximos de ruido legalmente establecidos, con especial consideración de las zonas sensibles identificadas por el promotor como el Teatro-Auditorio de Aldaia, el Instituto de Enseñanza Secundaria Carlos Salvador o las zonas de obra colindantes a los núcleos urbanos de Alaquàs, Xirivella y Valencia. Este seguimiento se remitirá a la administración competente, y se aplicarán medidas adicionales, en caso de que sean necesarias.

12. Durante la utilización de maquinaria que para su funcionamiento utilice agua con posibilidad de generar aerosoles (de riego o baldeo de vías públicas y vehículos de limpieza viaria) deberá contemplarse lo expuesto en el Real Decreto 865/2003, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis y futuras normas que entren en vigor sobre la materia.

Asimismo, con objeto de evitar la proliferación de mosquito tigre (*Aedes albopictus*), durante la fase de obras deberán ponerse en marcha las medidas necesarias para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría de la especie. Esto 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.

13. Las obras deberán incluir el seguimiento arqueológico por técnico competente y con su preceptiva autorización.

14. El proyecto constructivo incluirá la restitución y adecuación del elemento patrimonial Partidor «Les Llungües de Aldaia». Para ello, se deberá realizar un estudio previo para analizar las alternativas para su adecuación y su puesta en valor. Ello incluirá las excavaciones necesarias para que el partidor aflore a la superficie, un levantamiento planimétrico, un dossier fotográfico exhaustivo y la ejecución de la protección necesaria que permita su visualización para los transeúntes sin que la estructura sufra daños. Asimismo, se instalará un panel informativo acerca de la historia, de las funciones y de la tipología constructiva de este elemento patrimonial hidráulico. Durante el periodo de obras de la conducción de derivación, se delimitará su perímetro mediante el adecuado jalonamiento temporal de protección de elementos etnológicos.

15. La restauración ambiental del proyecto incluirá las siguientes consideraciones:

15.1 Tramos D y E (reposición huerta):

a) Las cotas para la reposición de la huerta deberán ajustarse a las cotas actuales de las parcelas para así garantizar su integridad y posibilitar el funcionamiento del sistema de riego.

b) La gestión del suelo fértil (arranque, acopio y restitución) es el elemento fundamental para el éxito de la reposición de la huerta. Por tanto, en los documentos del proyecto constructivo (memoria, planos, pliego y presupuesto) deberán definirse con detalle suficiente las zonas de acopio en función de los volúmenes a extraer y de las limitaciones propias del acopio de suelos, la separación de horizontes, las técnicas de conservación, las fases para minimizar el tiempo de acopio, las técnicas de restitución, etc.

c) La reposición de la acequia del Comuner se realizará adyacente o incorporada en la reposición del cinturón verde Aldaia.

15.2 Tramo F (vía verde):

a) El promotor modificará (densidad de plantación y especies seleccionadas) las plantaciones en los taludes del cauce. Para ello tomará como referencia la vegetación existente en cauces similares (barrancos del Carraixet, de Picassent y del Poyo), tras lo cual, se revisarán las especies seleccionadas con el objeto de incorporar nuevas especies arbustivas autóctonas y eliminar las especies arbóreas propuestas para la coronación del talud (*Populus alba* y *Celtis australis*) y se adecuarán las densidades de plantación.

b) Para las plantaciones anejas al muro de protección (se valora positivamente la propuesta textural y cromática) se aumentará la variedad de especies trepadoras autóctonas con el objeto de aumentar la diversidad biológica y diversidad paisajística.

c) La hidrosiembra se ampliará a las zonas situadas fuera del cauce de la vía verde (restos de parcela no retornados a la actividad agrícola) para complementar las plantaciones arbustivas propuestas. Las plantaciones arbóreas se diversificarán incluyendo ejemplares de álamo blanco (*Populus alba*) y almez (*Celtis australis*) y se realizarán de forma puntual y no en alineación como se indica en el estudio de integración paisajística para mejorar su integración en el paisaje de la huerta. Asimismo, se deberá completar la propuesta de plantación de arbolado de ribera en la margen derecha del encauzamiento, desde el PK 6+900 hasta el final, tanto por el interior en el talud, como por el exterior del cauce.

16. Las parcelas agrícolas afectadas deberán conservar adecuadamente su acceso y riego para poder garantizar el funcionamiento de la actividad agrícola y, en consecuencia, del paisaje afectado. En este sentido, el proyecto constructivo deberá definir con mayor detalle el acceso a las parcelas que continúen siendo potencialmente viables como espacio agrícola productivo, en particular, en las que el cambio de cota de los caminos que vadean el nuevo cauce de la vía verde se vea afectado, así como la reposición de las acequias de las parcelas agrícolas.

Asimismo, se valorará la puesta en valor como huertos vecinales de las parcelas de huerta en estado de abandono, así como los restos de parcelas de huerta expropiadas. Para ello se propondrán acuerdos con los propietarios de las parcelas de huerta abandonadas para su uso por los vecinos mediante acuerdos de alquiler o cesión temporal de los terrenos.

17. Las labores de preparación del suelo para las plantaciones, la conveniencia de la incorporación al horizonte fértil de los restos vegetales quemados para los suelos para los que se propongan deberá ser verificada agrónomicamente por técnico especialista, previamente a su ejecución.

18. Se recomienda que las plantaciones arbóreas que se vayan a implantar y que se encuentren en zonas de dominio público, en áreas medianeras y otros entornos próximos a redes viarias, parques o jardines prioricen especies arbóreas que no produzcan los pólenes más alergénicos, sean de bajo consumo de agua y resistentes a la sequía.

19. Los riegos periódicos para favorecer la supervivencia de las especies herbáceas, arbustivas y arbóreas proyectadas en las labores de revegetación se prolongarán durante el tiempo necesario para asegurar su supervivencia. Asimismo, la reposición de marras se prolongará indefinidamente hasta asegurar que las labores de restauración y revegetación han obtenido los resultados proyectados en términos de ejemplares, densidad y objetivos conseguidos de manera que se pueda asegurar la supervivencia de la vegetación implantada con posterioridad a la ejecución del proyecto por haber transcurrido el tiempo necesario de seguimiento de la vegetación que permita asegurar su supervivencia sin aportes hídricos artificiales.

20. Se llevará a cabo un seguimiento sistemático del resultado de las siembras, plantaciones y restauraciones, para en caso necesario aportar más suelo vegetal, resembrar, reponer marras, y en caso de fracasos repetidos, aplicar métodos de restauración alternativos.

21. El seguimiento del plan de restauración se extenderá durante el tiempo necesario por todas las especies vegetales elegidas para las labores de restauración hasta garantizar su adecuada supervivencia sin aportes hídricos artificiales y la completa colonización vegetal de las superficies objeto de restauración.

Este periodo incluye tanto el tiempo en el que las especies implantadas necesitan riegos de mantenimiento para su adecuado arraigo en el terreno, el cual deberá ser analizado por técnico especialista para cada especie empleada y para cada zona concreta de restauración, como un periodo posterior que no será inferior a 5 años en el que deberá quedar acreditado, por personal cualificado, que la vegetación se desarrolla adecuadamente sin aportes hídricos artificiales.

22. Se incluirán varias prospecciones anuales (al menos dos en periodo vegetativo) para detectar la eventual aparición de especies exóticas invasoras en las zonas que han sido objeto de restauración, para su temprana detección y erradicación.

23. Durante la fase de explotación del proyecto, deberán implementarse los mecanismos e infraestructuras necesarias que permitan impedir que los objetos arrastrados durante las avenidas queden atrapados dentro del tramo soterrado del encauzamiento y reduzcan los caudales máximos para los que fueron diseñados.

Asimismo, el promotor deberá velar por el adecuado mantenimiento del encauzamiento, especialmente en su parte subterránea. Para ello, el plan de vigilancia incluirá las revisiones periódicas necesarias para asegurarse que todo el tramo soterrado queda totalmente despejado tras cada episodio de precipitación que pueda dar lugar a

arrastré de vegetación u otros objetos que puedan afectar a los caudales máximos de diseño de los tramos soterrados. Igualmente se velará por la ausencia de objetos o aterramiento del tramo de encauzamiento al aire libre para evitar la pérdida de capacidad de volúmenes de agua conducidos en caso de avenida por este tramo.

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 de acondicionamiento del Barranco de La Saleta. Tramo Aldaia-Nuevo cauce del Turia (València)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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 de acondicionamiento del Barranco de La Saleta. Tramo Aldaia-Nuevo cauce del Turia (València)», 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 será publicada 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, 26 de agosto de 2025.—La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

Proyecto de acondicionamiento del Barranco de La Saleta. Tramo Aldaia - Nuevo cauce del Turia (València).

