

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**16102** *Resolución de 29 de septiembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Duplicación de calzada carretera N-338 acceso al aeropuerto de Alicante, tramo carretera N-332-autovía A-70, provincia de Alicante.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado n) del grupo 9 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de Proyectos por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 26 de junio de 2009, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden ARM/939/2011, de 13 de abril, sobre delegación de competencias en el ámbito del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular, por delegación de la Ministra, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano Sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la duplicación de la carretera N-338, por la margen derecha (en sentido N-332-A-70) a excepción de un tramo de unos 800 m a la altura del aeropuerto de Alicante El Altet que, debido a las obras de ampliación del mismo, debe discurrir en variante.

La carretera N-338 conecta la autopista A-70 con la carretera de la costa N-332 entre Alicante y El Altet. Tiene una longitud aproximada de 5 km y da servicio al aeropuerto de Alicante, conectando además con la N-340 y con la A-422. Actualmente el nivel de tráfico de la N-338 entre la A-70 y el aeropuerto es del orden de 30.000 vehículos/día, descendiendo a 22.500 entre el aeropuerto y la N-332, cifras que justifican la necesidad de su duplicación. Además, con la ampliación de la terminal del aeropuerto y la ampliación y reordenación del recinto ferial de la Institución Ferial Alicantina (I.F.A), se tienen previstos aumentos importantes en los volúmenes de tráfico en una carretera ya saturada en la actualidad.

La actuación proyectada se ubica en los términos municipales de Elche y Alicante, en la provincia de Alicante, Comunitat Valenciana.

Las características del proyecto, con la alternativa finalmente seleccionada en el proceso de evaluación, son las siguientes:

Longitud aproximada de la actuación.	4,75 km
La velocidad de proyecto adoptada.	100 km/h
La sección tipo del tronco de la duplicación.	Calzada de 7,00 m.
	Arcén exterior de 2,50 m.
	Arcén interior de 1,00 m.
	Bermas de 1,00 m.
	Mediana variable en función de la disponibilidad de espacio.
Vías colectoras a proyectar.	Margen derecha de 2.350 m de longitud.
	Margen izquierda de 3.200 m de longitud.
Enlaces a remodelar o proyectar.	Enlace con la carretera N-332.
	Enlace de acceso al Aeropuerto.
	Enlace con la N-340.
	Enlace con la A-70.
Demolición de tres estructuras existentes (pasos superiores).	Ubicadas en los pp.kk. 1+800, 2+120 y 3+860.
Estructuras nuevas a proyectar.	3 Viaductos:
	2 sobre FFCCA Murcia-Alicante (47,50 y 48,00 m) y 1 sobre la N-340 (50,90 m).
	2 Pasos superiores.
	2 Pasos inferiores.
	3 muros de hormigón armado prefabricado.
	24 obras de drenaje transversal.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La zona de actuación se localiza en el tercio meridional de la provincia de Alicante, entre la carretera nacional N-332 hasta la autovía A-70, a la altura del aeropuerto de Alicante, afectando principalmente al término municipal de Elche y, en una superficie menor, al de Alicante.

El ámbito de actuación se localiza dentro de la cuenca hidrográfica del Júcar, en una zona fuertemente antropizada por la presencia de infraestructuras y cultivos, predominando una vegetación con plantaciones de limoneros, naranjos y almendros y donde no existen cauces permanentes afectados por la traza aunque se han detectado diversas cuencas de aportación.

Dentro de la fauna existente en el ámbito del proyecto destaca el galápago leproso (*Mauremys leprosa*), la lagartija ibérica (*Podarcis hispanica*), el sapo de espuelas (*Pelobates cultripas*), el sapo corredor (*Bufo calamita*), el sapo partero (*Alytes obstetricans*) y el avión zapador (*Riparia riparia*), especies catalogadas de interés especial en el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

La actuación proyectada no se sitúa sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000, siendo los espacios más cercanos el Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES5213024 L'illa de Tabarca y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000214 Islotes de Tabarca. Estos espacios se encuentran a una distancia de unos 1.300 m del inicio del trazado en la intersección con la N-332.

En el inicio del trazado, en la intersección con la N-332, se encuentra la zona húmeda Saladar d'Aigua Amarga incluida dentro del Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana.

En la zona se localizan distintos hábitats incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, destacando los hábitats prioritarios 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea* y 1510\* Estepas salinas mediterráneas (*Limonietalia*), los cuales no se verán ocupados por la actuación proyectada.

Respecto al patrimonio cultural, en la zona de estudio no existen yacimientos arqueológicos catalogados que pudieran verse afectados por el proyecto. Sin embargo, destaca la presencia de las siguientes vías pecuarias: Cañada del Portichol o Cañada d'Oriola a Alacant y Vereda de Dolores.

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

#### 3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 17 de abril de 2008, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental inicial del proyecto.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 5 de septiembre de 2008, estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, para determinar la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental y señalar las implicaciones ambientales del mismo. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Segura del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana . . . . .	—
Dirección General para el Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana . . . . .	—
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana . . . . .	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana . . . . .	X
Ayuntamiento de Alicante (Alicante) . . . . .	—
Ayuntamiento de Elche (Alicante) . . . . .	—
ADENA . . . . .	—
SEO/BirdLife . . . . .	—
Ecologistas en Acción—Colla Ecologista d'Alacant . . . . .	—
Asociación Amigos de los Humedales del Sur de Alicante-AHSA . . . . .	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas, son los siguientes:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM) indica que no existen espacios incluidos en la Red Natura 2000 que puedan verse afectados por coincidir físicamente con la ubicación del proyecto ni que puedan verse afectados indirectamente por el mismo.

Señala la presencia en el área de influencia del proyecto, ubicados fuera de los límites de Red Natura 2000, de cinco (5) hábitats de interés comunitario, incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, entre los que destacan los prioritarios 1510\* Estepas salinas mediterráneas (*Limnietalia*) y 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*.

Respecto a la fauna potencialmente afectada por la obras destacan las siguientes especies: galápago leproso, lagartija ibérica, sapo de espuelas, sapo corredor, sapo partero y avión zapador, catalogadas de interés especial en el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

Señala que los impactos que en principio se podrían producir por la construcción de una carretera se minimizan en este caso al tratarse de un desdoblamiento de la infraestructura principal ya construida y por el carácter antrópico que caracteriza a los términos municipales de Elche y Alicante, donde se ha producido la ocupación y la fragmentación del territorio.

Los principales impactos que se producirán serán los cambios en el sistema de drenaje y en la escorrentía subterránea y superficial debido a los movimientos de tierras y el asfaltado de los nuevos carriles. Además, los desmontes y terraplenes proyectados junto con la pérdida de suelo y la eliminación de vegetación en la fase de obras supondrán un riesgo en caso de lluvias torrenciales, provocando corrimientos de tierras, erosión e inundaciones.

Sobre la fauna se producirán efectos como la posible destrucción del hábitat de especies vinculadas al medio edáfico y/o a la vegetación colindante y el aumento del efecto barrera, incrementándose el aislamiento de poblaciones y el aumento de los atropellos al aumentar el ancho de la calzada. Además, la duplicación de la calzada aumentará la fragmentación del territorio en la zona de las Serras dels Colmenars y de Sancho, al final del desdoblamiento proyectado.

Señala que debido a la cercanía del tramo inicial con la laguna de El Saladar, se pueden producir contaminaciones por vertidos accidentales, así como un cambio en las características físico-químicas de la misma. Del mismo modo se pueden generar impactos indirectos sobre varios hábitats de interés comunitario existentes en el ámbito de estudio.

La calidad atmosférica puede ser afectada por la circulación de camiones durante la fase de obras y por el aumento en la afluencia de vehículos que supondrá la duplicación de la calzada. Este efecto aumentará, suponiendo un efecto acumulativo, debido al incremento en el número de vuelos por la construcción de la nueva terminal del aeropuerto de Alicante.

Concluye que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000 y propone una serie de recomendaciones como cumplir todas las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, adecuar los valores de emisiones de gases a la atmósfera a las normativas estatal y autonómica, en caso de encontrar nidos en la zona avisar a la autoridad competente y presentar un estudio de pasos de fauna.

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala que en la zona de actuación no aparecen cauces. Asimismo, recomienda tener en cuenta factores de carácter general como garantizar el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces; evitar la afeción a formaciones vegetales de ribera; no afectar a cursos de agua superficiales y subterráneos por vertidos contaminantes; proceder a la reposición de cauces y zonas de servidumbre al finalizar las obras y estudiar la localización de acuíferos, zonas de recarga y surgencia, la calidad de las aguas y la evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana remite informe del Área de Evaluación Ambiental, en el que, aunque concluye informando favorablemente el proyecto, señala que la actuación se encuentra en la zona de afección de 500 m del Saladar d'Aigua Amarga, zona húmeda incluida en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, por lo que se deberá tener especialmente cuidado de afectarla lo menos posible.

Asimismo, indica que se podría ver afectado el hábitat de interés comunitario 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*, el suelo catalogado como forestal y el monte de utilidad pública (MUP) AL1033AL034 Sierra de los Colmenares y las vías pecuarias Vereda de Dolores y Cañada d'Oriola a Alacant. Por otra parte, indica que el proyecto se encuentra próximo al LIC L'lila de Tabarca.

Por último propone una serie de recomendaciones de carácter general para la protección de la vegetación, la fauna, los cauces y el paisaje. Así como otras de carácter más específico que deben tenerse en cuenta:

Deben estudiarse los riesgos naturales que se presentan en el área de actuación:

En la zona de la Sierra de los Colmenares, hay una zona con riesgo de erosión muy alta. Se estudiará la necesidad de situar bermas intermedias en los desmontes más altos, facilitando la revegetación.

A lo largo del trazado proyectado se encuentran zonas con vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos media y baja.

La zona de ocupación temporal 3 zona de instalaciones, está ocupada actualmente por la Vía Parque Alicante-Elche, por lo que se deberá reubicar.

Los préstamos propuestos, en caso de tratarse de nuevas aperturas, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental. Asimismo se determinará el destino final de los materiales sobrantes de la excavación y su correcta gestión.

Los trabajos cumplirán con lo establecido en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales.

Deberá llevarse a cabo una prospección arqueológica y un estudio de elementos arquitectónicos y etnológicos, que permita definir la afección de las obras previstas sobre el patrimonio. Asimismo, se evitará la afección sobre las vías pecuarias afectadas, cumpliéndose la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

Se redactará un Estudio Acústico de manera que comprenda todas y cada una de las fuentes sonoras y una evaluación de las medidas correctoras a adoptar para garantizar que no se transmita al exterior.

Si durante la fase de ejecución de las obras, apareciesen cuevas, simas u otras cavidades subterráneas, se comunicará a la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, dado que este tipo de formaciones se hallan protegida por el artículo 16 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.

La Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana señala la necesidad de realizar una prospección arqueológica de toda el área de actuación con anterioridad al inicio de las obras, de acuerdo con la Ley 4/98, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano. Por otro lado, el estudio de impacto también debe contemplar las afecciones al patrimonio cultural en general, por lo que en la prospección citada deberá recabarse la información relativa a elementos arquitectónicos y etnológicos al efecto de valorar el impacto sobre los mismos y las medidas a adoptar en su caso.

Por último, indica que la incidencia sobre el patrimonio paleontológico, no va a ser significativa y recuerda que cualquier hallazgo paleontológico de interés relevante que se realizase durante la ejecución del proyecto deberá ser comunicado a la Consejería de Cultura, Educación y Deporte, o a los ayuntamientos implicados.

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana solicita proyectar con doble calzada y hasta la glorieta del enlace, el vial de conexión con la vía Parque Elche-Alicante.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.—Con fecha 26 de junio de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió al promotor, la decisión de someter el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental y el resultado de las contestaciones a las consultas, con los aspectos más relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado.—La Dirección General de Carreteras sometió a información pública el proyecto y su estudio de impacto ambiental mediante el anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 199, de 17 de agosto de 2010. Con fecha 13 de diciembre de 2010, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, el cual comprendía el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Asimismo, durante la información pública se consultó a las administraciones públicas afectadas y público interesado que fueron previamente consultados en la fase de consultas, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, así como a otros organismos que no habían sido consultados en consultas previas.

Durante el periodo de información pública se han recibido escritos procedentes de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, la Confederación Hidrográfica del Júcar, la Dirección General del Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Elche, la Dirección de Planificación e Infraestructuras de AENA y 14 de particulares, siendo la mayoría de las contestaciones recibidas relacionadas con aspectos técnicos y funcionales.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública, así como la respuesta del promotor a las distintas consideraciones planteadas.

La Confederación Hidrográfica del Júcar adjunta de nuevo el informe emitido en consultas previas.

El promotor señala que todas las observaciones de carácter general indicadas en dicho informe han sido tenidas en cuenta en la redacción del proyecto.

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, señala que el trazado tiene en cuenta la futura línea ferroviaria de altas prestaciones Alicante-Elche. Por otra parte indican que aunque no hay objeciones al proyecto, a la hora de su ejecución, deberán coordinarse con las actuaciones ferroviarias previstas.

El promotor no realiza ninguna consideración al respecto.

La Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana señala que de acuerdo a la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, emitirá informe con anterioridad a la aprobación provisional del proyecto.

El promotor manifiesta que este proyecto está aprobado provisionalmente por Resolución del Director General de Carreteras de 29 de junio de 2010, en la que se ordena su sometimiento a información pública.

El Ayuntamiento de Elche considera oportunas las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental para minimizar o eliminar los posibles impactos ambientales, aunque señala la necesidad de realizar una integración paisajística de los taludes. Asimismo, indica la posible afección al sector urbanizable TO-4, así como que el trazado de la plataforma reservada de transporte público Alicante-Aeropuerto pudiera tener incidencia con el presente proyecto, poniendo de manifiesto la necesidad y urgencia de la mejora de los accesos al aeropuerto.

El promotor indica que tanto el plan parcial como el proyecto de urbanización del sector TO-4 han sido sometidos a informe vinculante de la Demarcación de Carreteras, que ha incluido condiciones relativas a su compatibilidad con este proyecto. Por lo que las afecciones mencionadas en la alegación quedarían subsanadas considerando que las aprobaciones definitivas del plan parcial y del proyecto de urbanización del sector TO-4 deben incorporar el contenido de los informes citados, de acuerdo con su carácter vinculante establecido en la Ley de Carreteras y su Reglamento.

En cuanto al tratamiento de integración paisajística de los taludes, el promotor señala que se tendrá en cuenta en el proyecto de construcción.

La Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) manifiesta que actualmente se encuentra en tramitación el nuevo Plan Director del aeropuerto de Alicante donde, se propone la construcción de una 2ª pista y la conexión de ambas pistas mediante las correspondientes calles de rodaje y plataforma. Para lograr este objetivo a largo plazo, AENA, planteó la posibilidad de despotenciar el tráfico en la N-338 entre el aeropuerto y la N-332, para posteriormente, eliminar dicho tramo, quedando la N-338 únicamente como carretera de acceso al aeropuerto desde el oeste. La propuesta de esta despotenciación se justifica en la dificultad de salvar mediante un paso superior para la circulación de aeronaves la plataforma duplicada de la carretera N-338, con una sección transversal superior a 80 m.

Considera que la solución presentada, de ampliación de carriles y dotación de dos nuevas vías de servicio, con un perfil trasversal superior a 80 m en la mayor parte de su trazado, agrava los problemas de desarrollo del aeropuerto, tanto de su situación actual como prevista, quedando en la práctica el aeropuerto futuro dividido en dos por la carretera.

El promotor señala que la carretera N-338 es el acceso al aeropuerto de Alicante desde las carreteras de la Red de Interés General de Estado A-70, N-340 y N-332. Dado el nivel de tráfico de dicha carretera, considera que la accesibilidad al aeropuerto se vería gravemente empeorada si desapareciera su conexión con el corredor litoral de la N-332. Además, la carretera N-338 no se limita al acceso al aeropuerto, sino que constituye funcionalmente el cierre de la circunvalación de Alicante hasta el corredor litoral. Por tanto, debido a la demanda existente de acceso al aeropuerto desde la N-332 y la A-70, la falta de otras alternativas viarias y el carácter vertebrador de la N-338, se encuentra suficientemente justificada la duplicación en todo el tramo.

En cuanto a la sección transversal de la duplicación, a efectos de su afección al futuro desarrollo aeroportuario, el promotor indica que en el tramo entre la N-332 y el aeropuerto la franja de ocupación (a excepción de los caminos de servicio e incluyendo el drenaje longitudinal y el dominio público) tiene aproximadamente 56 m de anchura y en alzado, la rasante está situada al menos a 7 m por debajo de la calle de rodadura construida para la nueva área terminal (cuyo muro de contención ha condicionado una variante de trazado en este proyecto).

Asimismo, realiza una serie de consideraciones adicionales sobre cuestiones funcionales o de diseño de vías colectoras, enlaces, expropiaciones y soluciones respecto a la actual conexión de la carretera CV-852 (carretera de Torrellano) con la N-338.

El promotor señala que en el proyecto constructivo se tendrán en cuenta las consideraciones planteadas y se contemplará una solución para la conexión entre las carreteras CV-852 y N-338, en coordinación con AENA y sus previsiones respecto a la ordenación del tráfico en la zona de carga del aeropuerto.

Por último, indica que el proyecto no hace referencia respecto a la recogida y cruce de la N-338 de las aguas del futuro colector norte que AENA tiene previsto construir.

El promotor manifiesta que se ha incluido en el proyecto un cunetón longitudinal que, junto con el colector norte proyectado por AENA desagua las cuencas vertientes a la N-338.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto. Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.–Con fecha 2 de febrero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la

Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informe sobre los posibles impactos que la ejecución del proyecto podría ocasionar sobre la zona húmeda Saladar d'Aigua Amarga, incluida en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, y que propusieran, en caso de ser necesario, las correspondientes medidas preventivas y correctoras para su protección.

Con fecha 25 de abril de 2011 se recibe respuesta en la que se adjunta informe en el que se indica que la actuación proyectada puede afectar al dicho espacio natural protegido, al hábitat prioritario 6220\* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea* y a las vías pecuarias Vereda de Dolores y Cañada d'Oriola a Alacant.

Respecto a los potenciales impactos, señala que en la fase de construcción se producirá la ocupación de terrenos, la eliminación de la cubierta vegetal, la construcción de pistas de acceso a la zona de obra, contaminación en aguas superficiales y subterráneas debido a escapes de sustancias contaminantes. Además, en función del balance de tierras previsto en cada caso, será necesaria la ubicación de un volumen determinado de material excedente en vertedero, pudiendo ser preciso el aporte de materiales de préstamo desde otras zonas.

Asimismo indica que los principales impactos que se producirán en la fase de explotación son el efecto barrera producido por la infraestructura y su vallado perimetral, incremento de los niveles sonoros y de la contaminación atmosférica, aumento del riesgo de contaminación del medio por el uso de aditivos en la limpieza de viales, uso de herbicidas y derramamiento de sustancias tóxicas y peligrosas por colisión, vuelco u otras incidencias.

Concluye con las siguientes consideraciones:

El paso superior E-1, junto con la conexión de la vereda de Dolores y el inicio de las dos vías de servicio suponen una invasión de una zona con presencia de vegetación de saladar que, en la parte norte, se encuentra en muy buen estado de conservación, por lo que deberá estudiarse la necesidad de la invasión de esta zona del saladar con los viales proyectados.

Se debe obtener la autorización de la Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Vivienda y Urbanismo conforme a la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, de modificación u ocupación temporal de Vías Pecuarias.

Los materiales de relleno y las zahorras que fuesen necesarias para la ejecución del proyecto, se obtendrán de préstamos o canteras existentes y legalmente autorizadas. En caso de nuevas aperturas se someterán éstas, con carácter previo a su utilización, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se deberán definir los viales auxiliares de obra de nueva apertura que sean necesarios, y serán restaurados una vez haya finalizado su uso.

Se procederá al desmantelamiento y restauración de los tramos de la carretera, caminos y ramales de enlace que queden fuera de uso. Se restaurarán procediendo de igual manera que en la propuesta para restauración de vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

Respecto a la restauración ambiental y plantaciones, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

La revegetación se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor, que aparecen en los anexos de la Orden de 10 de septiembre de 2007 de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

En las bermas proyectadas en desmonte se garantizará, la permanencia de la tierra vegetal incorporada, para que sea efectiva la plantación de las especies, garantizándose el riego, mientras sea necesario, para conseguir la supervivencia las mismas.

Las labores de arranque de ejemplares arbóreos y la revegetación estarán supervisadas por un Director de Obra Ambiental, el cual informará a la administración sobre las incidencias y el resultado de las labores. También deberá supervisar el desarrollo de las obras en los cruces de los barrancos y controlar el acopio y el destino de los materiales sobrantes.

Será necesario obtener el informe preceptivo y vinculante de la Consejería de Cultura y Deporte sobre la conformidad de la actuación con la normativa de protección del patrimonio cultural, establecido en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural Valenciano.

Se recuerda que, si durante la fase de ejecución de las obras, apareciesen cuevas, simas u otras cavidades subterráneas, el hecho debe comunicarse a la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, dado que este tipo de formaciones se encuentran protegidas por el artículo 16 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.

Por otra parte se adjunta el informe, recibido con fecha de 29 de marzo de 2011, del Área de Conservación de Espacios Naturales, en el que se señala que, si bien la necesidad de conexión de las vías de servicio con el paso elevado parece clara, la conexión de las mismas con la Vereda de Dolores no se entiende. Por ello, debería determinarse claramente la necesidad de esta raqueta que en todo caso no soluciona la discontinuidad de la vía pecuaria y, de no establecerse claramente esa necesidad, eliminarla del proyecto.

Con fecha 12 de mayo de 2011 la Dirección General de Calidad y Evaluación del MARM, a la vista del informe anterior, propone al promotor introducir las siguientes modificaciones en el proyecto:

En el paso superior E-1, ubicado en el p.k. 0+220 y que conecta los caminos 1 y 2, eliminar la conexión de dicho paso con la vereda de Dolores.

Con carácter previo a las actuaciones previstas, se debe obtener la autorización de la Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua Vivienda y Urbanismo conforme a la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, de modificación u ocupación temporal de Vías Pecuarias.

Con fecha 29 de junio de 2011, se recibe la contestación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en la que se adjunta:

Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana, donde señala la eliminación de la conexión del paso superior E-1 (p.k. 0+220) con los caminos 1 y 2 de la vereda de Dolores, cuya continuidad se mantendrá mediante la construcción de un paso inferior formado por dos marcos de 2x3 m en el p.k. 0+165. Asimismo, señala que para evitar la afección a la vegetación del saladar no se ejecutará ninguna actuación fuera de la zona de afección de la propia duplicación.

Oficio al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Alicante, solicitando la autorización para la reposición de las vías pecuarias afectadas por el proyecto.

Por otra parte, con fecha 2 de junio de 2011, tuvo lugar la entrada, en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, el escrito remitido por el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, en el que se adjunta informe presentado por el Servicio de Ordenación Sostenible del Medio en el que se señala que el proyecto se encuentra situado fuera del ámbito territorial de la Red Natura 2000 y que la ejecución del mismo no tendrá efectos apreciables sobre ella.

Por último, con fecha 12 de agosto de 2011, se recibe, en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, informe del Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana informando favorablemente sobre el proyecto, así como que dicha actuación no se encuentra afectada por riesgo de inundaciones conforme a la cartografía de riesgos del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención de Riesgos de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA). No obstante, en la revisión actual del PATRICOVA, se ha incorporado un nivel de riesgo adicional por motivos geomorfológicos, encontrándose la zona de actuación afectada por el mismo. Por lo que considera

necesario extremar las actuaciones de las obras de drenaje previstas en el proyecto debiendo tener en consideración las condiciones generales de adecuación de las infraestructuras conforme al artículo 26 de la Normativa del PATRICOVA. Dicho Organismo, también indica que el ámbito de actuación no se encuentra afectado por el Plan de Acción Territorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunitat Valenciana.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental contempla tres alternativas atendiendo a las características del trazado de la actual carretera N-338. Como el proyecto es una duplicación de calzada, las tres alternativas comparten el mismo corredor, que es el trazado actual, su longitud es prácticamente similar y tienen previstos los mismos enlaces y conexiones con otras carreteras y con el aeropuerto. La diferencia de las tres alternativas estriba en la solución adoptada para el enlace con la A-70 y las modificaciones que dichas variaciones conllevan.

Alternativa 1: En el enlace con la A-70, se prevé la construcción de un nuevo paso sobre la A-70 que permita albergar el movimiento de entrada en la N-338 desde Alicante. Se modifica la geometría de este ramal, para elevar su velocidad específica y aumentar su capacidad. La estructura inicial servirá para el movimiento N-338 – A-70 hacia Murcia. El movimiento N-338 – A-70 en sentido Alicante, aprovecha el trazado actual pero duplicando los carriles en toda la longitud posible.

Alternativa 2: El paso sobre la A-70 no sufre ninguna modificación.

Alternativa 3: La modificación del enlace con la A-70 afectará también a la vía colectora de la margen izquierda. Se prevé un nuevo paso sobre la A-70 que dé inicio a la vía colectora para quienes provengan de Alicante por la A-70 y quieran acceder a la N-340, al recinto ferial o al aeropuerto. Esta nueva disposición de la vía colectora obliga a proyectar un segundo ramal de salida de la A-70 en sentido Alicante. Puesto que la estructura de paso de la Vía Parque sobre la N-338 no tiene suficiente gálibo horizontal para permitir el paso de la vía colectora y de la calzada izquierda de duplicación, es preciso, por lo tanto, aumentar su longitud. Con esta solución se elimina la conexión directa entre el tronco de la N-338 y la glorieta del enlace con la N-340, que pasa a realizarse a través de la vía colectora.

El promotor indica que las diferencias desde el punto medioambiental entre las distintas alternativas son poco significativas, y considera la mejor solución la que tiene mejor funcionalidad y minimice el volumen de ejecución de obras, en este caso, la alternativa seleccionada se corresponde con la alternativa 3.

En el estudio de impacto ambiental se señala que la alternativa 0 no se considera viable dada la necesidad de solventar tanto los problemas de tráfico que soporta la actual N-338, como la necesidad de reordenar los accesos a la misma y mantener la continuidad de los caminos y vías pecuarias.

#### 4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida:

Calidad atmosférica y acústica.–Durante la fase de construcción las principales afecciones sobre la calidad atmosférica se producirán por el aumento de partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos derivado del movimiento de tierras y las emisiones de gases procedentes de la maquinaria. Durante la fase de explotación, se corresponderán con la emisión de gases de combustión de los vehículos en circulación.

El promotor en el estudio de impacto ambiental establece una serie de medidas para minimizar y/o evitar estos impactos como realizar riegos periódicos de viales provisionales y zonas de acopio de materiales, almacenamiento adecuado de los materiales de acopio, mantenimiento adecuado de la maquinaria de obra, reducción de la velocidad de vehículos y maquinaria a 30 km/h en la obra y evitar la quema de material sobrante de obra.

Asimismo, se generará un incremento de los niveles sonoros debido a los trabajos de construcción, que continuará en la fase de explotación, debido al incremento en la circulación de vehículos.

En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de medidas con el objetivo de reducir los niveles de ruido durante las obras, como son mantener la maquinaria según lo establecido en la legislación vigente en materia de emisión de ruidos, uso de dispositivos silenciadores y ejecución de las obras durante el día aprovechando el ruido generado en la operación del aeropuerto.

En cuanto al impacto acústico derivado de la explotación de la infraestructura, el estudio de impacto ambiental incluye un estudio de ruido en el que se concluye que durante la fase de explotación se podrán superar los niveles máximos permitidos en distintas zonas próximas al trazado proyectado, por lo tanto, contempla la instalación de barreras acústicas para minimizar esta afección. En concreto se prevé la instalación de las barreras en los siguientes puntos kilométricos:

Puntos kilométricos	Margen	Longitud (m)	Altura (m)
3+400-3+650	Derecho	250	4
3+580-3+770	Izquierdo	190	4
3+956-4+020	Derecho	64	4
4+165-4+283	Derecho	118	4

**Geomorfología y edafología.**—Respecto a la geomorfología, las principales afecciones se podrán producir durante la fase de construcción, debido a los movimientos de tierra necesarios en los terraplenes, desmontes, explanaciones, dando lugar a una modificación de la morfología natural de la zona, a la reducción de la estabilidad de las laderas y al aumento de los procesos erosivos.

Con relación a la edafología, los efectos más importantes serán la destrucción y ocupación directa del suelo por la construcción de la carretera, la compactación del mismo en las áreas con presencia de instalaciones auxiliares y de tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, y el riesgo potencial de contaminación por vertidos accidentales.

El promotor como medidas correctoras plantea taludes más tendidos en la Sierra de los Colmenares por ser una zona más sensible a la erosión y la correcta revegetación de los taludes con el fin de estabilizarlos y evitar procesos de escorrentía. Asimismo, indica que se reducirá al máximo la apertura de nuevos accesos, utilizando los ya existentes, y se evitarán los desmontes y terraplenes con morfología irregular, proyectándolos de forma que aseguren tanto la estabilidad de los mismos como la correcta implantación de revegetación, la cual se realizará de manera que se minimice el periodo en el que éstos permanecen desnudos.

El proyecto contempla la retirada y el acopio, en condiciones adecuadas, de la capa de tierra vegetal que se utilizará para la revegetación de taludes y restauración de las zonas de obras auxiliares.

Las instalaciones auxiliares de obra y zonas de acopio de materiales se localizarán en zonas donde no existan hábitats de interés comunitario, áreas con vegetación natural de interés, zonas de cultivo agrícola intensivo, vías pecuarias y elementos del patrimonio cultural.

Respecto al balance de tierras, el proyecto es deficitario, requiriéndose del orden de 360.329 m<sup>3</sup> procedentes de préstamos y canteras autorizadas, siendo el volumen de excedentes de aproximadamente 110.510 m<sup>3</sup>. El estudio de impacto ambiental localiza cuatro (4) zonas de préstamo con una superficie total de 234.014 m<sup>2</sup> y cinco (5) canteras para el aporte de áridos. Los excedentes de tierras se reutilizarán para el relleno de las zonas de préstamo y formación de taludes, y en caso necesario, serán transportados a uno de los cinco (5) vertederos autorizados existentes en el entorno de la actuación. Los materiales asimilables a residuos inertes de construcción se destinarán a vertedero autorizado.

Una vez finalizadas las obras se restituirán los terrenos al estado anterior quedando, la zona objeto de obras, libre de residuos, que tras ser recogidos, serán transportados a un punto de vertido autorizado.

**Hidrología.**—En la zona donde se desarrollará el proyecto, no existen cursos fluviales permanentes que puedan verse afectados de forma directa. No obstante, el trazado proyectado puede suponer una barrera para la escorrentía el agua de lluvia, además de un peligro potencial sobre la calidad de las aguas circulantes. Por tanto, el proyecto considera necesarias obras de drenaje transversal que garanticen la continuidad y desagüe de los caudales.

El proyecto también contempla medidas como racionalizar el consumo de agua, para evitar la excesiva producción de aguas contaminadas, realizar el mantenimiento de la maquinaria en zonas impermeabilizadas habilitadas a tal fin y lejos de cualquier curso de agua y la instalación de balsas de decantación y barreras de sedimentos para evitar el aporte de sólidos en suspensión y posibles vertidos accidentales de aceites y combustibles y mantener, de este modo, la calidad de las aguas.

Los principales impactos sobre la hidrogeología se podrían producir por la pérdida de superficie de recarga ocupada por la infraestructura proyectada y por el incremento del riesgo de contaminación por vertidos accidentales. No se prevén impactos significativos sobre la hidrogeología debido a que la vulnerabilidad y accesibilidad a los acuíferos bajo el trazado proyectado está catalogada como media-baja.

**Vegetación.**—La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura y en la apertura de accesos temporales e instalaciones auxiliares, así como la degradación de las comunidades vegetales próximas. Esta pérdida de vegetación es de escasa importancia, ya que el trazado proyectado discurrirá paralelo y pegado a la actual N-338, de forma que gran parte de los terrenos son superficies desnudas o de escaso interés y zonas de cultivos de cítricos ampliamente representadas dentro del ámbito regional.

Para evitar el posible impacto negativo sobre la vegetación, con carácter previo al inicio de las obras se procederá al jalonamiento de la zona de actuación y se efectuará un inventario individualizado de cada uno de los ejemplares arbóreos potencialmente afectados por la ejecución, solicitándose autorización para su trasplante. Los posibles árboles singulares o grupos de arbolado a proteger se rodearán con un cercado eficaz, colocado a una distancia y con unas dimensiones tales que aseguren la salvaguardia tanto en la parte aérea de los árboles como de los sistemas radicales, únicamente se cortará o desbrozará aquella vegetación que dificulte la visibilidad o suponga un peligro para la circulación.

Los trabajos cumplirán con lo establecido en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales.

Respecto al posible impacto sobre el MUP Sierra de los Colmenares, se aplicarán especialmente las medidas de protección del suelo y la geomorfología con objeto de evitar los procesos erosivos.

El proyecto contempla un Plan de Restauración Ecológica y Ordenación Paisajística, el cual incluye la revegetación con especies autóctonas o utilizadas en cultivos tradicionales.

**Fauna.**—Durante la fase de construcción se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria, presentando dicha afección un carácter temporal. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la modificación, reducción de la superficie o fragmentación de hábitats, así como la alteración de flujos migratorios.

Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán el efecto barrera provocado por la infraestructura proyectada y el riesgo de atropellos.

El proyecto contempla una serie de medidas para minimizar la afección sobre la fauna:

Realización de muestreos previos a la obra, confeccionando un inventario de los nidos, madrigueras y cobijos existentes en la zona, por técnico especialista.

Revisión periódica de la obra, en especial de las zanjas, para la actuación sobre individuos atrapados, en especial reptiles.

Realizar el desbroce de los terrenos de forma gradual, a fin de facilitar la huida de los individuos con capacidad de desplazamiento.

Para corregir el efecto barrera, en el proyecto se contemplan medidas como la adecuación de las obras de drenaje para que sean convenientes como pasos de fauna.

Instalación de un cerramiento perimetral que evite la entrada de vertebrados hacia la carretera, el cual dispondrá de dispositivos de escape en las cunetas de drenaje para asegurar la salida de los individuos que queden atrapados dentro.

Espacios naturales protegidos.—La zona de actuación no se sitúa sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000 o hábitats de interés comunitario. De acuerdo con las indicaciones de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM, en fase de consultas previas, y el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000.

El inicio del trazado proyectado se sitúa aproximadamente 500 m de la zona húmeda catalogada Saladar d'Aigua Amarga pudiendo existir riesgos de inundación en periodos de lluvias torrenciales. En general su alimentación se considera pluvial directa, por lo que no existirían problemas de contaminación por arrastre de sólidos durante las obras. En la actualidad, el citado saladar se encuentra atravesado por la carretera N-332.

El estudio de impacto ambiental establece una serie de medidas para evitar la afección sobre el Saladar d'Aigua Amarga, tales como la realización de las obras fuera del periodo de lluvia; el jalonamiento de la zona; la colocación de barreras de sedimentación, balsas de decantación y la impermeabilización de las zonas de instalaciones para evitar el arrastre de sólidos y la colocación de cámaras de retención de aceites y grasas durante la fase de explotación.

Por otra parte, el promotor para proteger el saladar y su área de influencia, elimina la conexión del paso superior E-1 (p.k. 0+220) con los caminos 1 y 2 de la vereda de Dolores, cuya continuidad se mantendrá mediante la construcción de un paso inferior formado por dos marcos de 2x3 m en el p.k. 0+165. Asimismo, señala que para evitar la afección a la vegetación del saladar no se ejecutará ninguna actuación fuera de la zona de afección de la propia duplicación.

Paisaje.—Durante la fase de construcción se producirá un impacto sobre el paisaje debido a la presencia de maquinaria y vehículos para la ejecución del proyecto. El promotor indica que si bien el ámbito de localización de la actuación corresponde a un paisaje original profundamente transformado, en el que la vegetación natural ha sido transformada a favor del aprovechamiento agrícola, y las infraestructuras lineales forman parte del paisaje actual, durante la fase de obras se evitará la creación de superficies poco naturales y la utilización de materiales con texturas y colores discordantes con el entorno. Del mismo modo, una vez acabadas las obras, las estructuras temporales serán desmanteladas y restaurada la zona de afección.

El proyecto contempla un Plan de Restauración Ecológica y Ordenación Paisajística, el cual incluye la integración paisajística de los elementos asociados a la infraestructura proyectada.

Patrimonio cultural.—El estudio de impacto ambiental incluye una prospección arqueológica de la zona de estudio concluyendo que no se prevé afección sobre elementos pertenecientes al patrimonio cultural. Asimismo, el proyecto contempla el seguimiento de los movimientos de tierras a cargo de un arqueólogo/paleontólogo.

El estudio de impacto ambiental contempla la reposición de las vías pecuarias afectadas por el proyecto: Vereda de Dolores y la Cañada d'Oriola a Alacant o Cañada Real del Portichol, habiendo solicitado su autorización previa al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Alicante.

**Residuos.**—En el proyecto se establecen medidas para la reducción de residuos, así como para la reutilización, valorización o eliminación de los residuos generados en la obra. Además, el contratista o el gestor de residuos, realizará la tramitación del procedimiento de declaración de residuo inerte adecuado atendiendo al Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat, por el que se regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de restauración, acondicionamiento y relleno, o con fines de construcción.

**Medio socioeconómico.**—El proyecto garantizará la reposición de los servicios, interceptados por el mismo, así como el mantenimiento de la permeabilidad territorial

## 5. Condiciones al proyecto.

Para la realización del proyecto, tanto el promotor como el contratista, deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras establecidas durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, así como las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

**5.1 Protección de la atmósfera.**—Independientemente de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto constructivo incluirá un estudio de ruido, que permita determinar los niveles sonoros que se producirán durante la explotación de la nueva infraestructura. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las medidas correspondientes, como puede ser la instalación de nuevas pantallas acústicas y/o utilización de pavimentos absorbentes acústicos para reducir el ruido.

**5.2 Protección de espacios naturales protegidos y hábitats naturales de interés comunitario.**—Si durante la fase de ejecución de las obras, apareciesen cuevas, simas u otras cavidades subterráneas, el hecho debe comunicarse a la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, dado que este tipo de formaciones se encuentran protegidas por el artículo 16 de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana.

Para evitar la afeción a la vegetación del Saladar d'Aigua Amarga no se ejecutará ninguna actuación fuera de la zona de afeción de la propia duplicación. Asimismo, se eliminará la conexión del paso superior E-1 (p.k. 0+220) con los caminos 1 y 2 de la vereda de Dolores.

**5.3 Protección del suelo.**—Los materiales de relleno y las zahorras que fuesen necesarias para la ejecución del proyecto, se obtendrán de préstamos o canteras existentes y legalmente autorizadas. En caso de nuevas aperturas se someterán éstas, con carácter previo a su utilización, al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se deberán definir, en el proyecto constructivo, los viales auxiliares de obra de nueva apertura que sean necesarios, y serán restaurados una vez haya finalizado su uso.

Se procederá al desmantelamiento y restauración de los tramos de la carretera, caminos y ramales de enlace que queden fuera de uso. Se restaurarán procediendo de igual manera que en la propuesta para restauración de vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

**5.4 Protección de la vegetación.**—La revegetación se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor, que aparecen en los anexos de la Orden de 10 de septiembre de 2007 de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprueban medidas para el control de las especies vegetales exóticas invasoras en la Comunidad Valenciana.

En las bermas proyectadas en desmonte se garantizará la permanencia de la tierra vegetal incorporada, para que sea efectiva la plantación de las especies, garantizándose el riego, mientras sea necesario, para conseguir la supervivencia las mismas.

Las labores de arranque de ejemplares arbóreos y la revegetación estarán supervisadas por un Director de Obra Ambiental, el cual informará a la administración sobre las incidencias y el resultado de las labores. También deberá supervisar el desarrollo de las obras en los cruces de los barrancos y controlar el acopio y el destino de los materiales sobrantes.

5.5 Protección de la fauna.—El proyecto se diseñará y ejecutará de acuerdo con las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, con las Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte, y con las Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado, todas ellas del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Se establecerá un calendario de obra, con objeto de evitar la ejecución de las acciones más impactantes durante el periodo de cría y nidificación de las especies de fauna más importantes existentes en el ámbito de actuación, así como para la protección de la zona húmeda Saladar d'Aigua Amarga. Este calendario de obra deberá estar consensuado con la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

5.6 Protección del paisaje.—Deberá prestarse especial atención a las medidas correctoras que eviten el deterioro del paisaje. El proyecto deberá incluir un Estudio de Integración Paisajística, según el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana.

5.7 Protección del patrimonio cultural.—Será necesario obtener el informe preceptivo y vinculante de la Consejería de Cultura y Deporte sobre la conformidad de la actuación con la normativa de protección del patrimonio cultural, establecido en el artículo 11 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, de Patrimonio Cultural Valenciano.

5.8 Protección de las vías pecuarias.—Con carácter previo al inicio de las obras se deberá obtener la autorización de la Dirección Territorial de Medio Ambiente, Agua, Vivienda y Urbanismo para la reposición de las vías pecuarias afectadas por el proyecto.

5.9 Prevención de inundaciones.—Deberán tenerse en consideración las condiciones generales de adecuación de las infraestructuras conforme a la normativa del PATRICOVA.

5.10 Gestión de residuos.—Los materiales procedentes del desmantelamiento de las instalaciones tras su vida útil se almacenarán siguiendo las indicaciones del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, hasta su traslado definitivo a una planta de reciclaje o almacén autorizado.

5.11 Especificaciones para el seguimiento ambiental.—El estudio de impacto ambiental cuenta con un programa de vigilancia ambiental (PVA) que tiene por objetivo evaluar los posibles impactos negativos previstos, durante la fase de construcción y funcionamiento, y especialmente de los no previstos cuando ocurran, para controlar la aplicación de las medidas previstas y asegurar así el desarrollo de nuevas medidas correctoras, o las debidas compensaciones cuando se necesiten.

Para ello, el promotor nombrará una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del PVA, de la emisión de los informes técnicos sobre el grado de cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, etc.

El contratista, por su parte, nombrará un responsable técnico de medio ambiente que será el responsable de la realización de las medidas correctoras, en las condiciones de ejecución, medición y abono previstas en el Pliego de Prescripciones Técnicas del proyecto, y de proporcionar al promotor la información y los medios necesarios para el correcto cumplimiento del PVA. Con este fin, el contratista está obligado a mantener a disposición del promotor un diario ambiental de obra, y registrar en el mismo la información que se derive del cumplimiento del programa de vigilancia ambiental.

De este modo con el fin de velar para que, en relación con el medio ambiente, la actividad se realice según el proyecto y según las condiciones en las que se autorice, y para determinar la eficacia de las medidas protectoras y correctivas propuestas, se realizará durante las fases de obras y de explotación un seguimiento de las emisiones sonoras y de las partículas a la atmósfera, de las afecciones al suelo, a la fauna, a la flora, a los espacios protegidos, a los elementos del patrimonio cultural, a las vías pecuarias y al medio socioeconómico.

El PVA deberá contar con una serie de informes de carácter mensual, trimestral, extraordinarios o de final de obra.

En dichos informes incluirán un capítulo donde se desglose la metodología, planificación y desarrollo de los trabajos, medios técnicos, recursos humanos, y presupuesto desglosado de todas las actuaciones planteadas e informe fotográfico.

Por último, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Duplicación de calzada carretera N-338, acceso al aeropuerto de Alicante, tramo carretera N-332-autovía A-70, provincia de Alicante, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 3 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 29 de septiembre de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## DUPLICACIÓN DE CALZADA CARRETERA N-338 ACCESO AL AEROPUERTO DE ALICANTE TRAMO CARRETERA N-332 AUTOVÍA A-70. PROVINCIA DE ALICANTE

