

### III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**10639** *Resolución de 6 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Construcción carretera N-352, tramo puerto de Ceuta-frontera de El Tarajal, Ceuta.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado k 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 1ª 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 1 de diciembre de 2008, 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 justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y el órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General (DG) de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la construcción de una nueva carretera que mejore los problemas de tráfico existentes en la N-352 que atraviesa el núcleo urbano de Ceuta y evitar la congestión, aumentando la seguridad vial actual.

La actuación se desarrolla en la Ciudad Autónoma de Ceuta, conectando el Puerto de dicha ciudad con la frontera de El Tarajal.

El nuevo vial tendrá características de carretera urbana convencional, con una longitud de 2.759,95 m. El trazado se inicia en la Avenida de España, a 100 m de la glorieta de la entrada al Puerto, finalizando en la frontera de El Tarajal.

La carretera proyectada se divide en dos tramos:

Desde la glorieta de la Avenida de España hasta la N-354: del pk 0+000 al 1+000, con dos carriles de 3,5 m cada uno.

Desde la N-354 hasta la intersección del barrio del Príncipe: del pk 1+000 al 2+760, con tres carriles de 3,5 m.

Se han estudiado 5 alternativas para el trazado en la variante de la N-352, resultando seleccionada la alternativa n.º 5 que propone la construcción de un falso túnel desde el pk 0+690 al pk 0+830, un túnel desde el pk 1+600 al pk 1+910, un viaducto desde el pk 2+015 al pk 2+123. Su velocidad de proyecto es de 60 Km/h y presenta un excedente de tierras de 183.446 m<sup>3</sup>.

Las diferencias entre las distintas alternativas radican en la velocidad de proyecto (60 u 80 Km/h); las soluciones en la zona de cruce con la N-354 (a nivel, falso túnel bajo el nivel del mar, falso túnel sobre el nivel del mar, o puente sobre el paseo marítimo); y las soluciones para conectar con la N-352 (glorieta partida, glorieta cerrada o enlace a distinto nivel).

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—El territorio estudiado se sitúa en la zona perteneciente a la unidad continental y a la unidad del istmo de la Ciudad Autónoma de Ceuta, discurriendo desde el extremo derecho de la playa de Benítez hasta El Tarajal, en un medio predominantemente urbano.

El trazado afecta a varios arroyos y barrancos de poca entidad. De norte a sur se encuentra en primer lugar el arroyo de Benítez; tras atravesar el túnel se desemboca en la vertiente sur y se llega al arroyo de las Colmenas, y al final del trazado se cruza con el arroyo de Arcos Quebrados.

El proyecto intercepta el dominio público marítimo-terrestre en la playa de Benítez, concretamente en la parte anexa a la zona industrial del puerto. En este entorno la Autoridad Portuaria de la Ciudad de Ceuta ha redactado el Anteproyecto de estabilización de las playas de Benítez y San Amaro. Su ejecución llevará la zona de dominio público marítimo-terrestre mar adentro.

Las actuaciones no se localizan dentro de ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 ni en la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Ciudad Autónoma de Ceuta. Los espacios de la Red Natura 2000 más cercanos a la zona de actuación son el lugar de importancia comunitaria y zona de especial protección para las aves (LIC-ZEPA) Calamocarro-Benzú, situado a unos 1.200 m de la zona de actuación, el LIC zona marítimo-terrestre del Monte Hacho, a unos 1.000 m de distancia y la ZEPA acantilados del Monte Hacho a 2.500 m de distancia.

Las principales manchas de vegetación se encuentran en la vaguada que forma el arroyo de Benítez antes de entrar en el núcleo urbano de Ceuta. Se trata de una vegetación muy modificada por la acción antrópica, constituida básicamente por eucaliptos repoblados. También hay formaciones riparias asociadas al cauce del arroyo en las que predominan especies como *Arundo donax*, *Nerium oleander*, *Mentha suaveolens*, *Gomphocarpus fruticosus*, *Pistacia lentiscus* y *Rubus ulmifolius*.

Respecto a la fauna, en la zona de estudio existe una escasa biodiversidad. Las comunidades más estables se sitúan en las proximidades de los cursos de agua, matorrales y en las zonas cultivadas. Según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, existen algunas especies en la zona catalogadas como de interés especial. En cuanto a la heptero fauna, se encuentran las siguientes especies: la culebra de herradura (*Coluber hippocrepis*), la lagartija andaluza (*Podarcis vaucheri*), lagartija colilarga (*Psammotromus algerus*), lagartija ibérica (*Podarcis hispanica*) y la salamanguera común (*Tarentola mauritanica*). Existen dos especies de anfibios ligadas a núcleos urbanos, como la rana magrebí (*Rana saharica*) y el sapo moruno (*Bufo mauritanicus*, especie en regresión). El grupo de mamíferos está representado por especies generalistas y la única especie catalogada de interés especial existente en la zona de actuación es el erizo moruno (*Atelerix algerus*).

Existen varias especies de quirópteros en la zona, dos de ellas catalogadas como vulnerables según el mismo Catálogo e incluidas en los anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE: el murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*) y el murciélago mediterráneo de herradura (*Rhinolophus euryale*), y otras incluidas en los anexos II y IV de la Directiva 92/43/CEE: el murciélago enano (*Pipistrellus pipistrellus*), el murciélago pequeño de herradura (*Rhinolophus hipposideros*) y murciélago ratonero moruno (*Myotis punicus*), todos ellos presentes habitualmente en el interior de construcciones humanas.

En cuanto a la avifauna, las especies catalogadas como de interés especial presentes en el área de actuación son las siguientes: garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*), petirrojo (*Erithacus rubecula*), cernícalo Vulgar (*Falco tinnunculus*), lavandera blanca (*Motacilla alba*) y abubilla (*Upupa epops*).

En cuanto al patrimonio cultural, en el entorno del proyecto se localizan 4 yacimientos y 11 estructuras patrimoniales (9 de estas estructuras son los restos de un acueducto), todos ellos situados en la zona de Arcos Quebrados, en el tramo final del trazado del nuevo vial.

### 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 DG de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 24 de julio de 2008, la documentación ambiental del proyecto.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. La DG de Calidad y Evaluación Ambiental estableció, a continuación, un periodo de consultas, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido 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
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. ....	X
Consejería de Educación, Cultura y Mujer de la Ciudad Autónoma de Ceuta. ...	X
Consejería de Fomento de la Ciudad Autónoma de Ceuta. ....	X
Viceconsejería de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de la Ciudad Autónoma de Ceuta. ....	X
Ayuntamiento de Ceuta. ....	X
Delegación del Gobierno en Ceuta. ....	X
Asociación Ecologista Septem Nostra. ....	
Colectivo Ecologista Ceutí Algamar. ....	

Los aspectos ambientales más relevantes planteados en las respuestas a las consultas efectuadas son:

Hidrología y dominio público marítimo-terrestre. La DG de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino indica que la hidrología superficial se podría ver afectada por la cementación de la calzada así como por el paso de la carretera por los arroyos de Benítez, las Colmenas y Arcos Quebrados. Además, también se pueden ver afectadas playas, dunas y el medio marino, debido a la cercanía de la carretera.

La DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, indica que la documentación de consulta ambiental aportada es insuficiente para evaluar los impactos sobre el DPMT y en concreto sobre la playa de Benítez y su paseo marítimo. Solicita que se especifique la superficie de playa que se verá afectada; los posibles impactos generados sobre el uso público de la playa; y que se realice una evaluación detallada del impacto sobre los bienes del DPMT especificando si se prevé la retirada o desplazamiento de áridos de la playa de Benítez, cuantificando la extracción de sedimentos y evaluando los impactos producidos por el movimiento de áridos sobre las aguas y comunidades litorales.

Vegetación. La DG de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino indica que la vegetación existente en la zona de actuación se podría ver afectada por eliminación directa y deposición de polvo durante la fase de obras sobre matorrales xerófitos macaronésicos existentes en los bordes de los caminos.

La Delegación del Gobierno en Ceuta indica que en materia de supresión de elementos vegetales durante el desbroce, la actuación debe contar con la autorización de la Consejería de Medio Ambiente.

Suelo. La DG de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino indica que el suelo también podría verse afectado por los movimientos de tierra, los posibles vertidos accidentales y la compactación del mismo durante las obras por el tráfico de maquinaria.

Fauna. La DG de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que las especies de anfibios *Rana saharica* (rana magrebí) y *Bufo mauritanicus* (sapo moruno, especie en regresión), ambas ligadas a núcleos urbanos, pueden ver aumentado el número de atropellos, por la ocupación y fragmentación de su hábitat durante y tras las obras. También se verán afectados por el ruido, las luces y el tráfico gran diversidad de quirópteros que habitan en construcciones humanas.

Impacto acústico. La DG de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y la Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Ceuta indican que en materia de emisiones acústicas y calidad del aire, se atenderá a los aspectos que sean de aplicación, según el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Gestión de residuos. La Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Ceuta indica que la mercantil que ejecute las obras deberá darse de alta en el Registro de Pequeños Productores de Residuos Peligrosos de la Ciudad Autónoma de Ceuta, así como disponer de un registro interno en el que se anotarán las cantidades por tipología de residuos generados, lugar y modo de almacenamiento y gestores autorizados a los que se hace entrega.

En cuanto a los excedentes de tierras y residuos inertes se indica que se gestionará de manera conveniente según sea necesario para rellenar: en actuaciones de restauración paisajística en el ámbito de ejecución del proyecto, actuaciones de restauración paisajística de otras zonas de la ciudad de Ceuta, restauraciones en otras obras y sellado del vertedero de Santa Catalina. El volumen de residuos inertes y tierras sobrantes que no pueda ser utilizado para las operaciones de rellenos mencionados será llevado a la planta de clasificación y vertedero de inertes.

En cuanto a las zonas de préstamo, deberán definirse e identificarse tramitando la correspondiente autorización. Asimismo, se solicita que se analicen y evalúen las afecciones derivadas de los requerimientos de material de dichas zonas, adoptando medidas correctoras o de restauración en su caso.

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. Por oficio de 10 de diciembre 2008, al tiempo que se le comunicó al promotor la decisión del Órgano Ambiental de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se le facilitó copia de las contestaciones recibidas. En el mismo oficio se indica la amplitud y nivel de detalle que debe contener el estudio de impacto ambiental, especialmente en relación a la consideración de la segunda fase de ampliación del Puerto de Ceuta, ya que éste incluye una modificación del perfil costero de la playa de Benítez; análisis ambiental de vertederos; y afecciones acústicas en el entorno de la zona de Loma del Colmenar, donde se encuentra una zona residencial y un hospital.

### 3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Información pública. Resultado. Con fecha 26 de febrero de 2010 se publica en el «BOE» el anuncio, de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, de la Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se publica la aprobación provisional del Proyecto de Trazado «Puerto de Ceuta-Frontera de El Tarajal (N-352)» y se incoa expediente de Información Pública de dicho proyecto y del estudio de impacto ambiental contenido en el mismo.

El Órgano Sustantivo, con fecha 22 de febrero de 2010, consultó a las Administraciones públicas afectadas que fueron previamente consultadas en relación con la definición de la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental.

La documentación correspondiente al expediente de información pública, el proyecto de construcción y el estudio de impacto ambiental se recibió en la DG de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 23 de septiembre de 2010.

Durante el periodo de información pública se recibieron siete alegaciones de organismos oficiales, tres de asociaciones y entidades, y tres de particulares.

A continuación se incluye un resumen de las alegaciones con contenido ambiental:

La Consejería de Fomento de la Ciudad Autónoma Ceuta indica lo siguiente:

a) El trazado discurre por suelo calificado como urbano o urbanizable programado y la distancia entre los enlaces previstos con las carreteras N-352 y N-354 se aproxima a los 2 km, sin conexión intermedia, por lo que solicita se incluyan 2 nuevos enlaces garantizando una adecuada permeabilidad en la nueva carretera que impida que se convierta en una barrera en la trama urbana. También solicita que el trazado discorra lo más próximo posible a la rasante del terreno; construcción de vías de servicio paralelas allí donde sea posible; y evitar grandes taludes y desmontes que aumenten el efecto barrera. La configuración de una vía rápida impide cualquier conexión con la ciudad, por lo que sólo resuelve los problemas de tráfico, durante la operación de paso del Estrecho, de vehículos procedentes del Puerto de Ceuta.

El promotor considera que la carretera proyectada se encuentra bien integrada en la trama urbana, al tener una longitud de 2,7 km con cuatro puntos de conexión y adecuada permeabilidad.

En la glorieta de avenida de España (pk 0+000), en conexión con la N-354, se proyecta un falso túnel a cota del paseo marítimo. Encima del mismo se construirá la glorieta de conexión de la N-352 y N-354. Desde dicha glorieta parte un acceso a las viviendas situadas en la parte alta de la ladera.

Para comunicar la N-354 con la vía de servicio se proyecta un carril central para el giro a la izquierda (pk 0+100). La permeabilidad transversal para peatones se resolvería cruzando por encima del falso túnel mediante una rampa (de pk 0+700 a pk 0+832).

También se proyecta una estructura para un paso inferior en el pk 1+475 para una futura conexión transversal para la ciudad.

Desde pk 1+600 al pk 1+900 se proyecta la ejecución de un túnel que discurrirá por debajo de la Barriada de los Rosales y del cementerio islámico.

En la glorieta de Arcos Quebrados (pk 2+759), confluyen la actual N-352 y el acceso de la urbanización Loma del Colmenar. Dicha glorieta se ha elevado del orden de 1 m para mejorar su pendiente, generando un pequeño murete en el paseo marítimo.

El promotor concluye indicando que son inviables otras nuevas conexiones intermedias ya que esto significaría proyectar una calle y no una carretera.

b) En cuanto al tráfico, considera que las previsiones de tráfico deberían sancionarse con un estudio de tráfico actual. Indica que la vía no resuelve los problemas actuales de tráfico de la ciudad y que la solución adoptada deberá tener en cuenta la situación de la aduana con el país vecino.

El promotor indica que ha servido de base el Plan Director de Movilidad de Ceuta; partiendo de esos datos se ha realizado un estudio, concluyendo que la captación de tráfico de la carretera es del 30%. Además se ha considerado hipótesis de crecimiento para dimensionar la carretera. Se han tenido en cuenta todos los enlaces y glorietas y el paso fronterizo, y se han mejorado las conexiones con el polígono El Príncipe, itinerario frecuente en el cruce de frontera.

La DG de Sostenibilidad de la Costa y el Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, indica lo siguiente:

a) Todas las alternativas suponen la ocupación del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT) en la playa de Benítez. Señala que las alternativas menos impactantes sobre el DPMT son la 2 y la 3, por ocupar menor superficie del mismo. Solicita la inclusión de al menos una alternativa que no produzca afección al DPMT o justificación de porqué es imprescindible esa ocupación. También indica que no hay información de posibles afecciones al DPMT y zona de protección en la construcción del enlace de Arcos Quebrados.

El promotor señala que en todas las opciones de trazado estudiadas se afecta al DPMT en una esquina de la playa de Benítez; para evitarlo, se tendría que demoler un edificio de viviendas de 6 alturas.

El promotor califica de mínima dicha afección e indica que el proyecto incluye actuaciones ambientales (basadas en la reserva de las arenas de la playa y su posible utilización en la regeneración de la misma). Asimismo se realizarán los trámites oportunos sobre la ocupación del DPMT y el correspondiente expediente de reserva según la Ley 22/1988 de Costas y el Reglamento (RD 1471/89).

El promotor expone también la no afección del DPMT en la zona de Arcos Quebrados, pues éste se encuentra en la zona posterior del murete proyectado en la glorieta de Arcos Quebrados, que eleva del orden de 1 m la rasante de la actual intersección de la N-352.

b) Solicita que se cuantifique la extracción de sedimentos en la playa de Benítez, evaluando los posibles impactos sobre las aguas de las comunidades litorales. En este sentido indica la necesidad de seguir las recomendaciones para la gestión del material dragado en puertos españoles (CEDEX 1994); compatibilizar el proyecto final con los criterios de la Directiva Marco del Agua y la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y su Reglamento (RD 1471/1989), particularmente en lo referente a la tramitación del título de ocupación del DPMT. Concluye indicando que durante la fase de construcción se extremen las precauciones para evitar el deterioro de la calidad de las aguas continentales.

El promotor señala que se tendrán en consideración las recomendaciones del CEDEX sobre el material dragado; se garantizará la compatibilidad del proyecto con la Directiva Marco del Agua; se realizarán los trámites oportunos sobre la ocupación del DPMT y se garantizará el buen estado de las aguas costeras.

La Asociación Ecologista Ceutí Septem Nostra ha presentado las siguientes alegaciones:

a) Reclama en primer lugar un debate público sobre la necesidad o no del proyecto. El promotor expone la tramitación que ha seguido el proyecto, y considera ampliamente difundida la actuación planteada.

b) Expresa la necesidad de acometer el deslinde del dominio público del arroyo de Benítez antes de considerar la viabilidad ambiental del proyecto. El promotor indica que en el vigente PGOU la zona de afección al arroyo de Benítez se considera zona verde, aunque el avance de la modificación del PGOU contempla que dicha zona será urbana, así como también se contempla la ejecución de un nuevo vial sobre el mismo trazado planteado en el presente proyecto. Aún así, el promotor indica que durante el avance de la obra se intentará minimizar la afección a cualquier zona verde.

c) Indica la necesidad de contemplar el Monte Benzú como monte de utilidad pública. Dicho monte fue denominado Monte de Ingenieros y sin denominación especial», según Orden Ministerial del Ministerio de Agricultura de 5 de septiembre de 1934, que lo incluye en el Catálogo de los Montes de Utilidad Pública.

El promotor aporta la transcripción de la Orden Ministerial del 5 de septiembre de 1934.

d) Cuestiona las canteras definidas en el documento así como el vertedero propuesto. Además considera inadecuado el proyecto por la cercanía a zonas residenciales y al Hospital Universitario de Ceuta, indicando que son insuficientes las medidas correctoras previstas para minimizar la contaminación acústica.

El promotor indica que se eliminarán las canteras propuestas del proyecto y se estudiarán otras que transporten los materiales desde la península. Respecto al vertedero, indica que las propuestas de destino del material sobrante en el sellado del vertedero de Santa Catalina o en el vertedero de la empresa Makerel son suficientes para acoger las necesidades del proyecto.

En cuanto a la afección a zonas residenciales y al Hospital Universitario de Ceuta, el promotor indica que dada la diferencia de nivel de más de 17 m de altura respecto al Hospital, se prevé una baja afección por ruido. No obstante en el proyecto de construcción se realizará un estudio acústico exhaustivo.

e) Se manifiesta en contra del encauzamiento del arroyo de Benítez al considerarlo contradictorio a la Estrategia Española de Lucha Contra el Cambio Climático cuestionando además la solución técnica desarrollada.

El promotor indica que se ha efectuado un estudio de la cuenca del arroyo de Benítez, que es un cauce urbano, analizando el embovedado existente. Indica que ese embovedado es insuficiente (la sección actual es un cajón de 1,90x1.00 m). Indica que se realizará un paso de 4x2 m que elimina el riesgo de inundación.

f) Cuestiona la solución técnica del proyecto del túnel bajo la barriada de los Rosales. El promotor indica que, tras realizar estudios de viabilidad geotécnica del túnel, se considera que dada la profundidad a la que se realiza éste (30 m) y que el material excavado es roca sana, su ejecución es adecuada.

g) Indica que la alternativa elegida en el estudio de impacto ambiental no corresponde con el desarrollado en el proyecto de trazado. El promotor señala que la modificación puntual de las conexiones con el polígono industrial se ha planteado para minimizar la afección ambiental a la playa de Benítez, según informe de noviembre de 2007 de la Autoridad Portuaria.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor del proyecto. Finalizado el plazo de información pública el promotor ha realizado ajustes de trazado sobre la alternativa elegida (alternativa n.º 5) que consiguen reducir la ocupación de la playa de Benítez de 877 m<sup>2</sup>, previstos en el estudio de impacto ambiental, a 211 m<sup>2</sup>. Para ello se ha eliminado la conexión entre el paseo marítimo de Benítez y la calle veintidós del polígono industrial del Puerto, terminándose en fondo de saco.

### 3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. La DG de Calidad y Evaluación Ambiental solicita al promotor, el 17 de febrero del 2011, información complementaria sobre los siguientes aspectos:

Motivos que desaconsejan el desarrollo de una alternativa, en el entorno de la playa de Benítez, que no ocupe el Dominio Público Marítimo Terrestre.

Detalle de los ajustes de trazado en planta efectuados, después de la información pública, en el entorno de la playa de Benítez que permiten, a costa de modificar la reposición de un vial de acceso al polígono industrial del Puerto, reducir la ocupación de la playa (arena) a 211 m<sup>2</sup>. Exposición de la viabilidad de reducir aun más esa ocupación.

Cuantificación de los volúmenes de sedimentos extraídos de la playa de Benítez y proceso previsto para la utilización de las arenas de dragado en la regeneración de la citada playa.

Detalle de la observación en el proyecto de las recomendaciones del CEDEX (1994) para la Gestión del material de dragado, y compatibilidad del proyecto con los criterios de la Directiva Marco del Agua.

El 1 de abril de 2011 se recibe, en la DG de Calidad y Evaluación Ambiental, la información requerida al promotor. Dicha información expone que tras diferentes ajustes del trazado realizados sobre la alternativa elegida (alternativa n.º 5) para minimizar la superficie de playa afectada, se ha definido un encaje que afecta al DPMT en 984 m<sup>2</sup>, de los que 211 m<sup>2</sup> corresponden a la superficie arenosa de la playa Benítez. Las razones que el promotor aduce para justificar esta alternativa, frente a otras que no afecten al DPMT, son las correspondientes a evitar importantes afecciones urbanísticas que implican la demolición de un edificio de viviendas de seis plantas.

En relación con el material de playa la información proporcionada por el promotor señala, en base a un ensayo de penetración, que se trata de arenas sueltas hasta 1,5 m de profundidad y de arenas densas hasta los 5 m, concluyendo que el volumen de arena afectado por la obra es de 316 m<sup>3</sup> de arena suelta. Asimismo, el documento señala que el material a excavar está compuesto casi exclusivamente (>90%) por arena, grava o roca, por lo que pueden quedar exentos de la caracterización química y bioensayos. Por lo tanto, los materiales de la playa Benítez pertenecen a la categoría I, cuyos efectos químicos

y/o bioquímicos sobre la fauna y flora marinas son nulos. El promotor indica que el volumen de arena que se extraerá será depositado en la playa seca y redistribuido con ayuda de una motoniveladora.

Finalmente la información complementaría expone la compatibilidad del proyecto con los criterios de la Directiva Marco.

3.3.2 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 13 de abril de 2011 la DG de Calidad y Evaluación Ambiental remitió la información complementaria a la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, solicitando informe relativo a la viabilidad jurídico ambiental de emitir declaración de impacto ambiental sobre la alternativa propuesta por el promotor considerando lo previsto en los artículos 32 de la Ley 22/1988 de Costas y 60 de su Reglamento (Real Decreto 1471/1989) y a las medidas de gestión del material de dragado previstas por el promotor.

Con fecha 28 de abril de 2011 la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar emite el informe solicitado en el que indica lo siguiente:

La alternativa elegida por el promotor reduce sensiblemente la afección al DPMT de las alternativas analizadas en la documentación disponible en la fase de información pública y consultas, por lo que con la justificación de la alternativa elegida se consideran cumplimentadas las observaciones al proyecto, sin perjuicio de la adopción de las medidas compensatorias que procedan de acuerdo con la legislación de Costas, en particular del artículo 93 del Reglamento.

En relación con el artículo 32 de la Ley de Costas y el 25.1 de la referida Ley y concordantes del Reglamento y habida cuenta de las características de la afección al DPMT y, particularmente, a la playa Benítez, se señala que la incidencia es solamente puntual.

En relación con los 316 m<sup>3</sup> de arena suelta extraídos, señala que dado el reducido volumen a excavar se evitará el vertido al mar de cualquier fracción de los mismos y que frente a los casi 20.000 m<sup>2</sup> de playa, los 316 m<sup>3</sup> resultan escasamente significativos.

Indica que estas arenas se pondrán a disposición de los Servicios de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar para que determinen su aplicación concreta en la playa, y que se analizará el empleo de los materiales excavados, no utilizables en playa, en la formación de rellenos de la propia infraestructura ó en otras adecuadas al caso ó se procederá a su transporte a vertedero previamente autorizado, todo ello con las debidas garantías en función de sus características.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Se han planteado 5 posibles soluciones para el trazado cuyas diferencias se encuentran en la velocidad de proyecto; las soluciones en la zona de cruce con la N-354 y las soluciones para conectar con la N-352. Según la Orden de Estudio el nuevo trazado tendrá características de carretera urbana convencional, primando en su diseño los objetivos de capacidad y seguridad vial sobre el de velocidad.

Alternativa 1: Es la alternativa con un mayor carácter urbano ya que las intersecciones son a nivel. Se ha proyectado con velocidad 60 Km/h y supone la afección total sobre 3.068 m<sup>2</sup> (1.950 m<sup>2</sup> de DPMT y 1.118 m<sup>2</sup> de zona de servidumbre de protección).

Para la intersección con la N-354 a nivel, es necesaria la expropiación de una vivienda de 2 plantas. La intensidad de tráfico en este punto es elevada según el análisis hecho sobre la intersección de Villajovita existente en el Plan Director de Tráfico, por lo que una intersección a nivel sobre estos tráficos con la nueva variante no parece lo correcto. Es por ello que, a pesar de que esta alternativa es la mas económica, no se considera la más adecuada.

Alternativa 2: Esta alternativa plantea la construcción de un falso túnel por debajo del paseo Marítimo de la playa de Benítez y por debajo de la N-354. Se ha proyectado con velocidad 80 Km/h y supone la afección total sobre 1.022 m<sup>2</sup> (517 m<sup>2</sup> de DPMT y 505 m<sup>2</sup> de zona de servidumbre de protección).

Las ventajas son que no tiene interferencias con el tráfico del polígono industrial del puerto ni con el tráfico de la N-354. Por otro lado precisa de una estructura más compleja bajo el nivel del mar, con unas pantallas profundas de hormigón armado que contribuyan a la estanqueidad del túnel, así como problemas de drenaje que obligan a proyectar un bombeo. En el tramo final del trazado se proyecta una rotonda partida, para dar preferencia a los vehículos que circulan por la variante, que incluye carril adicional de vehículos lentos ya que la velocidad cae por debajo de 40 Km/h. Estas circunstancias, junto con su coste económico, hacen que se deseche esta alternativa.

Alternativa 3: Esta alternativa plantea el cruce mediante un puente que pase por encima del paseo Marítimo y de la carretera N-354. El principal inconveniente es el elevado impacto paisajístico para la ciudad ya que el puente pasa muy cerca de las viviendas existentes. Esta alternativa se ha planteado con velocidad 80 Km/h y radio mínimo de curva de 265 m, e incluye la prolongación del puente sobre el arroyo Las Colmenas. La afección sobre el DPMT y la zona de servidumbre de protección es la misma que en la alternativa 2.

Esta alternativa se plantea con rotonda en la conexión de la N-352, que obliga a realizar carril de vehículos lentos, con lo que se proyecta un túnel con tres carriles, siendo ésta la alternativa más cara y descartándose.

Alternativa 4: Se plantea con velocidad 80 Km/h y realizando el cruce de la N-354 mediante un falso túnel pero sin profundizar por debajo del nivel del mar, es decir, a cota del paseo Marítimo, esto obliga a rectificar levemente dicho paseo. Como así se interrumpe la conexión del paseo Marítimo con la vía lateral norte del Polígono Industrial, se plantea un acceso desde la N-354 hasta la misma. Supone la afección total sobre 2.817 m<sup>2</sup> (1.402 m<sup>2</sup> de DPMT y 1.415 m<sup>2</sup> de zona de servidumbre de protección).

El resto de trazado es común a las alternativas 2 y 3 con la problemática de afectar a las futuras naves industriales del Polígono Industrial del SEPES. Para la conexión de la N-352 (Arcos Quebrados) se propone la construcción de un puente evitando los conflictos con el tráfico en esa intersección, aunque se produce un impacto paisajístico en la zona que está siendo urbanizada en la actualidad.

Alternativa 5: Planteada con velocidad 60 Km/h. Tiene la misma solución que la alternativa 4 para el cruce de la N-354 con lo cual tiene las mismas ventajas. El final del trazado (conexión con la N-352) se resuelve mediante una glorieta; se plantea un carril de vehículo lentos pero es mas corto que en la alternativa 3 ya que la velocidad de proyecto es 60 km/h. Se trata de la alternativa seleccionada, por sus ventajas económicas; técnicas (túnel sobre el nivel del mar); funcionales (no tiene conflictos con el tráfico de cruce de la N-354) y paisajísticas (menor impacto paisajístico que la alternativa 4 por la intersección a nivel con la N-352). La afección sobre el DPMT y la zona de servidumbre de protección es la misma que en la alternativa 4.

Esta alternativa ha sido ajustada para reducir la ocupación en la playa de Benítez.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. A continuación se recogen los impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental y en las respuestas del promotor a las alegaciones, para su prevención o minimización.

4.2.1 Impactos sobre la calidad atmosférica y acústica. Durante la fase de obras, se producirá un impacto acústico de carácter temporal, pudiendo afectar a las zonas residenciales cercanas, al Hospital Universitario de Ceuta y a las comunidades faunísticas presentes en la zona de estudio. El promotor contempla la adopción de las siguientes medidas preventivas: un adecuado mantenimiento de la maquinaria de obra para así disminuir el ruido producido; la utilización de rozadora y la prohibición de voladuras durante la construcción del túnel; y programación de las actividades de obra de forma que se eviten situaciones en que la acción conjunta de varios equipos o acciones causen niveles sonoros elevados durante periodos prolongados de tiempo y/o durante la noche.

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio acústico específico de la zona, cuyo objeto es evaluar la incidencia de la entrada en funcionamiento de la infraestructura.

Para ello se ha tenido en cuenta lo dispuesto en el RD 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica y emisiones acústicas.

En el estudio se han considerado ocho puntos de muestreo del nivel acústico donde se han tomado los datos de entrada y resultados para cada fuente de emisión de ruido y alternativa. Estos puntos han sido elegidos en función de su cercanía a la traza y representatividad del área circundante.

A continuación se incluyen los resultados obtenidos para la alternativa elegida (nº5) tras los cálculos de los niveles sonoros equivalentes diurnos y nocturnos, en los ocho puntos de muestreo:

P.K.	Margen	Distancia a la vía - m	Niveles Calculados, dB(A)	
			Leq día	Leq noche
0+525	Izquierdo.	20	76.65	70.16
0+790	Derecho.	18	0.00	0.00
0+853	Izquierdo.	13	74.52	68.03
1+200	Izquierdo.	12	75.76	69.26
1+575	Derecho.	45	70.67	64.17
1+900	Izquierdo.	38	70.78	64.28
2+430	Derecho.	25	73.60	67.11
2+670	Derecho.	28	77.63	71.13

El estudio acústico concluye proponiendo el uso de firme drenante para reducir el ruido del tráfico y la instalación de pantallas acústicas en todos los emplazamientos.

4.2.2 Impactos sobre la geomorfología y edafología. Conforme al balance de tierras realizado, se estima un excedente de 183.446 m<sup>3</sup> de tierras. El promotor prevé los siguientes destinos para estas tierras: actuaciones de restauración paisajística en el ámbito de ejecución del proyecto y actuaciones de restauración paisajística de otras zonas de la ciudad de Ceuta. El volumen de residuos inertes y tierras sobrantes que no pueda ser utilizado para las citadas operaciones de relleno, serán llevados a la planta de clasificación y vertedero de inertes, de la empresa Makerel en la carretera del serrallo (barranco de Piniers). El promotor también señala que este material puede ser utilizado en el sellado del vertedero de Santa Catalina.

En cuanto a las zonas de préstamo el promotor ha suprimido las canteras propuestas en el proyecto y se estudiarán otras que transporten los materiales desde la península.

4.2.3 Impactos sobre la hidrología superficial. La construcción del nuevo vial producirá una afección permanente al arroyo de Benítez, al ser encauzado paralelo a la carretera hasta el cruce con la N-354, (desde pk 1+500 hasta pk 0+900), a partir de donde se embovedará hasta su desembocadura en la playa de Benítez.

El promotor indica que las obras de drenaje longitudinal y transversal aseguran la continuidad de la red hidrográfica de la cuenca del arroyo de Benítez y que estas obras serán adaptadas como pasos de fauna.

En cuanto al arroyo de Arcos Quebrados, que se encuentra embovedado en la zona de actuación, se prevé la prolongación del mismo embovedado para la construcción del enlace de la futura carretera con la actual N-352.

El cruce con el arroyo de las Colmenas se realizará por medio de un viaducto de radio 250 m y una longitud de 248 m. Dicho arroyo está siendo embovedado por las obras de construcción de la urbanización Loma del Colmenar.

Durante la fase de obras el promotor prevé medidas para mitigar la afección a la calidad de las aguas por los movimientos de tierras o por la manipulación de productos tóxicos.

4.2.4 Impactos sobre la costa. La nueva carretera en todas sus alternativas afecta al Dominio Público Marítimo Terrestre en el entorno de la playa de Benítez, justo al abandonar la zona portuaria. Después de los ajustes de trazado realizados por el promotor se consigue limitar la afección a la playa a 211 m<sup>2</sup>. Se trata de una afección puntual de escasa entidad;

además, en el entorno se prevé el desarrollo del proyecto de construcción de la segunda fase de la ampliación del puerto de Ceuta, que lleva asociado el anteproyecto de estabilización de las playas de Benítez y San Amaro. Estas actuaciones incluyen una modificación del perfil costero de la playa de Benítez, pasando a ser el DPMT afectado por el nuevo vial un parque litoral urbano.

El promotor expone la no afección del DPMT en la zona de Arcos Quebrados.

Para minimizar la afección al DPMT, se prevén medidas como limpieza general de escombros de la playa previa a las obras; retirada de arenas (316 m<sup>3</sup>) y acopio de las mismas para su posterior redistribución en el perfil de la playa o utilización según criterio de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar; regeneración de parte de la playa afectada tras las obras si fuese necesario; e instalación de sistemas de protección de las aguas como barreras de contención y barreras antiturbidez.

4.2.5 Impactos sobre vegetación y paisaje. La zona de actuación se encuentra en un entorno urbano con formaciones de vegetación natural del tipo matorral bajo de especies generalistas de rápida expansión y eucaliptos, no afectándose ecosistemas de alto valor natural.

No obstante, durante la fase de obras, además de la afección por eliminación directa de vegetación, se producirán afecciones indirectas temporales como consecuencia del desbroce, movimiento de tierras y emisión de polvo. El promotor prevé las siguientes medidas: riego de viales, protección del transporte de materiales, delimitación de zonas de trabajo, descompactación de suelos y restauración vegetal y paisajística de la zona tras las obras mediante el uso especies autóctonas propias de las superficies afectadas.

4.2.6 Impactos sobre fauna. Durante la fase de obras se pueden producir afecciones a los periodos de reproducción por alteración de hábitats, ruidos, tráfico, emisión de polvo y gases, etc. Las especies que podrían verse afectadas por este impacto son: sapo moruno, culebra de herradura, lagartija ibérica, lagartija colilarga, salamanquesa común, erizo moruno, garcilla bueyera, petirrojo, cernícalo común, lavandera blanca y abubilla. La medida propuesta para mitigar esta afección es limitar las obras a los meses de agosto a febrero, ambos inclusive, no actuando en la zona durante los meses de marzo, abril, mayo, junio y julio.

Otra afección posible a la fauna durante la fase de obras es la de sustitución o destrucción de hábitats, al sustituir la cobertura vegetal y las construcciones humanas abandonadas, por elementos constructivos de la carretera. Las medidas propuestas para mitigar este impacto son la delimitación de la zona de obras con jalonado temporal del tajo y la correcta ordenación temporal de las mismas para que no coincidan varias acciones en el mismo tiempo.

En la fase de funcionamiento la afección principal es el efecto barrera generado por la instalación de la nueva carretera, modificando los hábitos de la fauna existente, así como el aumento de la probabilidad de atropellos. Esta afección queda minimizada con la instalación del paso inferior, de 10x5 m, en el pk 1+475, así como con la presencia del túnel y el viaducto, que mitigan este impacto, dado que se trataría de fracciones permeables de la vía. El promotor también prevé la adaptación de las obras de drenaje como paso de fauna.

4.2.7 Impactos sobre el patrimonio cultural. Durante la fase de construcción las principales acciones que pueden generar afecciones sobre el patrimonio histórico-artístico son los movimientos de tierra, el tránsito de maquinaria y los accesos e instalaciones de obras.

Además de los yacimientos conocidos, existen posibilidades de aparición de otros no detectados en el estudio arqueológico. La principal afección detectada se relaciona con el trazado de la conducción de Arcos Quebrados, ya que es probable la aparición durante las obras de nuevos restos enterrados. Como medida preventiva se propone la realización de una prospección previa al inicio de los movimientos de tierras y, durante la ejecución de las obras, una supervisión sistemática de los mismos. Si hubiera cualquier indicio de hallazgo arqueológico, la empresa constructora lo pondrá en conocimiento de la Consejería de Educación, Cultura y Mujer de la Ciudad Autónoma de Ceuta.

4.2.8 Impactos sobre el medio socioeconómico. Se producirán afecciones socioeconómicas permanentes a causa de las expropiaciones de terrenos por ocupación de la carretera.

En fase de obras aumentará temporalmente la oferta de empleo para la ejecución del nuevo vial. En esa misma fase se producirán afecciones negativas por molestias ocasionadas por las obras sobre la población colindante, como el ruido, la emisión de polvo, desvíos provisionales de caminos, etc, siendo afecciones temporales que finalizarán al terminar las obras. El promotor prevé adoptar medidas preventivas, ya mencionadas, relativas a riego de viales, revisión de maquinaria y vehículos de obra, etc.

Por otra parte, durante la fase de funcionamiento disminuirá el tráfico en el núcleo urbano de Ceuta y los tiempos de desplazamiento de los habitantes de la zona, por lo que supondrá una mejora en la calidad de vida de la ciudad. Las afecciones por ruido del tráfico del nuevo vial se minimizarán mediante la instalación de pantallas acústicas.

5. *Condiciones al proyecto.*—Para el desarrollo de la solución propuesta por el promotor: (alternativa 5 con ajuste de trazado que limita la ocupación de la playa de Benítez), además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental y en la documentación complementaria, se tendrán en cuenta en la redacción definitiva del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares. Se consideraran como destinos preferentes para alojar las tierras sobrantes, y por este orden, los siguientes: actuaciones de restauración paisajística en el ámbito del proyecto o en otro punto de la ciudad de Ceuta; rellenos en la segunda fase de la ampliación del puerto de Ceuta; vertedero de inertes de la empresa Makerel en la carretera del Serrallo (barranco de Piniers), y sellado del vertedero de Santa Catalina.

A este respecto se significa la conveniencia ambiental de coincidencia temporal entre el proyecto de ampliación del puerto de Ceuta y el de la variante de la N-352, para poder acoger el primero el material sobrante del segundo.

Por otro lado el uso del vertedero de Santa Catalina implica el tránsito por la ciudad de Ceuta, lo que condiciona su utilización.

Los préstamos utilizados para este proyecto, que según el promotor se ubicarán en la península, no son objeto de esta declaración de impacto ambiental.

Dado que el estudio de impacto ambiental no aporta la localización de las instalaciones auxiliares de obra, este emplazamiento se definirá de acuerdo con la Consejería de Medio Ambiente y Servicios Urbanos de la Ciudad Autónoma de Ceuta, considerando minimizar las molestias a la población.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos y por tanto con carácter contractual, la localización de vertederos e instalaciones auxiliares.

5.2 Protección específica de la playa de Benítez. Sin perjuicio de las actuaciones que la Administración competente resuelva sobre la ocupación o utilización del Dominio Público Marítimo Terrestre, las arenas extraídas en el entorno de la playa de Benítez se pondrán a disposición de los Servicios de la DG de Sostenibilidad de la Costa y del Mar que determinarán su aplicación concreta en la playa.

5.3 Encauzamiento del arroyo de Benítez. El encauzamiento del arroyo de Benítez previsto por el proyecto entre los pp.kk. 0+900 y 1+500, a pesar de desarrollarse en un ámbito urbano, deberá incorporar medidas de integración ambiental y será informado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

5.4 Ruido. El estudio de impacto ambiental desarrolla un estudio acústico modelizado que aporta la estimación de los valores Leq día y Leq noche que generará la nueva carretera en ocho edificaciones próximas al trazado. Este estudio concluye proponiendo el uso de firme drenante y la instalación de pantallas acústicas en todos los emplazamientos; no obstante, indica que la definición exacta de las pantallas y sus características se analizará en fases posteriores del proyecto.

Por ello, como parte del proyecto de construcción se realizará un nuevo estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente

a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido.

El estudio acústico detallará las medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias, se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el entorno urbano donde se desarrolla el proyecto.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental aporta un programa de vigilancia ambiental, con el objeto de establecer las pautas para realizar el seguimiento de los impactos identificados sobre el medio, así como el control y seguimiento de las medidas protectoras y correctoras propuestas.

Dicho programa de vigilancia ambiental incluye los siguientes controles y seguimientos:

Controles previos a la ejecución:

Comprobación de la incorporación al proyecto de las medidas correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental y en la Declaración de Impacto Ambiental, especialmente las relativas a:

Control del replanteo.

Localización y control de zonas de instalaciones y parque de maquinaria.

Control de la ubicación y explotación de las zonas de préstamos, vertederos y acopios.

Control de los accesos temporales.

Vigilancia durante la fase de ejecución de las obras: Se centrará en verificar la correcta ejecución de las obras en lo que respecta a las especificaciones con incidencia ambiental, y de las medidas protectoras y correctoras propuestas según las indicaciones del estudio de impacto ambiental, además de vigilar la posible aparición de impactos no previstos.

Las medidas de seguimiento durante la fase de obras se dirigirán a los siguientes aspectos:

Control del jalonamiento.

Control de la gestión de vertidos, punto limpio y ubicación de vertederos.

Control de la emisión de polvo y partículas.

Control de los niveles acústicos de la maquinaria.

Control y seguimiento de la calidad de las aguas superficiales.

Control y seguimiento de los sistemas de retención de sedimentos.

Control de la retirada y acopio de la tierra vegetal.

Control de la extensión de tierra vegetal.

Control de la protección de los árboles.  
Control de la protección del patrimonio arqueológico.  
Control y seguimiento de las medidas de restauración de la cubierta vegetal.  
Control del movimiento de maquinaria.  
Control del desmantelamiento de instalaciones y limpieza de la zona de obras.

Vigilancia durante la fase de funcionamiento: Las medidas de seguimiento durante la fase de funcionamiento se limitan al seguimiento de los niveles acústicos del tráfico.

Los informes derivados del programa de vigilancia ambiental quedarán a disposición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

Además, el promotor deberá explicar, 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 Construcción carretera N-352, tramo puerto de Ceuta-frontera de El Tarajal (Ceuta), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa seleccionada (alternativa 5 con ajuste de trazado que limita la ocupación de la playa de Benítez) 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, 6 de junio de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN CARRETERA N-352 TRAMO: PUERTO DE CEUTA-FRONTERA DE EL TARAJAL (CEUTA)

