

### III. OTRAS DISPOSICIONES

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

- 734** *Resolución de 22 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Variante de Alcorisa N-211 de Guadalajara a Alcañiz y Lleida, puntos kilométricos 208,4 a 214,5, de claves T3 Y23 TE-3340.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Variante de Alcorisa N-211 de Guadalajara a Alcañiz y Lleida, puntos kilométricos 208,4 a 214,5, de claves T3 Y23 TE-3340, se encuentra encuadrado en el anexo II, Grupo 9, otros proyectos, apartado k, cualquier cambio o ampliación de de proyectos que figuran en los anexos I o II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Antecedentes y objeto. Descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El proyecto objeto de la presente resolución es una modificación del proyecto Variante de Alcorisa en N-211, Teruel, que ya cuenta con declaración de impacto ambiental (DIA), aprobada mediante Resolución de 31 de enero de 2007 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático (BOE n.º 52, de 1 de marzo de 2007). En dicha resolución, tras analizar el estudio de impacto ambiental, las alegaciones presentadas durante la información pública y los diversos informes recibidos, se concluye que la alternativa norte produce un menor impacto ambiental que la alternativa sur (alternativa propuesta por el promotor y seleccionada en la aprobación provisional del estudio informativo), por lo que se selecciona la alternativa norte como la más adecuada ambientalmente.

El 24 de julio de 2007 se aprueba definitivamente el Estudio Informativo (E.I.), seleccionando como alternativa más favorable la Alternativa norte aprobada en la DIA. El 16 de octubre de 2008 se aprueba la orden de estudio para la redacción del proyecto de trazado y construcción.

En trabajos posteriores se realizó una actualización del trazado a fin de dar cumplimiento a las instrucciones particulares de la Orden de Estudio y a las instrucciones incluidas en la DIA y de adecuarlo a la nueva normativa que había sufrido modificaciones desde la fecha de redacción del E.I.

Posteriormente, con fecha 16 de diciembre de 2009, el Pleno del Ayuntamiento de Alcorisa acuerda solicitar al Ministerio de Fomento un ajuste de trazado de la alternativa norte con el objetivo de disminuir, en la medida de lo posible, la afección al cultivo de olivar, muy apreciado en la zona. Por todo ello la Dirección General de Carreteras plantea una actualización y un ajuste de trazado de la alternativa norte.

El objeto del proyecto es, por tanto, realizar una actualización y un ajuste de trazado del proyecto Variante de Alcorisa en N-211, Teruel, con la finalidad de disminuir la afección

de la carretera a los cultivos más valiosos de la zona y de adecuar el proyecto a la normativa vigente y a los requerimientos de la orden de estudio. El objetivo último del proyecto es construir una variante de la actual carretera N-420, que evite la travesía por el municipio de Alcorisa.

Así pues, el ajuste de trazado objeto de esta resolución contempla una serie de modificaciones sobre el E.I. ya evaluado, que se detallan a continuación:

1. Se mejora el trazado del E.I. diseñando curvas de mayor radio, lo que permite circular con mayor seguridad manteniendo la misma velocidad de proyecto y ajustarlo para minimizar la afección a la superficie de olivar.
2. Se actualizan las dimensiones de las bermas, para dar cumplimiento a la normativa que ha entrado en vigor tras la redacción del E.I.
3. El semienlace inicial previsto en el E.I. para el extremo de la variante, se convertirá en enlace completo debido a la cercanía de la carretera TE-V-8215.
4. Igual que en el E.I. se plantean tres viaductos muy cerca de los inicialmente previstos aunque con algunas modificaciones.
5. Además de las estructuras correspondientes a los enlaces, en el trazado propuesto se disponen 5 pasos inferiores y un paso superior para dar continuidad a los caminos (en el E.I. sólo se contemplaba un paso superior y no se preveía la reposición del resto de caminos).

Se mantiene la clase de carretera prevista en el E.I., que corresponde con una carretera convencional, variante de población, con velocidad de proyecto de 100 km/h. También se mantienen la sección transversal, consistente en una calzada de 7m de ancho con arcenes de 1,5 m.

Todas las actuaciones se localizan en el término municipal de Alcorisa, en la provincia de Teruel (Aragón).

El Promotor y el órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—La tramitación del proyecto se inicia el 5 de agosto de 2010, fecha en la que la Dirección General de Carreteras presenta en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un documento ambiental para consultar si la modificación del proyecto debe someterse de nuevo al procedimiento de evaluación ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

Con fecha 17 de septiembre de 2010 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remite el documento ambiental a las administraciones, personas e instituciones previsiblemente afectadas para iniciar el periodo de consultas, dando un plazo máximo para remitir las contestaciones de treinta días hábiles desde la recepción del documento.

En la tabla adjunta se presenta la relación de organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Amigos de la Tierra España . . . . .	—
Asociación Naturalista de Aragón (ANSAR) . . . . .	—
Asociación Plataforma a Favor Variante Sur Alcorisa . . . . .	X
Ayuntamiento de Alcorisa . . . . .	X
Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo del Ebro . . . . .	—
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Aragón . . . . .	X
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Zaragoza . . . . .	—

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón .....	X
Dirección General de Desarrollo y Biodiversidad del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón .....	-
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino .....	X
Plataforma a Favor de la Variante Sur de Alcorisa .....	-
Diputación Provincial de Teruel .....	-
Ecologistas en Acción - OTUS .....	-
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón .....	X
Subdelegación del Gobierno en Teruel .....	X
WWF/ADENA .....	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las respuestas se resumen a continuación:

El Ayuntamiento de Alcorisa manifiesta estar de acuerdo con las modificaciones propuestas puesto que con ellas se mejorará el trazado y se minimizarán los efectos del proyecto sobre los cultivos de olivo.

La Confederación Hidrográfica del Ebro indica que el trazado propuesto en el proyecto modificado implica una menor afección que los trazados del Estudio informativo y Estudio informativo actualizado en todos los aspectos ambientales considerados, por lo que los efectos previsibles del proyecto se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico, a salvo del cumplimiento del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, en el que se determina que la realización de obras o trabajos en el Dominio Público Hidráulico y en sus zonas de servidumbre y de policía requerirá autorización administrativa del Organismo de Cuenca.

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino indica que el proyecto podría afectar a dos hábitat de interés comunitario ubicados fuera de la Red Natura 2000: 6430 Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino y 92A0 Bosques de galería de «Salix alba» y «Populus alba». Igualmente indica la presencia en el área del proyecto de algunas especies de fauna protegida («Alytes obstetricans», «Pelobates cultripes», «Bufo calamita», «Hieraaetus fasciatus», «Neophron percnopterus» y «Lutra lutra»). Si embargo, tras analizar los potenciales impactos del proyecto, concluye que éste no supone cambios significativos con respecto a lo ya evaluado en la DIA. Por tanto, no considera necesario realizar estudios posteriores, siempre que el nuevo trazado cumpla con las prescripciones de la DIA, con lo indicado en la nueva documentación ambiental y con una serie de especificaciones que se detallan más adelante.

El Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón señala:

Que se han realizado prospecciones paleontológicas en la zona afectada y que por Resolución de 19 de octubre de 2010, de la DG de Patrimonio Cultural se ha resuelto que se deberá llevar a cabo el control paleontológico de los movimientos de tierras que afecten a materiales terciarios, con el objeto de identificar niveles estratigráficos no aflorantes actualmente de interés paleontológico en macro y microfauna.

Que actualmente se están desarrollando trabajos de prospección arqueológica que afectan tanto a la traza prevista como a las zonas de acopios, extracción, vertidos y parque de maquinaria. Sin embargo, en tanto no finalicen esos trabajos, no pueden determinarse medidas correctoras al respecto, quedando éstas condicionadas al resultado de dichas prospecciones.

La Delegación del Gobierno en Aragón remite informe de la Subdelegación del Gobierno en Zaragoza en el que se señala que el trazado propuesto difiere de forma poco significativa

con respecto al trazado del estudio informativo aprobado, aunque la traza atraviesa un monte de utilidad pública.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental señala que el trazado propuesto difiere de manera poco significativa respecto al trazado del estudio informativo evaluado y que no se aprecian diferencias ambientales significativas entre ambos, por lo que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Subdelegación del Gobierno en Teruel señala que en la documentación presentada por el promotor no se ha previsto la posible existencia de líneas eléctricas, gasoductos, posibles ubicaciones existentes o previstas de parques eólicos, ni derechos mineros a los que puede afectar la variante como la Reserva del Estado El Tremedal. Si el proyecto realiza una revisión documental teniendo en cuenta los factores anteriormente expuestos y corrigiendo el trazado en lo necesario, puede considerarse que el proyecto no causaría impactos ambientales significativos y podría aceptarse el no sometimiento del mismo al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Asociación Plataforma a favor de la variante sur de Alcorisa-Teruel no se pronuncia sobre la necesidad o no de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental pero señala que el proyecto debería incluir vías de servicio de acceso a fincas colindantes, obras de paso de caminos agrícolas para el paso de maquinaria agrícola, obras de riego, acceso al helipuerto. Igualmente se deberían incluir las afecciones a los abastecimientos de agua, gas, electricidad y teléfono y asegurar su reposición.

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

3.1 Características del proyecto. Las modificaciones que se proponen respecto al trazado del Estudio Informativo son:

1. Se mantiene la clase de carretera prevista en el E.I., lo que corresponde a una carretera convencional con velocidad 100 km/h, pero se diseña un trazado con curvas de mayor radio ( $R=1.000$  m en lugar de  $R= 500$  m) y se ajusta el trazado para minimizar la afección a la superficie de olivar. El nuevo trazado tiene una longitud de 6.602 m, lo que eleva la longitud con respecto al trazado del E.I. en 742 m, puesto que se inicia y finaliza ligeramente más alejado de Alcorisa. No obstante, si se considerase el recorrido de vía entre los mismos puntos de partida y llegada que los del E.I. el trazado propuesto supone una reducción de longitud de 260 m con respecto al del E.I. debido a que el nuevo proyecto presenta curvas más suaves.

2. Se actualizan las dimensiones de las bermas, resultando bermas con una anchura de 1,60 m en zonas de terraplén, y de 1,00 m en zonas de desmonte. Las bermas del E.I. tenían un ancho de 0,25 m no admisibles ahora por motivos de seguridad vial.

3. El semienlace inicial previsto en el E.I. para el extremo de la variante, se convertirá en enlace completo debido a la cercanía de la carretera TE-V-8215.

4. Igual que en el E.I. se plantean tres viaductos muy cerca de los inicialmente previstos aunque con algunas modificaciones:

Viaducto 1: Cruza el barranco situado al oeste del Val de Dolchil. Tiene una longitud de 260 m y una altura máxima de 20 m (el previsto en el E.I. tenía 140 m de longitud y altura máxima de 10,50 m).

Viaducto 2: Cruza el barranco situado al este del Val de Dolchil. Tiene 160 m de longitud y una altura máxima de 19,5 m (el previsto en el E.I. tenía una longitud de 150 m y una altura máxima de 13 m).

Viaducto 3: Cruce sobre el río Guadalopillo. Tiene una longitud de 400 m, con una altura máxima de 26 m (en el E.I. tenía 300 m de longitud y una altura máxima de 16 m).

5. Además de las estructuras correspondientes a los enlaces, en el trazado propuesto se disponen 5 pasos inferiores y un paso superior para dar continuidad a los caminos (en el E.I. sólo se contemplaba un paso superior y no se preveía la reposición del resto de caminos).

Estas modificaciones no supondrán un aumento significativo de la utilización de recursos naturales ni de la generación de residuos; ni tampoco con ella se prevé un aumento del riesgo de contaminación o de los vertidos a los cauces o del riesgo de accidentes. No existen en la actualidad otros proyectos de carreteras, ferrocarriles, o de planeamiento que se puedan acumular con el proyecto.

3.2 Ubicación del proyecto. El trazado discurre en su totalidad por el término municipal de Alcorisa, en la provincia de Teruel (Aragón).

Un tercio del territorio está ocupado por matorrales degradados, con predominio de romerales y tomillares, como resultado de los incendios de los bosques naturales, las roturaciones y las talas. La resiliencia de estas formaciones vegetales degradadas es elevada. Otro tercio del territorio está ocupado por cultivos de olivar, la mayoría en bancales, acompañados por cultivos de otras leñosas como almendros y cerezos. El otro tercio restante está ocupado por cultivos de secano de cereal, eriales y algunas huertas extensivas.

No existen en el ámbito del proyecto espacios naturales protegidos, ni espacios incluidos en la Red Natura 2000, ni humedales incluidos en la lista Ramsar. El espacio protegido más cercano es la ZEPA del Río Guadaloque-Maestrazgo, situada a más de 8 Km. del trazado de la variante. Si existe, sin embargo, un hábitat de interés comunitario, el 92A0 Bosques de galería de «Salix alba» y «Populus alba» situado a orillas del río Guadalopillo, aunque en la zona en que la carretera cruza este hábitat no se han detectado las especies características del hábitat («Salix alba», «Populus alba» y «Ulmus minor»), sino que las especies predominantes son «Populus deltoides», «Populus canadienses» y «Arundo donax» (especies introducidas), acompañadas de zarzamoras («Rubus sp.»)

En la zona cercana al trazado se localizan algunos yacimientos arqueológicos y paleontológicos pero todos están situados a una cierta distancia, encontrándose el más cercano a 300 m del eje de la carretera.

3.3 Características del potencial impacto. Para la construcción de la variante será necesario realizar desbroces de vegetación natural, fundamentalmente matorral degradado y cultivos. No obstante el trazado propuesto afectará a 10.000 m<sup>2</sup> menos de vegetación natural que el trazado de E.I. y a 3.300 m<sup>2</sup> menos de superficie de olivar.

Tanto el trazado del E.I. como el trazado propuesto atraviesan por el mismo punto el Hábitat de Interés Comunitario 92A0 Bosques de galería de «Salix alba» y «Populus alba» situado a orillas del río Guadalopillo. No obstante, este hábitat no se verá afectado debido a que el río Guadalopillo será cruzado en este punto mediante un viaducto que no afectará al cauce ni a la vegetación asociada. Otro elemento protegido con el que se solapan ambos trazados es el monte de utilidad pública Cuarteles Norte, este, sur y oeste que es cruzado al principio y al final por la infraestructura en ambos casos. En la actualidad no hay ninguna plantación forestal, aunque será necesario solicitar al INAGA un documento de prevalencia de utilidad pública de la nueva carretera sobre el monte de utilidad pública.

Tanto el trazado propuesto como el trazado del E.I. afectan a nueve cauces y vaguadas, incluyendo al cauce del río Guadalopillo, prácticamente en los mismos puntos. Del mismo modo, ambos trazados afectan por igual a seis vías pecuarias sin proyecto de clasificación y a un ramal del Camino de Santiago denominado Camino del Maestrazgo-Bajo Aragón. El promotor asegura la reposición de todos ellos.

Por otra parte existen en la zona algunas especies de fauna protegida que podrían verse afectadas de manera indirecta por el trazado propuesto, entre las que cabe destacar «Sylvia undata», «Alcedo atthis», «Galerida theklae», «Aquila chrysaetos», «Gyps fulvus», «Hieraaetus fasciatus», «Circaetus gallicus» y «Neophron percnopterus» (incluidas en el anejo I de la Directiva de Aves). También se han detectado en la zona «Lutra lutra» y algunas especies de murciélagos. No se prevé ninguna afección directa a fauna protegida.

El trazado propuesto implica un volumen de desmonte menor que el del E.I. Además cuenta con un balance de tierras con una proporción prácticamente 1:1, mientras que en el Estudio Informativo el balance de tierras estaba muy descompensado. Este hecho supone que con el trazado del E.I. hubiera sido necesario llevar a vertedero 607.416 m<sup>3</sup> de tierra, mientras que en el trazado propuesto no habrá que llevar tierras a vertedero (de hecho, hay un ligero déficit). Igualmente los desmontes que habrá que realizar serán de 318.316 m<sup>3</sup> menos que en el caso del trazado del E.I. (el desmonte máximo en el trazado propuesto es de 20 m, frente a los 24 m del trazado del E.I.).

El promotor incorpora al proyecto constructivo del nuevo trazado propuesto todas las medidas correctoras y protectoras prescritas en la DIA, así como el Programa de Vigilancia Ambiental.

Analizada la documentación remitida se concluye que las modificaciones propuestas no supondrán un incremento significativo de las emisiones de contaminantes a la atmósfera, la producción de residuos, los vertidos a cauces públicos ni del uso de los recursos naturales respecto a lo previsto en la DIA; y no se afectará a áreas de especial protección designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE. Por el contrario se considera que el trazado propuesto implica una menor afección que el trazado del E.I. en todos los aspectos estudiados.

De lo expuesto anteriormente, se deduce que la ejecución del proyecto no producirá en términos generales efectos ambientales significativos. No obstante, teniendo en cuenta las características y documentación ambiental del proyecto, el área de actuación y las consultas recibidas, se considera necesario que se modifique el proyecto incluyendo las siguientes especificaciones:

Se deberá minimizar la franja de ocupación de la obra, especialmente para la construcción del viaducto sobre el río Guadalopillo. Las instalaciones, acopios de materiales y los accesos que sean necesarios para realizar esta obra se ubicarán fuera de terrenos ocupados por hábitats de interés comunitario.

El proyecto constructivo debe minimizar las afecciones a la vegetación de ribera y a las especies de fauna protegida, especialmente las relacionadas con medios acuáticos como la nutria y los anfibios.

Puesto que el área del proyecto ha sido identificada como posible zona de campeo del Águila-azor perdicera («*Hieraaetus fasciatus*»), catalogada en peligro de extinción en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón, en el desarrollo del proyecto constructivo se estará a lo dispuesto por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón que actualmente trabaja en el desarrollo de planes de actuación para la conservación de la especie.

Para el diseño de los pasos de fauna se considerarán las indicaciones recogidas en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006). Además se seguirán las Prescripciones técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2008).

Se deberá llevar a cabo el control paleontológico de los movimientos de tierras generados en la construcción de la carretera que afecten a materiales terciarios, con el objeto de identificar niveles estratigráficos no aflorantes actualmente de interés paleontológico en macro y microfauna. Para ello será necesaria, en su caso, la realización de muestreos selectivos en facies favorables para albergar microfauna. Todas las actuaciones en materia de patrimonio paleontológico serán efectuadas por un técnico competente y supervisadas por los servicios técnicos del Servicio de Prevención y Protección de Patrimonio Cultural.

El desarrollo del proyecto quedará condicionado a las conclusiones que se deriven de los trabajos de prospección arqueológica que en la actualidad se están desarrollando. En consecuencia, el proyecto constructivo deberá incorporar las medidas protectoras y/o correctoras que sean indicadas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Diputación General de Aragón cuando finalicen dichos los trabajos de prospección.

En todo caso deberán cumplirse las prescripciones contenidas en la Resolución de 31 de enero de 2007 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto: Carretera N-420 (N-211), de Córdoba a Tarragona por Cuenca. Variante de Alcorisa, promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (BOE n.º 52, de 1 de marzo de 2007).

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Variante de Alcorisa N-211 de Guadalajara a Alcañiz y Lleida, puntos kilométricos 208,4 a 214,5 de claves T3 Y23 TE-3340, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 22 de diciembre de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## CARRETERA N-211, DE GUADALAJARA A ALCAÑIZ Y LLEIDA. TRAMO: VARIANTE DE ALCORISA, P.P.K.K. 208,4 A 214,5

