



M. Bardau FAX 965841525

NOTIFICACION

22 OCT 2009

AUDIENCIA NACIONAL
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección : 008
MADRID

AU497 NOTIFICACION SENTENCIA AL PROCURADOR

Número de Identificación Único: 28079 23 3 2007 0005865
Procedimiento: PROCEDIMIENTO ORDINARIO 0001462 /2007
Sobre: EXPEDIENTE INFORMACION PUBLICA Y ESTUDIO INFORMATIVO
CLAVE EI-2-A-16

De D./Dña. AYUNTAMIENTO DE ALTEA
Procurador Sr./Sra. D./Dña. JOSE MARIA ABAD TUNDIDOR
Contra MINISTERIO DE FOMENTO
ABOGADO DEL ESTADO

Codemandado: URBANALBIR, S.L., SVETLANA BOTSKO
Procurador: MARIA LUISA LOPEZ-PUIGCERVER PORTILLO, LUIS
SANTIAS VIADA

NOTIFICACIÓN.- En Madrid, a

Con esta fecha se deposita en el Salón de Procuradores copia de la anterior sentencia de fecha treinta de Septiembre de dos mil nueve para su notificación al Procurador D./Dña. JOSE MARIA ABAD TUNDIDOR, en nombre y representación de D./Dña. AYUNTAMIENTO DE ALTEA, haciéndole saber, que no es firme, pudiendo interponer recurso de Casación en el plazo de DIEZ DÍAS ante la propia Sala, enterado y notificado firma.
Doy fe.

JOSE M.º ABAD TUNDIDOR

PROCURADOR

P.º Ermita del Santo, 25. 5.º D
Teléf. 91 366 65 37 - 28011 MADRID



AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Contencioso-Administrativo SECCIÓN OCTAVA

Núm. de Recurso: 0001462/2007
Tipo de Recurso: PROCEDIMIENTO ORDINARIO

Núm. Registro General: 04849/2007
Demandante: AYUNTAMIENTO DE ALTEA (ALICANTE),
Procurador: DON JOSÉ MARÍA ABAD TUNDIDOR

Demandado: MINISTERIO DE FOMENTO
Codemandado: URBANALBIR, S.L., DOÑA SVETIANA BOTSKO
Abogado Del Estado

Ponente Ilmo. Sr.: D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE
FERNÁNDEZ

SENTENCIA Nº:

Ilmo. Sr. Presidente:
D. JOSE LUIS SANCHEZ DIAZ

Ilmos. Sres. Magistrados:
D. JOSÉ ALBERTO FERNÁNDEZ RODERA
D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE FERNÁNDEZ
D^a. ANA ISABEL GÓMEZ GARCÍA
D. EDUARDO ORTEGA MARTÍN

Madrid, a treinta de septiembre de dos mil nueve.

HECHOS

VISTOS por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional el recurso contencioso administrativo nº 1462/2007, promovido por el Procurador de los Tribunales don José María Abad Tundidor, en nombre y representación del Ayuntamiento de Altea (Alicante), contra la Resolución del



Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación de 28 de junio de 2.007, sobre expediente de información pública y estudio informativo.

Han sido partes la Administración General del Estado, representada por el Abogado del Estado; Urbanalbir, S.L., y don Emilio Martínez López-Puigcerver, representante de dicha sociedad en el expediente administrativo, representados por la Procuradora de los Tribunales doña María Luisa López-Puigcerver Portillo; y doña Svetiana Botsko representada por el Procurador de los Tribunales don Luis Santias y Viada.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 28 de junio de 2.007, se aprobó el Expediente de Información pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave EI-2-A-16 "Carretera N-332 de Cartagena a Valencia, pp.kk. 147 al 164. Variante de Altea".

Frente a dicha Resolución, la representación procesal del Ayuntamiento de Altea interpuso recurso contencioso administrativo.

Reclamado el expediente a la Administración y siguiendo los trámites legales, se emplazó a la parte recurrente para la formalización de la demanda, lo que verificó mediante escrito que obra en autos. En dicha demanda plantea, en lo fundamental, lo siguiente: 1) el Estudio adolece de una exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de las carreteras y la concepción global de su trazado; 2) insuficiente contenido del Estudio de Impacto Ambiental.

Termina suplicando a la Sala que dice Sentencia por la que "se declare la no conformidad a Derecho de la resolución recurrida".

SEGUNDO.- Emplazado el Abogado del Estado para que contestara a la demanda, así lo hizo en escrito en el que, tras expresar los hechos y fundamentos de derecho que estimó convenientes, terminó solicitando que se dictara desestimatoria del recurso y confirmatoria de la resolución recurrida.

TERCERO.- Mediante auto de 28 de abril de 2.009, la Sala declaró precluido el trámite de contestación a la demanda a Urbanalvir, S.L., y a doña Svetiana Botsko.

En la misma resolución, la Sala acordó recibir el recurso a prueba, habiéndose practicado la documental interesada por la parte recurrente, en los extremos admitidos por la Sala, con el resultado que obra en las actuaciones.

CUARTO.- Concluidas las actuaciones quedaron pendientes de señalamiento para votación y fallo, el cual tuvo lugar el día 23 de septiembre de 2.009.

QUINTO.- La cuantía de este recurso es indeterminada.

Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. Magistrado don Juan Carlos Fernández de Aguirre, quien expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO



PRIMERO.- Constituye el objeto del presente recurso contencioso administrativo determinar si es o no conforme a Derecho la Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación de 28 de junio de 2.007, por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo, clave EI-2-A-16 "Carretera N-332 de Cartagena a Valencia, pp.kk. 147 al 164. Variante de Altea".

SEGUNDO.- El estudio informativo consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso -artículo 7.1.c) Ley 25/1988, de 29 de julio.

Dicho estudio informativo constará de memoria con sus anexos y planos, que comprenderán (Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre):

a) El objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de las carreteras y la concepción global de su trazado.

b) La definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas.

c) El estudio de impacto ambiental de las diferentes opciones, en los casos en que sea preceptivo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

d) El análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y su repercusión en los diversos aspectos del transporte y en la ordenación territorial y urbanística, teniendo en cuenta en los costes el de los terrenos, servicios y derechos afectados en cada caso, así como los costes ambientales y de siniestralidad.

e) La selección de la opción más recomendable -artículo 25.1 del Real Decreto 1814/94, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras.

TERCERO.- Por otra parte, conforme a lo dispuesto en la Sección 2ª, artículo 10, de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, la forma de participación de una Corporación Local en relación con un estudio informativo, se ajusta a los siguientes términos:

"1. Cuando se trate de construir carreteras o variantes no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales afectadas, al objeto de que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades, provincias y Comunidades Autónomas a que afecte la nueva carretera o variante.



Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que dichas Administraciones Públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada.

"En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros, que decidirá si procede ejecutar el proyecto, y en este caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

"2. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras estatales, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, para que emita, en el plazo de un mes, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime conveniente.

"Si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Departamento, se entenderá su conformidad con el mismo.

"3. En los Municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado, la aprobación definitiva de los estudios indicados en el apartado uno de este artículo comportará la inclusión de la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

"4. Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

"La aprobación del expediente de información pública corresponde al Ministro de Fomento.

"El plazo para resolver y notificar la aprobación definitiva del expediente de información pública así como del estudio informativo será de seis meses a contar desde la correspondiente publicación en el Boletín Oficial del Estado de la Declaración de Impacto Ambiental, si ésta fuese necesaria, o desde la terminación del periodo de Información Pública, o de la prórroga a que hace referencia el apartado 1 de este artículo, si ésta fuese posterior.

CUARTO.- El Ayuntamiento de Altea alega que el Estudio adolece de una exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de las carreteras y la concepción global de su trazado.

A estos efectos plantea que la alternativa seleccionada, denominada solución 1A, parte de un análisis de las distintas opciones que ya fueron valoradas en 1.992. Sin embargo, dice, la alternativa seleccionada en la década de los 90 fue rechazada tras la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia



Nacional en el recurso 893/1995, siendo la alternativa entonces seleccionada la que se estudia ahora. Alega que el Estudio Informativo no tiene en cuenta la variación de las circunstancias socioeconómicas producidas en la Comarca tras casi cuatro lustros, pues se trata de un estudio sin alternativas que no da respuesta al problema que justifica la actuación, cual es descongestionar el tráfico de la CN-332 a su paso por Altea. Mantiene que el Estudio no ofrece alternativas ni opciones, pues las soluciones propuestas, 1A y 1B, son casi idénticas. Por todo ello, dice, la solución menos agresiva para el territorio, más barata y con mayor justificación sería la ampliación de la AP-7 con un nuevo carril en cada sentido y con un acceso a mitad de recorrido que permita la conexión con el centro de Altea y con el centro de L'Alfàs del Pi.

Según consta en las actuaciones, el Estudio Informativo de clave EI1-A-06, para la definición de una variante de la carretera N-332 a su paso por Altea, fue aprobado definitivamente el 19 de octubre de 1.994. Durante el periodo de información pública, el Ayuntamiento de L'Alfàs del Pi planteó una modificación que fue estimada como razonable, siendo ésta la opción definitivamente seleccionada. No obstante, interpuesto recurso contencioso administrativo por el Ayuntamiento de Altea, la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional dictó Sentencia con fecha 23 de junio de 2.000, anulando y dejando sin efecto la Resolución del Ministerio de Obras Públicas de 19 de octubre de 1.994, mediante la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo CN-332 de Cartagena a Valencia, variante de Altea.

Así las cosas, por Resolución de la Dirección General de Carreteras de 11 de junio de 2.003, se autoriza la redacción de nuevo Estudio Informativo de la Carretera N-332 de Cartagena a Valencia, "Variante de Altea", siendo el objeto del Estudio "Desarrollar, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las diferentes alternativas para la construcción de una variante de la carretera N-332 que posibilite la continuidad de los tráficos de largo recorrido sin necesidad de que éstos circulen por el caso urbano de Altea, comparando las alternativas ya analizadas por el estudio informativo EI-1-A-06, adaptadas a los condicionantes actuales, junto con otras posibles nuevas alternativas viables que se puedan plantear en el futuro".

En cuanto al contenido del Estudio, se señala que "además de cumplir con lo especificado en el artículo 25 del actual Reglamento General de Carreteras, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios".

Finalmente, se establecen como Instrucciones Particulares del estudio, entre otras: a) aprovechar todos los trabajos ya realizados con el Estudio Informativo EI-1-A-06, actualizándose en la medida que se derive de los nuevos condicionantes surgidos desde su redacción; b) someter el estudio a nuevo procedimiento de información pública; c) someter el estudio a los trámites ambientales que establezca el Ministerio de Medio Ambiente en aplicación de la normativa vigente; d) las opciones propuestas se someterán a una comparación mediante un método multicriterio que incluirá, al menos, criterios de rentabilidad económica, ambientales, socio-económicos y funcionales.



Con fecha 9 de febrero de 2.006, la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el Estudio Informativo "Carretera de Cartagena a Valencia, pp.kk. 147 al 164, Variante de Altea". En la resolución, tras el análisis de las contestaciones ambientales, se describen las alternativas propuestas, Alternativa A y Alternativa B, del Corredor 2. En cuanto a la Alternativa A, tras descripción de la misma, se señala que coincide básicamente con la solución aprobada en el Estudio EI-1-A-06; y en lo que se refiere a la alternativa B, se indica que coincide aproximadamente con la solución original del Estudio EI-1-A-06. Seguidamente se describen las características de las alternativas, el tráfico -teniendo en cuenta los datos de evolución se opta por aplicar una hipótesis de crecimiento del 5.70 % entre 2.006 y 2.010, año de puesta en servicio de la Variante- el planeamiento, la valoración económica de las alternativas, el estudio de rentabilidad, EIA y el análisis multicriterio.

En lo que atañe al tráfico, específicamente se señala que

"La apertura de la variante de Altea en el año 2.010 implica una importante disminución del tráfico soportado por la N-332, esencialmente entre Benidorm y Altea, situándose en la mitad del tráfico actual. Esta disminución corresponde esencialmente a la captación por la nueva variante de los tráficos de acceso a Benidorm desde el norte y a Altea desde el sur.

"Si bien en menor medida, también supondría una importante descarga del tramo de la N-332 entre Altea y el enlace del peaje de la AP-7, mientras que el último tramo entre dicho enlace y el final de la variante se limitaría a encauzar tráficos locales costeros.

"Por otra parte, la apertura simultánea (o anterior) de la variante de Villajoyosa se traduciría en la captación de parte del tráfico de la AP-7, entorno a los 2.000 veh/día, al crearse un eje alternativo constituido por las tres variantes consecutivas de Villajoyosa, Benidorm y Altea.

"El desdoblamiento de la variante de Benidorm supondría la consolidación del eje antes citado, si bien con consecuencias más notables en la propia variante de Benidorm, situándose la nueva variante de Altea en 16.600 veh/día en la zona entre los enlaces de L'Alfás del Pi y Altea Centro, 6.800 veh/día entre los de Altea centro y Altea Norte y 16.100 veh/día una vez pasado este último enlace.

"Entre los enlaces de Altea Sur y L'Alfás del Pi sería de 21.300 veh/día.

"El vial de nueva construcción entre el enlace de Altea Sur y la N-332 presentaría intensidades próximas a los 7.500 veh/día.

"En el año horizonte (2.030) la IMD máxima de la variante (tramo enlace Altea Sur-enlace L'Alfás del Pi) se estima en 31.650 veh/día.

Posteriormente, en el Boletín Oficial del Estado nº 69, de 22 de marzo de 2.006, se publicó la aprobación provisional del Estudio Informativo, sometiéndose a información pública con objeto de que los interesados pudieran formular las alegaciones y observaciones que estimasen oportunas, acerca de las circunstancias



que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

Por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático de 29 de marzo de 2.007, se formuló declaración de impacto ambiental.

Tras informe del Subdirector General de planificación y del director General de Carreteras de junio de 2.007, por Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 28 de junio de 2.007, se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo de la Carretera N-332, Variante de Altea. En el referido Informe se realiza una exégesis de los antecedentes del estudio informativo, un resumen de las alegaciones planteadas por organismos oficiales y particulares, de las contestaciones del Ingeniero Director del Estudio -entre las que se encuentra la referente al Ayuntamiento de Altea-, de la DIA, y un informe-propuesta del Servicio de Planeamiento en relación con el proyecto de construcción, en el que se tendrán en cuenta las siguientes prescripciones: a) las establecidas en la DIA de 29 de marzo de 2.007; b) se considerará la futura duplicación de la CV-760 a la hora de diseñar el enlace de la carretera; c) se tendrán en cuenta las consideraciones sobre el drenaje realizadas por la Confederación Hidrográfica del Júcar; d) se tomarán las medidas correctoras necesarias para evitar el deslumbramiento entre la variante y la Autopista AP-7; e) variar el método de construcción del paso bajo la autopista en el pk. 4+960 para disminuir afecciones al tráfico de ésta; f) estudiar las medidas necesarias para disminuir la afección a la parcela de la Iglesia ortodoxa; g) mantener la capacidad de los enlaces Altea Norte y Altea Sur (unido con el de Benidorm), salidas de la autopista AP-7 y se coordinará el diseño del enlace Altea Sur con el de la Variante de Benidorm, actualmente en proyecto.

En consecuencia, la Sala, en el concreto aspecto examinado, no puede compartir las alegaciones del Ayuntamiento de Altea, pues con independencia de que la alternativa elegida coincida con la solución original del Estudio EI-1-A-06, lo cierto es que, tras la sentencia dictada por la Audiencia Nacional, se ha seguido el procedimiento legalmente establecido, sin que quepa oponer tacha alguna al respecto, habiendo respondido la Administración a las alegaciones planteadas, valorándolas razonablemente, lo que evidencia que su decisión se adopta tras un proceso de examen y valoración.

La Sentencia dictada por esta Sala con fecha 23 de junio de 2.000 da respuesta a las irregularidades formales denunciadas por el Ayuntamiento de Altea, concluyendo con la "disconformidad en Derecho de la resolución de la resolución aprobatoria del propio documento justificativo de la obra, debiéndose redactar uno nuevo más respetuoso con la normativa, lo que no implica desde ahora que no sea válida la opción elegida pero solo en cuanto haya sido precedida de la oportuna tramitación suficientemente explicativa y precisa que permita la confrontación del coste o precio entre los diversos intereses concurrentes". Nada de esto sucede en el presente caso, pues como ya se ha expuesto, la resolución aquí impugnada se dicta tras examen y valoración de todo un conjunto de actuaciones y tras el oportuno trámite de información pública, teniendo en cuenta muy especialmente la evolución y perspectivas de futuro del tráfico rodado.



QUINTO.- En segundo término, la Corporación recurrente plantea que el contenido del Estudio de Impacto Ambiental es insuficiente.

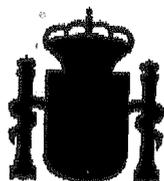
A estos efectos, alega que el EIA presenta indudables carencias, en particular: a) carece de estudio de paisaje que permita la evaluación del mismo; b) no recoge en el listado de yacimientos arqueológicos el "Molino de Benimussa" ni el "Molino Viejo o de los Moros"; c) no se recoge el entramado de las infraestructuras hidráulicas (acequias centenarias) que existen en las zonas de Benimussa y El Mandem; y d) no existen referencias a la posible afección del llamado "Pino Benimussa" o "Pino de Pico", un árbol centenario. Además, señala, no se trata con suficiente detalle la afección que durante la ejecución de las obras se pueda generar sobre la vegetación de la ribera del cauce del río Algar, ni tampoco se justifica el impacto que se generará en la zona de la ermita de Santa Bárbara, donde se proyectan desmontes de 13 m. de desnivel.

La Declaración de Impacto Ambiental constituye un informe sobre la incidencia ambiental del proyecto, que precisa, a los solos efectos ambientales, la conveniencia o no de realizarlo, y en caso afirmativo, las condiciones en que debe realizarse.

Las alegaciones que respecto a dicho informe se hagan por los interesados no son vinculantes para la Administración, lo que no supone que ésta pueda prescindir de ellas, antes bien, deben ser tomadas en consideración atendiendo a los intereses en conflicto. Pero para que las alegaciones puedan alcanzar éxito, es preciso acreditar que la actuación de la Administración se ha apartado de los cánones que disciplinan su correcta actuación. A la Administración compete examinar y valorar las diversas propuestas y alegaciones, dar una respuesta coherente y razonada y explicar el porqué de su decisión.

El artículo 7 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental -derogado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero-, establece que "Los proyectos a que se refiere el artículo 1 deberán incluir un estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, los siguientes datos: a) descripción del proyecto y sus acciones; b) examen de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución adoptada; c) inventario ambiental y descripción de las interacciones ecológicas o ambientales claves; d) identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta como en sus alternativas; e) establecimiento de medidas protectoras y correctoras; e) programa de vigilancia ambiental; y f) documento de síntesis.

Pues bien, en relación con el Estudio de Impacto, a realizar por el promotor del proyecto, la Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático -órgano ambiental competente- de 29 de marzo de 2.007, señala que el contenido del EIA se atiene a lo establecido por la normativa reguladora, habiendo aportado el promotor un documento de información complementaria relativo a la afección de la vegetación gipsófila, el plan de revegetación y la localización de vertederos. El EIA, tras examen de las actuaciones, considera que la alternativa menos dañina para el medio ambiente es la solución 1A, que discurre durante más tiempo paralela a la autopista A-7.

ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

Y si bien la opción elegida genera impactos significativos en la zona, se establece un conjunto de medidas protectoras y correctoras en relación con la desembocadura del río "Algar" (planificación de las obras para que durante los periodos críticos para las aves no se realicen desbroces, voladuras ni grandes movimientos de tierra; construcción de un viaducto para salvar el cauce del río; revegetación de los márgenes del río); la vegetación; movimientos de tierras (evitando cauces y zonas de alto valor natural); vías pecuarias; el patrimonio cultural (prospección arqueológica de todo el trazado en una anchura de 250 m. a cada lado del eje); hidrología e impacto acústico. Además, con objeto de no afectar a la Ermita de Santa Bárbara y a la iglesia ortodoxa, ubicadas en la zona, se proyectan modificaciones de trazado (evitar el desmonte de la margen izquierda en el entorno del pk. 10+400 para no afectar a la ladera sur del cerro en el que se ubica la Ermita).

Finalmente, el EIA incorpora un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos detectados, así como para la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas (minimización de la ocupación del suelo por las obras, control de emisiones de polvo, control retirada y acopio de tierras vegetales, protección de sistemas fluviales y calidad de las aguas, controles de protección y restauración de la vegetación, control del acondicionamiento de drenajes transversales como paso de fauna, control de los niveles acústicos durante las obras, entre otras).

La Corporación recurrente alega que el trazado propuesto genera un enorme impacto ambiental, y que en el caso concreto de Altea, municipio que conjuga como principales actividades productivas el turismo y la agricultura, los recursos naturales son de enorme trascendencia, y así lo recoge el Estudio Socioeconómico del Municipio de Altea elaborado por la Universidad de Alicante.

Mas, la parte recurrente invoca un Informe que no consta en autos, y como ya señalara la Sentencia del Tribunal Supremo de 1 de julio de 2.008, se trata de un informe de parte que

"No ha sido ratificado en este procedimiento, y las partes no han podido hacer las observaciones que estimasen oportunas, debiendo valorarse pues como tal informe de parte y a tenor de su contenido.

"La cualificación de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental -en este caso la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático-, al emitir su juicio técnico, consecuencia de la utilización de criterios técnicos y jurídicos, exige para cuestionarlo, desde el punto de vista sustantivo, hacerlo desde tales criterios técnicos y jurídicos que permitan valorar su contenido. Y en el presente caso la parte actora no ha aportado tales elementos técnicos que cuestionen los aportados por el promotor del proyecto, en relación con las distintas alternativas, que han permitido a la autoridad ambiental pronunciarse, en la declaración de impacto ambiental, sobre cuál es la opción más recomendable y los condicionantes que deben establecerse en orden a la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales."



En este orden de cosas, y como ya se ha expuesto, la Declaración de Impacto efectúa un examen pormenorizado de la actuación de que se trata, por lo que, en criterio de la Sala, se han tenido en cuenta las alegaciones más importantes y han sido valorados los aspectos esenciales del proyecto en función de un complejo trabajo comparando alternativas posibles de acuerdo con un conjunto de estudios técnicos.

La opción seleccionada ha sido calificada por el Órgano ambiental como ambientalmente adecuada, consecuencia de la utilización de criterios técnicos y jurídicos, y para cuestionarlos desde el punto de vista sustantivo es necesario hacerlo desde tales criterios técnicos y jurídicos que permitan valorar su contenido.

El que el interés de la parte recurrente no sea prevalente y el que las alegaciones y propuestas no hayan sido acogidas, no supone en modo alguno que la Administración haya actuado con arbitrariedad o irrazonabilidad a la hora de seleccionar la opción más recomendable ni que haya incumplido los trámites establecidos en la tramitación del estudio informativo.

En nuestro caso, la Administración ha cumplido con la tramitación legalmente prevista, ya que los aspectos sustanciales o relevantes de la infraestructura a ejecutar han sido sometidos a una información pública en la que ha podido tomar parte la ahora recurrente, optándose por una alternativa que no puede considerarse arbitraria o irrazonable, habiéndose conformado la voluntad administrativa desde unos presupuestos que no han podido ser desvirtuados de contrario por el informe técnico de parte aportado.

En atención a las precedentes consideraciones, el recurso no puede prosperar procediendo su desestimación.

SEXTO.- Sin costas -ex artículo 139.1 LRLCA.

VISTOS los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

PRIMERO.- Desestimar el recurso contencioso administrativo promovido por la representación procesal del Ayuntamiento de Altea contra la Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación de 28 de junio de 2.007, por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo, clave EI-2-A-16 "Carretera N-332 de Cartagena a Valencia, pp.kk. 147 al 164. Variante de Altea", por ser, dicha resolución, ajustada a Derecho.

SEGUNDO.- Desestimar las demás pretensiones deducidas por la parte recurrente.

TERCERO.- No procede hacer expresa declaración en costas.



Así por esta nuestra sentencia, testimonio de la cual será remitida a la oficina de origen a efectos legales, junto con el expediente, en su caso, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.