
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE VALENCIA
DEPARTAMENTO DE PROYECTOS DE INGENIERÍA



PROPUESTA DE UNA METODOLOGÍA PARA LA
PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EVALUACIÓN DE IMPACTO
AMBIENTAL

TESIS DOCTORAL

PRESENTADA POR:

D^a Adelina Bolta Escolano

DIRIGIDA POR:

Dr. D. Eliseo Gómez-Senent
Martínez

VALENCIA, Octubre de 2006

A Antonio y Julio

AGRADECIMIENTOS

A mis compañeros y amigos, por su incondicional ayuda y su gran paciencia.

A mi director de Tesis y al Ministerio de Medio Ambiente, AENA y la Consellería de Obras Públicas de Valencia, que han sido mis guías.

RESUMEN

La participación es el mejor mecanismo social para solucionar los problemas ambientales.

En el trabajo de investigación se pretende desarrollar una metodología de participación pública analizando distintos proyectos y viendo cómo han participado los distintos alegantes y el tipo de alegaciones más frecuentes ya que la participación pública va a ser una herramienta clave en los procesos de Evaluación de Impacto Ambiental.

Cuando hablamos de participación, no estamos hablando de consultas populares o consensos aislados. Hablamos de procesos multidimensionales en los que educación, aspectos legales, organización, técnicas puras de participación y otras áreas de acción social trabajan en paralelo y van avanzando, retroalimentándose y reforzándose unas a otras. En la presente Tesis se incluye toda la legislación aplicada a la participación pública en los Capítulos 2 y 3 y las distintas técnicas de participación pública en el Capítulo 4 y algunos comentarios a la educación ambiental; todo ello de gran importancia para una buena participación pública.

Se han seleccionado los tipos de proyectos siguientes, por haber encontrado mayor cantidad de alegaciones y datos válidos para la tesis: vías de comunicación, aeropuertos, centrales térmicas, líneas eléctricas, redes ferroviarias, oleoductos, proyectos hidrológicos.

La metodología para analizar los proyectos consta de la búsqueda y obtención de los proyectos ya realizados o en curso de realización, así como las alegaciones y consultas presentadas. Se analizan metódicamente los participantes clasificados en cuatro grupos. Se ha procedido a identificar y clasificar los tipos de alegaciones. Se han construido las tablas y gráficos que relacionan las intervenciones de cada tipo de alegante con sus alegaciones en cada uno de los proyectos con el fin de poder obtener una información más resumida, mejor organizada para poder extraer mejores conclusiones de cada proyecto en cuanto a los aspectos ambientales, de forma y legales.

El baremo establecido es flexible y se ha realizado consultando a los expertos. Según el número de alegantes versus alegaciones, los proyectos serán mejorables, inaceptables o correctos¹. En las conclusiones finales de cada proyecto se ven las mejoras medioambientales por el tema de la participación pública. Finalmente se desarrolla la propuesta metodológica de participación pública y en el último capítulo se comentan las conclusiones finales y previsiones futuras.

A través del análisis de casos se ha visto que cuando los colectivos son activos, representativos y especialmente grandes y bien coordinados, permiten una participación más satisfactoria y acometer proyectos importantes o incluso planificar la gestión del ámbito que les afecta.

La participación puede y debe abordar todo tipo de problemáticas, desde lo más local hasta lo más global; la complejidad y amplitud del reto no deben ser limitantes ya que nos acercamos a las soluciones de los grandes problemas si aprovechamos el consenso y la riqueza de las aportaciones que nos permite la participación.

La ventaja de la participación es que el proceso es más transparente, la aplicación de soluciones más ajustada a la necesidad, más acorde a los recursos y más asumida por los implicados. La propia solución será más sólida y transparente que si estuviera pensada por un exclusivo equipo de técnicos o marcado por directrices difíciles de explicar.

¹ En algunos casos, pese a que por este baremo un proyecto se considere correcto, el proceso actualmente se puede encontrar paralizado por un juzgado de instrucción.

RESUM

La participació és el millor mecanisme social per a solucionar els problemes ambientals.

En el present treball d'investigació es pretén desenvolupar una metodologia de participació pública analitzant diversos projectes i veient com hi han participat els diferents al·legants i els tipus d'al·legacions més freqüents, ja que la participació pública serà una eina clau en els processos d'avaluació de l'impacte ambiental.

Quan parlem de participació no ens referim a consultes populars o a consensos aïllats. Parlem de processos multidimensionals en què l'educació, els aspectes legals, l'organització, les tècniques pures de participació i altres àrees d'acció social treballen en paral·lel i van avançant, retroalimentant-se i reforçant-se mútuament. En la present tesi s'inclou tota la legislació aplicada a la participació pública en els capítols 2 i 3, les diferents tècniques de participació pública en el capítol 4 i alguns comentaris sobre l'educació ambiental; totes qüestions de gran importància per a una bona participació pública.

S'han seleccionat els tipus de projectes següents, per haver-hi trobat major quantitat d'al·legacions i dades vàlides per a la tesi: vies de comunicació, aeroports, centrals tèrmiques, línies elèctriques, xarxes ferroviàries, oleoductes i projectes hidrològics.

La metodologia que s'ha fet servir per a analitzar els projectes consta de cinc apartats. En primer lloc, la recerca i obtenció dels projectes ja realitzats o en curs de realització, així com les al·legacions presentades i les consultes. En segon lloc s'analitzen metòdicament els participants, classificats en quatre grups. A continuació s'ha procedit a identificar i classificar els tipus d'al·legacions. En quart lloc, s'han construït les taules i els gràfics que relacionen les intervencions de cada tipus d'al·legant amb les seues al·legacions en cada un dels projectes a fi d'obtenir una informació més resumida, millor organitzada, per a, d'aquesta manera, poder extraure millors conclusions de cada projecte quant als aspectes mediambientals, de forma i legals, i analitzar millor els projectes.

Finalment, a través de l'anàlisi de casos s'ha vist que quan els col·lectius són actius, representatius i, especialment, grans i ben coordinats, permeten una participació més satisfactòria i escometre projectes importants o fins i tot planificar la gestió de l'àmbit que els afecta.

La participació pot abordar, i ha de fer-ho, tota mena de problemàtiques, des de les més locals fins a les més globals; la complexitat i l'amplitud del repte no han de limitar-nos, ja que ens acostem a les solucions dels grans problemes si aprofitem el consens i la riquesa de les aportacions que ens permet la participació.

L'avantatge de la participació és que el procés és més transparent, i l'aplicació de solucions més ajustada a la necessitat, més coincident amb els recursos i més assumida pels implicats. La mateixa solució serà més sòlida i transparent que si estiguera pensada per un equip de tècnics exclusiu o marcada per directrius difícils d'explicar.

ABSTRACT

Participation is the best social way for solving environmental problems.

In this researching work, a methodology for public participation is trying to be developed by analyzing different projects and watching how different claimants have been participated and the types of the more frequent allegations, because public participation is going to be a key tool in the processes of Environmental Impact Assessment.

When we talk about participation, we aren't talking about popular queries or isolated consensus. We are talking about multidimensional processes in which education, legal aspects, organization, pure participation techniques and other social action areas are working in parallel and go on, feed-backing and reinforcing one each other. In the present Thesis is included all the legislation about public participation in chapters 2 and 3 and the different public participation techniques in chapter 4 and some remarks about environmental education; all these topics are very important for a good public participation.

Following types of projects have been selected, because of the greater quantity of allegations and valid data found for this Thesis: roads and highways, airports, thermal power stations, electric lines, railway webs, pipelines, hydrological projects.

The methodology for analyzing the projects includes searching and obtaining of the already developed projects or currently in process of development, as well as presented allegations and queries. In the second place, participants are analyzed in a methodical way in four groups. Types of allegations have been identified and classified. Tables and charts, that match participation of each type of claimer to their allegations for each project have been built, with the aim of obtaining a more summarized information and better organized, for extracting better conclusions of each project regarding environmental, legal and structural aspects.

The established scale is flexible and was carried out by seeking advice from experts. Depending on number of claimers versus allegations, projects may be improvable, unacceptable or correct². Environmental improvements by means public participation can be found in final conclusions for each project. Finally, a methodological proposal is developed and in the last chapter final conclusions and future forecast are commented.

By means of case analysis, it has been verified that when associations are active, representative and especially large and well coordinated, it allows a more satisfactory participation and the undertaking of important projects or even the planning of the management of the field that affects them.

Participation may and must undertake all types of problems, from the most local to the most global; the complexity and scope of the challenge shouldn't be limiting since we approach to the solutions of big problems if we take advantage of the consensus and of the richness of contributions given by participation.

The advantage of participation is that this process is more transparent, the application of solutions better fitted to the necessity, in agreement with the resources and better assumed by the implicated parties. The solution itself will be more solid and transparent than if it were thought by an exclusive team of technicians or controlled by rules that have a difficult explanation.

² In some cases, despite the fact that by this scale a project is considered correct, the process may be at present stopped by an Examining Magistrate's Court.

ÍNDICE GENERAL

1	OBJETO, ANTECEDENTES, METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN, FUENTES DE INFORMACIÓN	1
1.1	OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.2	¿QUÉ ES LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL?	2
1.2.1	La Participación Pública	3
1.2.2	¿Qué es el público?	4
1.2.3	¿Dónde puede participar?	4
1.2.4	Consultas previas	5
1.2.5	Información pública y presentación de alegaciones	5
1.2.6	PROCESO ADMINISTRATIVO DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	6
1.3	ANTECEDENTES	8
1.3.1	El origen y evolución de la EIA	8
1.3.2	Balance de los últimos 15 años	8
1.4	PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN	10
1.4.1	Investigación sobre el estado del arte	12
1.4.2	Alcance de la tesis	12
1.4.3	Metodología del estudio de casos	13
1.5	FUENTES DE INFORMACIÓN	15
1.5.1	Normativa. Diagrama cronológico	15
1.5.2	Casos prácticos	16
2	ANTECEDENTES, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL, PROCESO DE EIA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EIA.....	19
2.1	RESUMEN	19
2.2	ANTECEDENTES DE LA EIA	22
2.2.1	La EIA en un contexto mundial	26
2.2.2	La EIA en la Unión Europea	27
2.2.3	La Evaluación de Impacto Ambiental en España	30
2.2.3.1	Ley 9/2006 de evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente	32
2.3	ESTRUCTURA INSTITUCIONAL	34
2.3.1	El Órgano Ambiental	34
2.3.2	El Órgano Sustantivo	35
2.4	PROCESO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	35
2.4.1	Presentación de la iniciativa de la administración	37
2.4.2	Consultas previas	37
2.4.3	Información pública y presentación de alegaciones	37
2.4.3.1	Consultas a realizar	38
2.4.3.2	Tratamiento de los resultados	39
2.4.4	Declaración de Impacto	39

2.4.5	Seguimiento y control, informes	40
2.4.6	Evaluación de Impacto Ambiental en un contexto transfronterizo	41
2.5	LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EIA	42
2.6	EL FUTURO DE LA EIA	42
3	LEGISLACIÓN	45
3.1	RESUMEN	45
3.2	ESQUEMA CRONOLÓGICO DE LA NORMATIVA	47
3.3	OBJETIVOS DE LA NORMATIVA	49
3.3.1	Directiva 85/337/CE, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente	49
3.3.2	R.D. Legislativo 1302/86, de 28 de junio, de EIA	49
3.3.3	R.D. 1131/88 de EIA de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.	49
3.3.4	Directiva 96/61/CE del Consejo, de 24 de septiembre de 1996, relativa a la prevención y al control integrados de la contaminación.	50
3.3.5	Directiva 97/11/CE del Consejo de 3 de marzo de 1997 por la que se modifica la Directiva 85/337/CE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente	50
3.3.6	Ley 6/2001 de 8 de Mayo de 2001 de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.	51
3.3.7	Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2001 relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente	51
3.3.8	Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 28 de enero de 2003 relativa al acceso del público a la información medioambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CE del Consejo	51
3.3.9	Directiva 2003/35/CE del 26 de mayo de 2003, por la que se establecen las medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia las Directivas 85/337/CE y 96/61/CE del Consejo	52
3.3.10	Ley 62/2003 de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social	52

3.3.11 Directiva 2004/35/CE, de 21 de abril de 2004, sobre responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales _____	52
3.3.12 Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente _____	53
3.3.13 Ley 9/2006 de 28 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. __	53
3.3.14 Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. _____	56
3.4 TABLA DE CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN _____	58
3.5 TABLA DE EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA LEGISLACIÓN _____	62
3.6 ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA EIA _____	65
3.6.1 Cuadro de consulta y participación pública en un Plan Estratégico _____	66
3.6.2 Diagrama de las relaciones de la EIA _____	67
3.6.3 Tablas de tipo de proyecto por Comunidades Autónomas _____	67
3.6.4 Tipos de proyectos sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental _____	67
3.7 EL PROCESO ADMINISTRATIVO _____	68
4 LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA, LOS PARTICIPANTES Y LAS FORMAS DE PARTICIPACIÓN	71
4.1 RESUMEN _____	71
4.2 INTRODUCCIÓN _____	72
4.2.1 El Convenio de Aarhus _____	72
4.2.1.1 Tabla de Aspectos clave en la selección de instrumentos y metodologías para la participación pública ____	73
4.3 LOS PARTICIPANTES DEL PROCESO _____	74
4.3.1 Órganos Colegiados de Participación Pública _____	75
4.3.1.1 De ámbito territorial _____	75
4.3.1.2 De ámbito temático _____	75
4.3.2 Las autoridades públicas _____	75
4.3.3 El promotor del proyecto _____	76
4.3.4 Las Administraciones _____	77
4.3.4.1 Los técnicos _____	78
4.3.4.2 Los políticos _____	80
4.3.5 El ciudadano _____	80
4.3.6 El Consejo Asesor _____	81
4.3.6.1 Consejos Ciudadanos o Núcleos de Intervención Participativa _____	82

4.3.6.2	Tabla de síntesis de puntos fuertes y débiles de la participación asociativa de los municipios españoles _____	82
4.3.7	Los grupos ecologistas _____	83
4.3.8	Los Programas de Voluntariado Ambiental _____	85
4.3.9	La respuesta empresarial _____	86
4.3.10	Identificación de participantes potencialmente interesados _____	86
4.3.11	El Gobierno _____	87
4.4	PREPARACIÓN Y DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE LOS ASPECTOS QUE SE VAN A TRATAR _____	87
4.4.1	Red de Autoridades Ambientales _____	88
4.5	ANIMACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN _____	89
4.6	LAS VÍAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA _____	90
4.6.1	La Vía Informativa _____	90
4.6.1.1	Algunos recursos para asegurar una participación pública satisfactoria y útil para la EIA _____	91
4.6.2	La Vía Consultiva _____	92
4.6.3	La Vía Cooperativa _____	92
4.6.4	La Vía Conflictiva _____	92
4.7	TABLAS _____	93
4.7.1	Tabla de la evolución anual de los Proyectos, DIAs y Resoluciones desde el año 1990 a 2006 _____	93
4.7.2	Tablas de proyectos en procedimiento de EIA _____	95
4.7.3	Tabla de la evolución temporal de la procedencia de las alegaciones y consultas realizadas por Comunidades _____	103
4.8	DIFERENTES TÉCNICAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y DISTINTOS OBJETIVOS Y NIVELES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA _____	103
4.8.1	Técnicas para la comunicación con los tipos de público seleccionados _____	104
4.8.1.1	Tabla con ejemplos de técnicas de participación pública y participantes más probables _____	104
4.8.1.2	Técnicas de participación clasificadas por función _____	105
4.8.1.3	Técnicas de participación clasificadas por objetivos _____	106
4.8.1.3.1	Algunos comentarios específicos sobre las ventajas de las técnicas de participación pública _____	109
4.8.1.4	Técnicas adicionales _____	111
4.8.2	Identificación del público _____	112
4.8.3	Reconocimiento del tipo de público según el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos _____	113
4.8.4	Tipo de público según Castensson _____	114
4.8.5	Listado de grupos de Participación Pública según Schwartz _____	114
4.8.6	Eficacia de diferentes técnicas de comunicación según distintos públicos _____	115
4.8.7	Enfoque pragmático en la identificación del público _____	116

4.8.8	Objetivos de la Participación Pública Hanchey	120
4.8.8.1	Objetivos de relación pública	121
4.8.8.2	Objetivos de información	121
4.8.8.3	Objetivos de resolución de conflictos	122
4.8.9	Objetivos de la Participación Pública según Bishop	122
4.8.10	Tabla de objetivos de la participación pública en varias etapas del EIA	122
4.8.11	Desarrollo de los objetivos de un programa de la participación pública	123
4.8.11.1	Niveles de participación pública según Aunstein	125
4.8.11.2	Tabla según Castensson	125
4.8.12	Nivel de viabilidad	127
4.8.13	Nivel de Estudio de Alternativas de localización o a la totalidad del proyecto	127
4.8.14	Nivel de Desarrollo del Proyecto	127
4.9	LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EIA	128
4.9.1	La participación como fenómeno cultural	128
4.9.1.1.1	Necesidad de la educación ambiental	130
4.9.1.1.2	Un organismo dinamizador de la educación ambiental en España	131
4.9.2	Causas de conflicto ambiental	134
4.9.2.1	Funciones vitales de la participación pública	135
4.9.2.2	Aspectos más importantes desde el punto de vista de la resolución de problemas	135
4.9.2.3	Tabla de aportaciones que pueden proporcionar los métodos participativos	137
4.9.3	Problemas inherentes de la Planificación de Programas de Participación Pública	137
4.9.3.1	Observaciones y principios de los programas de participación pública	138
4.9.4	Los modelos y evaluación de la planificación	139
4.9.4.1	El análisis del modelo desarrollado en España sobre EIA	139
4.9.5	Algunas consideraciones sobre la participación pública	142
4.9.5.1	Criterios que deben presidir la información pública	144
4.9.5.1.1	Un aspecto: estimular la aportación de la opinión pública	144
4.9.5.1.2	Otros aspectos: valores, ética y principios	144
5	CASOS PRÁCTICOS: DESCRIPCIÓN, ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	145
5.1	CASOS PRÁCTICOS: VÍAS DE COMUNICACIÓN	145
5.1.1	AUTOPISTA M-50	145
5.1.1.1	Introducción	145
5.1.1.2	Características del proyecto	148
5.1.1.3	Alegaciones presentadas	148
5.1.1.3.1	Tipo de alegantes	148
5.1.1.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	150

5.1.1.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	154
5.1.1.5	Alegantes versus alegaciones	155
5.1.1.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones	155
5.1.1.5.2	Gráficos	156
5.1.1.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegantes	157
5.1.1.6	Conclusiones de la Autopista M-50	159
5.1.2	AUTOPISTA A-6 MADRID-CORUÑA, CONEXIÓN CON SEGOVIA	160
5.1.2.1	Introducción	160
5.1.2.2	Características del proyecto	163
5.1.2.3	Alegaciones presentadas	163
5.1.2.3.1	Tipo de alegantes	163
5.1.2.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	164
5.1.2.5	Alegantes versus alegaciones	165
5.1.2.5.1	Tabla resumen de alegantes versus tipo de alegaciones	165
5.1.2.5.2	Gráficos	166
5.1.2.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	166
5.1.2.6	Conclusiones	167
5.1.3	AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO, A-9. TRAMO RANDE-PUXEIROS	168
5.1.3.1	Introducción	168
5.1.3.1.1	Cronología de los medios de comunicación	169
5.1.3.2	Características del proyecto	170
5.1.3.3	Alegaciones presentadas	171
5.1.3.3.1	Tipo de alegantes	171
5.1.3.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	171
5.1.3.5	Alegantes versus alegación	172
5.1.3.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegación	172
5.1.3.5.2	Gráficos	172
5.1.3.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegantes	173
5.1.3.6	Conclusiones de la Autopista A-9	173
5.1.4	CARRETERA OROPESA-CABANES	174
5.1.4.1	Introducción	174
5.1.4.1.1	Cronología de los medios de comunicación	177
5.1.4.2	Características del proyecto	178
5.1.4.3	Alegaciones presentadas	179
5.1.4.3.1	Tipo de alegantes	179
5.1.4.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	180
5.1.4.5	Alegantes versus alegación	183
5.1.4.5.1	Tablas resumen de alegantes y tipo de alegaciones	183
5.1.4.5.2	Gráficos	184
5.1.4.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	185
5.1.4.6	Conclusiones	190
5.1.5	AUTOVÍA DE CASTILLA-LA MANCHA. TRAMO: TOLEDO-OCAÑA. SUBTRAMO A: CIRCUNVALACIÓN EXTERIOR DE TOLEDO-AUTOPISTA DE PEAJE MADRID-TOLEDO.	191
5.1.5.1	Introducción	191

5.1.5.2	Características del proyecto	191
5.1.5.3	Alegaciones presentadas	191
5.1.5.3.1	Tipo de alegantes	191
5.1.5.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	193
5.1.5.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	195
5.1.5.5	Alegantes versus alegaciones	196
5.1.5.5.1	Tabla resumen de alegantes y alegaciones	196
5.1.5.5.2	Gráficos	196
5.1.5.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	197
5.1.5.6	Conclusiones	197
5.1.6	AUTOPISTA DE PEAJE A-41, MADRID-TOLEDO	198
5.1.6.1	Introducción	198
5.1.6.2	Características del proyecto	199
5.1.6.3	Alegaciones presentadas	199
5.1.6.3.1	Tipo de alegantes	199
5.1.6.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	202
5.1.6.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	206
5.1.6.5	Alegantes versus alegaciones	207
5.1.6.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipos de alegaciones	207
5.1.6.5.2	Gráficos	207
5.1.6.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	208
5.1.6.6	Conclusiones	208
5.2	CASOS PRÁCTICOS: CENTRALES TÉRMICAS	209
5.2.1	CENTRAL TÉRMICA DE AMOREBIETA	209
5.2.1.1	Introducción	209
5.2.1.1.1	Cronología de los medios de comunicación	212
5.2.1.2	Características del proyecto	214
5.2.1.3	Alegaciones presentadas	214
5.2.1.3.1	Tipo de alegantes	214
5.2.1.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	215
5.2.1.5	Alegantes versus alegaciones	217
5.2.1.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones	217
5.2.1.5.2	Gráficos	217
5.2.1.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegantes	218
5.2.1.6	Conclusiones	218
5.2.2	CENTRAL DE CICLO COMBINADO DE PLANA DE VENT	219
5.2.2.1	Introducción	219
5.2.2.2	Características del proyecto	220
5.2.2.3	Alegaciones presentadas	220
5.2.2.3.1	Tipo de alegantes	220
5.2.2.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	222
5.2.2.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	224
5.2.2.5	Alegantes versus alegaciones	225
5.2.2.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones	225
5.2.2.5.2	Gráficos	226
5.2.2.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	226
5.2.2.6	Conclusiones	227

5.3	CASOS PRÁCTICOS: AEROPUERTOS	228
5.3.1	AEROPUERTO DE CIUDAD REAL	228
5.3.1.1	Introducción	228
5.3.1.2	Características del proyecto	231
5.3.1.3	Alegaciones presentadas	231
5.3.1.3.1	Tipo de alegantes	231
5.3.1.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	232
5.3.1.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	233
5.3.1.5	Alegantes versus alegaciones	237
5.3.1.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones	237
5.3.1.5.2	Gráficos	238
5.3.1.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegantes	240
5.3.1.6	Conclusiones	247
5.3.2	AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID	248
5.3.2.1	Introducción	248
5.3.2.1.1	Objeto y alcance	248
5.3.2.2	Características del proyecto	249
5.3.2.3	Alegaciones presentadas	249
5.3.2.3.1	Aspectos generales	249
5.3.2.3.2	Tipo de alegantes	250
5.3.2.3.3	Alegaciones destacadas por su contenido	252
5.3.2.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	259
5.3.2.5	Alegantes versus alegaciones	261
5.3.2.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones	261
5.3.2.5.2	Gráficos	261
5.3.2.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegantes	262
5.3.2.6	Conclusiones	264
5.4	CASOS PRÁCTICOS: LÍNEAS ELÉCTRICAS	266
5.4.1	LÍNEA ELÉCTRICA PALOS-GUILLENA	266
5.4.1.1	Introducción	266
5.4.1.2	Características del proyecto	266
5.4.1.3	Alegaciones presentadas	266
5.4.1.3.1	Tipo de alegantes	266
5.4.1.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	267
5.4.1.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	270
5.4.1.5	Alegantes versus alegaciones	273
5.4.1.5.1	Tabla resumen de alegantes y alegaciones	273
5.4.1.5.2	Gráficos	273
5.4.1.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	274
5.4.1.6	Conclusiones	276
5.4.2	LÍNEA ELÉCTRICA BALBOA-FRONTERA PORTUGUESA	277
5.4.2.1	Introducción	277
5.4.2.2	Características del proyecto	277
5.4.2.3	Alegaciones presentadas	277
5.4.2.3.1	Tipo de alegantes	277
5.4.2.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	278
5.4.2.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	280
5.4.2.5	Alegantes versus alegaciones	282

5.4.2.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones	282
5.4.2.5.2	Gráficos	282
5.4.2.5.3	Resumen de alegaciones destacadas por su contenido	283
5.4.2.6	Conclusiones	283
5.5	CASOS PRÁCTICOS: REDES FERROVIARIAS	284
5.5.1	RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL	284
5.5.1.1	Introducción	284
5.5.1.2	Características del proyecto	284
5.5.1.3	Alegaciones presentadas	285
5.5.1.3.1	Tipo de alegantes	285
5.5.1.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	286
5.5.1.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	288
5.5.1.5	Alegantes versus alegaciones	290
5.5.1.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegación	290
5.5.1.5.2	Gráficos	290
5.5.1.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	291
5.5.1.6	Conclusiones	291
5.5.2	CORREDOR FERROVIARIO NOROESTE DE ALTA VELOCIDAD. TRAMO: "CASTEJÓN – LOGROÑO"	292
5.5.2.1	Alegaciones presentadas	292
5.5.2.1.1	Tipo de alegantes	292
5.5.2.1.2	Alegaciones destacadas por su contenido	292
5.5.2.2	Alegantes versus alegación	295
5.5.2.2.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegación	295
5.5.2.2.2	Gráficos	295
5.5.2.3	Conclusiones	296
5.6	CASOS PRÁCTICOS: OLEODUCTO	297
5.6.1	OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA, VARIANTE DE ADEMUZ (CÓRDOBA Y CIUDAD REAL)	297
5.6.1.1	Introducción	297
5.6.1.2	Características del proyecto	297
5.6.1.3	Alegaciones presentadas	298
5.6.1.3.1	Tipo de alegantes	298
5.6.1.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido	299
5.6.1.4	Análisis de alegantes a favor y en contra	301
5.6.1.5	Alegantes versus alegaciones	302
5.6.1.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones	302
5.6.1.5.2	Gráficos	302
5.6.1.5.3	Resumen de alegaciones presentadas por alegante	303
5.6.1.6	Conclusiones	303
5.7	CASOS PRÁCTICOS: GASEODUCTO	304
5.7.1	RED DE GASEODUCTOS DE TRANSPORTE EN SAGUNTO (VALENCIA)	304
5.7.1.1	Introducción	304

5.7.1.2	Alegaciones presentadas _____	304
5.7.1.2.1	Tipo de alegantes _____	304
5.7.1.2.2	Alegaciones destacadas por su contenido _____	306
5.7.1.3	Análisis de alegantes a favor y en contra _____	308
5.7.1.4	Alegantes versus alegaciones _____	309
5.7.1.4.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones _____	309
5.7.1.4.2	Gráficos _____	309
5.7.1.4.3	Resumen de alegaciones destacadas por alegante _____	310
5.7.1.5	Conclusiones _____	310
5.8	CASOS PRÁCTICOS: PRESA _____	311
5.8.1	PRESA DE MULARROYA, AZUD DE DERIVACIÓN Y CONDUCCIÓN DE TRASVASE _____	311
5.8.1.1	Introducción _____	311
5.8.1.2	Alegaciones presentadas _____	312
5.8.1.2.1	Tipo de alegantes _____	312
5.8.1.2.2	Alegaciones destacadas por su contenido _____	314
5.8.1.3	Análisis de alegantes a favor y en contra _____	316
5.8.1.4	Alegantes versus alegaciones _____	320
5.8.1.4.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones _____	320
5.8.1.4.2	Gráficos _____	321
5.8.1.4.3	Resumen de alegaciones destacadas por alegante _____	321
5.8.1.5	Conclusiones _____	323
5.9	CASOS PRÁCTICOS: PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL _____	325
5.9.1	Plan Hidrológico Nacional _____	325
5.9.1.1	Introducción _____	325
5.9.1.2	Características del proyecto _____	326
5.9.1.3	Alegaciones presentadas _____	327
5.9.1.3.1	Relación de consultados _____	327
5.9.1.3.2	Alegaciones destacadas por su contenido _____	336
5.9.1.4	Análisis de alegantes a favor y en contra _____	338
5.9.1.5	Alegantes versus alegaciones _____	338
5.9.1.5.1	Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones _____	338
5.9.1.5.2	Gráficos _____	339
5.9.1.5.3	Resumen de alegaciones destacadas por alegante _____	339
5.9.1.6	Conclusiones _____	344
6	CONCLUSIONES DE CADA GRUPO DE PROYECTOS.....	347
6.1	CONCLUSIONES PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN _____	347
6.1.1	Tabla final de proyectos y tipo de alegaciones _____	347
6.1.2	Tabla final de alegantes y tipo de alegaciones _____	348
6.1.3	Gráficos _____	348
6.1.4	Tabla resumen de alegaciones para Vías de Comunicación _____	350
6.1.5	Resumen final de alegaciones en las Vías de Comunicación _____	352
6.1.6	Conclusiones finales para Vías de Comunicación _____	353
6.2	CONCLUSIONES PARA CENTRALES TÉRMICAS _____	355

6.2.1	Tabla final de proyectos y tipo de alegación	355
6.2.2	Tabla final de alegantes y tipo de alegación	355
6.2.3	Gráficos	356
6.2.4	Tabla resumen de alegaciones para centrales térmicas	357
6.2.5	Conclusiones finales de las Centrales Térmicas	358
6.3	CONCLUSIONES DE AEROPUERTOS	358
6.3.1	Tabla final de proyectos y tipo de alegación	358
6.3.2	Tabla final de alegantes y tipo de alegación	359
6.3.3	Gráficos	359
6.3.4	Tabla resumen de alegaciones para Aeropuertos	361
6.3.5	Conclusiones finales de los Aeropuertos	362
6.4	CONCLUSIONES DE LÍNEAS ELÉCTRICAS	362
6.4.1	Tabla final de proyectos y tipo de alegación	362
6.4.2	Tabla final de alegantes y tipo de alegación	363
6.4.3	Gráficos	363
6.4.4	Tabla resumen de alegaciones para Líneas Eléctricas	365
6.4.5	Conclusiones de las Líneas Eléctricas	367
6.5	CONCLUSIONES DE REDES FERROVIARIAS	368
6.5.1	Tabla final de proyectos y tipo de alegación	368
6.5.2	Tabla final de alegantes y tipo de alegación	368
6.5.3	Gráficos	368
6.5.4	Conclusiones de las Redes Ferroviarias	369
7	METODOLOGÍA DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL	371
7.1	INTRODUCCIÓN	371
7.2	MULTIDIMENSIONALIDAD DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	372
7.2.1	Participación	372
7.2.2	Esquema de la multidimensionalidad del proceso de participación pública	373
7.2.3.1	Procesos no aislados	374
7.2.4.1	Información	374
7.2.4.2	Educación	374
7.2.4.3	Aprendizaje	375
7.2.4.4	Organización Social	375
7.2.5.1	Técnicas de participación pública	375
7.2.5.2	Aspectos legales	375
7.3	ASPECTOS DEL PROCESO	376
7.3.1	Introducción	376
7.3.2	Esquema de aspectos del proceso	377
7.3.3	Análisis de la situación de partida	378
7.3.3.1	Impulso inicial, madurez y oportunidad	378
7.3.4	Procesos de participación	379
7.3.4.1	Escala del reto planteado	379

7.3.4.2	El grado de intervención de los ciudadanos _____	380
7.3.4.3	Elementos de intervención en los procesos de participación _____	380
7.3.5	Planificar el proceso _____	380
7.3.5.1	Compatibilizar los tiempos del proceso con la dinámica social _____	381
7.3.5.2	Eficacia del proceso. Su funcionamiento _____	381
7.3.5.3	Establecer un horizonte y etapas concretas _____	383
7.3.5.4	Aprender participando _____	383
7.3.5.5	Conseguir transparencia _____	384
7.3.5.6	Buenas relaciones. Empatía, confianza _____	384
7.4	CONCLUSIÓN _____	385
8	CONCLUSIONES FINALES	387
8.1	CONCLUSIONES POR CAPÍTULO _____	387
8.1.1	CONCLUSIONES CAPÍTULO 1: Objeto, Antecedentes, Metodología de la Investigación, Fuentes de Información _____	387
8.1.2	CONCLUSIONES CAPÍTULO 2: Antecedentes, Estructura Institucional, Proceso de EIA y Participación pública en la EIA _____	388
8.1.3	CONCLUSIONES CAPÍTULO 3: Legislación _____	389
8.1.4	CONCLUSIONES CAPÍTULO 4: La Participación Pública, los Participantes y las Formas de Participación _____	390
8.1.5	CONCLUSIONES CAPÍTULO 5: Casos prácticos: Descripción, Análisis y Conclusiones _____	390
8.1.6	CONCLUSIONES CAPÍTULO 7: Metodología de la Participación Pública en la Evaluación de Impacto Ambiental _____	392
8.2	CONCLUSIONES FINALES DE LA TESIS _____	395
8.3	PREVISIONES FUTURAS _____	396
	REFERENCIAS	397
	ÍNDICE DE TABLAS	403
	ANEXOS	411

1 OBJETO, ANTECEDENTES, METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN, FUENTES DE INFORMACIÓN

1.1 OBJETO DE LA INVESTIGACIÓN

Para conseguir que se realicen proyectos más ecológicos, recomendamos emplear la propuesta metodológica para la participación pública en las evaluaciones de impacto ambiental que se expone en la presente Tesis. Para conseguir este objetivo, se emplea la metodología de análisis de casos y más concretamente, se analizan distintos proyectos conflictivos (vías de comunicación, aeropuertos, centrales térmicas, redes ferroviarias, etc...).

1.2 ¿QUÉ ES LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL?

La Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) es un procedimiento jurídico-administrativo de recogida de información, análisis y predicción destinado a anticipar, corregir y prevenir los posibles efectos directos e indirectos que la ejecución de una determinada obra o proyecto causa sobre el medio ambiente. Permitiendo a la Administración adoptar las medidas adecuadas a su protección.

La Evaluación de Impacto Ambiental valorará los efectos directos e indirectos de cada propuesta de actuación sobre la población humana, la fauna, la flora, la gea, el suelo, el aire, el agua, el clima, el paisaje y la estructura y función de los ecosistemas previsiblemente afectados.

Asimismo comprenderá la estimación de los efectos sobre los bienes materiales, el patrimonio cultural, las relaciones sociales y las condiciones de sosiego público, tales como ruidos, vibraciones, olores y emisiones luminosas, y la de cualquier otra incidencia ambiental relevante derivada del desarrollo de la actuación.

En la EIA se considera tanto el Estudio, como el Informe y el Proceso. En realidad todas estas dimensiones son parte de un mismo cuerpo.

E.I.A.



Figura 1.1. Dimensiones de la EIA

La EIA es todo el procedimiento a seguir, mientras que el Estudio de Impacto Ambiental (EslA), es el documento técnico que debe presentar el titular del proyecto, y sobre el cual se basará el procedimiento administrativo completo de la EIA.

Hay que aclarar que el término "Estudio de Impacto Ambiental" es propio de la legislación española y equivale al "informe" del que habla la NEPA³ estadounidense. En la Directiva europea no se habla específicamente de la presentación de un documento escrito de estructura prefijada, aunque sí se establece que el proponente deberá presentar una serie de informaciones sobre las repercusiones ambientales del proyecto.

3 National Environmental Policy Act (Ley de Política Nacional Ambiental).

1.2.1 LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La participación pública es un elemento del proceso de evaluación ambiental. Fortalece la calidad y credibilidad de las evaluaciones de Impacto Ambiental. El público es una fuente importante de conocimiento local y tradicional acerca del entorno ambiental del proyecto y de los efectos ambientales de éste. A través de la participación pública los promotores de un proyecto pueden obtener esta información y entender y responder mejor a las preocupaciones públicas e informar a la gente sobre las decisiones.

El 25 de junio de 1998 tuvo lugar en Aarhus, el llamado Convenio de Aarhus. Este Convenio tiene por objetivo contribuir a proteger el derecho de cada persona, de las generaciones presentes y futuras, a vivir en un medio ambiente que permita garantizar su salud y su bienestar. Cada parte garantizará los derechos de acceso a la información sobre el medio ambiente, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia medioambiental de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. Para asegurar la plena compatibilidad de la Directiva 85/337/CE con las disposiciones de este Convenio de Aarhus, la Directiva se ha visto afectada por la Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por la que se establecen medidas para la participación del público en determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CE y 96/61/CE del Consejo.

Actualmente la participación pública en España dentro de las Evaluaciones de Impacto Ambiental está marcada por las leyes:

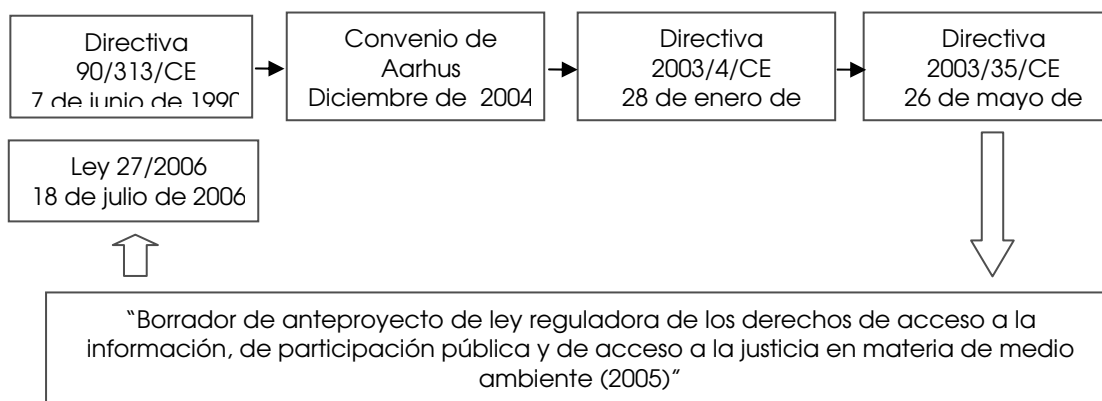


Figura 1.2. Leyes acerca de la participación pública en las EIA

La participación pública se produce en dos momentos del procedimiento:

- En las consultas previas para orientar el alcance y contenido del estudio (Scoping), este tiene carácter voluntario.
- En el trámite obligatorio de participación pública establecido para los proyectos sometidos a EIA.

La primera intervención del público se realiza antes del estudio de Impacto Ambiental, y la segunda se realiza después de este estudio.

Se puede decir que a través de la participación del público en la evaluación del Impacto Ambiental se está en condiciones de mejorar en el tiempo, en los costes del proyecto y en la calidad del Impacto Ambiental.

1.2.2 ¿QUÉ ES EL PÚBLICO?

El público no es una entidad única sino que representa muchos intereses. Para el tema que nos ocupa, se puede definir público como cualquier persona física o jurídica, así como sus asociaciones, organizaciones o grupos, constituidos con arreglo a la normativa que les sea de aplicación, según la definición dada por la Ley 27/2006.

¿Qué facilidades tiene el público? Puede consultar actualmente las particularidades de los proyectos conflictivos a nivel estatal en la página WEB del Ministerio y exponer sus alegaciones en la misma.

1.2.3 ¿DÓNDE PUEDE PARTICIPAR?

Tal y como obliga la Ley, el público puede participar en las dos etapas del proceso administrativo, la primera el Scoping antes del EIA y la segunda etapa después del EIA.

En el Scoping, esta se puede entender como una fase previa al estudio de Impacto Ambiental, prevista en la Legislación de ciertos países dirigida a encuadrar dicho estudio en relación con las exigencias de la Administración, las Instituciones y la percepción de la población afectada. Se trata de determinar los factores ambientales que deben ser tenidos en cuenta y el grado de profundidad con que deben analizarse cada uno de ellos, y a partir de ellos elaborar unas directrices que acoten la redacción del estudio y orienten la EIA.

La justificación del Scoping reside en que cada proyecto, y cada entorno requiere un enfoque específico en función de las particulares circunstancias que le afectan, y en que la realización del EIA puede ser demasiado compleja y desproporcionada si no se definen bien sus objetivos.

1.2.4 CONSULTAS PREVIAS

En el plazo de 10 días, a contar desde la presentación del Documento Comprensivo. El órgano administrativo de medio ambiente podrá efectuar consultas a las personas, Instituciones y Administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto, con relación al Impacto Ambiental que, a juicio de cada una, se derive de aquél, o cualquier indicación que estimen beneficiosa para una mayor protección y defensa del medio ambiente, así como cualquier respuesta que estimen conveniente respecto a los contenidos específicos a incluir en el estudio de Impacto Ambiental, requiriéndoles la contestación en un plazo máximo de 30 días.

Una vez recibidas las consultas, el órgano ambiental tiene un plazo de 20 días para transmitir toda esta información al promotor del proyecto.

Hay que hacer aquí una pausa para explicar que los puntos 1 y 2 del apartado anterior pertenecen a lo que conocemos como "scoping". Éste se puede entender como una fase previa del estudio de Impacto Ambiental, prevista en la legislación de ciertos países, dirigida a encuadrar dicho estudio en relación con las exigencias de la Administración, las Instituciones y la percepción de la población afectada. Se trata de determinar los factores ambientales que deben ser tenidos en cuenta y el grado de profundidad con que debe analizarse cada uno de ellos, y a partir de ello, elaborar unas directrices que acoten la redacción del estudio y orienten la EIA.

La justificación del "scoping" reside en que cada proyecto y cada entorno requiere un enfoque específico en función de las particulares circunstancias que le afectan, y en que la realización de EIA puede ser compleja y desproporcionada si no se definen bien sus objetivos.

1.2.5 INFORMACIÓN PÚBLICA Y PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES

Una vez entregado el Estudio de Impacto Ambiental al Órgano Sustantivo, según la Ley 9/2006 que modifica el artículo 3 del Real Decreto 1302/86, éste someterá al mismo a un trámite de información pública durante un periodo máximo de 30 días hábiles.

- Evaluación del trámite:

Dicho trámite se evaluará en aquellas fases del procedimiento en las que estén aún abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y la definición del proyecto sujeto a autorización y sometido a Evaluación de Impacto Ambiental y tendrá una duración máxima de 30 días hábiles.

Este trámite de información pública también deberá ser evaluado por el Órgano Sustantivo en relación con los proyectos que requieran la Autorización Ambiental Integrada según lo dispuesto en la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la contaminación.

Durante la evaluación del trámite información pública, el órgano sustantivo informará al público de los aspectos relevantes relacionados con el procedimiento de autorización del proyecto y, en concreto de los siguientes pasos:

- La solicitud de autorización del proyecto: El hecho de que el proyecto está sujeto a un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, así como de que, en su caso, puede resultar de aplicación lo previsto en el artículo 6 en materia de consultas transfronterizas.
- Identificación del Órgano Competente para resolver el procedimiento, de aquellos de los que pueda obtenerse información pertinente y de aquellos que puedan presentarse observaciones, alegaciones y consultas, así como del plazo disponible para su presentación.
- Naturaleza de las decisiones o, en su caso, de los borradores o proyectos de decisiones que se vayan a adoptar.
- Indicación de la disponibilidad de la información recogida con arreglo al artículo 2 de esta Ley y de la fecha y lugar o lugares en los que se pondrá a disposición del público tal información.
- Identificación de las modalidades de participación.

1.2.6 PROCESO ADMINISTRATIVO DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

En la siguiente página se muestra el esquema del procedimiento administrativo de la Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos en España.

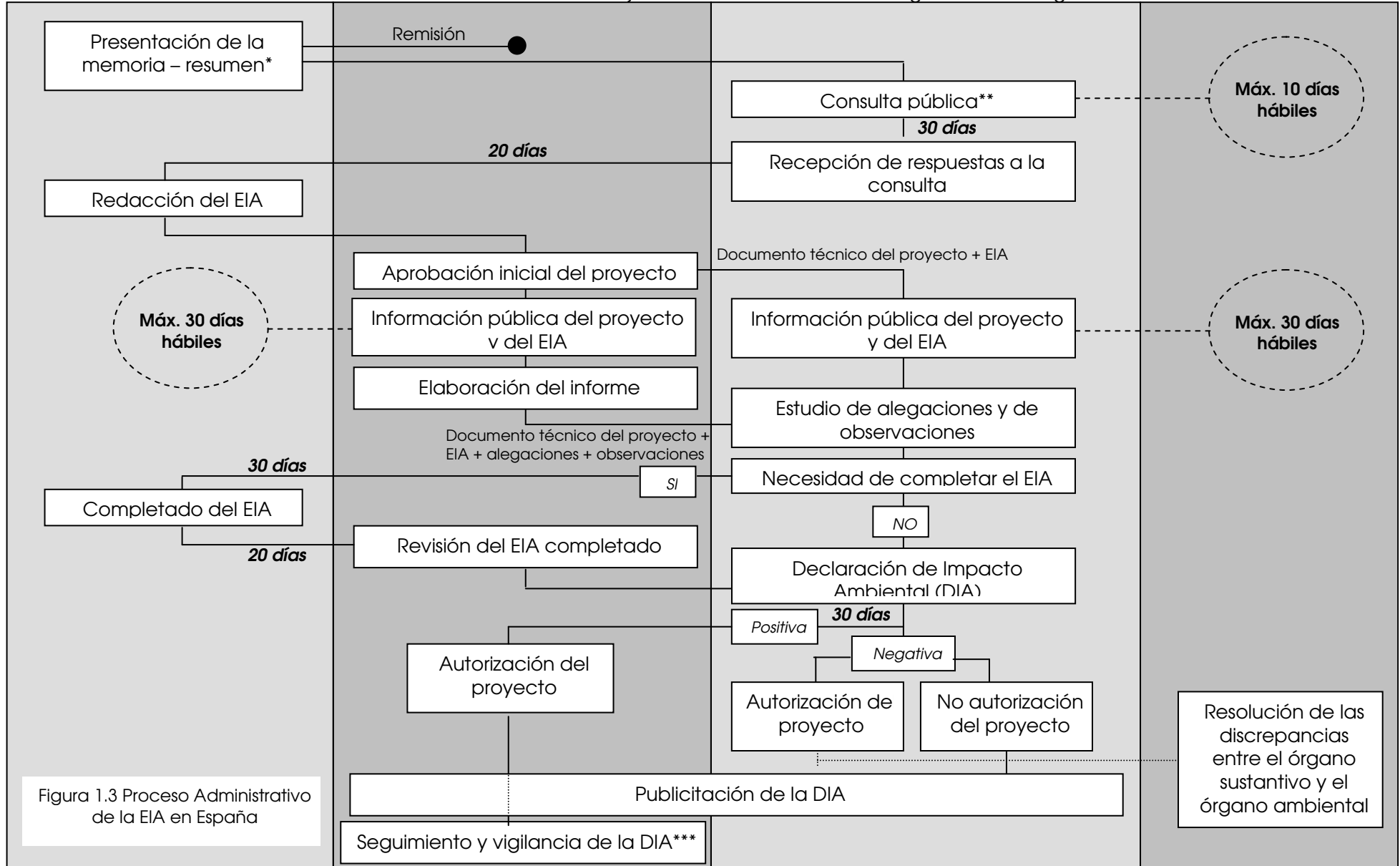


Figura 1.3 Proceso Administrativo de la EIA en España

*En caso de proyectos con impactos transfronterizos se aplicará el procedimiento regulado por el Convenio sobre Evaluación Ambiental en un contexto transfronterizo (Convenio de Espoo). El Ministerio de Asuntos Extranjeros actuará de canal de comunicación entre el Ministerio de Medio Ambiente y el estado afectado. **La consulta va dirigida a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por el proyecto. ***El Órgano Ambiental podrá recabar información del Órgano Sustantivo en relación con el proyecto y hacer comprobaciones para verificar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el DIA (Arnau Queralt Bassa y Pere Sala Martí, Octubre 2000).

1.3 ANTECEDENTES

1.3.1 EL ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA EIA

La gestión ambiental que hoy conocemos se ha construido mediante la interacción de un complejo conjunto de factores económicos, sociales, culturales, políticos y ambientales. En muchos países, sobre todo en los de mayor desarrollo, se habían tomado en cuenta los aspectos ambientales en la planificación institucional, aunque de manera fragmentada, principalmente en las leyes relativas a las aguas y las obras públicas, pero es a partir del año 1970, declarado como año de la Protección de la Naturaleza por el Consejo de Europa, en el que se establece un Comité de Medio Ambiente en la OCDE, y en los Estados Unidos de Norteamérica se promulga la NEPA (National Environment Policy Act), ésta fue aprobada el 1 de enero de este año y se establece que "todas las instancias de gobierno identificarán y desarrollarán métodos y procedimientos que contribuyan a que en el menor tiempo posible los factores ambientales sean tomados en cuenta en la toma de decisiones técnicas y económicas" (Bas and Herson, 1993).

Los propósitos de la NEPA son:

- Declarar una política nacional ambiental que estimule productiva y amablemente la armonía entre las personas.
- Promover esfuerzos que prevengan o mitiguen los daños al ambiente y la biosfera y estimulen la salud y el bienestar.
- Enriquecer la comprensión del sistema ecológico y los recursos naturales importantes para la nación.
- Establecer un consejo sobre la calidad ambiental.

1.3.2 BALANCE DE LOS ÚLTIMOS 15 AÑOS

En España, la aplicación de la EIA cuenta con una experiencia de 15 años, por lo que se dispone de información relativa a este período que servirá para el análisis que se desarrolla en esta tesis.

Del análisis del Balance de los últimos 15 años de la Evaluación de Impacto Ambiental se recomienda:

- Lograr una mayor integración de la participación pública en el proceso de EIA.
- Crear instrumentos para llegar a consensos sobre proyectos conflictivos.

- Distinguir, al menos, dos fases en la evaluación, una en la que se contribuya a la localización del proyecto y otra que evalúe las acciones de proyecto concretas.
- Constituir un Sistema Integral de Gestión de la Vigilancia Ambiental (SIGA), a nivel nacional, que recoja los resultados del seguimiento de los proyectos sometidos a EIA.
- Realizar análisis sistemáticos sobre la efectividad de las medidas correctoras aplicadas en los últimos años.
- Potenciar el debate científico y social, sobre posibles medidas compensatorias utilizables en futuros proyectos.
- Establecer una cierta normalización para que los Estudios de Impacto Ambiental de proyectos distintos sean relativamente comparables.
- Modernizar el proceso administrativo del procedimiento, con la creación de un Sistema Integral de Gestión.
- Definir líneas básicas de actuación ambiental en lo que se refiere a los criterios que los proyectos deben cumplir para obtener una Declaración de Impacto Ambiental positiva.
- Habilitar mecanismos de comunicación entre órganos sustantivos, ambientales o sectoriales.
- Habilitar sistemas de comprobación del cumplimiento de la DIA.
- Incorporar procedimientos abreviados o simplificados para determinados proyectos⁴ (R. Arce, 2005).

Con la actual Ley 9/2006, de evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, se puede decir que la tendencia en el futuro es una evolución de las evaluaciones ambientales la cual alcanza a más programas y planes que antiguamente.

Mediante la evaluación ambiental estratégica se producirán menores daños al medio ambiente, ya que previene antes que corrige un mal ya hecho. Se consigue que cuando sobre un proyecto se empiece una Evaluación de Impacto Ambiental, lo haga desde un inicio próximo a la realidad ambiental, evitando daños que de otra forma se habrían producido.

4 R. Arce, 2005

1.4 PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN

Para llevar a cabo esta tesis se ha desarrollado una metodología de investigación (ver Fig. 1.4). El proceso metodológico que se seguirá en la presente tesis incluye:

Un estudio del estado del arte de las EIA revisando la bibliografía y descripción de las técnicas y vías de participación pública existentes hasta finalizar en la manera en que distintos autores consideran la participación pública y por otro lado un análisis de una serie de proyectos de EIA distintos y conflictivos que nos han conducido a la elaboración de la metodología para la mejora de la participación pública.

Mediante la figura 1.4 de la página siguiente se pretende esquematizar la estructura, así como la correspondiente descomposición en Capítulos, de la presente tesis.

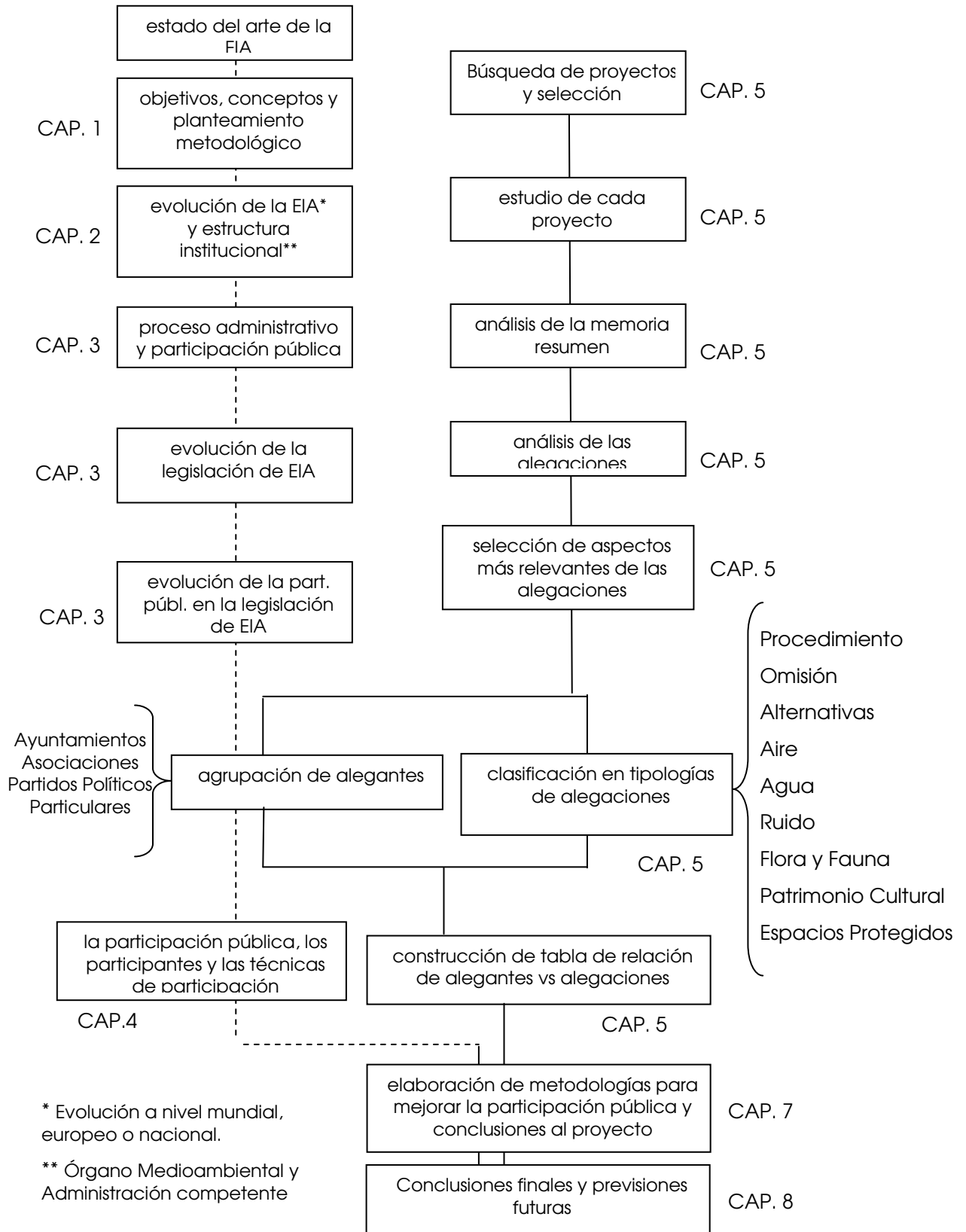


Figura 1.4. Planteamiento metodológico de la investigación.

1.4.1 INVESTIGACIÓN SOBRE EL ESTADO DEL ARTE

Para establecer una base teórica de partida se realizará un estudio a nivel bibliográfico de la Legislación de las Evaluaciones de Impacto Ambiental y la Legislación de la participación pública en las EIA. De cómo ha evolucionado en el tiempo.

En el estado del arte de esta tesis hemos realizado un repaso a la evaluación de las EIA en los últimos quince años. También en el Capítulo 2 hemos comentado los antecedentes de la EIA en un contexto mundial, en Europa y en España. Se comenta la estructura de EIA, la participación pública y el futuro de la EIA. En el Capítulo 3 se comentan las fases de consulta en el proceso administrativo de la EIA. A continuación se comenta la cronología de la legislación de EIA y la evolución de la legislación de la participación pública en la EIA desde que empezó en el año 1998 con el Convenio de Aarhus hasta la actualidad, año 2006. En el Capítulo 4 se habla de la participación pública, los participantes agrupando estos últimos en cuatro tipos (según el mayor número de alegaciones presentadas: ayuntamientos, asociaciones, partidos políticos y particulares). Se construye una tabla para cada tipo de alegación y alegante y también se ven las distintas vías de participación pública, hasta el Capítulo 4 el estado del arte y finalmente en los Capítulos 5 y 6 vemos una investigación aplicada analizando la participación pública en diecisiete casos de proyectos reales, para desarrollar en el Capítulo 7 una metodología de participación pública y en el Capítulo 8 unas conclusiones finales y unas previsiones futuras.

1.4.2 ALCANCE DE LA TESIS

En primer lugar, se desea destacar que la presente tesis se centra principalmente en la participación pública en las evaluaciones de Impacto Ambiental. Por lo tanto, no entra dentro del alcance de esta investigación profundizar en las evaluaciones de Impacto Ambiental ni en los proyectos sino sólo en el análisis de la participación pública, en los proyectos conflictivos a nivel estatal con el fin de establecer una metodología de participación pública para las EIA y mejorar los problemas ambientales.

1.4.3 METODOLOGÍA DEL ESTUDIO DE CASOS

BÚSQUEDA DE PROYECTOS Y SELECCIÓN

Hemos realizado una búsqueda de proyectos en los que la participación pública ha sido importante en la que se han seleccionado 18 proyectos entre ellos (de Obras Públicas solamente uno, el de Oropesa Cabanes por tener mayor número de alegaciones y de mayor peso y entre los proyectos seleccionados a nivel estatal por ser más conflictivos). Hemos analizado un total de 18 proyectos de EIA.

ESTUDIO DE CADA PROYECTO

En cada proyecto hemos realizado una breve descripción al principio de cada uno comentando por ejemplo si es una carretera, su año de aprobación del DIA, la longitud, su ubicación, por dónde pasa, etc.

ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES

Se han analizado las alegaciones presentadas a la memoria resumen de cada proyecto. Se han separado las alegaciones destacadas por su contenido de las alegaciones destacadas por su procedencia.

SELECCIÓN DE ASPECTOS MÁS RELEVANTES DE LAS ALEGACIONES

Se han seleccionado las alegaciones más importantes por su contenido, dando más importancia a las alegaciones que incumplen la legislación que a los comentarios realizados por los particulares más desinformados o con algún interés económico.

AGRUPACIÓN DE ALEGANTES

Se han clasificado los alegantes en cuatro grupos viendo cuáles son lo que más alegaciones han presentado en:

- Ayuntamientos
- Asociaciones
- Particulares
- Partidos políticos

CLASIFICACIÓN EN TIPOLOGÍA DE ALEGACIONES

Se han clasificado las alegaciones según el tipo de alegantes en 11 tipos de alegaciones distintas:

- procedimiento
- alternativas
- contaminación del aire

CAPÍTULO 1

- contaminación del agua
- contaminación acústica
- contaminación de la fauna y flora
- paraje natural
- patrimonio cultural
- aspectos económicos
- otros
- declaración negativa

CONSTRUCCIÓN DE LA TABLA de valoración de alegantes vs. alegaciones.

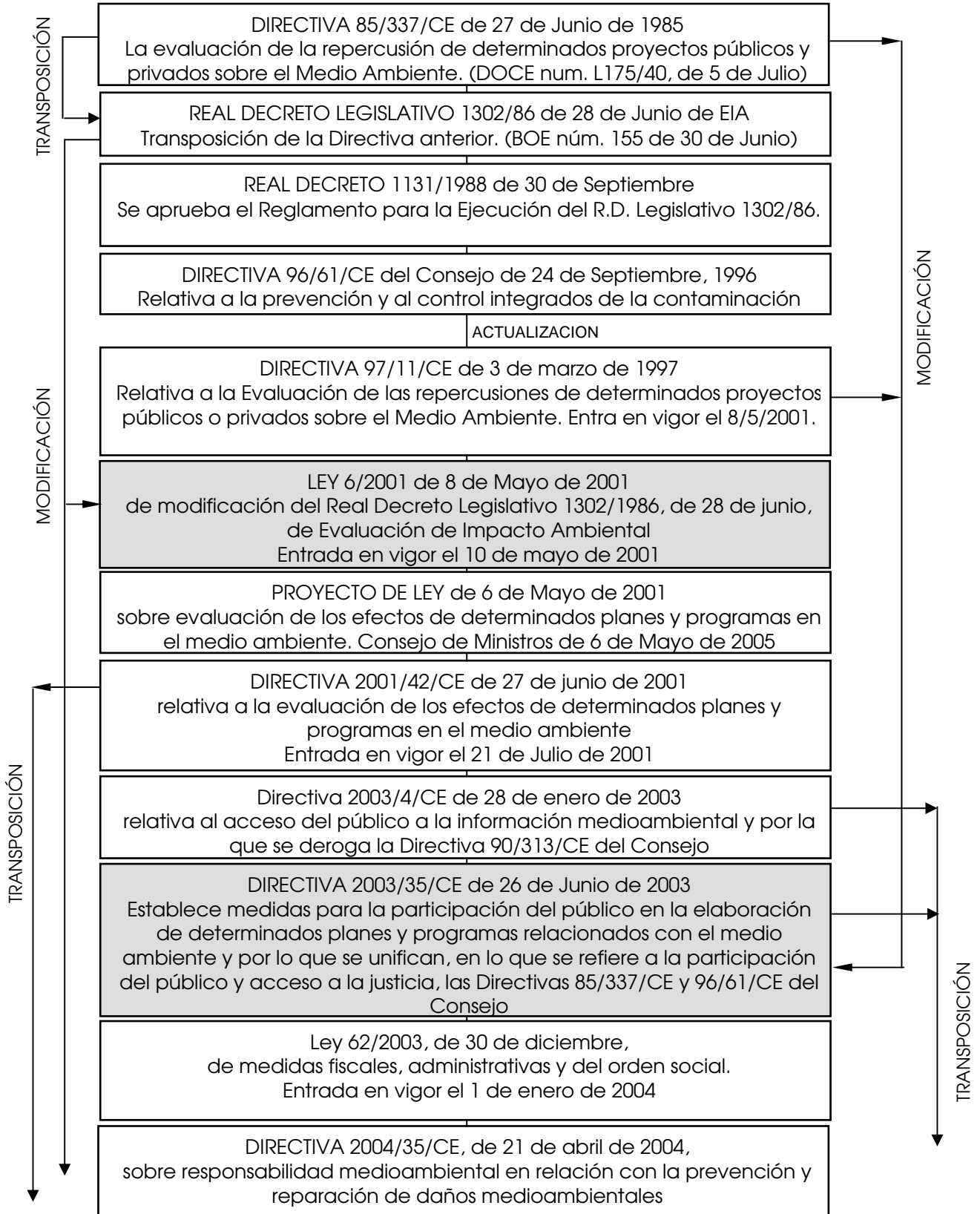
Se han construido las tablas y gráficos que relacionan las intervenciones de cada tipo de alegante con sus alegaciones en cada uno de los proyectos, dentro de su tipo (ver tablas del Capítulo 5). A continuación, todas las tablas se agrupan en una tabla por tipo de proyecto, resaltando los índices de intervención de cada tipo de participante. Finalmente, se describe la metodología que debería seguir el promotor para que, siguiendo las Directivas y el Convenio de Aarhus y la ley actual y utilizando las técnicas de participación pública, recoja la información más adecuada y dirija la participación pública de los posibles alegantes que se identificarán en cada nuevo proyecto y, de esta manera, pueda incorporar la información a la memoria resumen para la realización del EIA con una mejor calidad, de forma que se aprueba rápidamente el DIA y disminuya el período de tiempo y los costes en la realización del proyecto.

ELABORACIÓN DE LA METODOLOGÍA para la mejora de la participación pública.

En el Capítulo 7 se verá con detalle la propuesta metodológica como trabajo de investigación.

1.5 FUENTES DE INFORMACIÓN

1.5.1 NORMATIVA. DIAGRAMA CRONOLÓGICO



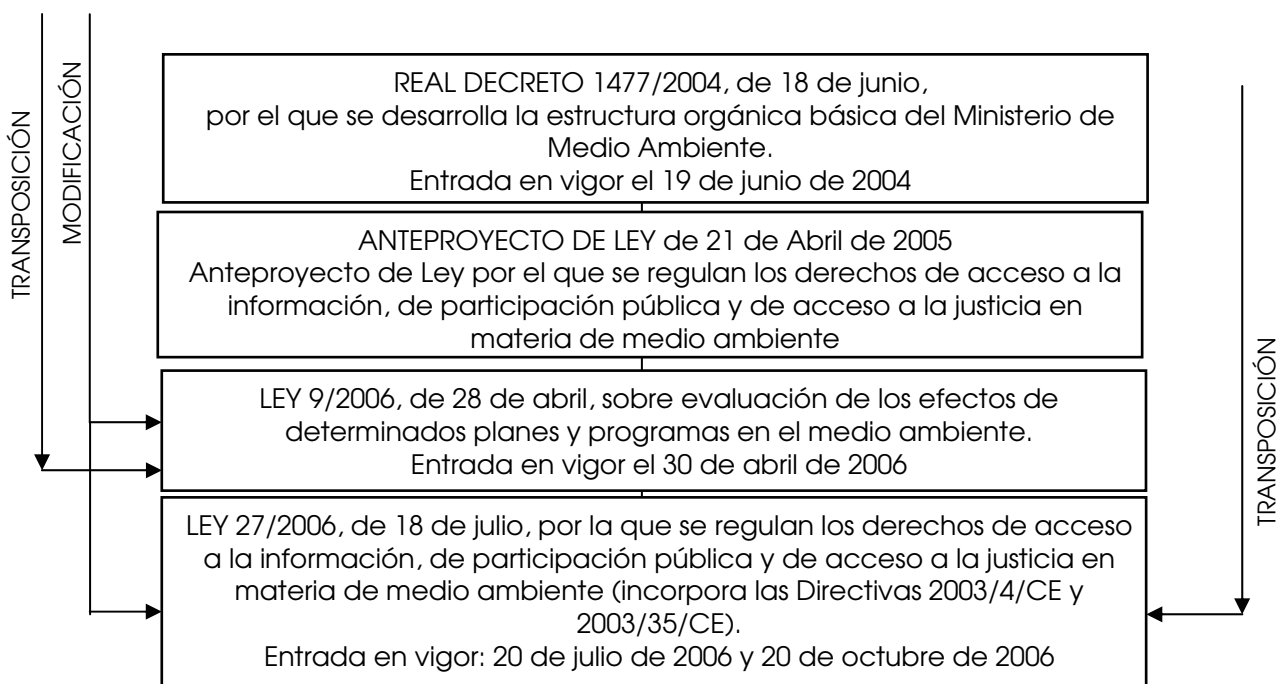


Figura 1.5. Esquema de la cronología de la Normativa.

Fuente: Elaboración propia

1.5.2 CASOS PRÁCTICOS

Se han investigado los siguientes casos:

CARRETERAS

- Autovía M-50
- Autopista A6 Madrid-Coruña, conexión con Segovia
- Autopista del Atlántico A-9. Tramo Rande-Puxeiros
- Carretera Oropesa-Cabanés
- Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo Toledo-Ocaña
- Autopista de peaje A-41, Madrid-Toledo

AEROPUERTOS

- Ampliación del Aeropuerto de Madrid
- Aeropuerto de Ciudad Real

PRESAS

- Presa de Mularroya

CENTRAL TÉRMICA

- Central térmica de Amorebieta
- Central de ciclo combinado de Plana de Vent

LÍNEAS ELÉCTRICAS

- Línea eléctrica Palos-Guillena
- Línea eléctrica Balboa-Frontera portuguesa

RED FERROVIARIA

- Nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona
- Corredor ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: "Castejón - Logroño"

OLEODUCTOS

- Oleoducto Rota-Zaragoza

GASODUCTOS

- Red de Gasoductos de transporte en Sagunto

PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL

2 ANTECEDENTES, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL, PROCESO DE EIA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EIA

2.1 RESUMEN

En 1998 surge por primera vez la participación pública en Europa por medio del llamado Convenio de Aarhus. Este Convenio tiene por objeto contribuir a proteger el derecho de cada persona, de las generaciones presentes y futuras, a vivir en un medio ambiente que pueda garantizar su salud y su bienestar. Cada parte garantizará los derechos de acceso a la información sobre el medio ambiente, la participación pública en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia medioambiental de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

Para asegurar la plena compatibilidad de la Directiva 85/337/CE con las disposiciones del Convenio de Aarhus, la Directiva se ha visto afectada por la Directiva 2003/35/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003 por la que se establecen medidas para la participación pública en determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por el que se modifican en lo que

se refiere a la participación pública y el acceso a la justicia las Directivas 85/337/CE y 96/65/CE del Consejo.

Para empezar vamos a ver cómo afecta la legislación a la participación pública. Para ello vamos a hacer un breve resumen de la legislación en Europa y en España.

La incorporación de la Directiva 85/337/CE a España se hizo a través del Real Decreto Legislativo 1302/1986 y del Reglamento 1131/88.

¿Cuáles son los proyectos que la han ido afectando? Según la Directiva 85/337/Ce, en su artículo 4, era obligatorio a los Estados Miembros someter a evaluación los tipos de proyectos contenidos en el Anexo I. El problema del Real Decreto Legislativo 1302/1986 fue que incorporó en su único Anexo los proyectos que debían someterse al citado procedimiento contenidos en el Anexo I de la Directiva, pero dejó sin cumplimentar lo relativo al Anexo II de la misma, pues aunque incluyó en la lista española de evaluación obligatoria tres tipos de proyectos del referido Anexo II, dejó sin establecer los criterios de selección para este Anexo.

Fue en el año 2000 y 2001 con el Real Decreto Ley 9/2000, que se modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio al incorporarse a nuestro derecho interno las Directivas 97/11/CE y 96/61/CE. Con este Real Decreto Ley se modifican determinados artículos del Real Decreto Legislativo 1302/1986, que sigue vigente, al tiempo que se sustituye su Anexo por el Anexo I del real Decreto ley 9/2000 que además introduce dos nuevos anexos, Anexos II y III. En el Congreso de los Diputados se acuerda convalidar el Real Decreto Ley 9/2000, así como la tramitación del mismo como Proyecto de Ley por el procedimiento de urgencia. A tales efectos la Ley 6/2001 modifica el Real Decreto Ley 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental. Esto aporta como novedad la regulación de infracciones.

Aspectos modificados por la Ley 6/2001:

- Ampliación de proyectos sujetos a Evaluación de Impacto Ambiental obligatoria.
- Proyectos con Evaluación de Impacto Ambiental condicionada.
- Órganos competentes y otros aspectos.
- La Evaluación de Impacto Ambiental en un contexto transfronterizo.

La Ley 6/2001 establece la lista de proyectos, que figura en el Anexo I, que deben someterse a Evaluación de Impacto Ambiental, clasificándolos en nueve grupos.

En el artículo 1.2 de la Ley se expone que los proyectos que figuran en el Anexo II se someterán a Evaluación de Impacto Ambiental cuando se cumplan algunas condiciones específicas.

En cuanto a la Evaluación de Impacto Ambiental en un contexto transfronterizo, según el convenio realizado en Espoo en el año 1991, se establece que cuando un proyecto pueda tener repercusiones significativas sobre el medio ambiente, se seguirá el procedimiento regulado en el nuevo artículo 3.

Vamos a hacer un repaso de la legislación que hable sobre Evaluación de Impacto Ambiental y participación pública.

La primera fue en 1985, con la Directiva 85/337/CE, que regula las Evaluaciones de Impacto Ambiental. Ésta se amplía y modifica por las Directivas 90/313/CE y 97/11/CE.

La Directiva 90/313/CE fue modificada por la Directiva 2003/4/CE que nos habla del acceso a la información ambiental.

Más tarde vemos que con el Convenio de Aarhus y la Directiva 2003/35/CE se modifica la Directiva 96/61/CE de control de la contaminación y también se modifica la Directiva 85/337/CE sobre las Evaluaciones de Impacto Ambiental.

La Ley 9/2006, establece que la Evaluación de Impacto Ambiental también debe efectuarse en los espacios protegidos, ZEPAs y hábitats naturales. Además esta Ley modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986 en sus artículos 1, 2, 3, 4 y 7, además de introducir un nuevo artículo 4 bis.

Hemos visto cuales han sido los proyectos que han sido afectados por la legislación. La nueva Ley 9/2006 amplía el abanico de proyectos considerados de una forma abismal ya que según esta Ley, también serán objeto de evaluación ambiental los planes y programas que requieran una evaluación conforme a la normativa reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000, regulada en la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y la fauna silvestres. De esta forma 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 el Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en este real decreto legislativo cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

2.2 ANTECEDENTES DE LA EIA

Una vez visto el resumen de la normativa que engloba a la Evaluación de Impacto Ambiental en Europa y España, es interesante comentar cual ha sido la evolución de la legislación relacionada con este tema para comprender mejor el sistema de EIA.

Se inicia este recorrido en 1982, cuando la Conferencia de Nairobi declaró la preferencia de prevenir los daños al ambiente antes que acometer con posterioridad la difícil y costosa tarea de repararlos. En este sentido, el instrumento que permite abordar preventivamente y dar solución adecuada a los distintos problemas que plantean las actuaciones sobre el entorno, es la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).

La EIA es un proceso administrativo, mediante el cual se puede garantizar que todas aquellas potenciales repercusiones que una determinada actividad pueda tener sobre el entorno, incluyendo el bienestar y la salud de la población, deban ser analizadas, descritas sistemáticamente y comunicadas, previamente a su autorización por parte de la autoridad administrativa de competencia sustantiva.

Esta técnica, de carácter preventivo, lejos de constituir un freno al desarrollo y al progreso, supone y garantiza una visión más completa e integrada de las actuaciones sobre el medio, mayor creatividad e ingenio, mayor responsabilidad social en los proyectos, motivación para investigar en nuevas soluciones tecnológicas y, en definitiva, mayor reflexión y atención en los procesos de planificación y de toma de decisiones.

En 1977 nace la iniciativa de la necesaria implementación de una Directiva específica. El texto aprobado el 27 de junio de 1985 (Directiva 85/337/CE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente) representó la 23ª versión del proyecto.

Aunque indudablemente la Directiva se inspiró en el modelo norteamericano de la NEPA (Ley Nacional de Protección Ambiental de los Estados Unidos de Norteamérica), también se nutrió de disposiciones y experiencias europeas, particularmente de Francia, donde ya se aplicaba una avanzada legislación específica en esta materia.

La forma y medida en que la Directiva ha sido recibida e incorporada por cada Estado Miembro resulta marcadamente desigual; las razones son ciertamente complejas, en parte porque la incorporación de la Directiva en varios Estados ha exigido profundas modificaciones en el sistema legal y administrativo (mayores de las originariamente previstas), y también porque algunos Estados contaban con experimentados sistemas de planificación territorial o normativas estrictas de protección de la Naturaleza.

La necesidad de modificar parcialmente la Directiva se planteó como consecuencia de la variada graduación de dificultades, surgidas a raíz de la tarea de adaptación al Derecho interno de cada país miembro, de nuevas exigencias y requisitos impuestos en materia de Impacto Ambiental, así como numerosas denuncias referidas a varios aspectos (calidad de los estudios de impacto –documento técnico-, escasa toma en consideración de las recomendaciones que se derivan de la evaluación realizada, incorrecta aplicación del Anexo II, defectuosa normativa en caso de efectos transfronterizos, entre otros).

La experiencia puso de manifiesto la importancia de mejorar en algunos aspectos el contenido de la Directiva en relación, especialmente, a la fijación de umbrales o límites a partir de los cuales se exige una evaluación del Impacto Ambiental, y a cuestiones de procedimiento.

Tras numerosas consultas e informes entre representantes de los Estados Miembros, en diciembre de 1995 se adoptó la posición común, y el 3 de marzo de 1997 se aprobó la Directiva 97/11/CE del Consejo, por la cual se modifica la Directiva 85/337/CE.

La Directiva de EIA de 1997 mejora las condiciones de aplicabilidad del procedimiento, regulando con más detalle los impactos transfronterizos, facilitando la coherencia procedimental con el permiso ambiental (Directiva 96/61/CE sobre prevención y control integrados de la contaminación, IPPC), facilita un mayor flujo de información, amplía el número de actividades del Anexo I y configura la obligatoriedad del Anexo II con los criterios enumerados en su Anexo III.

A nivel del Estado Español la Directiva 85/337/CE fue incorporada en virtud de la delegación efectuada por la Ley 47/1985, mediante el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, y su reglamentación mediante Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre. A estas disposiciones se debe añadir la ampliación que ha supuesto alguna legislación sectorial estatal y la extensa normativa autonómica de desarrollo.

La Directiva 97/11/CE otorgaba a los Estados Miembros un plazo de tres años (cumplido el 14 de marzo de 1999) para incorporar sus requerimientos a los respectivos ordenamientos nacionales, por lo cual el 15 de septiembre de 2000 se presentó contra España una nueva demanda por la no transposición de dicha Directiva. Durante ese plazo, ampliamente excedido, se sucedieron numerosos borradores de modificación de la norma estatal, sin llegar a un consenso aceptable.

Finalmente, bajo presión de las circunstancias, se aprueba el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre, que las Cortes acordaron posteriormente tramitar como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia (Resolución de 19 de octubre de 2000). El trámite parlamentario tuvo que superar numerosas enmiendas, dando lugar a la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación de la normativa estatal básica de

Evaluación de Impacto Ambiental (Real Decreto Legislativo 1302/1986). La disposición transitoria única "Procedimiento en curso" de esta Ley ha sido derogada recientemente por la Ley 9/2006 de evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente. Asimismo, esta nueva Ley ha supuesto la modificación de los artículos 1, 2, 3, 4 y 7, además de la introducción de un nuevo artículo (4 bis), del Real Decreto Legislativo 1302/1986. Esta Ley 9/2006 ha surgido como la necesidad de transponer al Derecho español la Directiva 2001/42/CE de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, que entró en vigor el 21 de julio de 2001.

Aunque existe cierta corriente de opinión que considera que este valioso instrumento se encuentra muy desacreditado por la actitud de algunos sectores de las administraciones públicas, es muy importante intervenir y participar en él para mantener cierta garantía de consideración de los efectos ambientales negativos dentro del proceso de toma de decisiones.

La normativa con sus modificaciones no puede ser automáticamente sinónimo de problema administrativo resuelto; Solamente con la completa y responsable aplicación de la legislación mediante la participación activa de todos los sectores implicados (promotor, profesionales, administración ambiental, administración sustantiva y, fundamentalmente, la propia sociedad que debe asumir los riesgos y daños ambientales derivados), se podrá avanzar en la paulatina integración plena de los aspectos ambientales en la gestión de los proyectos públicos y privados, en pie de igualdad con los aspectos económicos, financieros y técnicos.

La participación pública está estipulada en las regulaciones del CEQ mediante la fase de consultas, las exigencias de compromiso público y el proceso de revisión de los borradores de los estudios de Impacto Ambiental⁵. Además, el proceso de EIA requiere la participación pública; ésta debe ser activa y positiva y no limitarse al planteamiento pasivo con el que se cumplirán las exigencias de las regulaciones del CEQ.

La mayoría de las agencias federales tienen sus propios requisitos sobre participación pública que están en consonancia y suplementan los del CEQ.

La participación pública incluye el feedback de propuestas y la asistencia a las reuniones del estudio de impacto. Otro caso de participación pública es el que se lleva a cabo en el proceso de revisión del borrador de los estudios de impacto.

5 CEQ, 1987.

Las regulaciones del CEQ indican que después de preparar un borrador de un estudio de impacto y antes de realizar el informe final la agencia debe facilitar dicha revisión⁶.

- La legislación de EIA. Aspectos que pueden cambiar.

Han sido dos los aspectos los que en su nuevo enfoque y empuje pueden llegar a cambiar muy positivamente el campo de la EIA: la participación pública, y la consideración no solo de las limitaciones medioambientales y de las oportunidades de mejora medioambiental sino también de una buena gestión del proyecto y de la información que la EIA aporta.

Los aspectos sociales han tenido, por el contrario poca incidencia sobre la viabilidad de los proyectos, salvo que se haya producido una politización del tema, o que emerjan conflictos sociales importantes⁷. Pero lo que es claro es que muchos de los proyectos sometidos a EIA se verían de diferente manera si se produjera una consideración de los valores sociales desde el principio de su planificación, probablemente produciendo en algunos casos una reconsideración a fondo de la propia justificación y planificación global del proyecto.

El campo por tanto, aunque pausadamente, se fue ampliando⁸, pasando progresivamente desde el análisis casi exclusivo de los efectos ecológicos de un proyecto -es decir, la reacción de un ecosistema a una perturbación, tal como por ejemplo la reducción de oxígeno, turbiedad, o sedimentación- al concepto de impacto medioambiental -es decir, una alteración medioambiental que afecta a la satisfacción de las necesidades humanas y a su calidad de vida-, de una forma sostenible. Es más, la evaluación medioambiental está empezando a abarcar análisis más amplios, más comprensivos de todo el proceso de la generación de los problemas medioambientales. Recordemos brevemente la importancia cada vez mayor que están teniendo, junto con la EIA, las evaluaciones de riesgos, los efectos sobre la salud de las poblaciones, y los estudios medioambientales de sistemas de producción y productos que consideran desde la propia extracción de la materia prima hasta su vertido como residuo, una vez ha pasado todas las fases de extracción básica, transporte, transformación y consumo.

Es este un análisis que está todavía por hacer en detalle, pero que en definitiva nos confirma que la misma definición de un problema medioambiental es un hecho social y cambiante.

6 CEQ, 1987.

7 Canadian Environmental Assessment Review Council , CEARC, 1985.

8 Clark, 1978.

El CEARC⁹ (máximo organismo canadiense sobre las EIA) pone especial empeño en rechazar la noción de dos campos de investigación separados y distintos, como algo que no responde a la realidad y dañino al conocimiento del cambio medioambiental. Indica que las conexiones entre las valoraciones social y biofísica deben reforzarse y que la importancia crucial de los valores de la sociedad deben de alguna manera quedar reflejados en el alcance, enfoque, y métodos utilizados en toda la investigación de la valoración medioambiental.

Pero junto a los problemas externos, el campo del análisis del impacto social está también en proceso de definición, existiendo un amplio abanico de puntos de vista sobre lo que es.

2.2.1 LA EIA EN UN CONTEXTO MUNDIAL

LA EIA se aplica en países con contextos económicos, políticos y sociales bien distintos. En el ámbito de los países más desarrollados cabe destacar su evolución desde el año de su primera aplicación: en EE.UU., 1969; Suecia, 1970¹⁰; Canadá, 1973; Australia, 1974; Luxemburgo, 1978; Holanda, 1981; Japón, 1984; CE, 1985. También se utiliza en países en vías de desarrollo como son Colombia, 1974 y Filipinas 1978. En África, algunos países como Ruanda y Sudán tienen también experiencia en la aplicación de este instrumento de gestión medioambiental. El apoyo internacional que la EIA tiene es igualmente importante, abarcando organismos como el Programa de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente (P.N.U.M.A.), la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo en Europa (O.C.D.E.), la Comunidad Económica Europea (C.E.E.), la Comisión Económica para Europa (C.E.P.E. de la O.N.U.) y el Banco Mundial, por poner algunos ejemplos.

Estados Unidos recoge pioneramente en su legislación (NEPA)¹¹ por primera vez a nivel federal en 1969 las Evaluaciones de Impacto Ambiental, como resultado de la presión del movimiento social medioambientalista¹², produciendo la experiencia más amplia a nivel mundial hasta el momento. A pesar de ello, el análisis crítico del campo¹³, indica que dista mucho de haber conseguido una consideración a tiempo de los impactos medioambientales en los diseños de proyectos. Ello nos da ya una primera idea de las dificultades del tema.

9 Canadian Environmental Assessment Review Council (CEARC), 1985. "Social Impact Assessment, a research prospectus". Canadá.

10 En Suecia se ha legislado EIA como tal en 1991, aunque se ha practicado desde 1970.

11 National Environmental Policy Act (NEPA).

12 Carley y Bustelo, 1984.

13 Wathern, 1988; Murdock, 1986.

Canadá aporta también una experiencia importante en este campo –la obligación de realizar EIA se estableció en 1973 (EARP¹⁴) revisándose en 1977–. En 1984 se produjo un importante reforzamiento y actualización de todo el proceso al emitirse unas Guías específicas para la ley (EARP), en donde se precisan los roles y las responsabilidades y se refuerza la participación pública como un elemento esencial del proceso desde el principio hasta el fin. Canadá ha adoptado, al menos a nivel federal, un enfoque de EIA casi idéntico al de EE.UU., aunque en 1990 aprueba el Canadian Environmental Assessment Act, que supone una serie de avances clave incluyendo requerimientos de evaluación de políticas y programas.

Otro ejemplo interesante es la experiencia de Nueva Zelanda en donde se realiza evaluación del Impacto Ambiental ya desde 1974 y se produce una importante reforma en 1986, con la idea básica de integrar el sistema de planificación y los procedimientos de evaluación ambiental.

2.2.2 LA EIA EN LA UNIÓN EUROPEA

En el marco europeo, la todavía denominada Comunidad Económica Europea aprobó el 3 de Julio de 1985 la Directiva para la Evaluación del Impacto Ambiental 85/337, que debía ser implementada por cada estado miembro el 3 de Julio de 1988. La situación anterior en los estados miembros en relación a este tema es diferente según los países, aunque en cualquier caso pocos contaban con procedimientos de evaluación medioambiental global tal como se entienden en la Directiva¹⁵. La Unión Europea necesitó once años y decenas de borradores, con posiciones de fuerte rechazo –como es el caso de Reino Unido–, para llegar a esta Directiva.

En el camino se fueron abandonando previsiones importantes recogidas en los primeros borradores, como son las siguientes¹⁶:

- El incluir la justificación de rechazo de otras alternativas diferentes a la finalmente seleccionada (incluida en la Directiva 97/11/CE).
- La indicación de que se cumple con los planes previos existentes.
- Información pública temprana.
- El control posterior de los impactos reales del proyecto (evaluación post hoc).

14 Canadian Federal Environmental Assessment and Review Process (EARP).

15 Un análisis específico sobre cada estado miembro de la CE, se puede ver en "EIA, Training and Research in fue European Communities" por N. Lee y C. Wood, 1991.

16 Para un análisis más detallado de los vaivenes previos a la Directiva, véase Word, Ch. y George McDonic (1989); especialmente interesante es el análisis que hacen sobre Inglaterra.

Otro aspecto a destacar es el hecho de que, a pesar de que todos los países miembros deben adoptar una política homogénea a la que marca la Directiva europea, se dan una serie de previsiones a realizar por cada Estado, que han llegado a suponer importantes diferencias. Estas diferencias se sitúan, por ejemplo, en aspectos tales como el ritmo de desarrollo de la Directiva, la cobertura requerida para los proyectos, la interpretación de los requerimientos de información, o en las provisiones hechas para la consulta y participación pública. También en otros elementos importantes de la evaluación medioambiental como son el *scoping* o consultas previas¹⁷, el control de la calidad de los estudios técnicos, los trabajos posteriores de control y seguimiento, así como la información personal para acometer estas tareas o las características que deben tener los proyectos para ser evaluados, produciéndose diferencias significativas.

Como ejemplos de las disparidades que pueden encontrarse en la Unión Europea en relación a la EIA, pasamos a analizar según temáticas de interés, el caso de cuatro de sus estados miembros:

Mientras que en España, Holanda y Grecia prestan una atención especial a la responsabilidad de las autoridades competentes en relación con el alcance de las EIA concretas, el Reino Unido concede una mayor capacidad de decisión a los promotores. En el caso particular de España, debe puntualizarse que, merced de la importante capacidad de autogobierno que gozan las diversas Comunidades Autónomas, pueden encontrarse diferencias significativas respecto a la EIA.

El sistema holandés funciona con un calendario de operaciones muy rígido, donde cada parte implicada en la realización de la EIA tiene una idea muy definida del tiempo con el que cuenta para llevar a cabo sus tareas. España tiene una agenda al respecto con un calendario más flexible, donde el tiempo que se dedica a cada fase no está determinado a priori. Por su parte, tanto Grecia como Reino Unido establecen límites en las últimas etapas de la EIA, dejando abierto el plazo de realización de las fases exploratorias.

Otra diferencia importante es aquella que concierne a la aplicación de las evaluaciones según el nivel de detalle que se dispone en cada una de las fases del proyecto a desarrollar. Grecia utiliza en los proyectos de gran magnitud dos tramos de evaluación, uno al inicio del proyecto, cuando éste no está enteramente detallado, y otro al final, una vez que todas sus características han sido ya establecidas. España puede llegar a incluir hasta tres tramos, estudiando los primeros las posibles áreas alternativas de desarrollo del proyecto, con una segunda etapa de exhaustiva evaluación de impacto, y una tercera con

¹⁷ El *scoping*, o fase de consultas previas, se refiere a los sondeos previos que puede realizar la Administración, antes de comenzar con los estudios para la EIA, a efectos de conocer previamente los impactos que se percibe que puede ocasionar el proyecto.

propuestas de mitigación de los posibles efectos negativos. En el Reino Unido depende de cada proyecto particular y de las circunstancias locales, que pueden derivar en que la evaluación se lleve a cabo bajo otras instancias legales con procedimientos diversos.

Tanto Holanda como el Reino Unido no incorporan como parte integrante de la EIA los costes de mitigación de los efectos negativos que pueden derivarse de la acción del proyecto a desarrollar, contemplándose este aspecto en el propio diseño del proyecto, a diferencia de España y Grecia, donde esos costes deben identificarse en el proceso formal de la EIA.

La Directiva 96/61/CE, que entró en vigor el 30 de octubre de 1996, tiene por objeto la prevención y la reducción integrados de la contaminación procedente de las actividades que figuran en el Anexo I. En ella se establecen medidas relativas a los residuos con el fin de alcanzar un nivel elevado de protección del medio ambiente considerado en su conjunto.

La Directiva 2001/42/CE que entró en vigor el 25 de julio de 2001, tiene por objeto conseguir un elevado nivel de protección ambiental y contribuir a la integración de los aspectos medioambientales en la preparación y adopción de planes y programas con el fin de promover un desarrollo sostenible, garantizando la realización de una evaluación medioambiental de determinados planes y programas, antes de su aplicación, que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente.

La Directiva 2003/35/CE establece medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por las que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia las Directivas 85/337/CE y 96/61/CE del Consejo.

Otra nueva Directiva, la 2004/35/CE, que entró en vigor el 30 de abril de 2004, tiene por objeto establecer un marco de responsabilidades medioambientales basado en el principio de "quien contamina paga" para la prevención y reparación de daños medioambientales.

- Una nueva iniciativa de la UE para una mayor integración: la evaluación de impacto

La Comunicación de la Comisión de mayo de 2002 (Comisión Europea, 2002c) formalizó la intención de la UE de utilizar la "evaluación de impacto" (EI) para mejorar la calidad y coherencia del proceso de formulación de políticas. El objetivo es que se realice una EI en todas las iniciativas importantes, ya sean estrategias y políticas, programas o medidas legislativas. Actualmente existe cierta presión para que se aplique la EI a diversas políticas, basada en un análisis previo de la política comercial (denominada "evaluación de impacto de sostenibilidad" o EIS).

La evaluación de impacto tiene por objeto analizar las repercusiones de dichas iniciativas en lo que respecta a los tres pilares del desarrollo sostenible: económico, social y medioambiental. También debe destacar quién está afectado y cuáles son los intercambios, tanto entre los tres pilares como entre grupos de partes interesadas. La EIA también tiene por objeto simplificar el proceso de evaluación de las iniciativas importantes, incorporando los elementos clave de varias metodologías de evaluación ya existentes y sustituyéndolos. Algunas de ellas son la evaluación de impacto empresarial (EIE), la evaluación de impacto reglamentario (EIR), la evaluación de impacto sanitario (EISAN) e incluso la evaluación ambiental estratégica (EAE). Sin embargo, una cuestión fundamental es hasta qué punto pueden llevarse a la práctica estos objetivos y si los problemas clave anteriormente destacados con las técnicas existentes perderán parte de su persistencia.

En el ámbito nacional todavía no se exige la EI. Los sistemas nacionales que utilizan EIR, EIS, EIE, EDS (desarrollo sostenible), etc., continuarán, aunque es probable que se desarrollen EI más amplias. Actualmente, Finlandia lleva a cabo la EIS mediante EAE adaptadas. Los Países Bajos aplican una serie de pruebas coordinadas, incluyendo entre otras, la prueba de medio ambiente (ensayo MA) y la prueba empresarial (ensayo EM), así como pruebas de viabilidad y aplicabilidad. El reino Unido cuenta con su propia herramienta en fase piloto – la evaluación de políticas integrada (IPA)-, además de haber adoptado la EIR como norma y enfoque integrado de la formulación de políticas.

El requisito de recurrir a la EI debería contribuir a garantizar que la forma en que las iniciativas importantes y las inquietudes de las partes interesadas afectan a la sostenibilidad se tenga en cuenta con la suficiente antelación a la presentación de las propuestas como para que éstas puedan ser mejoradas. Del mismo modo, al exigir que se tengan en cuenta los intereses de los demás en una primera fase, el uso de la EI promete facilitar una mayor integración de los problemas de sostenibilidad en las políticas y garantizar una mayor coherencia entre agentes y campos de regulación.

La EI puede contribuir al desarrollo sostenible y promover unas políticas más eficaces y eficientes.

2.2.3 LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN ESPAÑA

En España, anteriormente a la entrada en vigor del Real Decreto regulador de la EIA se habían realizado evaluaciones en esa línea por parte de algunas Administraciones Públicas¹⁸, con mayor o menor obligatoriedad de cumplimiento de sus resultados.

¹⁸ Una de las Administraciones a destacar en este sentido es la del País Vasco; también el Ayuntamiento de Benneo al exigir el EIA del proyecto de extracción de gas, Gaviota.

A nivel de desarrollo de metodologías, el CEOTMA¹⁹ realizó pioneramente interesantes estudios de Impacto Ambiental, aunque, al no ser obligatorios sus resultados, su valor queda remitido al aspecto técnico.

También con anterioridad al Decreto estatal, el Gobierno Balear promulgó el Decreto 4/1986 de 23 de Enero –el primero en nuestro país– ajustándose y adelantándose a la fecha de su entrada en vigor, a la Directiva del Consejo de Europa. Esta legislación es además especialmente interesante también por el contenido más amplio, en relación al posterior estatal, que se le da a las EIA, incluyendo los proyectos y también planes que tienen que estar sometidos a alguna clase de evaluación ambiental, cuya concreción se expresa en una posterior "Guía Práctica para la Realización de Evaluaciones de Impacto Ambiental".

Entrando en un análisis más pormenorizado de la legislación española relativa a la EIA, empezaremos por el Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de Junio y su Reglamento de ejecución 1131/88 de 30 de Septiembre que entró en vigor el 7 de octubre de 2000.

Mediante estas normas se transpone al derecho interno español la Directiva Comunitaria 85/337/CE²⁰. Por otra parte, esta legislación hace referencia igualmente a la Ley de Conservación de los Espacios Naturales (Ley 4/89 de 27 de Marzo) y a la Ley de Carreteras (Ley 25/88 de 29 de Julio). Posteriormente se ha desarrollado legislación autonómica²¹.

El Real Decreto 9/2000, de 6 de octubre, que modifica el Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental, tiene por objeto incorporar a nuestro derecho interno la Directiva 85/337/CE con las modificaciones introducidas por la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997. Con este fin se modifican determinados artículos del Real Decreto Legislativo 1302/86 al tiempo que se sustituye el Anexo I del Real Decreto 9/2000 que además introduce dos nuevos anexos, numerados como II y III.

La Directiva 2003/35/CE ha sido transpuesta al derecho español mediante la aprobación de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre

19 El CEOTMA: Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, desarrolló una serie de EIAs de embalses, carreteras y otros, algunos de los cuales se pueden localizar en la Biblioteca de la Secretaría de Estado para el Medio Ambiente, MOPT.

20 BOE 30 Junio 1986, BOE 5 Octubre 1988, COCE n L 175 5 Julio 1985, respectivamente.

21 Las legislaciones autonómicas por orden cronológico han sido las siguientes: Baleares: Decreto 4/86, 23 de enero; Asturias: Ley 1/87, de 30 de marzo; Valencia: Ley 2/89, de 3 de marzo y Decreto 162/90, de 15 de octubre; Castilla y León: Decreto 269/89, de 16 de noviembre; Canarias: Ley 11/90, de 13 de julio; Galicia: 442/90, de 13 de septiembre; Aragón: Decreto 148/90, de 9 de noviembre; Madrid: Ley 10/91, de 4 de abril; Extremadura: Decreto 45/91, de 16 de abril; Cantabria: Decreto 50/91, de 29 de abril; Cataluña: legislación estatal y Decreto 328/92, de 14 de diciembre del Plan de Espacios Protegidos; Andalucía, Castilla-La Mancha, Murcia, Navarra, el País Vasco y La Rioja carecen de legislación propia, por lo que aplican la del estado.

evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y que modifica a su vez el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental. Entró en vigor el 30 de abril de 2006.

2.2.3.1 Ley 9/2006 de evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente

Se comentan las partes más significativas de esta Ley:

Se entenderá que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente aquellos planes y programas que tengan cabida en alguna de las siguientes categorías:

Los que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental en las siguientes materias: agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.

Los que requieran una evaluación conforme a la normativa reguladora de la Red Ecológica Natura 2000, regulada por la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres.

La legislación reguladora de los planes y programas introducirá en el procedimiento administrativo aplicable para su elaboración y aprobación un proceso de evaluación ambiental en el que el órgano promotor integrará los aspectos ambientales y que constará de las siguientes actuaciones:

- La elaboración de un informe de sostenibilidad ambiental
- La celebración de consultas
- La elaboración de la memoria ambiental.

La consideración del informe de sostenibilidad ambiental, del resultado de las consultas y de la memoria ambiental en la toma de decisiones.

La publicidad de la información sobre la aprobación del plan o programa

En el informe de sostenibilidad ambiental, el órgano promotor debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, incluida entre otras la alternativa cero, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de aplicación del plan o programa. A estos efectos, se entenderá por alternativa cero la no realización de dicho plan o programa.

El órgano promotor elaborará la propuesta del plan o programa tomando en consideración el informe de sostenibilidad ambiental, las alegaciones formuladas en las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas y la memoria ambiental.

En resumen, se puede decir que aunque solo se han destacado algunos puntos, pero la tendencia en el futuro es una evolución de las evaluaciones ambientales la cual alcanza a más programas y planes que antiguamente, también se denota unas evaluaciones más estructuradas y entrelazadas, es decir, se detalla claramente qué es lo que el estudio de impacto debe tener, a quién consultar, se ve una mayor comunicación y cooperación entre el órgano ambiental y el promotor del plan o programa, trabajando juntos para que el proyecto no perjudique el medio ambiente, consultando para ello a entidades y personas cada vez más definidos, cuyo resultado dará un cada vez más mejorado informe de alegaciones, debido a una mayor comunicación, precisión y más acertado proceso de evaluación. Mediante la evaluación ambiental estratégica se producirán menores daños al medio ambiente, ya que previene antes que corrige un mal ya hecho. Se consigue que cuando sobre un proyecto se empieza una Evaluación de Impacto Ambiental, lo haga desde un inicio próximo a la realidad ambiental, evitando daños que de otra forma se habrían producido.

2.3 ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

En todo proceso administrativo y legal hay unas instituciones encargadas y responsables de llevar al proceso legal por su correcta ejecución en la Evaluación de Impacto Ambiental. En España participan dos instituciones.

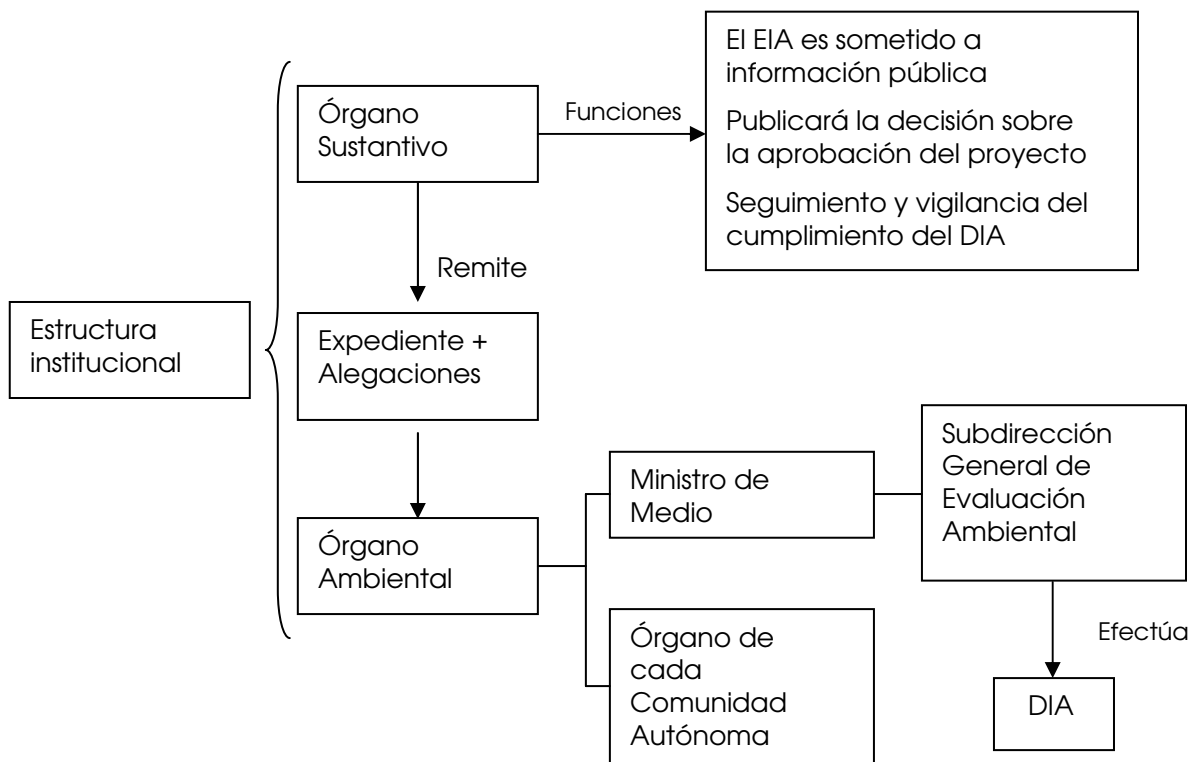


Figura 2.1. Estructura Institucional

2.3.1 EL ÓRGANO AMBIENTAL

Según el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/86 modificado por la Ley 9/2006, el Ministerio de Medio Ambiente será el Órgano ambiental en relación con los proyectos aprobados por la Administración General del Estado. Cuando se trate de proyectos distintos, será el Órgano Ambiental el que determine cada Comunidad Autónoma en su ámbito territorial.

En lo referente a las EIA, el Órgano Ambiental es la Subdirección General de Evaluación Ambiental, al que le corresponde realizar entre otras cosas:

- La ejecución del procedimiento de EIA de proyectos de competencia estatal.
- La propuesta de resolución de la DIA.
- El seguimiento y control de las medidas correctoras establecidas, en su caso, en tales Declaraciones.

2.3.2 EL ÓRGANO SUSTANTIVO

La Autoridad Competente Sustantiva es aquella que conforme a la legislación aplicable al proyecto de que se trate, ha de conceder la autorización para su aprobación definitiva. También es el responsable central de su ejecución

El Órgano Sustantivo presenta la solicitud y documentación a aquellos proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado y enviar su decisión al Órgano Ambiental. Publicará la decisión sobre la aprobación del proyecto. También le corresponde al Órgano Sustantivo el seguimiento y vigilancia del cumplimiento del DIA. Cuando hay discrepancias entre el Órgano Competente Sustantivo y el Órgano Administrativo de medio ambiente, se resolverá según la Administración que haya tramitado el expediente, el Consejo de Ministros o el Órgano de Gobierno de la Comunidad Autónoma correspondiente, o en su caso el que dicha Comunidad Autónoma haya determinado.

2.4 PROCESO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Según la modificación del artículo 1 del Real Decreto 1302/86 realizada por la Ley 9/2006, la Evaluación de Impacto Ambiental identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular y de conformidad con este Real Decreto, los efectos directos e indirectos de un proyecto sobre los siguientes factores:

- El ser humano, la fauna y la flora
- El suelo, el agua, el aire y el clima
- Los bienes materiales y patrimonio cultural
- La interacción entre los factores mencionados anteriormente

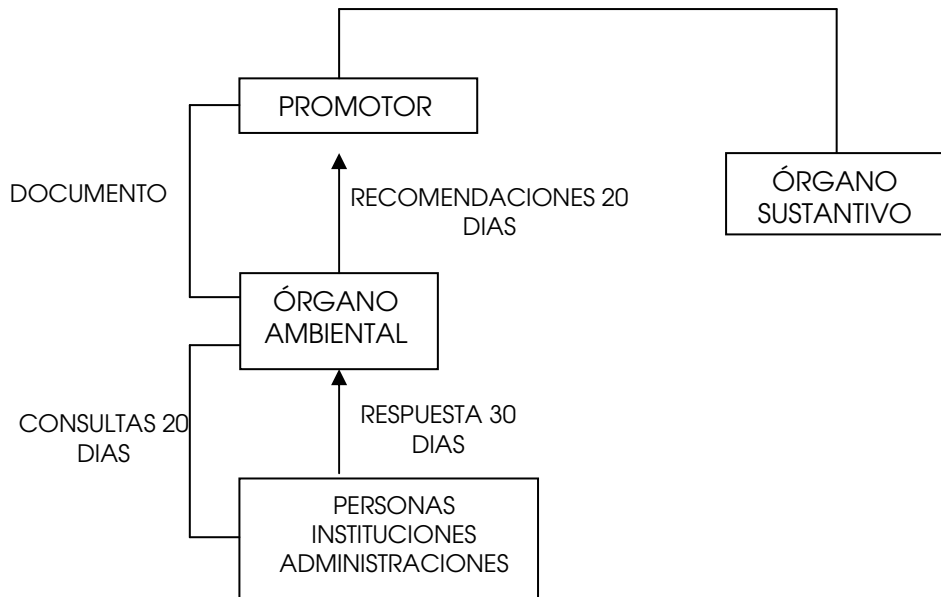


Figura 2.2. Proceso de EIA, Fase I

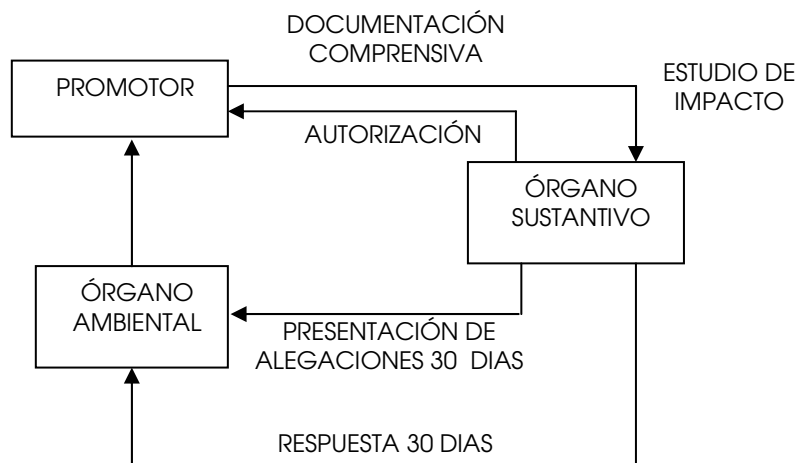


Figura 2.3. Proceso de EIA, Fase 2

Los seis procesos de organización anterior son:

- Presentación de la iniciativa a la Administración
- Consultas previas, realización del EIA
- Información pública y presentación de alegaciones
- Declaración de Impacto Ambiental
- Aprobación final
- Seguimiento y control

2.4.1 PRESENTACIÓN DE LA INICIATIVA DE LA ADMINISTRACIÓN

Cuando se presenta un proyecto, el proceso puede variar dependiendo del anexo de la legislación correspondiente o de la Administración responsable a la que pertenezca.

2.4.2 CONSULTAS PREVIAS

En el plazo de 10 días, a contar desde la presentación del Documento Comprensivo. El órgano administrativo de medio ambiente podrá efectuar consultas a las personas, Instituciones y Administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto, con relación al Impacto Ambiental que, a juicio de cada una, se derive de aquél, o cualquier indicación que estimen beneficiosa para una mayor protección y defensa del medio ambiente, así como cualquier respuesta que estimen conveniente respecto a los contenidos específicos a incluir en el estudio de Impacto Ambiental, requiriéndoles la contestación en un plazo máximo de 30 días.

Una vez recibidas las consultas, el órgano ambiental tiene un plazo de 20 días para transmitir toda esta información al promotor del proyecto.

Hay que hacer aquí una pausa para explicar que los puntos 1 y 2 del apartado anterior pertenecen a lo que conocemos como "scoping". Éste se puede entender como una fase previa del estudio de Impacto Ambiental, prevista en la legislación de ciertos países, dirigida a encuadrar dicho estudio en relación con las exigencias de la Administración, las Instituciones y la percepción de la población afectada. Se trata de determinar los factores ambientales que deben ser tenidos en cuenta y el grado de profundidad con que debe analizarse cada uno de ellos, y a partir de ello, elaborar unas directrices que acoten la redacción del estudio y orienten la EIA.

La justificación del "scoping" reside en que cada proyecto y cada entorno requiere un enfoque específico en función de las particulares circunstancias que le afectan, y en que la realización de EIA puede ser compleja y desproporcionada si no se definen bien sus objetivos.

2.4.3 INFORMACIÓN PÚBLICA Y PRESENTACIÓN DE ALEGACIONES

Una vez entregado el Estudio de Impacto Ambiental al Órgano Sustantivo, según la Ley 9/2006 que modifica el artículo 3 del Real Decreto 1302/86, éste someterá al mismo a un trámite de información pública durante un periodo máximo de 30 días hábiles.

- Evaluación del trámite:

Dicho trámite se evaluará en aquellas fases del procedimiento en las que estén aún abiertas todas las opciones relativas a la determinación del contenido, la extensión y la definición del proyecto sujeto a autorización y sometido a Evaluación de Impacto Ambiental y tendrá una duración máxima de 30 días hábiles.

Este trámite de información pública también deberá ser evaluado por el Órgano Sustantivo en relación con los proyectos que requieran la Autorización Ambiental Integrada según lo dispuesto en la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la contaminación.

Durante la evaluación del trámite información pública, el órgano sustantivo informará al público de los aspectos relevantes relacionados con el procedimiento de autorización del proyecto y, en concreto de los siguientes pasos:

- La solicitud de autorización del proyecto: El hecho de que el proyecto está sujeto a un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, así como de que, en su caso, puede resultar de aplicación lo previsto en el artículo 6 en materia de consultas transfronterizas.
- Identificación del Órgano Competente para resolver el procedimiento, de aquellos de los que pueda obtenerse información pertinente y de aquellos que puedan presentarse observaciones, alegaciones y consultas, así como del plazo disponible para su presentación.
- Naturaleza de las decisiones o, en su caso, de los borradores o proyectos de decisiones que se vayan a adoptar.
- Indicación de la disponibilidad de la información recogida con arreglo al artículo 2 de esta Ley y de la fecha y lugar o lugares en los que se pondrá a disposición del público tal información.
- Identificación de las modalidades de participación.

2.4.3.1 Consultas a realizar

Según la Ley 27/2006, simultáneamente, el Órgano Sustantivo consultará a las Administraciones públicas afectadas que hubiesen sido previamente consultadas en relación con la definición de la amplitud y el nivel de detalle del estudio de Impacto Ambiental y les proporcionará la siguiente información, la cual, además, será puesta a disposición de las personas interesadas:

- Toda la información recogida en virtud del artículo 2 del Real Decreto Legislativo 1302/86.

- Toda la documentación relevante recibida por el órgano sustantivo con anterioridad a la evaluación del trámite de información pública.

El Órgano Sustantivo informará a las personas interesadas y a las Administraciones Públicas afectadas del derecho a participar en el correspondiente procedimiento y del momento en que pueden ejercitar tal derecho. La notificación indicará la Autoridad Competente a la que se deben remitir las observaciones y alegaciones en que se concrete la participación y el plazo en el que deberán ser remitidas. Dicho plazo no será inferior a 30 días.

Asimismo, el Órgano Sustantivo pondrá a disposición de las personas interesadas y de las Administraciones Públicas afectadas aquella otra información distinta de la prevista en el apartado 3 que sólo pueda obtenerse una vez expirado el trámite de información pública y que resulte relevante a los efectos de la decisión sobre la ejecución del proyecto.

2.4.3.2 Tratamiento de los resultados

Según la Ley 27/2006, los resultados de las consultas e información pública deberán tomarse en consideración por el promotor en su proyecto, así como por el Órgano Sustantivo en la autorización del mismo.

A la vista de las alegaciones presentadas, el Órgano Sustantivo, puede considerar necesario que se complete el estudio o se modifique en algún aspecto. Este órgano tiene 30 días para comunicárselo al promotor y éste dispone de 20 días para cumplir con el requerimiento.

2.4.4 DECLARACIÓN DE IMPACTO

Según la Ley 9/2006, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de que se trate, el órgano sustantivo remitirá el expediente al órgano ambiental, acompañado, en su caso, de las observaciones que estime oportunas, al objeto de que se formule una declaración de impacto, en la que se determinen las condiciones que deban establecerse en orden a la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales. Los plazos para remitir el expediente al Órgano Ambiental y para formular la Declaración de Impacto Ambiental serán fijados por la Comunidad Autónoma. En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, dichos plazos serán de 6 y 3 meses respectivamente.

La Declaración de Impacto Ambiental determinará a efectos únicamente ambientales, la conveniencia o no de realizar el proyecto y,

en caso afirmativo, fijará las condiciones en que debe realizarse. En caso contrario exigirá que se modifique el mismo o se utilicen tecnologías alternativas, o propondrá una localización, o lo calificará negativamente si las alteraciones previsibles no se consideran admisibles.

Esta Declaración de Impacto debe hacerse pública a través de los organismos oficiales. En caso de discrepancia entre el Órgano Competente Sustantivo y el Órgano Administrativo, resolverán, según la Administración que haya tramitado el expediente, el Consejo de Ministros o el Órgano de Gobierno de la Comunidad Autónoma correspondiente, o en su caso, el que dicha Comunidad haya determinado.

Caducidad de la Declaración de Impacto Ambiental:

La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto o actividad caducará si no se hubiera comenzado su ejecución en el plazo fijado por la Comunidad Autónoma. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental del proyecto.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, dicho plazo será de cinco años.

No obstante, el Órgano Ambiental podrá resolver, a solicitud del promotor, que dicha declaración sigue vigente al no haberse producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que han servido de base para realizar la Evaluación de Impacto Ambiental. El plazo máximo de emisión del informe sobre la revisión de la Declaración de Impacto Ambiental será el que fije la Comunidad Autónoma. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el citado informe, podrá entenderse vigente la declaración de impacto formulada en su día.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, el plazo máximo de remisión del informe sobre la revisión de la Declaración de Impacto Ambiental será de sesenta días.

2.4.5 SEGUIMIENTO Y CONTROL, INFORMES

Según la modificación del artículo 4 del Real Decreto 1302/86 realizado por la Ley 9/2006, el promotor de cualquier proyecto o actividad sometido a Evaluación de Impacto Ambiental deberá comunicar al Órgano Ambiental, con la suficiente antelación, la fecha de comienzo de la ejecución del mismo. Por otro lado, el Órgano Sustantivo comunicará al Órgano Ambiental el comienzo y final de las obras así como el comienzo de la fase de explotación.

El seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental corresponde a los órganos sustantivos. Sin perjuicio de ello, el Órgano Ambiental podrá recabar información de aquéllos al respecto, así como efectuar las comprobaciones necesarias en orden de verificar el cumplimiento del condicionado.

Las potestades sancionadoras corresponden al Órgano Sustantivo en los proyectos que deban ser autorizados por la Administración General del Estado.

2.4.6 EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL EN UN CONTEXTO TRANSFRONTERIZO

Es importante comentar cómo se debe actuar, según la legislación actual, cuando un proyecto tiene repercusiones sobre el medio ambiente de otro Estado Miembro de la Unión Europea, es lo que se comenta a continuación según lo que dicta la Ley 27/2006 de 17 de julio:

Primeros pasos a realizar:

Cuando se considere que la ejecución de un proyecto pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de otro Estado Miembro de la Unión Europea, o cuando un Estado miembro que pueda verse significativamente afectado lo solicite, el Órgano Ambiental que deba formular la Declaración de Impacto Ambiental, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, comunicará a dicho Estado la posibilidad de abrir un periodo de consultas bilaterales para estudiar tales efectos, así como las medidas que, en su caso, puedan acordarse para suprimirlos o reducirlos. Con tal finalidad, se facilitará al Estado Miembro en cuestión una descripción del proyecto, junto con toda la información relevante sobre sus posibles efectos transfronterizos y demás información derivada de la tramitación del procedimiento con anterioridad a la autorización del proyecto.

Periodo de consultas:

Si el Estado Miembro manifiesta su voluntad de abrir dicho periodo de consultas, el Ministerio de Medio Ambiente y Cooperación, previa consulta al Órgano Ambiental que deba formular la Declaración de Impacto Ambiental, negociará con las Autoridades Competentes de dicho Estado el calendario razonable de reuniones y trámites a que deberán ajustarse las consultas y las medidas que deban ser adoptadas para garantizar que las autoridades ambientales y las personas interesadas de dicho Estado, en la medida en la que pueda resultar significativamente afectado, tengan ocasión de manifestar su opinión sobre el proyecto con anterioridad a su autorización.

Los plazos previstos en la normativa reguladora del procedimiento de autorización del proyecto quedarán suspendidos hasta que se concluya el procedimiento de consultas transfronterizas.

Estado Español:

Cuando un Estado Miembro de la Unión Europea comunique que en su territorio está prevista la ejecución de un proyecto que puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente del Estado Español, el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación lo pondrá en

conocimiento del Ministerio de Medio Ambiente, el cual, con la participación de los órganos ambientales de las Comunidades Autónomas afectadas, actuará como Órgano Ambiental en las consultas bilaterales que se hagan para estudiar dichos efectos.

2.5 LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EIA

La participación pública actualmente se produce en dos momentos del procedimiento:

- En las consultas previas para orientar el alcance y contenido del estudio ("Scoping"), éste tiene carácter voluntario.
- En el trámite obligatorio²² de participación pública establecido para los proyectos sometidos a EIA.

La primera intervención del público se realiza antes del estudio de Impacto Ambiental, y la segunda se desarrolla después de este estudio.

El Scoping

El término "scoping", aplicado a la EIA, viene a significar "contenido y alcance" y puede entenderse como una fase de la EIA previa al estudio de Impacto Ambiental, prevista en la legislación de ciertos países, dirigida a encuadrar dicho estudio en relación con las exigencias de la Administración, las Instituciones y la percepción de la población afectada. Se trata de determinar los factores ambientales que deben ser tenidos en cuenta y el grado de profundidad con que debe analizarse cada uno de ellos, y a partir de ello, elaborar unas directrices que acoten la redacción del estudio y orienten la EIA.

La justificación del "scoping" reside en que cada proyecto y cada entorno requiere un enfoque específico en función de las particulares circunstancias que le afectan, y en que la realización de EIA puede ser compleja y desproporcionada si no se definen bien sus objetivos.

2.6 EL FUTURO DE LA EIA

La actual legislación al respecto, según las modificaciones hechas por la Ley 27/2006 dice en su artículo 3:

Las Administraciones Públicas promoverán y asegurarán la participación de las personas interesadas en la tramitación de los procedimientos de autorización de proyectos que deban someterse a Evaluación de Impacto Ambiental y adoptarán las medidas previstas en este Real Decreto Legislativo para garantizar que tal participación sea real y efectiva.

22 Gómez Orea, D. "Evaluación de Impacto Ambiental", 2005

Nota: Es deber de las Administraciones Públicas el establecer los medios para fomentar la participación pública de los proyectos sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental.

También se comenta en el artículo 3 que:

Las Administraciones Públicas establecerán los mecanismos más eficaces para un efectivo ejercicio de los derechos reconocidos en esta Ley. A tal efecto ajustarán sus actuaciones a los principios de información mutua, cooperación y colaboración.

Los derechos de los que habla son los que la Ley 27/2006 reconoce al público:

En relación con el acceso a la información:

- A acceder a la información ambiental que obre en poder de las autoridades públicas o en el de otros sujetos en su nombre, sin que para ello estén obligados a declarar un interés determinado, cualquiera que sea su nacionalidad, domicilio o sede.
- A ser informados de los derechos que le otorga la presente ley a ser asesorados para su correcto ejercicio.
- A ser asistidos en su búsqueda de información.
- A recibir la información que soliciten en los plazos máximos establecidos en el artículo 10.
- A recibir información ambiental solicitada en la forma o formato elegidos, en los términos previstos en el artículo 11.
- A conocer los motivos por los cuales no se les facilita la información, total o parcialmente, y también aquéllos por los cuales no se les facilita dicha información en la forma o formatos solicitados.
- A conocer el listado de las tasas y precios que, en su caso, sean exigibles para la recepción de la información solicitada, así como las circunstancias en las que se puede exigir o dispensar el pago.

En relación con la participación pública:

- A participar de manera efectiva y real en la elaboración, modificación y revisión de aquellos planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente incluidos en el ámbito de aplicación de esta Ley.
- A acceder con antelación suficiente a la información relevante relativa a los referidos planes, programas y disposiciones de carácter general.
- A formular alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta por la Administración Pública correspondiente.
- A que se haga público el resultado definitivo del procedimiento en el que ha participado y se informe de los motivos y consideraciones

en los que se basa la solución adoptada, incluyendo la información relativa al proceso de participación pública.

- A participar de manera efectiva y real, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación aplicable, en los procedimientos administrativos tramitados para el otorgamiento de las autorizaciones reguladas en la legislación sobre prevención y control integrados de la contaminación, para la concesión de títulos administrativos regulados en la legislación organismos modificados genéticamente, y para la emisión de declaraciones de Impacto Ambiental reguladas en la legislación de Evaluación de Impacto Ambiental, así como en los procesos planificadores previstos en la legislación de aguas y en la legislación sobre evaluación de los efectos de los planes y programas en el medio ambiente.

En relación con el acceso a la justicia y a la tutela administrativa:

- A recurrir los actos y omisiones imputables a las autoridades públicas que contravengan los derechos que esta Ley reconoce en materia de información y de participación pública.
- A ejercer la acción popular para recurrir los actos y omisiones imputables a las autoridades públicas que constituyan vulneraciones de la legislación ambiental en los términos previstos en esta Ley.
- Cualquier otro que reconozca la Constitución o las leyes.

3 LEGISLACIÓN

3.1 RESUMEN

Una vez visto el procedimiento actual a seguir en las Evaluaciones de Impacto Ambiental en España, se comentará la evolución que se ha producido en los proyectos que se deben someter a una EIA, para acabar hablando del proceso actual que algunos proyectos han de pasar para determinar si son sometidos a EIA, es lo que se conoce como el "screening".

Para hablar de la evolución en este aspecto, se comenzará por el principio:

El tipo de proyectos que han de someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental ha estado marcado por la legislación que se muestra a continuación:

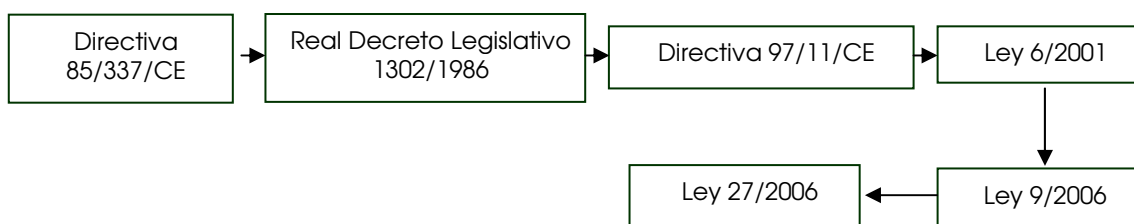


Figura 3.1. Legislación sobre los proyectos que han de someterse a EIA

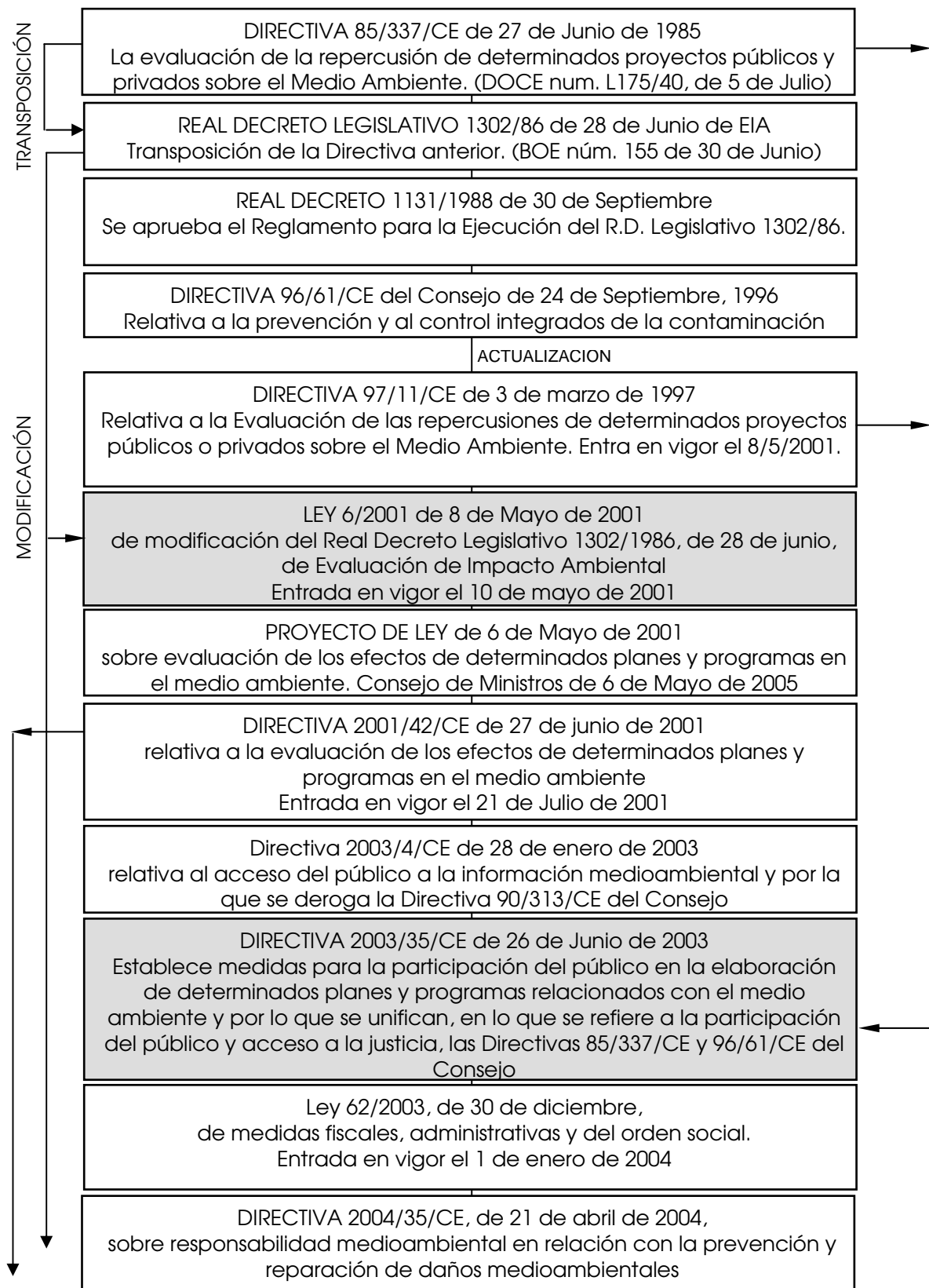
La Ley 9/2006 incluye nuevos proyectos a los anexos I y II de la Ley 6/2001, por lo que se amplía con más proyectos. También clarifica lo siguiente:

Los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo I deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en este Real Decreto Legislativo.

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 de cualquier proyecto no incluido en el Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en este Real Decreto Legislativo cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso. La decisión, que debe ser motivada y pública, se ajustará los criterios establecidos en el Anexo III.

Lo establecido anteriormente no será de aplicación a aquellos proyectos para los que la normativa de las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus competencias, bien exija Evaluación de Impacto Ambiental, en todo caso, bien haya fijado umbrales, de acuerdo con los criterios del Anexo III, para determinar cuándo dichos proyectos deben someterse a Evaluación de Impacto Ambiental.

3.2 ESQUEMA CRONOLÓGICO DE LA NORMATIVA



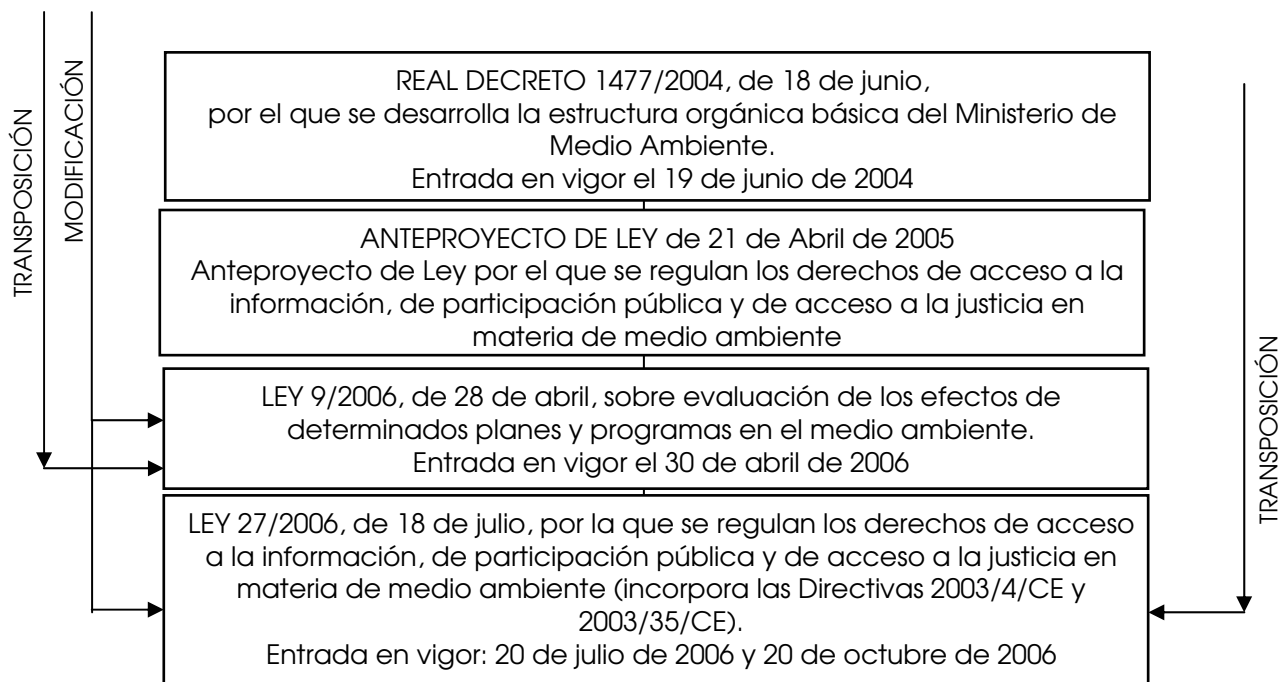


Figura 3.2. Esquema de la cronología de la Normativa.

Fuente: Elaboración propia

3.3 OBJETIVOS DE LA NORMATIVA

3.3.1 DIRECTIVA 85/337/CE, DE 27 DE JUNIO DE 1985, RELATIVA A LA EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE DETERMINADOS PROYECTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

Relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos o privados sobre el Medio Ambiente. Entrada en vigor el 5 de Julio de 1985. Esta Directiva tiene por objeto facilitar a las Autoridades la información adecuada que les permita decidir sobre un determinado proyecto con pleno conocimiento de sus impactos más significativos en el medio ambiente. Ha regulado la amplitud con que deben realizarse los estudios de Evaluación de Impacto Ambiental de ciertas obras públicas y privadas.

3.3.2 R.D. LEGISLATIVO 1302/86, DE 28 DE JUNIO, DE EIA

El presente Real Decreto Legislativo de Impacto Ambiental completa y normaliza el importante procedimiento administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental partiendo de la Directiva 85/337/CE. El Real Decreto Legislativo de Impacto Ambiental incorpora el Anexo I de la Directiva 85/337/CE, pero deja sin cumplimentar lo relativo al Anexo II de la misma, pues aunque incluye en la lista española de evaluación obligatoria 3 tipos de proyectos del referido Anexo II, deja sin establecer para los restantes tipos de este Anexo II los mencionados criterios de selección alternativos.

3.3.3 R.D. 1131/88 DE EIA DE 30 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA EJECUCIÓN DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 1302/1986, DE 28 DE JUNIO, DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

El presente Real Decreto 1131/88 de 30 de Septiembre tiene por objeto desarrollar los proyectos del R.D. Legislativo 1302/86, de 28 de Junio, reguladores de la obligación de someter a una Evaluación de Impacto Ambiental a los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo I de la disposición legislativa. Entrada en vigor el 5 de Octubre de 1988.

3.3.4 DIRECTIVA 96/61/CE DEL CONSEJO, DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 1996, RELATIVA A LA PREVENCIÓN Y AL CONTROL INTEGRADOS DE LA CONTAMINACIÓN.

La presente Directiva tiene por objeto la prevención y la reducción integradas de la contaminación procedentes de las actividades que figuran en el Anexo I. En ella se establecen medidas para evitar, o cuando ello no sea posible, reducir la emisiones de la citadas actividades en la atmósfera, el agua y el suelo, incluidas las medidas relativas a los residuos, con el fin de alcanzar un nivel elevado de protección del Medio Ambiente, considerando en su conjunto sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 85/337/CE, y de las otras disposiciones comunitarias en la materia. Entrada en vigor el 25 de Junio de 2003.

3.3.5 DIRECTIVA 97/11/CE DEL CONSEJO DE 3 DE MARZO DE 1997 POR LA QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 85/337/CE RELATIVA A LA EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE DETERMINADOS PROYECTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, tiene por objeto modificar la Directiva 85/337/CE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. Las principales modificaciones que introduce son:

- Amplia sustancialmente los proyectos sujetos a evaluación de impacto obligatorio al mencionar 27 categorías de proyectos.
- Introduce un procedimiento objetivo para decidir cuándo un proyecto debe ser objeto de evaluación mediante un estudio caso a caso o mediante umbrales o criterios fijados por los Estados.
- Posibilita que cuando el titular del proyecto lo solicite, la autoridad competente tendrá que facilitar su opinión sobre el contenido y alcance de la información que tenga el promotor del proyecto y deba suministrar.
- Incorpora a la legislación comunitaria las principales disposiciones del Convenio sobre Evaluación de Impacto en el Medio Ambiente en un contexto transfronterizo acordado y ratificado por España en 1997.

Entrada en vigor el 14 de marzo de 1997.

3.3.6 LEY 6/2001 DE 8 DE MAYO DE 2001 DE MODIFICACIÓN DEL REAL DECRETO LEGISLATIVO 1302/1986, DE 28 DE JUNIO, DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

Esta Ley regula la Evaluación de Impacto Ambiental en España. Modifica al Real Decreto Legislativo 1302/1986 y supone la transposición de la Directiva Comunitaria 97/11/CE. En concreto, esta Ley modifica los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7 y 8 del mencionado Real Decreto Legislativo y añade una disposición final, en la que se establece que esta legislación tiene carácter de básica, por lo que debe de ser obligatoria para todo el Estado. Con el artículo 1 se da un extenso listado de las actividades sometidas a Evaluación de Impacto Ambiental, que quedan descritas en el Anexo I y se establecen otras en el Anexo II que pueden o no requerir de dicha evaluación. Para evitar las incertidumbres de este artículo, se introduce un Anexo III en el que quedan reflejados los criterios de selección para realizar o no el estudio de impacto de las actividades del Anexo II. Entró en vigor el 10 de mayo de 2001.

3.3.7 DIRECTIVA 2001/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 27 DE JUNIO DE 2001 RELATIVA A LA EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE DETERMINADOS PLANES Y PROGRAMAS EN EL MEDIO AMBIENTE

La presente Directiva tiene por objeto conseguir un elevado nivel de protección ambiental y contribuir a la integración de los aspectos medioambientales en la preparación y adopción de planes y programas con el fin de promover un desarrollo sostenible, garantizando la realización de una evaluación medioambiental de determinados planes y programas, antes de su aplicación, que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente.

Entrada en vigor el 21 de Julio de 2001

3.3.8 DIRECTIVA 2003/4/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 28 DE ENERO DE 2003 RELATIVA AL ACCESO DEL PÚBLICO A LA INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y POR LA QUE SE DEROGA LA DIRECTIVA 90/313/CE DEL CONSEJO

Los objetivos de la presente Directiva son:

a) garantizar el derecho de acceso a la información medioambiental que obre en poder de las autoridades públicas o de otras entidades en su nombre, y establecer las normas y condiciones básicas, así como modalidades prácticas, del ejercicio del mismo, y

b) garantizar que, de oficio, la información medioambiental se difunda y se ponga a disposición del público paulatinamente con objeto

de lograr una difusión y puesta a disposición del público lo más amplia y sistemática posible de dicha información. Para este fin, deberá fomentarse, en particular, el uso de la tecnología de telecomunicación y/o electrónica, siempre que pueda disponerse de la misma.

3.3.9 DIRECTIVA 2003/35/CE DEL 26 DE MAYO DE 2003, POR LA QUE SE ESTABLECEN LAS MEDIDAS PARA LA PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO EN LA ELABORACIÓN DE DETERMINADOS PLANES Y PROGRAMAS RELACIONADOS CON EL MEDIO AMBIENTE Y POR LA QUE SE MODIFICAN, EN LO QUE SE REFIERE A LA PARTICIPACIÓN DEL PÚBLICO Y EL ACCESO A LA JUSTICIA LAS DIRECTIVAS 85/337/CE Y 96/61/CE DEL CONSEJO

El objetivo de la presente Directiva es contribuir a la aplicación de las obligaciones resultantes del Convenio de Aarhus, en particular:

- disponiendo la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas medioambientales
- mejorando la participación del público e incluyendo disposiciones sobre acceso a la justicia en las Directivas 85/337/CE y 96/61/CE.

Entrada en vigor el 25 de Junio de 2003.

3.3.10 LEY 62/2003 DE 30 DE DICIEMBRE, DE MEDIDAS FISCALES, ADMINISTRATIVAS Y DEL ORDEN SOCIAL

La Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004 establece determinados objetivos de política económica, cuya consecución hace necesario o conveniente la aprobación de diversas medidas normativas que permiten una mejor y más eficaz ejecución del programa del Gobierno, en los distintos ámbitos en que aquél desenvuelve su acción.

Este es el fin perseguido por esta ley que, al igual que en años anteriores, recoge distintas medidas referentes a aspectos tributarios, sociales, de personal al servicio de las Administraciones públicas, de gestión y organización administrativa, y de acción administrativa en diferentes ámbitos sectoriales.

3.3.11 DIRECTIVA 2004/35/CE, DE 21 DE ABRIL DE 2004, SOBRE RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL EN RELACIÓN CON LA PREVENCIÓN Y REPARACIÓN DE DAÑOS MEDIOAMBIENTALES

La Directiva tiene por objeto establecer un marco de responsabilidad medioambiental, basado en el principio de «quien

contamina paga», para la prevención y la reparación de los daños medioambientales.

3.3.12 REAL DECRETO 1477/2004, DE 18 DE JUNIO POR EL QUE SE DESARROLLA LA ESTRUCTURA ORGÁNICA BÁSICA DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

Según este Real Decreto, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de Impacto Ambiental y las resoluciones sobre la evaluación ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

3.3.13 LEY 9/2006 DE 28 DE ABRIL SOBRE EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE DETERMINADOS PLANES Y PROGRAMAS EN EL MEDIO AMBIENTE.

La Directiva 2001/425/CE ha sido transpuesta al derecho español mediante la aprobación de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y que modifica a su vez el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental. Entró en vigor el 30 de abril de 2006 y tiene por objeto promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Las principales modificaciones efectuadas por esta Ley al Real Decreto Legislativo 1302/1986 son:

Documento comprensivo del proyecto

La persona física o jurídica, pública o privada que se proponga realizar un proyecto de los comprendidos en el Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, acompañará la solicitud de un documento comprensivo del proyecto con al menos el siguiente contenido:

- a) La definición, características y ubicación del proyecto.
- b) Las principales alternativas que se consideran y análisis de los potenciales impactos de cada una de ellas.
- c) Un diagnóstico territorial y del medio ambiente afectado por el proyecto.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, la solicitud y la documentación a

que se refiere este apartado se presentarán ante el órgano con competencia sustantiva.

Documento ambiental del proyecto

La persona física o jurídica, pública o privada que se proponga realizar un proyecto de los comprendidos en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo, acompañará la solicitud de un documento ambiental del proyecto con al menos el siguiente contenido:

- a) La definición, características y ubicación del proyecto.
- b) Las principales alternativas estudiadas.
- c) Un análisis de impactos potenciales en el medio ambiente.
- d) Las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.
- e) La forma de realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el documento ambiental.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, la solicitud y la documentación a que se refiere este apartado se presentará ante el órgano con competencia sustantiva.

Realización del Estudio de Impacto Ambiental

Los proyectos que hayan de someterse a Evaluación de Impacto Ambiental deberán incluir un estudio de Impacto Ambiental que contendrá, al menos, los siguientes datos:

- a) Descripción general del proyecto y exigencias previsibles en el tiempo, en relación con la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación de los tipos y cantidades de residuos vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.
- b) Una exposición de las principales alternativas estudiadas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.
- c) Evaluación de los efectos previsibles directos o indirectos del proyecto sobre la población, la flora, la fauna, el suelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el paisaje y los bienes materiales, incluido el patrimonio histórico artístico y el arqueológico. Asimismo, se atenderá a la interacción entre todos estos factores.
- d) Medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos.
- e) Programa de vigilancia ambiental.

f) Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. Informe, en su caso, de las dificultades informativas o técnicas encontradas en la elaboración del mismo.

Amplitud del Estudio de Impacto Ambiental

La administración pondrá a disposición del titular del proyecto los informes y cualquier otra documentación que obre en su poder cuando resulte de utilidad para la realización del estudio de Impacto Ambiental.

La amplitud y el nivel de detalle del estudio de Impacto Ambiental se determinará por el órgano ambiental tras consultar a las administraciones afectadas. La consulta se podrá ampliar a otras personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, vinculadas a la protección del medio ambiente.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, el plazo para trasladar al órgano promotor la amplitud y nivel de detalle del estudio de Impacto Ambiental será de tres meses, computándose desde la recepción de la solicitud y el documento comprensivo del proyecto.

Declaración de Impacto Ambiental

Con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de que se trate, el órgano sustantivo remitirá el expediente al órgano ambiental, acompañado, en su caso, de las observaciones que estime oportunas, al objeto de que se formule una declaración de impacto, en la que se determinen las condiciones que deban establecerse en orden a la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales.

Plazos

Los plazos para remitir el expediente al órgano ambiental y para formular la Declaración de Impacto Ambiental serán fijados por la Comunidad Autónoma.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, dichos plazos serán de seis y tres meses respectivamente. La Declaración de Impacto se hará pública en todo caso.

La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto o actividad caducará si no se hubiera comenzado su ejecución en el plazo fijado por la Comunidad Autónoma. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental del proyecto. En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, dicho plazo será de cinco años.

3.3.14 LEY 27/2006, DE 18 DE JULIO, POR LA QUE SE REGULAN LOS DERECHOS DE ACCESO A LA INFORMACIÓN, DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y DE ACCESO A LA JUSTICIA EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE.

Con esta ley se incorpora a la legislación española el Convenio de Aarhus, que obliga a los estados firmantes a garantizar la participación pública en la toma de decisiones que afectan al medio ambiente, al tiempo que asegura a los ciudadanos los derechos de acceso a la información ambiental y a la Justicia en materia de medio ambiente. Esta Ley incorpora al ordenamiento jurídico español las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE. La Ley 27/2006 modifica en su disposición final primera los siguientes artículos del Real Decreto Legislativo 1302/1986:

Introduce un nuevo artículo 1bis en el que define los términos “público” y “personas interesadas”

- Modifica el artículo 3, ampliando la información sobre quién y cómo se debe realizar el trámite de participación y de información pública de los proyectos sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental. En este contexto, las Administraciones Públicas promoverán y asegurarán la participación de las personas interesadas en la tramitación de proyectos sometidos a EIA. El órgano sustantivo someterá el estudio de Impacto Ambiental y el proyecto al trámite de información pública. Incluye los proyectos que requieran Autorización Ambiental Integrada según la Ley 16/2002 de Prevención y Control Integrados de la Contaminación.
- Modifica el artículo 6, de manera que ante un proyecto cuyos efectos sobre el medio ambiente puedan afectar a otro Estado, es el órgano ambiental, a través del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación el que solicitará la apertura de un periodo de consultas bilaterales y además este artículo detalla la forma en que se debe proceder a este trámite.

Modifica así mismo las disposiciones:

- Adicional primera en la que excluye de la Evaluación de Impacto a los proyectos relacionados con objetivos de Defensa Nacional cuando éstos sean afectados negativamente y sobre proyectos aprobados específicamente por una Ley de Estado.
- Adicional segunda, que explica, como se ha mencionado antes, la exclusión de EIA de determinados proyectos siempre que se considere otras formas de evaluación y se informe de este hecho en el BOE o BO correspondiente.
- Disposición final segunda, que modifica la Ley 16/2002, sobre Prevención y Control Integrados de la Contaminación.
- Añade nuevos apartados en los Anexos I y II.

Así mismo en esta Ley se insta a que en el plazo de un año, se refunda en un solo texto toda la legislación en materia de medio ambiente.

3.4 TABLA DE CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN

Tabla 3.1. Cronología de la legislación		
AÑO	CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN	LEGISLACIÓN
1980-1990	<p>Énfasis en el conjunto de Ecosistemas.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La Directiva integra la EIA en la programación y ejecución de los proyectos de los sectores económicos de mayor importancia. - Aspectos a considerar los efectos del proyecto sobre el medioambiente deben evaluarse para proteger la salud humana, contribuir a la calidad de vida, velar por el mantenimiento de la diversidad de especies y conservar la capacidad de reproducción del sistema. 	<p><u>Ley 7/85</u> de Abril (Art. 25) trata de competencias municipales, ámbitos en que los municipios ejercen competencias en la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.</p> <p>Directiva 85/337/CE</p> <p>R.D. 1302/86</p> <p>R.D. 1131/88</p> <p>Directivas 79/409/CE y 92/43/CE</p> <p><u>Ley 4/1989</u> y <u>R.D. 1997/95</u> sobre las especies naturales y fauna y flora silvestres</p>
1990-2000	<p>La Directiva 97/11/CE amplía sustancialmente el Anexo I al mencionar 21 categorías de proyectos en vez de las 9 relacionadas con la Directiva.</p> <p>Modifica el artículo 4 con la introducción de un procedimiento que, basándose en los criterios de selección del Anexo III, permite determinar si un proyecto Anexo II debe ser objeto de evaluación mediante un estudio caso por caso.</p> <p>Los años 90 se caracterizan por una concepción más amplia e integrada del EIA, donde éste se concibe como el resultado de la interrelación entre las sociedades y su base biofísica.</p>	<p>Directiva 97/11/CE</p> <p>Directiva 97/95/CE</p> <p>R.D. 1997/95</p> <p>R.D. 1984/96 de 2 de Agosto</p>
2000-2003	<p>Con la entrada en vigor de la Ley 6/2001 el tipo y número de proyectos sometidos a EIA obligatoriamente en todo el territorio nacional ha variado. El número de proyectos es ahora mucho mayor, se pasa de 12 grupos en el R.D. Legislativo del año 1986 a 10 grupos que implican alrededor de 70 proyectos.</p>	<p>Ley 6/2001</p> <p>D 2001/42/CE</p>

Tabla 3.1. Cronología de la legislación		
AÑO	CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN	LEGISLACIÓN
2000-2003	<p>Artículos modificados por la Ley 6/2001:</p> <p>Artículo 1.</p> <p>1. Los proyectos, públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo I del presente Real Decreto Legislativo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en esta disposición.</p> <p>2. Los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso. La decisión, que debe ser motivada y pública se ajustará a los criterios establecidos en el Anexo III.</p> <p>Artículo 2.</p> <p>Los proyectos que, según el artículo 1 del presente Real Decreto Legislativo, hayan de someterse a Evaluación de Impacto Ambiental deberán incluir un estudio de Impacto Ambiental que contendrá, al menos, los siguientes datos:</p> <p>Descripción general del proyecto y exigencias previsibles en el tiempo, en relación con la utilización del suelo y de otros recursos naturales. Estimación de los tipos y cantidades de residuos vertidos y emisiones de materia o energía resultantes.</p> <p>Una exposición de las principales alternativas estudiadas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales.</p> <p>Medidas previstas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos.</p> <p>Programa de vigilancia ambiental.</p>	<p>Ley 6/2001</p> <p>D 2001/42/CE</p>

Tabla 3.1. Cronología de la legislación		
AÑO	CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN	LEGISLACIÓN
2000-2003	<p>Resumen del estudio y conclusiones en términos fácilmente comprensibles. Informe, en su caso, de las dificultades informativas ó técnicas encontradas en la elaboración del mismo. Las actividades del nuevo Anexo I se someten a una evaluación del Impacto Ambiental, que utiliza criterios para determinar las actividades sujetas a evaluación, tal como en la Directiva. Hay un listado obligatorio en todos sus elementos y en todo el territorio español</p> <p>También se modifican los artículos 5, 6 y 7. Se innova el artículo 5, posibilitando que si el promotor o titular del proyecto lo solicita, la autoridad competente facilita su opinión sobre su contenido y alcance de la información que aquel debe suministrar. Por último, incorpora a la legislación comunitaria las principales disposiciones del Convenio sobre EIA en el contexto transfronterizo hecho en Espoo y verificado en España.</p>	<p>Ley 6/2001 D 2001/42/CE</p>
2003	<p>Entrada en vigor el 25/6/2003.</p> <p>Modificación del ámbito de aplicación de la ley 6/2001, en cuanto se amplía</p> <p>Se aumentaría la participación pública añadiendo un nuevo anexo (Anexo V: participación pública en la toma de decisiones)</p>	<p>D 2003/35/CE D 2003/4/CE</p>
2003	<p>Entrada en vigor el 1 de enero de 2004</p> <p>Establece determinados objetivos de política económica</p> <p>Recoge distintas medidas referentes a aspectos tributarios, sociales, de personal al servicio de las Administraciones públicas, de gestión y organización administrativa, y de acción administrativa en diferentes ámbitos sectoriales.</p>	<p>Ley 62/2003</p>
2004	<p>Entrada en vigor el 21 de abril de 2004. Trata sobre la responsabilidad medioambiental en relación con la prevención y reparación de daños medioambientales mediante la premisa de "quien contamina paga".</p>	<p>D 2004/35/CE</p>
	<p>Entra en vigor el 19 de junio de 2004. En este Real Decreto se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente. Es modificado por el RD 1124/2005.</p>	<p>RD 1477/2004</p>

Tabla 3.1. Cronología de la legislación		
AÑO	CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN	LEGISLACIÓN
2006	<p>La Ley 9/2006 entra en vigor el 30 de abril de 2006. Transpone al derecho español la Directiva 2001/42/CE. El Real Decreto Legislativo 9/2006: Esta Ley incluye nuevos proyectos a los anexos I y II de la Ley 6/2001, por los que los amplía con más proyectos. También clarifica lo siguiente:</p> <p>Los proyectos, públicos y privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo I, deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en este Real Decreto Legislativo.</p> <p>Los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en el Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en este Real Decreto Legislativo cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso. La decisión que debe ser motivada y pública, se ajustará a los criterios establecidos en el Anexo III.</p> <p>Lo establecido anteriormente no será de aplicación a aquellos proyectos par los que la normativa de las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus competencias, bien exija Evaluación de Impacto Ambiental, en todo caso, bien haya fijado umbrales, de acuerdo con los criterios del Anexo III, para determinar cuando dichos proyectos deben someterse a Evaluación de Impacto Ambiental.</p>	Ley 9/2006
	<p>Con la Ley 27/2006, que entra en vigor el 20 de julio de 2006, se incorpora a la legislación española el Convenio de Aarhus, que obliga a los estados firmantes a garantizar la participación pública en la toma de decisiones que afectan al medio ambiente, al tiempo que asegura a los ciudadanos los derechos de acceso a la información ambiental y a la Justicia en materia de medio ambiente. Esta Ley incorpora al ordenamiento jurídico español las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE. Así mismo en esta Ley se insta a que en el plazo de un año, se refunda en un solo texto toda la legislación en materia de medio ambiente.</p>	Ley 27/2006

3.5 TABLA DE EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA LEGISLACIÓN

Tabla 3.2. Evolución de la participación pública en la legislación	
D 85/337/CE	Deben modificarse para asegurar su plena compatibilidad con las disposiciones del Convenio de Aarhus. En particular con su Art. 6 y Art. 9.
R.D. 1302/86	<p>Información pública en el estudio de EIA:</p> <p>Si el procedimiento sustantivo no estuviera previsto el trámite indicado en el Art. 15, el órgano administrativo de Medio Ambiente de la administración autorizante procederá directamente a someter el EIA al trámite de información pública durante 30 días hábiles y a recabar los informes que en cada caso considere oportunos.</p> <p>Cuando la autorización del proyecto sea competencia de la administración del Estado, el estudio de impacto se expenderá al público en las oficinas correspondientes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.</p> <p>Antes de efectuar la DIA, el órgano administrativo de Medio Ambiente, a la vista del contenido de las alegaciones y observaciones formuladas en el período de información pública y durante los 30 días siguientes a la tramitación de dicho trámite, comunicará al titular del proyecto los aspectos en que su caso, el estudio ha de ser contemplado fijándose un plazo de 20 días para su cumplimiento, transcurrido el cual procederá a formular la DIA.</p>
D 96/61/CE	<p>Se añaden las definiciones siguientes: el público y el público interesado.</p> <p>El Art. 15 queda modificado por el texto siguiente:</p> <p>Los estados garantizarán que el público interesado tenga posibilidades reales de participar en una fase temprana del procedimiento para la concesión de un permiso de nuevas instalaciones</p> <p>Para la concesión de nuevas instalaciones</p> <p>Para la concesión de un nuevo permiso relativo a cualquier cambio sustancial en la explotación de una instalación</p> <p>Para la actualización de un permiso o de las condiciones del permiso de una instalación con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo 2 del Art. 13</p> <p>La autoridad competente informará al público mediante los procedimientos apropiados y pondrá a su disposición el contenido de la decisión, incluidos una copia del permiso y de cualquier corrección y actualización posterior. Una vez examinadas las preocupaciones y opiniones expresadas por el público, los principales motivos y consideraciones en los que se basa dicha decisión, incluida la información sobre el proceso de participación pública.</p> <p>Se añade un Anexo V: Participación del público en la toma de decisiones.</p>

Tabla 3.2. Evolución de la participación pública en la legislación	
Convenio de Aarhus	<p>Art. 6. Disposiciones en relación con la participación pública en las decisiones sobre las actividades específicas enumeradas en el Anexo I y sobre las actividades no enumeradas que pueden tener efectos significativos sobre el medio ambiente</p> <p>Art. 7. establece disposiciones en relación con la participación pública en las decisiones sobre las actividades específicas enumeradas que pueden tener un efecto específico sobre el medio ambiente.</p> <p>Art. 9. Disposiciones en relación con la posibilidad de establecer procedimientos judiciales o de otro tipo para impugnar la legalidad</p> <p>Deben adaptarse disposiciones en relación con determinadas directivas sobre el medio ambiente que obligan a los Estados miembros a elaborar planes y programas medioambientales pero que no contienen suficientes disposiciones relacionadas con la participación pública para velar por la participación pública en consonancia con el Convenio de Aarhus.</p> <p>Ya hay otras Directivas comunitarias que prevén la participación pública en consonancia con Aarhus.</p> <p>En un futuro se incorporarán a la legislación nuevos requisitos del Convenio de Aarhus.</p>
D 2003/4/CE	<p>Con la presente Directiva se pretende garantizar el derecho de acceso a la información medioambiental que obre en poder de las autoridades públicas o de otras entidades en su nombre, y establecer las normas y condiciones básicas, así como modalidades prácticas, del ejercicio del mismo, y garantizar que, de oficio, la información medioambiental se difunda y se ponga a disposición del público paulatinamente con objeto de lograr una difusión y puesta a disposición del público lo más amplia y sistemática posible de dicha información. Para este fin, deberá fomentarse, en particular, el uso de la tecnología de telecomunicación y/o electrónica, siempre que pueda disponerse de la misma.</p>
D 2003/35/CE	<p>La participación pública en la adopción de estas decisiones le permite expresar opiniones e inquietudes que las autoridades de decisión pueden tener en cuenta favoreciendo de esta manera la responsabilidad y la transparencia del proceso y contribuyendo a la toma de conciencia por parte de los ciudadanos sobre los problemas medioambientales y el respaldo de las decisiones adoptadas.</p> <p>Art. 4. El público interesado tendrá la posibilidad real de participar desde una fase temprana en los procedimientos de toma de decisiones medioambientales, contempladas en el Cáp. 2 del Art. 2, y a tal efecto, tendrá derecho a expresar observaciones y opiniones, cuando estén abiertas todas las opciones, a la autoridad o las autoridades competentes antes de que se adopte una decisión sobre la solicitud de autorización del proyecto.</p> <p>Los Estados miembros interesados podrán determinar las modalidades para permitir que el público interesado pueda</p>

Tabla 3.2. Evolución de la participación pública en la legislación	
	<p>participar en los procedimientos de toma de decisiones contemplado en el apdo. 2 del Art. 2.</p> <p>La participación pública en la toma de decisiones:</p> <p>Se informará al público de los siguientes asuntos en una fase temprana del procedimiento previo a la toma de decisiones</p> <p>Los Estados miembros velarán por que dentro de plazos adecuados se ponga a disposición del público interesado los siguientes elementos</p> <p>El público interesado tendrá derecho a poner de manifiesto observaciones y opiniones a la autoridad o autoridades competentes antes de que se adopte una decisión</p> <p>Los resultados de las consultas celebradas con arreglo al presente anexo deberían ser tenidas en cuenta debidamente a la hora de adoptar una decisión.</p> <p>Las modalidades de información al público y de consulta al público la determinarán los Estados miembros. Se establecen plazos razonables para las distintas fases que concedan tiempo suficiente para informar al público y para que el público interesado se prepare y participe efectivamente en el proceso de toma de decisiones sobre el medio ambiente.</p>
Ley 27/2006 de 18 de julio de 2006	<p>Con esta Ley se aprueba el anteproyecto de ley anterior y se incorpora al ordenamiento jurídico español las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE, Directivas que trasponían el Convenio de Aarhus a la legislación europea y que por tanto lo hacen ahora a la legislación española. Mediante esta Ley se desarrollan los tres pilares fundamentales del Convenio de Aarhus, que España ratificó en 2004, a saber: el acceso a la información, la participación pública y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente. En consecuencia, el objeto de la Ley 27/2006 es definir un marco jurídico que a la vez responda a los compromisos asumidos con la ratificación del Convenio. Además, esta Ley modifica la Ley 26/2002 de Prevención y Control Integrados de la Contaminación, añadiendo entre otros un nuevo Anejo 5 sobre la participación del público en la toma de decisiones. También, a través de esta Ley se modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986 el cual sufre modificaciones.</p>

3.6 ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA EIA

A continuación se muestra qué proyectos han de someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental, según la legislación actual, y después de todas las modificaciones explicadas anteriormente.

Han de someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental:

Los proyectos públicos y privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo I deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, incluidas sus modificaciones.

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 el Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en este Real Decreto Legislativo cuando así lo decida el órgano Ambiental en cada caso. La decisión, que debe ser motivada y pública, se ajustará a los criterios establecidos en el Anexo III.

Lo establecido anteriormente no será de aplicación a aquellos proyectos para los que la normativa de las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus competencias, bien exija Evaluación de Impacto Ambiental, en todo caso, bien haya fijado umbrales, de acuerdo con los criterios del Anexo III, para determinar cuándo dichos proyectos deben someterse a Evaluación de Impacto Ambiental.

3.6.1 CUADRO DE CONSULTA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN UN PLAN ESTRATÉGICO

El cuadro siguiente indica la consulta y participación. En un plan estratégico de participación pública es fundamental, pues está en todas las fases.

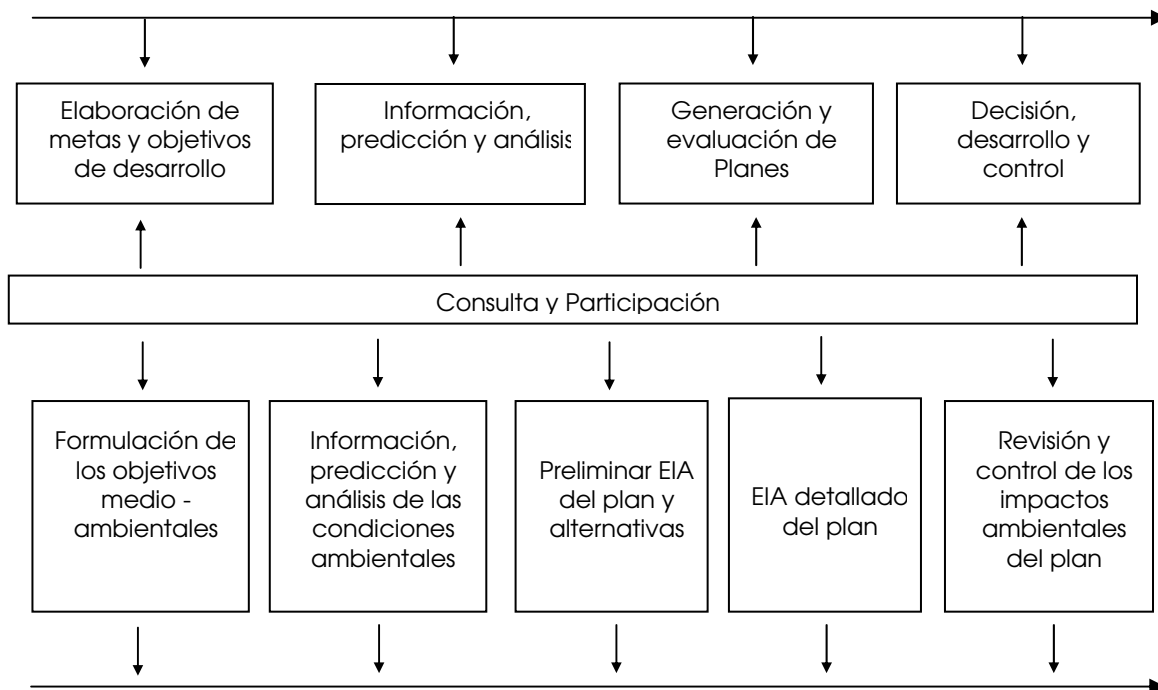


Figura 3.3. Cuadro: Consulta y Participación²³

23 M. Pardo: Momento de realizar EIA. "La Evaluación de Impacto Ambiental y Social para el S.XXI: técnicas, procesos, metodología", 2002.

3.6.2 DIAGRAMA DE LAS RELACIONES DE LA EIA

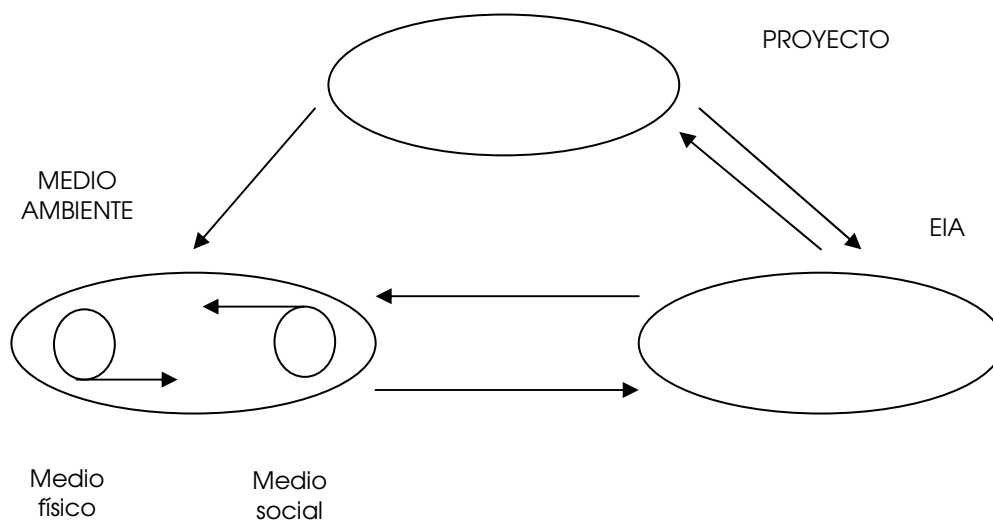


Figura 3.4. Cuadro: Diagrama de relaciones de la EIA²⁴

3.6.3 TABLAS DE TIPO DE PROYECTO POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

En las tablas del Anexo III de la presente Tesis se refleja el tipo de proyectos que se someten al proceso en cada Comunidad Autónoma, así como los que se someten en el nivel estatal. Permite apreciar los proyectos para los que ahora es obligatoria la EIA y la situación anterior para esos proyectos en las diferentes CC.AA.

3.6.4 TIPOS DE PROYECTOS SOMETIDOS A EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

A partir de la entrada en vigor de la Ley 6/2001, el tipo y número de proyectos sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental obligatoriamente en todo el territorio nacional ha variado sustancialmente. El número de proyectos es ahora mucho mayor. Se pasa de 12 grupos de proyectos en el Real Decreto Legislativo del año 1986, a 10 grupos que implican alrededor de 70 proyectos. Además, aparece, en la nueva ley, un nuevo conjunto de proyectos, que se incluyen en el Anexo II, que está constituido por aquellos que, según el artículo 1, punto 2, se someterán a Evaluación de Impacto Ambiental cuando lo decida el órgano ambiental. La decisión, que habrá de ser motivada y pública, se ajustará a los criterios que se incluyen en el Anexo

²⁴ M. Pardo: definición de EIA, alcance y objetivos. "La Evaluación de Impacto Ambiental y Social para el S. XXI: técnicas, procesos, metodología", 2002.

III. Este Anexo II aumenta de una forma importantísima el número y tipo de proyectos que han de ser sometidos al proceso de EIA, si bien aparece una nueva complejidad en el sistema, que está relacionada con la forma y los criterios que la administración ambiental va a utilizar para decidir si se debe someter un proyecto a evaluación de impacto o no.

En las tablas del Anexo I de la presente Tesis, se encuentran por un lado los proyectos sometidos a EIA según el Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, del Decreto 162/1990 de la Comunidad Valenciana y de la Ley 6/2001 que transponía la Directiva 97/11/CE. Así mismo se añaden dos columnas con las modificaciones al Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986 dadas por la Ley 9/2006 y la Ley 27/2006. Por otro lado, también se encuentra en este Anexo I los proyectos sometidos a estimación de Impacto Ambiental a decisión según el órgano ambiental según el Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, del Decreto 162/1990 de la Comunidad Valenciana, de la Ley 6/2001 y las modificaciones introducidas por la Ley 9/2006 y Ley 27/2006.

Hay que recordar que, además de la normativa básica, de nivel estatal, existen leyes autonómicas que regulan la EIA en su propio territorio, y que, en algunos casos, incluyen la evaluación de planes y programas. La terminología que se utiliza en cada Comunidad Autónoma es diferente, así como el alcance y contenido de los Estudios de Impacto, el propio nombre del Estudio a realizar, según el tipo o tamaño del proyecto, etc. En el Anexo II de la presente Tesis se encuentra una relación de tipos de proyectos sometidos a EIA por Comunidades Autónomas.

3.7 EL PROCESO ADMINISTRATIVO

En la siguiente página, se muestra la Figura 3.5, donde se puede ver un esquema del procedimiento administrativo de la Evaluación ambiental de proyectos en España:

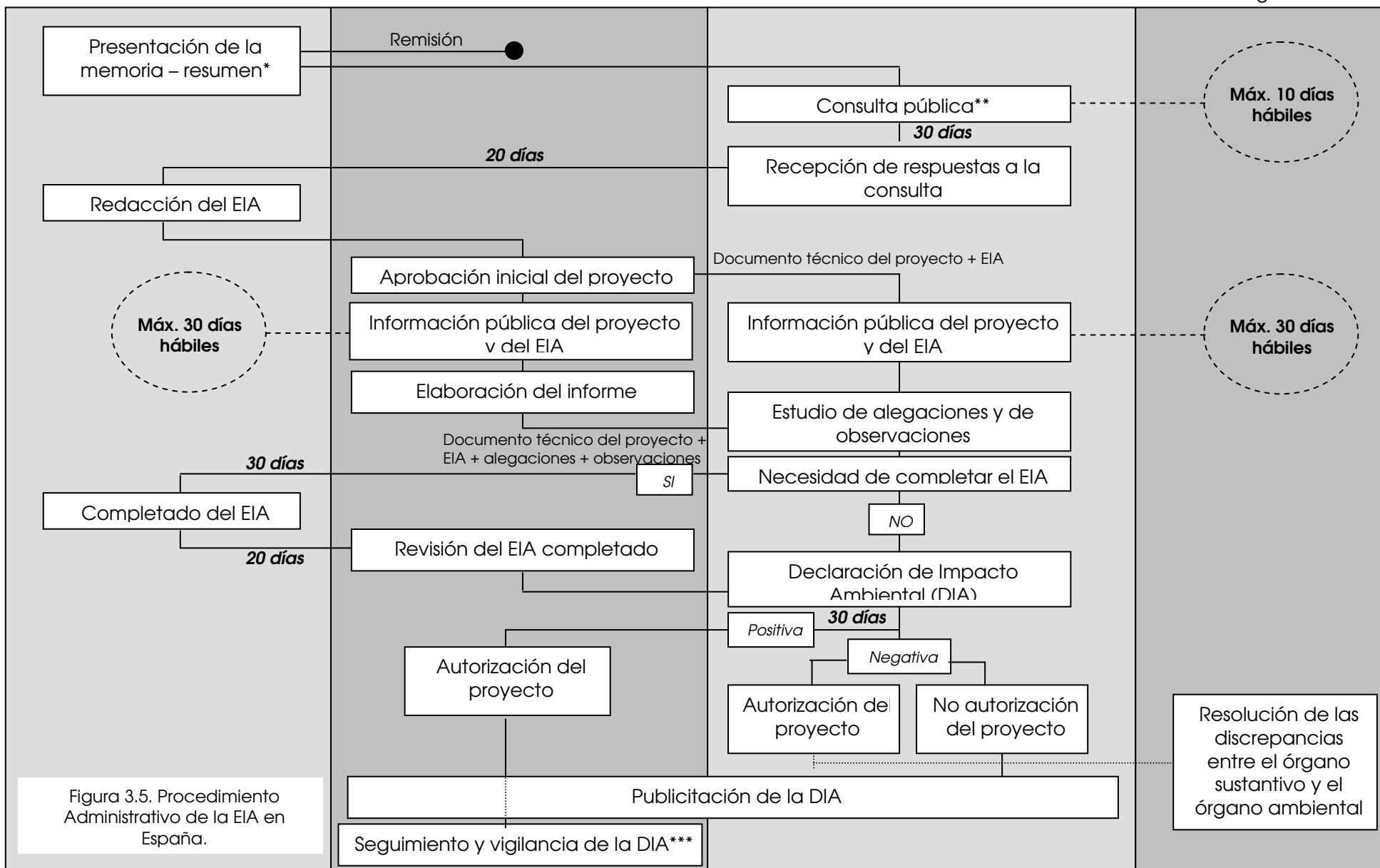


Figura 3.5. Procedimiento Administrativo de la EIA en España.

*En caso de proyectos con impactos transfronterizos se aplicará el procedimiento regulado por el Convenio sobre Evaluación Ambiental en un contexto transfronterizo (Convenio de Espoo). El Ministerio de Asuntos Extranjeros actuará de canal de canal de comunicación entre el Ministerio de Medio Ambiente y el estado afectado. **La consulta va dirigida a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por el proyecto. ***El Órgano Ambiental podrá recabar información del Órgano Sustantivo en relación con el proyecto y hacer comprobaciones para verificar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el DIA (Arnau Queralt Bassa y Pere Sala Martí, Octubre 2000).

4 LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA, LOS PARTICIPANTES Y LAS FORMAS DE PARTICIPACIÓN

4.1 RESUMEN

IDENTIFICACIÓN DE LOS PARTICIPANTES POTENCIALMENTE INTERESADOS

Un reconocimiento del conjunto de intereses e interesados entorno al reto o problema a abordar nos proporcionará una primera aproximación a los necesarios protagonistas del proceso: los participantes. Se trata de ver quiénes son, cuáles son sus expectativas, ideas previas, grado de motivación, cuál es su estructura asociativa y qué recursos podrían aportar.

Tal y como se comentó, hay una tendencia general a considerar de forma más amplia lo que constituyen “sectores interesados” ante un problema y reto ambiental. En la práctica se aprecian frecuentemente sesgos a la hora de establecer contactos o consultas. Por ejemplo, consultar a los sectores que cuentan con mayor viabilidad o a los que a priori, se consideran más colaboradores.

Es evidente que los interesados varían dependiendo de los temas a tratar y las posibles afecciones a las decisiones a tomar. Lo más normal, es que ante los participantes sociales potencialmente interesados en el proceso participativo haya:

- Afectados por la problemática de las iniciativas a acometer (usuarios de los recursos, propietarios, sectores que dependen indirectamente de los recursos).
- Autoridades (autoridades públicas, líderes comunitarios, etc.).
- Gentes con especiales conocimientos sobre la cuestión que se va a abordar.
- Gente preocupada o sensibilizada por la cuestión.

4.2 INTRODUCCIÓN

En 1972, la Conferencia de Estocolmo pone la problemática medio ambiental al alcance de la opinión pública, con la que además de ofrecer al público la posibilidad de conocer el problema ambiental, los expertos caen en la cuenta de que la sociedad puede jugar un papel muy importante no sólo intentando afrontar y solucionar el problema, sino también previniéndolo. Empieza a reconocerse así la inevitable intervención entre las fuerzas sociales y naturales para asumir la necesidad de hacer frente al problema ambiental.

Podemos decir que a través de la participación del público en la Evaluación de Impacto Ambiental estamos en condiciones de mejorar en el tiempo, en los costes del proyecto y en la calidad del Impacto Ambiental.

Para valorar en qué medida responden a las exigencias de la población, comenzaremos hablando de los criterios interpretativos e indicadores normativos de la participación pública. En otro apartado hablaremos de la participación en el procedimiento administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental y la correlación entre el grado de participación y los resultados ambientales obtenidos.

4.2.1 EL CONVENIO DE AARHUS

España ratificó el Convenio de Aarhus en diciembre de 2004, entrando en vigor el 31 de marzo de 2005. La propia Unión Europea, al igual que todos los Estados miembros, también firmó este Convenio, si bien condicionó su ratificación a la adecuación previa del derecho comunitario a las estipulaciones contenidas en aquél, lo que efectivamente ya se ha producido: en efecto, la tarea legislativa emprendida por la Unión Europea ha dado como resultado un proyecto de Reglamento comunitario por el que se regula la aplicación del Convenio al funcionamiento de las Instituciones comunitarias, y dos Directivas a través de las cuales se incorporan de manera armonizada para el conjunto de la Unión las obligaciones correspondientes a los pilares de acceso a la información y de participación en los asuntos ambientales. Se trata de la Directiva 2003/4/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de enero de 2003, sobre el acceso del público a la

información ambiental y por la que se deroga la Directiva 90/313/CE, del Consejo, y de la Directiva 2003/35/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, por la que se establecen medidas para la participación del público en determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación pública y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CE y 96/61/CE.

4.2.1.1 Tabla de Aspectos clave en la selección de instrumentos y metodologías para la participación pública

Tabla 4.1. Aspectos clave en la selección de instrumentos y metodologías para la participación pública	
Tratamiento de la incertidumbre	<p>¿Cómo se comunicará el tema sin una definición clara del alcance de los impactos?</p> <p>¿Puede la participación despertar inquietud innecesaria en una audiencia no especializada?</p> <p>¿Cómo se manejarán en el largo plazo las expectativas que se pueden generar?</p>
Complejidad técnica del PPP	<p>¿Contiene el PPP conceptos complejos como múltiples elementos o dimensiones espaciales?</p> <p>¿Entenderá estos conceptos una audiencia no especializada?</p> <p>¿Cómo hacer llegar el mensaje a la mayor audiencia posible?</p>
Grado de Abstracción del PPP	<p>¿Son tangibles y comprensibles para el gran público las determinaciones del PPP?</p> <p>¿Se pueden presentar de forma sólida y clara?</p> <p>¿Puede ser necesario restringir la participación primeramente a una audiencia especialista y aumentarla posteriormente en función del ritmo de concreción de las propuestas?</p>
Ámbito geográfico	<p>¿El PPP es de ámbito nacional, regional o local?</p> <p>¿Cuántas personas estarán afectadas o tendrán interés?</p> <p>¿Se puede discriminar a la audiencia según sus temas de interés y tratarlos por separado?</p>
Duración del proceso	<p>¿Cuánto se tardará en alcanzar a la audiencia potencial?</p> <p>¿Será requerida la participación del público en diferentes fases del PPP?</p> <p>¿Cómo se mantendrá la atención de la audiencia a lo largo de todo el proceso?</p>
Cultura de participación	<p>¿Hay una demanda para la participación pública?</p> <p>¿Confía el público en la administración? ¿Cuáles son los requerimientos de discrecionalidad?</p> <p>¿Pueden las ONG ser de ayuda para facilitar que el público se involucre?</p>

Tabla 4.1. Aspectos clave en la selección de instrumentos y metodologías para la participación pública	
Sensibilidad política	<p>¿Es el PPP delicado desde el punto de vista político?</p> <p>¿Hay voluntad política y capacidad institucional para afrontar el proceso y sus costes?</p> <p>¿Cómo se comunicarán de modo realista las consecuencias del PPP?</p> <p>¿Cómo se gestionarán las expectativas de la audiencia?</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de la Comisión Europea, 2000b

4.3 LOS PARTICIPANTES DEL PROCESO

Los principales participantes que intervienen en la implementación de la EIA y, en general, de la política ambiental incluyen: Órganos Ambientales, Asociaciones particulares, Partidos Políticos, Gobiernos locales, empresas, grupos ecologistas y técnicos.

Hoy día, cada vez son más los colectivos que adoptan una conciencia ambientalista, incluyendo como se ha mencionado a empresas, colegios, asociaciones de vecinos, sindicatos, partidos políticos y un largo etcétera.

Las buenas prácticas para promover la participación en el funcionamiento interno de una institución²⁵ son:

- Realizar de manera regular reuniones en las que todo el personal de la oficina o departamento tenga oportunidad de proponer temas a tratar.
- Promover la transparencia poniendo al día al personal sobre las principales políticas institucionales.
- Proporcionar a todos los interesados documentos escritos sobre los objetivos de política, misión y programas de la institución.
- Animar al personal a aportar ideas y experiencias al proceso de construcción de los programas.
- Asegurarse de que el personal que tendrá que gestionar o desarrollar un programa contribuye a su definición, evitando las contradicciones entre el diseño y la puesta en práctica.
- Generar la sensación de confianza necesaria para que todos los miembros de la oficina o departamento participen en los debates y en el desarrollo de los programas.

²⁵ Basado en las sugerencias de la guía sobre participación del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (Clayton, Oakley y Pratt, 1997).

4.3.1 ÓRGANOS COLEGIADOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Son grupos de trabajo estables, cuyos participantes representan a diversos sectores de la población, creados a través de una norma legal por las administraciones públicas con el fin de estudiar cuestiones relativas a la gestión ambiental y emitir recomendaciones útiles. Generalmente tienen carácter consultivo, aunque en algunos casos tiene la facultad de tomar decisiones vinculantes. Desde la implantación de la democracia se ha creado en España diversos órganos de participación pública en materia de medio ambiente. Sus competencias tienen una base territorial en unos casos y temática en otros.

Aquí citamos algunos de los más significativos:

4.3.1.1 De ámbito territorial

- Política ambiental de la administración general del estado (Consejo Asesor de Medio Ambiente)
- Política ambiental de las Comunidades Autónomas (Consejos Asesores de Medio Ambiente)
- Política Ambiental Municipal (Consejos Locales de Medio Ambiente)
- Gestión de espacios naturales protegidos (Patronatos, Juntas Rectoras, etc.)

4.3.1.2 De ámbito temático

- Gestión del Agua (Consejo Nacional del Agua, consejos de Cuenca)
- Gestión Forestal (Consejo Nacional de Bosques, Consejos Forestales de CC.AA.)
- Otros.

4.3.2 LAS AUTORIDADES PÚBLICAS

Las Autoridades Públicas, según la Ley 27/2006 de 18 de julio en su artículo 6, deberán realizar las siguientes actuaciones:

1. Las autoridades públicas adoptarán las medidas oportunas para asegurar la paulatina difusión de la información ambiental y su puesta a disposición del público de la manera más amplia y sistemática posible.

2. Las autoridades públicas organizarán y actualizarán la información ambiental relevante para sus funciones que obre en su poder o en el de otra entidad en su nombre con vistas a su difusión activa y sistemática al público, particularmente por medio de las

tecnologías de la información y las telecomunicaciones siempre que pueda disponerse de las mismas.

3. Las autoridades públicas adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la información ambiental se haga disponible paulatinamente en bases de datos electrónicas de fácil acceso al público a través de redes públicas de telecomunicaciones.

4. Las obligaciones relativas a la difusión de la información ambiental por medio de las tecnologías de la información y de las telecomunicaciones se entenderán cumplidas creando enlaces con direcciones electrónicas a través de las cuales pueda accederse a dicha información.

5. La Administración General del Estado deberá mantener actualizado un catálogo de normas y de resoluciones judiciales sobre aspectos claves de la Ley y lo hará públicamente accesible de la manera más amplia y sistemática posible.

Por otro lado, la información que se difunda será actualizada, si procede, e incluirá, entre otros aspectos los estudios sobre el Impacto Ambiental y evaluaciones del riesgo relativas a los elementos del medio ambiente como el aire y la atmósfera, el agua, el suelo, la tierra, los paisajes y espacios naturales, incluidos los humedales y las zonas marinas y costeras, la diversidad biológica y sus componentes, incluidos los organismos modificados genéticamente; y la interacción entre estos elementos. En su defecto, una referencia al lugar donde se puede solicitar o encontrar la información según lo establecido por las obligaciones generales de las Autoridades Públicas en materia de información ambiental.

También las Autoridades Públicas adoptarán cuantas medidas sean necesarias para hacer efectivo el ejercicio del derecho de acceso a la información ambiental y, entre ellas, al menos alguna de las que se señala a continuación:

a) Designación de unidades responsables de información ambiental.

b) Creación y mantenimiento de medios de consulta de la información solicitada.

c) Creación de registros o listas de la información ambiental que obre en poder de las autoridades públicas o puntos de información, con indicaciones claras sobre dónde puede encontrarse dicha información.

4.3.3 EL PROMOTOR DEL PROYECTO

Es el dueño y, por tanto, el responsable del proyecto y asume los costes de la realización del Estudio de Impacto Ambiental. En algunos casos (obras públicas) coincide con el segundo participante, la Administración, y, por tanto, con el Órgano Sustantivo, también

participante del proceso, pero, por regla general, será una empresa la que propone un proyecto para su aprobación.

Al Órgano Sustantivo, sea promotor del proyecto o no, puede suponerse favorable al mismo, y así suele suceder. Sin embargo, cabe preguntarse, cuando aparece el conflicto entre el proyecto y la protección del medio ambiente, el interés que un organismo del sector público puede tener en degradar lo que se puede considerar un "bien público", como es, genéricamente, la calidad del medio ambiente, y aún más si no es el promotor.

Tanto si el promotor es público como si es privado, como instrumentos, aparecen en el proceso otras figuras relacionadas:

- los técnicos que realizan el proyecto (empresas de consultoría e ingeniería, generalmente);
- los que ejecutan la obra (constructores) del mismo;
- los que la mantienen (por ejemplo, la gestión de una depuradora o una planta de residuos pueden estar contratadas a una empresa).

4.3.4 LAS ADMINISTRACIONES

La Ley 27/2006 comenta ciertas responsabilidades y derechos que la Administración General del Estado ha de llevar a cabo:

Según la disposición adicional cuarta, la Administración General del Estado podrá reservarse el derecho de resolver las solicitudes de información ambiental que reciban las autoridades públicas a las que se refiere el artículo 2.4.2 cuando tales personas asuman responsabilidades públicas, ejerzan funciones públicas o presten servicios públicos relacionados con el medio ambiente bajo su autoridad.

Según la disposición adicional séptima, a fin de cumplir con las obligaciones en materia de información ambiental establecidas en esta Ley, la Administración General del Estado podrá promover la celebración de convenios de colaboración con el sector empresarial y con otras organizaciones para establecer puntos de información digitalizada.

Según la disposición adicional décima, la Administración General del Estado deberá dictar y notificar la resolución correspondiente a la reclamación a la que se refiere el artículo 21 en el plazo máximo de tres meses. En el ámbito de la Administración General del Estado, el importe de las multas coercitivas a las que se refiere el artículo 21 no excederá de 6000 euros por cada día que transcurra sin cumplir.

Según la disposición adicional undécima, la Administración General del Estado pondrá en marcha en el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de esta Ley, un Plan de Formación específico tendente

a sensibilizar al personal a su servicio respecto de los derechos y las obligaciones previstos en esta Ley.

4.3.4.1 Los técnicos

Los técnicos son los que diseñan y supervisan todo el procedimiento, que presentarán luego a la consideración de ciudadanos y políticos.

Los técnicos son profesionales cuya participación en la puesta en práctica de la EIA y otros instrumentos de protección ambiental resulta imprescindible. La categoría de técnicos incluye universidades, centros de investigación, órganos colegiados, consultorías, ingenieros en plantilla de empresas industriales y constructoras, expertos de la función pública y de grupos ecologistas.

En general, su papel como técnicos consiste en identificar, predecir y valorar el Impacto Ambiental de proyectos sectoriales, ya sea realizando informes y estudios de Impacto Ambiental o evaluándolos. Ahora bien, el interés técnico-científico no siempre es unívoco y el criterio de los técnicos está sujeto a valoraciones subjetivas²⁶. Esta subjetividad es producto de dos factores. Primero, un doble sesgo: la orientación profesional de los técnicos y su sujeción a intereses organizativos. Y segundo, la incertidumbre científica que impregna los procesos de predicción de impactos futuros de determinados proyectos sobre el medio ambiente.

Respecto al primer sesgo, la composición profesional de los técnicos que participan en la gestión de la EIA puede predeterminar el resultado final, ya que una información limitada de las características biológicas y físicas del territorio no asegura una adecuada identificación de los impactos²⁷. Los ingenieros civiles, técnicos dominantes en la realización de proyectos sectoriales, tienden a buscar soluciones prácticas a los problemas²⁸ y actúan según criterios de eficiencia y eficacia.

Los biólogos, en cambio, están más interesados en explorar la validez de las hipótesis causales²⁹ y a menudo comparten criterios conservacionistas.

En este sentido, las cuestiones normativas y las ideas juegan un papel importante, ya que la distinta formación de los técnicos incide en su definición de cuáles son los problemas y qué hacer para resolverlos. En general, los equipos técnicos encargados de realizar las EIA en los

26 Gómez Orea, 1988.

27 Beanlands, 1988.

28 Weale, 1992a.

29 Weale, 1992a.

órganos ambientales presentan un carácter multidisciplinar y el número de biólogos e ingenieros agrónomos y forestales supera el de ingenieros civiles. En cambio, los técnicos integrantes de órganos sectoriales y promotores pertenecen en casi su totalidad a la ingeniería civil.

Respecto al segundo sesgo, los técnicos de los departamentos sectoriales, empresas constructoras e industrias de diversa índole raramente realizan estudios de Impacto Ambiental que prevean un impacto negativo del proyecto³⁰. Algunos técnicos lamentan las condiciones en que a menudo son requeridos los estudios de Impacto Ambiental, a realizar sobre proyectos previamente decididos y en un espacio de tiempo muy limitado.

La necesidad de contentar a sus "clientes" a menudo les convierte en legitimadores de proyectos³¹, en vez de evaluadores de las diferentes alternativas posibles.

Con todo, la rúbrica de un determinado equipo técnico no siempre produce el efecto legitimador deseado. A veces, políticas o problemas ambientales dominados por un elevado grado de incertidumbre técnica se desarrollan en escenarios dominados por un alto grado de certeza social. En estas circunstancias, el locus de discusión de la política se puede desplazar de la arena técnica a la social y político-institucional³².

La disponibilidad de recursos cognoscitivos de los técnicos es limitada, dado el carácter ex nova de la EIA en España³³. Los recursos humanos y materiales de los equipos técnicos a menudo son insuficientes. Por último, como se ha señalado anteriormente, los técnicos apenas disponen de tiempo para realizar análisis exhaustivos de los impactos de determinados proyectos sobre el medio ambiente.

Pese a que la presencia de técnicos resulta imprescindible en la implementación de la EIA y otros instrumentos de protección ambiental, su capacidad para incidir en el resultado final de la política está muy condicionada por las decisiones tomadas por los responsables de los departamentos sectoriales y/o promotores.

30 Glasson, Therivel, Ghadwick, 1994

31 Gregory, Keeney, Von Winterfeldt, 1992

32 Subirats (1994) propone cuatro posibles escenarios de evaluación de políticas ambientales resultantes del cruce de las variables certeza e incertidumbre científica y social.

33 Para intentar subsanar las deficiencias cognoscitivas en la realización de estudios de Impacto Ambiental, el MOPT/MOPTMA ha publicado cuatro guías metodológicas para la elaboración de estudios de Impacto Ambiental de carreteras y ferrocarriles (1991), grandes presas (1994), repoblaciones forestales (1994) y aeropuertos (1991).

4.3.4.2 Los políticos

La política no ha podido mantenerse ajena al movimiento del medio ambiente, de tal manera que, hoy en día, puede encontrarse el medio ambiente recogido como un elemento crucial en los programas políticos de todos los partidos, sean éstos de la índole ideológica que sean.

El medio ambiente, pues, se identifica como bien común e independiente de las distintas tendencias ideológicas.

Esta situación ha ido evolucionando, de manera que, en la actualidad, partidos políticos y sindicatos poseen grupos sectoriales que se ocupan de los problemas ambientales al igual que antes hacían con otros asuntos sociales como el desempleo o la economía. Estos grupos tienen cada vez mayor peso en las decisiones orgánicas.

Los movimientos sindicales también han integrado objetivos medioambientales y los incorporan a sus reivindicaciones como un elemento más que redundante en la calidad de vida presente y futura de sus afiliados.

Un aspecto importante es el nivel de control que la Administración pública ejerce sobre la EIA. La Administración necesita estar en una buena posición al respecto a fin de:

- Juzgar la exactitud de las propuestas de la empresa promotora del proyecto.
- Valorar la validez de las propuestas de dicha empresa y evaluadas desde la perspectiva de los objetivos públicos en general y de la comunidad afectada en particular.
- Crear los medios y la confianza para que la población sea capaz de asumir sus responsabilidades en la negociación de acuerdos.
- Ser capaz de comprometerse a negociar a favor de los intereses de la comunidad.

4.3.5 EL CIUDADANO

Analizado desde el punto de vista de la participación, es el participante más importante. Mientras los demás están en el proceso inevitablemente, la participación de esta persona debe ser promovida, para que las decisiones sean más transparentes y las actuaciones sean más aceptables para la sociedad.

Pueden participar en el proceso individuos o grupos, estén o no afectados directamente por el proyecto.

Los individuos suelen participar de forma directa y espontánea.

Si participa a través de grupos, puede elegir varias formas de organizarse: corporaciones profesionales (colegios profesionales, centrales sindicales, etc.), corporaciones empresariales (cámaras, asociaciones de empresarios, propietarios de suelo, etc.), asociaciones y partidos políticos, asociaciones vecinales, asociaciones de defensa ambiental, etc.

Las asociaciones juegan un importante papel como dinamizadoras de la participación social en materia de Medio Ambiente.

Además, se han formado algunos grupos profesionales con competencia en participación pública. Entre éstos se encuentran la Asociación Internacional de Profesionales de la Participación Pública (AIPPP) y la Red Internacional de Gestión Ambiental (RIGA). La AIPPP se estableció en 1990 como asociación no lucrativa para servir y representar a los profesionales de la participación pública en el mundo. La RIGA, también constituida en 1990, tiene como objetivo mejorar el proceso de realización del tratado ambiental mediante la construcción oficiosa del consenso, el intercambio de información, las reuniones de trabajo, las sesiones de formación y la difusión de material educativo.

4.3.6 EL CONSEJO ASESOR

El Consejo Asesor de Medio Ambiente, adscrito a efectos administrativos al Ministerio de Medio Ambiente, es un órgano colegiado que tiene por objeto la participación y el seguimiento de las políticas ambientales generales orientadas al desarrollo sostenible.

El artículo 19 de la Ley 27/2006 de 18 de julio habla de las obligaciones y responsabilidades del Consejo Asesor:

- Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de reglamento con incidencia ambiental y, en especial, sobre las cuestiones que han de ostentar la condición de normativa básica.
- Asesorar sobre los planes y programas de ámbito estatal que la presidencia del Consejo le proponga en razón de la importancia de su incidencia sobre el medio ambiente.
- Emitir informes y efectuar propuestas en materia medioambiental, a iniciativa propia o a petición de los departamentos ministeriales que así lo soliciten a la presidencia del Consejo.
- Las Administraciones de las Comunidades Autónomas y las entidades que integran la Administración local podrán, igualmente, solicitar a la presidencia del Consejo que éste emita informes sobre materias de su competencia relativas al medio ambiente.
- Proponer medidas que incentiven la creación de empleo ligado a actividades relacionadas con la protección del medio ambiente,

así como la participación ciudadana en la solución de los problemas ambientales.

- Proponer medidas de educación ambiental que tengan como objetivo informar, orientar y sensibilizar a la sociedad de los valores ecológicos y medioambientales.
- Proponer las medidas que considere oportunas para el mejor cumplimiento de los acuerdos internacionales en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible, valorando la efectividad de las normas y programas en vigor y proponiendo, en su caso, las oportunas modificaciones.
- Impulsar la coordinación entre la iniciativa pública y privada en materia de medio ambiente.
- Fomentar la colaboración con órganos similares creados por las Comunidades Autónomas.

4.3.6.1 Consejos Ciudadanos o Núcleos de Intervención Participativa

Un grupo de personas, elegidas al azar, es convocado para estudiar un problema concreto. Durante un período de tiempo que suele ser de 3 o 4 días, los participantes reciben información y opiniones de técnicos y representantes de grupos de interesados, a los que pueden interrogar.

Finalmente, preparan un informe que recoge los puntos de vista del grupo y, si las hubiera, las discrepancias de opinión existentes.

Uno de los factores que se debe tener en cuenta a la hora de organizar consejos ciudadanos es su coste, que, aunque diverso, puede ser importante. En España se ha calculado que el coste medio de las experiencias de consejos de ciudadanos es de unos 50.000 €³⁴.

4.3.6.2 Tabla de síntesis de puntos fuertes y débiles de la participación asociativa de los municipios españoles

Finalmente, la Tabla 4.2 que se presenta a continuación, intenta sintetizar los puntos fuertes y débiles de la participación asociativa en los municipios españoles, tanto desde la óptica de las entidades, como desde la perspectiva de los responsables políticos locales.

³⁴ Font y Medina, 2001.

Tabla 4.2. Participación asociativa en España: puntos fuertes y débiles	
Puntos fuertes	Puntos débiles
<p>Gobierno local</p> <p>La participación refuerza el consenso y la legitimación social de las políticas del gobierno local.</p> <p>La participación impulsa el cambio de culturas internas políticas y técnicas.</p>	<p>Gobierno local</p> <p>A la formalización de un Consejo no le sigue una voluntad política de impulsar su funcionamiento.</p> <p>Dificultades para hallar interlocutores sociales representativos.</p>
<p>Sector asociativo</p> <p>Se abren canales de incidencia directa sobre la política local más allá de las elecciones.</p> <p>Se extienden actitudes y valores de ciudadanía activa, reflexiva y crítica.</p>	<p>Sector asociativo</p> <p>Diferencia importante entre el esfuerzo participativo (muy alto) y el grado de incidencia real conseguida (más bajo).</p> <p>Estructuras asociativas poco sólidas y coordinadas.</p>

4.3.7 LOS GRUPOS ECOLOGISTAS

La población afectada se compone frecuentemente por varias subcomunidades en un mismo lugar, o varias comunidades situadas a lo largo del área de influencia del proyecto. Los valores típicos que presentan son: el deseo de mantener sus formas de vida, alcanzar una definición limitada de progreso en términos locales y presentar sus propios conceptos de bienestar. Estos valores y sus metas asociadas no están normalmente articulados con rigor por los residentes, e invariablemente contienen muchos conflictos entre las diversas comunidades, subcomunidades y grupos constituidos -como son cámaras de comercio, asociaciones ecologistas,...

De los grupos sociales participantes en el debate social destacaremos los grupos ecologistas. Los valores estereotipados asociados a éstos serían los de preservar el medio biofísico por encima de cualquier otra consideración de desarrollo social.

En España existen alrededor de setecientas organizaciones ecologistas. Las principales son Adena/WWF, Greenpeace, Federación de Amigos de la Tierra (FAT), Aedenat, ecologistas en Acción y la Coordinadora de Asociaciones de Defensa Ambiental (CODA) que actúa de paraguas de asociaciones ecologistas locales. También hay ONG's de defensa de la vida animal como SEO/Birdlife (Sociedad Española de Ornitología) o FAPAS (Fondo para la Protección de Animales Salvajes). Actualmente, el FAPAS está formado por más de 18000 colaboradores repartidos por todas las Comunidades Autónomas. Ahora bien, los grupos ecologistas no forman una categoría homogénea de grupos de presión medioambiental (Robinson, 1992) con idénticos intereses y recursos, sino que son una amalgama de asociaciones que, compartiendo un interés común, la defensa del medio ambiente en

sentido genérico, presentan enormes diferencias entre ellos. La clásica distinción entre grupos ecologistas "fundis" y "realos" permite distinguir entre aquellos más radicales que rechazan cualquier forma de cooperación con los poderes públicos (fundamentalistas o "fundis") de aquellos más reformistas y moderados que entienden que para conseguir sus objetivos ambientales es necesario cierto grado de cooperación con los poderes públicos.

El tipo de objetivos puede ser, según la tipología de Robinson (1992), seccional o promocional, considerándose ambas categorías como dos extremos de un continuum. El interés seccional se concentra en pequeñas partes del ecosistema, por ejemplo en una especie animal o vegetal, mientras que el promocional tiene una finalidad ambiental amplia y universal.

Por ejemplo, Adena/WWF se ocupa de temas relacionados con la conservación y protección de la naturaleza, mientras que Greenpeace pone el acento en temas relacionados con residuos, energía nuclear y contaminación atmosférica³⁵. Ecologistas en Acción es una confederación de ámbito estatal, fruto de la unificación de más de 300 grupos ecologistas. Forma parte del llamado ecologismo social, que entiende que los problemas ambientales tienen su origen en un modelo de producción y consumo, cada vez más globales, del que derivan otros problemas sociales. También realizan campañas para concienciar a la población sobre la relación entre las pautas de consumo y los impactos ambientales, así como iniciativas de información al ciudadano sobre los diversos programas que llevan a cabo.

El ímpetu que el movimiento ecologista ha adquirido en algunos países de Europa Occidental y Norteamérica durante la década de los ochenta no tiene parangón en España. Aquí, los grupos ecologistas disponen de escasos recursos financieros y cognoscitivos, así como de limitado reconocimiento político y apoyo social.

Los grupos ecologistas han ganado algo de protagonismo gracias a la adopción de una doble estrategia. Ésta ha consistido en coordinarse y cooperar entre ellos, por un lado, y llevar a cabo acciones de denuncia que cuestionen proyectos afectados por la EIA o con incidencias ambientales, por otro. Respecto a la primera, se han producido varias formas de cooperación entre grupos ecologistas con la finalidad de coordinar acciones, mantener flujos multidireccionales de información y seguir de cerca las decisiones en las capitales regionales, Madrid y Bruselas.

La forma de cooperación más utilizada ha consistido en la formación de redes territoriales, es decir, la articulación de distintos grupos ecologistas que previamente actuaban aisladamente alrededor

35 Esta división de trabajo se reproduce en lo que respecta a las estrategias de *lobby* de los grupos ecologistas en Bruselas (Mazey, Richardson, 1993).

de uno central con mayor disponibilidad de recursos y capacidad de coordinación, y más próximo a los centros decisorios. La CODA coordina unas ciento sesenta asociaciones ecologistas de ámbito local y regional, la Federación de Amigos de la Tierra (FAT) coordina una red de una veintena de grupos ecologistas locales, y DEPANA cuenta con nueve entidades territoriales en Cataluña (IPCENA, IAEDEN, GEPEC, Associació de Naturistes de Girona, ADENC, CATAM, GEVEN, LIMNOS y la Coordinadora per a la Salvaguarda del Montseny). Los principales grupos ecologistas españoles tienen una proyección supranacional.

Por ejemplo, Adena/WWF, Greenpeace y FAT están en constante contacto con sus correspondientes oficinas en Bruselas y mantienen contactos directos con instituciones comunitarias y coordinan campañas en el ámbito europeo. O DEPANA, que es miembro de la European Environmental Bureau.

Se han producido múltiples formas de cooperación temática. Por ejemplo, la red estatal de asociaciones contra la incineración liderada por Greenpeace que, entre 1990 y 1991, se ocupó de canalizar información y diseñar estrategias entre grupos y plataformas opositoras a la construcción de plantas incineradoras (ENT/1995). Otro ejemplo, la campaña contra la alternativa "C" (posteriormente, "C" modificada) de la autovía Madrid-Valencia a su paso por el río Cabriel aglutinó en una plataforma a diez asociaciones ecologistas y un sindicato.

Los grupos ecologistas han intensificado su participación en las políticas ambientales a través de vías generadoras de conflicto, principalmente denunciando proyectos "duros" ambientalmente, sin por ello perder las oportunidades de mantener el diálogo con los poderes públicos en otros ámbitos de la política ambiental. La estrategia confrontacional utilizada por grupos ecologistas tiene el efecto de deteriorar las relaciones con las instancias decisorias, en especial con aquellas responsables de las políticas sectoriales.

A pesar de que el conflicto es la pauta de iteración dominante entre las instancias decisorias y los grupos ecologistas y, por tanto, éstos adquieren mayor visibilidad pública, la capacidad de los grupos ecologistas de participar en las políticas sectoriales no debe sobredimensionarse. Su escasa capacidad para establecer relaciones de interdependencia con participantes privilegiados les impide alejarse de las posiciones más periféricas de la red.

4.3.8 LOS PROGRAMAS DE VOLUNTARIADO AMBIENTAL

El voluntariado ambiental es el conjunto de actividades desarrolladas por personas que, de forma libre y sin ánimo de lucro, dedican parte de su tiempo a realizar actividades para mejorar el medio ambiente y conservar los recursos naturales del planeta.

Las actividades propias del voluntariado ambiental son: sensibilización e información social; mantenimiento, adecuación y limpieza de enclaves determinados que presentan deficiencias ambientales; vigilancia y control de usos e impactos, etc.

Es en los países desarrollados en los que se llevan a cabo las primeras iniciativas de voluntariado ambiental. Los primeros programas se desarrollaron en los países anglosajones, hace varias décadas. En los últimos años han comenzado a adherirse los países sudamericanos, en los que comienzan a desarrollarse programas de conservación sobre Parques Nacionales a través de las actividades de voluntariado.

4.3.9 LA RESPUESTA EMPRESARIAL

Las empresas pueden contribuir de manera decisiva a avanzar hacia un nuevo sistema económico en el que prosperidad y protección del medio ambiente vayan de la mano. Mediante cambios en la organización, los procesos productivos, los productos y los sistemas de gestión pueden reducir o minimizar los efectos ambientales negativos.

4.3.10 IDENTIFICACIÓN DE PARTICIPANTES POTENCIALMENTE INTERESADOS

Un reconocimiento del conjunto de intereses e interesados en torno al reto o problema a abordar nos proporcionará una primera aproximación a los necesarios protagonistas del proceso: los participantes. Se trata de obtener una primera instantánea sobre quiénes son, cuáles son sus expectativas, ideas previas, grado de motivación, cuál es su estructura asociativa y qué recursos podría aportar.

Es evidente que los interesados variarán dependiendo de los temas a tratar y las posibles afecciones de las decisiones a tomar. No obstante, lo más habitual es que entre los participantes sociales interesados en el proceso participativo haya:

- Afectados por la problemática o las iniciativas a acometer (usuarios de los recursos, propietarios, sectores que dependen indirectamente de los recursos, etc.)
- Autoridades (autoridades públicas, líderes comunitarios, etc.)
- Gente con especiales conocimientos sobre la cuestión que se va a abordar
- Gente preocupada o sensibilizada por la cuestión

Una vez obtenida una lista preliminar de organizaciones, instituciones y otros participantes sociales potencialmente interesados en el tema, podría ser interesante plantearse cuestiones tales como³⁶:

- ¿Cuáles son las expectativas que tienen los interesados acerca de la iniciativa?
- ¿Qué beneficios tienen la posibilidad de obtener?
- ¿Qué ideas previas tienen sobre la cuestión?
- ¿Qué recursos podría aportar al proyecto?
- ¿Tienen otros intereses que puedan entrar en conflicto o, por el contrario, coincidir con la iniciativa?
- ¿Cómo son sus relaciones con otros sectores interesados identificados?
- ¿Podrían identificar a otros grupos interesados?
- Y además:
- ¿Cuentan con organizaciones representativas o líderes?
- ¿Los líderes y representantes reflejan bien los intereses de aquellos a quienes dicen representar?
- ¿Dentro de un mismo grupo, hay diversas posturas y actitudes?

4.3.11 EL GOBIERNO

Según la disposición adicional sexta, el Gobierno, en el marco de los programas del Ministerio de Administraciones Públicas para el fomento de las tecnologías de información y comunicación, propondrá en el plazo de seis meses fórmulas de colaboración entre administraciones que faciliten la aplicación de la Ley.

Según la disposición adicional quinta, el Gobierno elaborará y aprobará en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley un texto refundido en el que se regularice, aclare y armonice las disposiciones legales vigentes en materia de Evaluación de Impacto Ambiental.

4.4 PREPARACIÓN Y DIFUSIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE LOS ASPECTOS QUE SE VAN A TRATAR

Para que los interesados puedan tomar parte con conocimiento de causa es necesario que cuenten con la información adecuada. Por eso, invertir esfuerzos en preparar una información básica sobre los

36 Clayton, Oakley y Pratt, 1997.

aspectos o problemas a tratar puede facilitar una mayor y mejor participación.

En ocasiones habrá que comenzar por preparar un dossier en el que se resuma o recoja la información más relevante de que se dispone.

Existen diversos formatos y estilos comunicativos que pueden emplearse para poner la información a disposición de la gente. Además de los formatos impresos, también pueden utilizarse presentaciones públicas, exposiciones, páginas en Internet y, por supuesto, los medios de comunicación (prensa, radio, televisión). Dependiendo de las características de la información a presentar y de los potenciales interesados, será preferible optar por unos u otros formatos. En todo caso, la diversidad de destinatarios suele hacer aconsejable el empleo de varias vías complementarias, ya que "proporcionar información por diferentes medios puede permitir a más gente comprenderla"³⁷.

4.4.1 RED DE AUTORIDADES AMBIENTALES

La Red de Autoridades Ambientales, integrada a su vez en la Red europea formada por el conjunto de Estados miembros, es un foro de cooperación que asocia a las autoridades responsables de medio ambiente y a las autoridades de programación de los Fondos estructurales y de cohesión. La Red de Autoridades Ambientales tiene su origen en la propia política de medio ambiente de la Unión Europea.

La Red de Autoridades Ambientales la componen los miembros designados por las Comunidades Autónomas – Consejerías de Medio Ambiente y Consejerías de Hacienda - , por la Administración General del Estado – Ministerios que administran los Fondos Estructurales y de Cohesión: Ministerio de Hacienda (FEDER y Fondo de Cohesión), Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (FEGOGA e IFOP), Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (FSE) y Ministerio de Medio Ambiente, que ejerce además la función de Secretariado y coordinación técnica; y por la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), en representación de la Administración Local.

Forma parte asimismo, de la Red de Autoridades Ambientales la Comisión Europea, representada por la Dirección General de Medio Ambiente y las Direcciones Generales que administran Fondos comunitarios: Dirección General de Política Regional (FEDER y Fondo de Cohesión); Dirección General de Agricultura (FEOGA); Dirección General de Empleo y Asuntos Sociales (FSE) y Dirección General de Pesca (IFOP).

La Red tiene como objetivo el seguimiento de la aplicación y el cumplimiento de la normativa comunitaria en materia de medio ambiente y de fomento del desarrollo sostenible.

37 Aarhus Convention castle Workshop, 2000

4.5 ANIMACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN

Participar requiere un esfuerzo personal para el que no siempre existe una predisposición suficiente. Si se desea lograr una participación amplia, el equipo dinamizador deberá plantearse, en muchos casos, emprender acciones dirigidas a motivar o animar a los potenciales interesados, o plantear el proceso de forma que enlace con motivaciones e intereses que ya tienen las personas, aprovechar otras motivaciones e intereses de la gente.

Recientemente, los participantes de un seminario sobre participación ambiental se plantearon un ejercicio singular: imaginar las razones por las que seis personajes imaginarios colaborarían en diversos proyectos y actividades participativas. Como resultado de este ejercicio de fantasía se citaron nada menos que 33 posibles razones por las que los posibles personajes podrían participar³⁸. La reflexión planteada a partir del ejercicio, dio lugar a algunas contestaciones interesantes: tanto las personas como los grupos tienen razones diversas para participar. De este abanico de motivos habrá algunos que resulten más interesantes en relación con los objetivos de la iniciativa... y otros menos. Sin embargo, los motivos de la gente evolucionan, son susceptibles de madurar a lo largo del propio proceso de participación, de forma que no hay que desanimarse si al principio encontramos un abanico de motivaciones diferente del que nos gustaría:

“Se pueden aprovechar las motivaciones iniciales, que pueden estar principalmente vinculadas a intereses más personales (búsqueda de relaciones, de formación, etc.), y tratar de satisfacerlas al tiempo que se hacen evolucionar hacia otras más vinculadas con intereses colectivos o del proyecto. (...)Esta fórmula es más inteligente que la de crear atmósferas de trabajo en las que sólo se reconocen y aceptan determinadas motivaciones “de alta calidad”, lo que puede llevar a mucha gente a inhibirse de la participación y a impedir esa evolución de la que hemos hablado”³⁹.

Diversos estudios de casos indican que cuanto más cerca se celebra una reunión de los lugares donde se encuentran los potenciales interesados, más gente acude a los actos⁴⁰. Poner las cosas fáciles a los interesados es, por eso, una buena manera de facilitar la participación.

Internet ha multiplicado las posibilidades de acceso a datos y opiniones sobre los temas ambientales. En la actualidad tanto la Administración General del estado como las Comunidades Autónomas poseen páginas de libre acceso específicamente dedicadas al medio

38 SPEA, 2001.

39 SPEA, 2001.

40 Aarhus Convention Newcastle Workshop, 2000:29.

ambiente. También son muchas las administraciones locales que ofrecen información sobre este tema.

A pesar del avance que ello supone, las potencialidades de esta nueva herramienta todavía están poco aprovechadas. La red podría ofrecer información sobre miles de programas e iniciativas públicas, así como documentos de trabajo en materia de medio ambiente, que hoy - ya en formato electrónico- se quedan en los discos duros de los funcionarios.

Además, las publicaciones oficiales, aparte de ser distribuidas en "forma de papel" como libros, revistas o boletines, podrían colocarse en la red para que las consultase cualquiera. Una sencilla operación informática a partir del archivo utilizado para la publicación impresa permite obtener esa misma publicación con una maquetación idéntica en el formato denominado pdf, que puede visualizarse en pantalla o imprimirse con un programa de distribución gratuita (Acrobat Reader).

Internet también ha ampliado las posibilidades de las organizaciones no gubernamentales para hacer llegar a la opinión pública sus análisis y propuestas sobre los problemas medioambientales. De esta forma, las posibilidades de acceder a una información plural se han incrementado sustancialmente.

4.6 LAS VÍAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Las formas de participación ambientalista pueden graduarse, de menor a mayor intensidad, a lo largo de una "escalera de participación ciudadana". En la puesta en práctica de una EIA y otros instrumentos de protección ambiental, las formas de participación incluyen la vía formativa, la vía consultiva, la vía cooperativa y la vía conflictiva.

4.6.1 LA VÍA INFORMATIVA

En el caso de la divulgación de la información a través de oficinas o publicación de anuncios en la prensa, dado su carácter unidireccional, las decisiones no tienen retroalimentación alguna por esta vía y la interacción entre promotores y afectados es la misma.

Los objetivos de la información se pueden desagregar en tres conceptos: el diagnóstico de los problemas y las necesidades de la comunidad; el desarrollo de soluciones alternativas; y la evaluación de los efectos de la solución planteada.

Los procesos y técnicas de participación pública que se decidan utilizar deberían en este punto asegurar dos aspectos importantes:

- Ayudar a la población a evaluar sus problemas socioeconómicos y medio ambientales con relación al proyecto.

- Ayudar también a los planificadores a asegurar que se incluyan todos los temas que conciernen a los afectados, y que se les dé una oportunidad de participar en la estructuración de los problemas para analizar.

Los puntos de vista de la ciudadanía afectada son a menudo más racionales que lo que se sugiere, mientras que las posiciones de las agencias oficiales y Administraciones públicas tienen muchas probabilidades de estar sujetas a mayores errores de lo que a priori podría parecer.

Por parte de los profesionales que trabajan en el campo de la EIA, existe tendencia a cerrar prematuramente la lista de problemas a considerar, así como a la escasa flexibilidad para incluir los que surgen con posterioridad.

Para que puedan hacer su valoración, es preciso que se les suministre información, no solamente sobre las alternativas, sino también sobre las consecuencias de la selección de cada alternativa, y de la forma más detallada posible. Aunque los analistas de Impacto Ambiental son los que tienen la mayor responsabilidad a la hora de desarrollar y proveer dicha información, las comunidades afectadas pueden también jugar un importante papel en la previsión de los efectos de la selección de unas u otras alternativas.

4.6.1.1 Algunos recursos para asegurar una participación pública satisfactoria y útil para la EIA⁴¹

- Reuniones de grupo con los participantes sociales incidentes
- Entrevistas con personajes clave que representen a los sectores de la población más probablemente afectados o interesados.
- Línea telefónica. Se trata de un número telefónico (normalmente uno que sea fácil recordar), convenientemente publicitado, para que la población llame y deje constancia de sus ideas al respecto, dudas, etc.
- Encuestas para analizar los valores, actitudes y otras cuestiones de interés.
- Juegos de simulación de simulación. Donde se ven las consecuencias de decidir entre unas políticas u otras, y en el proceso, aprender más sobre la interrelación entre medio ambiente y sistema económico.

41 Creighton, 1981.

4.6.2 LA VÍA CONSULTIVA

La EIA ha introducido dos canales de participación formal con finalidad consultiva en los procesos de toma de decisiones relativos a la autorización de proyectos con incidencias ambientales: las consultas institucionales (sólo en el ámbito estatal) y la información pública. El procedimiento de EIA en el ámbito estatal se inicia con la apertura de un período de consultas, no previsto en la directiva comunitaria, dirigidas por la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental (anteriormente, la Dirección General de Política Ambiental) a participantes potencialmente afectados por el proyecto o que puedan aportar datos relevantes sobre su Impacto Ambiental.

El segundo instrumento de participación consultiva previsto por la EIA, la información pública, ofrece al público en general la posibilidad de participar en las EIA mediante la presentación de alegaciones al proyecto y al estudio de Impacto Ambiental. Respecto a las alegaciones deben hacerse dos consideraciones.

4.6.3 LA VÍA COOPERATIVA

La discusión y la negociación de políticas sectoriales a través de grupos de trabajo o seminarios con amplia representación política, técnica y social es cada día más frecuente. La búsqueda del consenso, basada lógicamente en un proceso de cooperación, puede producir factores positivos muy importantes. Los procesos competitivos surgen más fácilmente cuando hay una mala percepción y un mal juicio de alguna de las partes hacia la otra y por falta de flexibilidad de alguno de los grupos implicados.

4.6.4 LA VÍA CONFLICTIVA

La vía conflictiva consiste en la inclusión de elementos de ruptura en los procesos de implementación de proyectos afectados por la EIA o con incidencias ambientales localizadas.

El conflicto social se produce en muchas ocasiones entre los diferentes grupos de interés por el uso del suelo, la disminución de las oportunidades de empleo, la escasez de viviendas y equipamientos sociales.

En el aspecto económico, cualquier decisión que contribuya a incrementar o disminuir el empleo en una zona determinada crea una mayor disputa social dentro del área.

Dentro de la participación ciudadana en los EIA pueden darse varios tipos de conflicto:

- Conflicto cognitivo

- Conflicto de valores
- Conflicto de intereses
- Conflicto de relación

Un objetivo de la participación pública es la resolución o canalización del conflicto que se puede producir por razones de desarrollo del proyecto en cuestión. Hay dos conceptos de principio básico, uno es la búsqueda de consenso por parte de los promotores del proyecto y del equipo de análisis de impacto y, el otro, la importancia de evitar posiciones extremas.

4.7 TABLAS

4.7.1 TABLA DE LA EVOLUCIÓN ANUAL DE LOS PROYECTOS, DIAS Y RESOLUCIONES DESDE EL AÑO 1990 A 2006

Se presenta a continuación, en forma de tabla, la evolución anual de los Proyectos, DIAs y Resoluciones desde el año 1990 a 2006⁴²:

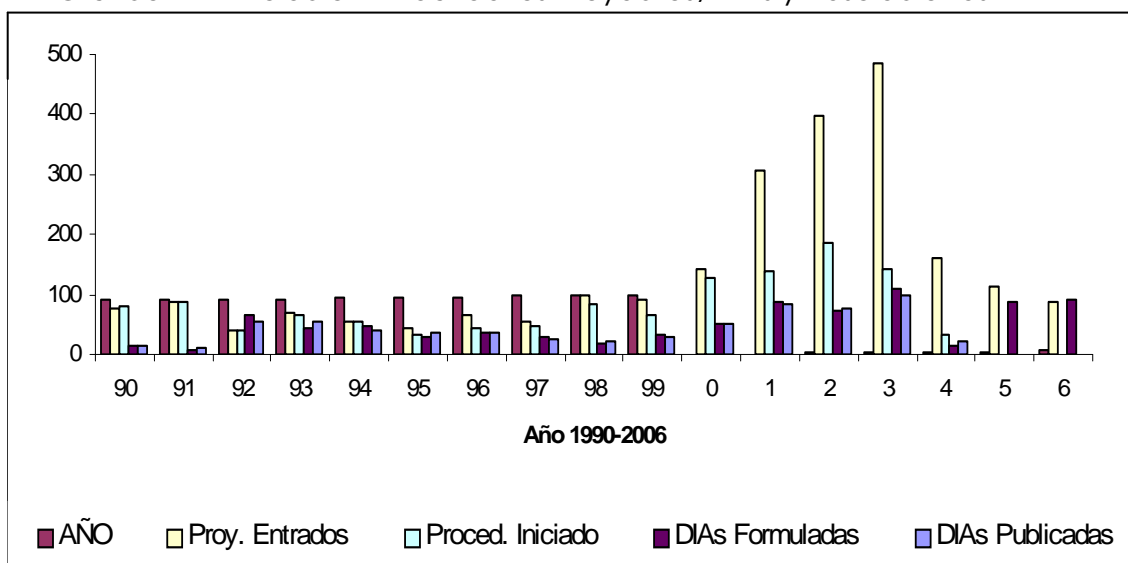
Tabla 4.3. Evolución anual de los Proyectos, DIAs y Resoluciones																	
AÑO	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06
Proy. Entrados	75	88	41	70	54	44	64	54	100	93	141	306	397	484	160	113	88
Proced. Iniciado	81	89	41	65	56	34	42	49	84	66	127	139	185	141	34	-	-
DIAs Formulad.	13	9	67	44	47	30	37	28	18	33	52	86	74	108	16	86	93
DIAs Publicad.	16	10	55	55	41	37	36	25	21	29	51	84	78	100	23	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

Como puede verse en el cuadro, se aprecian altibajos en el proceso de participación, que presenta sus máximos en los últimos años. A continuación se representan gráficamente los datos arriba expuestos (de los años 2005 y 2006 sólo se disponen de datos de proyectos entrados y DIAs formuladas).

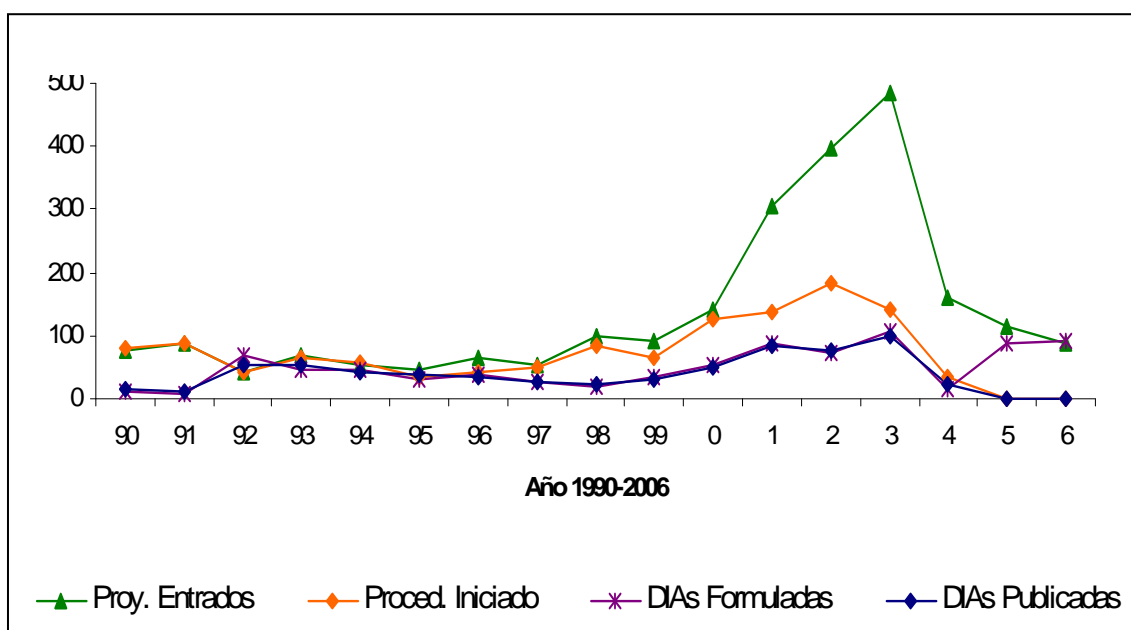
⁴² Para el año 2006, los Proyectos, DIAs y Resoluciones contabilizados hasta el mes de Abril, inclusive.

Gráfico 4.1. Evolución Anual de los Proyectos, DIAs y Resoluciones



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

Gráfico 4.2. Evolución anual de los Proyectos, DIAs y Resoluciones



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

Se analizan con más detalle los proyectos en procedimiento de EIA, distinguiendo por tipo de proyecto y por estado del mismo, según el RD 1131/1988, tramitados desde 1988 hasta 2004⁴³.

43 Proyectos contabilizados hasta abril del año 2004.

4.7.2 TABLAS DE PROYECTOS EN PROCEDIMIENTO DE EIA

Tabla 4.4. Evolución del número de expedientes de EIA, por tipo de proyectos, tramitados desde 1988 a 2004 Art. - 13 RD 1131/1988																		
COD	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	TOT
AER	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	2	2	4	2	14	8	2	39
ATP	0	0	6	0	0	1	1	0	1	1	2	0	4	7	3	0	0	26
ATV	0	16	28	8	5	7	8	2	13	7	11	12	10	7	17	10	5	166
CAC	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CAR	11	22	2	15	6	3	9	8	1	5	10	3	3	4	3	5	0	110
VAR	0	6	6	35	0	7	6	1	4	6	5	2	2	10	4	1	0	95
COS	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	7	6	10	1	2	28
CTC	1	2	1	1	0	1	0	0	0	0	13	10	13	9	16	8	3	78
DEP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6	3	13	1	24
DES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
ENC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	7	12	0	25
EOL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	4
FCA	0	1	1	0	0	11	3	4	1	11	14	4	12	16	21	9	3	111
GAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	10	10	8	4	46
GPR	0	20	15	17	24	14	16	10	14	11	18	6	5	7	6	3	0	186
HID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	28	23	24	19	1	105
IQU	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3
LIE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	4	6	14	6	4	43
MIN	0	15	18	10	3	9	2	2	0	0	0	0	4	1	10	13	0	87
OTR	0	0	0	0	0	3	6	2	3	6	2	4	5	8	8	9	0	56
PUC	0	1	0	3	2	6	1	1	1	0	5	5	8	6	4	6	1	50
RAD	0	4	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	9
RHF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
SET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRR	0	0	0	1	0	4	3	2	2	1	0	0	1	6	11	10	7	48
TRV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	4
TOT	13	88	79	91	41	67	56	34	44	50	83	67	125	142	191	143	36	1350

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

Si se agrupan los proyectos anteriores por tipo de proyecto, el grupo formado por las carreteras – autopista, autovía, carretera convencional, carretera y variante – es el que presenta mayor número de procedimientos iniciados, con un total de 400 expedientes de EIA iniciados, desde 1988 hasta abril del 2004. Se analiza a continuación la

CAPÍTULO 4

evaluación del número de expedientes según la fecha de información al titular del proyecto.

La Participación Pública, los Participantes y las Formas de Participación

Tabla 4.5. Evolución del número de expedientes de EIA, por tipo de proyectos, tramitados desde 1988 a 2004 (II) - Art. 14 RD 1131/1988																		
COD	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	TOT
AER	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	3	3	4	1	13	8	1	38
ATP	0	0	6	0	0	0	1	1	1	0	2	0	3	5	6	0	0	25
ATV	0	2	41	7	4	4	10	3	8	11	8	14	6	8	14	15	1	156
CAC	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CAR	8	25	2	11	6	3	9	8	4	1	10	5	3	2	6	3	2	108
VAR	0	4	6	25	9	1	6	5	3	3	6	5	1	4	9	2	0	89
COS	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	5	7	4	6	0	24
CTC	0	3	1	0	1	0	1	0	0	0	6	12	14	11	8	14	2	73
DEP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	4	5	5	19
DES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ENC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	9	2	17
EOL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
FCA	0	1	1	0	0	2	9	4	4	7	9	11	6	18	21	10	3	106
GAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	9	6	9	2	35
GPR	0	15	17	18	25	12	12	13	11	14	7	17	8	7	3	5	1	185
HID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	25	19	32	13	6	96
IQU	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3
LIE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	4	11	7	4	36
MIN	0	7	20	13	3	6	6	1	2	0	0	0	1	4	4	8	1	76
OTR	0	0	0	0	0	0	6	4	3	2	4	4	2	6	13	6	0	50
PUC	0	1	0	2	3	5	1	2	0	1	5	4	7	6	6	3	4	50
RAD	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	7
RHF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
TRR	0	0	0	1	0	3	2	4	0	3	0	0	1	5	7	1	4	31
TRV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0	4
TOT	8	61	97	78	52	37	64	46	39	46	61	80	101	123	176	128	39	1236

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

CAPÍTULO 4

En las siguientes tablas se analiza la evolución del número de expedientes según los Artículos 17, 16 y 18, 19 y 22 del R.D. 1131/1988.

Tabla 4.6. Evolución del número de expedientes de EIA, por tipo de proyectos, tramitados desde 1988 a 2004 - Art. 17 RD 1131/1988																		
COD	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	TOT
AER	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1	2	3	6	13	1	30
ATP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ATV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAR	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
VAR	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
COS	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
CTC	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
DEP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ENC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EOL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FCA	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
GAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
GPR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IQU	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
LIE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MIN	0	2	3	10	6	7	3	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	33
OTR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PUC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RAD	0	3	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	7
RHF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TRV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOT	0	8	4	12	8	7	3	2	4	1	3	1	3	5	6	14	0	81

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

La Participación Pública, los Participantes y las Formas de Participación

Tabla 4.7. Evolución del número de expedientes de EIA, por tipo de proyectos, tramitados desde 1988 a 2004 - Art. 16 y 18 RD 1131/1988																		
COD	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	TOT
AER	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	3	2	3	8	11	0	31
ATP	0	0	0	4	0	1	1	0	0	1	3	1	1	0	9	4	0	25
ATV	0	0	0	5	17	11	6	5	7	6	15	8	14	5	15	9	4	127
CAC	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
CAR	0	5	5	9	7	11	3	4	4	4	3	6	6	2	2	4	0	75
VAR	0	0	3	5	14	7	8	2	7	3	2	3	10	1	3	5	2	75
COS	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	1	4	4	13
CTC	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	8	10	10	7	1	6	44
DEP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	0	8
DES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ENC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4	0	6
EOL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FCA	0	0	2	0	0	0	3	1	1	3	4	8	6	10	13	25	2	78
GAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6	5	1	17
GPR	0	0	4	3	13	10	7	13	3	9	5	5	7	6	9	7	0	101
HID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	10	6	6	29
IQU	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
LIE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3	4	6	0	17
MIN	0	0	4	11	5	8	6	2	2	0	0	0	2	0	2	3	0	45
OTR	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	2	3	6	1	2	6	4	29
PUC	0	0	0	3	0	4	4	1	2	1	0	2	5	8	6	4	1	41
RAD	0	1	2	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	7
RHF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
TRR	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	1	0	1	4	4	1	15
TRV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
TOT	0	7	20	41	57	55	44	31	30	31	36	49	73	64	105	118	31	792

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

CAPÍTULO 4

Tabla 4.8. Evolución del número de expedientes de EIA, por tipo de proyectos, tramitados desde 1988 a 2004 - Art. 19 RD 1131/1988

COD	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	TOT
AER	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	3	0	3	6	11	1	28
ATP	0	0	0	0	2	1	2	1	0	1	0	4	1	0	1	8	0	21
ATV	0	0	0	0	13	13	7	2	7	8	7	9	10	14	11	7	3	111
CAC	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
CAR	0	5	4	2	13	7	7	2	6	3	1	3	1	10	4	1	0	69
VAR	0	0	2	1	17	6	8	3	4	3	3	1	5	11	1	3	1	69
COS	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	4	1	9
CTC	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	6	8	7	4	1	29
DEP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	9
DES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
ENC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	4
EOL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FCA	0	0	2	0	0	0	2	2	1	0	3	2	6	6	9	10	3	46
GAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6	8	0	16
GPR	0	0	1	3	6	9	7	8	7	7	0	8	7	14	2	6	0	85
HID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	5	0	14
IQU	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
LIE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	5	6	1	16
MIN	0	0	1	2	14	7	5	6	3	0	1	0	1	0	1	4	0	45
OTR	0	0	0	0	0	0	1	3	1	0	1	1	5	1	2	6	1	22
PUC	0	0	0	1	2	1	5	1	3	1	1	0	5	7	4	7	1	39
RAD	0	1	2	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	6
RHF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
TRR	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	1	2	7	2	16
TRV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
TOT	0	7	13	9	68	44	47	29	36	28	18	33	50	84	74	107	16	663

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

Tabla 4.9. Evolución del número de expedientes de EIA, por tipo de proyectos, tramitados desde 1988 a 2004 - Art. 22 RD 1131/1988																		
COD	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	TOT
AER	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	3	1	3	5	12	0	27
ATP	0	0	0	0	2	1	2	1	0	1	0	4	1	0	1	8	0	21
ATV	0	0	0	0	9	17	7	3	7	8	7	9	10	14	12	8	2	113
CAC	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
CAR	0	1	8	2	8	11	5	4	6	4	1	1	2	8	6	1	0	68
VAR	0	0	2	1	15	8	5	4	3	3	3	1	4	12	1	3	1	66
COS	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	4	1	9
CTC	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	8	8	4	0	28
DEP	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	3	9
DES	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
ENC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	4
EOL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FCA	0	0	2	0	0	0	2	2	0	1	3	3	4	7	9	9	4	46
GAD	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	7	2	16
GPR	0	0	1	3	5	10	6	9	8	6	1	6	7	13	3	6	0	84
HID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	4	1	13
IQU	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
LIE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	5	5	2	16
MIN	0	0	1	2	13	7	6	6	3	0	1	0	1	0	2	4	0	46
OTR	0	0	0	0	0	0	1	3	1	0	1	1	6	2	2	6	0	23
PUC	0	0	0	1	2	1	4	2	3	1	1	0	4	6	6	6	2	39
RAD	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	6
RHF	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
TRR	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	2	2	5	3	16
TRV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
TOT	0	3	16	10	55	55	41	35	35	26	21	28	50	84	79	99	22	659

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos (MMA).

Leyenda: Tablas 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 y 4.9			
Código - Proyecto		Art. del RD 1131/1988	
AER	Aeropuerto	Artículo 13	Iniciación de procedimiento Fecha de iniciación del procedimiento
ATP	Autopista		
ATV	Autovía		
CAC	Carretera convencional		
CAR	Carr. (sin especific)	Artículo 14	Información al titular del proyecto Fecha de remisión de la información
VAR	Variante		
COS	Actuaciones costa		
CTC	Central térmica		
DEP	Depuradora	Artículo 17	Información pública del EsIA Fecha de anuncio en el BOE
DES	Desaladora		
ENC	Encauzamiento		
EOL	Parques eólicos		
FCA	Ferrocarril	Artículo 16 y 18	Expediente completo (Art. 16) y DIA (Art. 18) Fecha en que se completa el expediente
GAD	Gasoductos		
GPR	Gran Presa		
HID	Saltos e Hidroeléc.		
IQU	Industria Química		
LIE	Líneas eléctricas	Artículo 19	Remisión del DIA al Órgano Sustantivo Fecha de remisión
MIN	Minería		
OTR	Otros proyectos		
PUC	Puertos		
RAD	Acvdes. Radiactivas	Artículo 20	Publicidad de la DIA Fecha de publicación de la DIA en el Bolefín Oficial del Estado
RHF	Restauración hidrología forestal		
SET	Subestaciones eléctricas		
TRR	Transformación en regadío		
TRV	Transvase		

Se analiza con más detalle el proceso en la siguiente tabla: "Evolución temporal de la procedencia de las alegaciones", que se completa con el total de alegaciones por grupos.

4.7.3 TABLA DE LA EVOLUCIÓN TEMPORAL DE LA PROCEDENCIA DE LAS ALEGACIONES Y CONSULTAS REALIZADAS POR COMUNIDADES

En el Anexo III de la presente Tesis se encuentra una relación temporal de las alegaciones presentadas entre el año 1989 y 1997, así como una tabla de las consultas realizadas según tipo de alegantes por Comunidades Autónomas.

4.8 DIFERENTES TÉCNICAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y DISTINTOS OBJETIVOS Y NIVELES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Una de las herramientas más novedosas en la participación pública es el Taller de Futuro.⁴⁴ Su objetivo es el de ofrecer una vía de participación pública a cualquier persona o colectivo involucrado en un estudio o proyecto. Su premisa fundamental es la de permitir a todo el mundo expresar su opinión respecto a los temas de futuro que le conciernen.

La metodología empleada no es fija para todos los casos, sino que se adapta a situaciones y objetivos diversos. En el caso de Urdaibai⁴⁵ se optó por un ejercicio de visualización. Este método permite a los participantes formular objetivos de futuro, anticipando los pasos necesarios para implementarlos.

Así, en el taller se siguieron los siguientes pasos:

- Presentación de los participantes
- Introducción con breve exposición de los principios básicos de la prospectiva.
- Análisis de las percepciones de los participantes analizando problemas.
- Formulación de escenarios de futuro.
- Resolución de escenarios
- Conclusiones

La mejor conclusión que se pudo sacar del taller es la importancia de centrarse en soluciones de futuro como mecanismo para superar los desacuerdos del presente. Estos talleres presentan una vía de participación creativa que permite separarnos de las circunstancias

44 Ya se vieron algunos comentarios específicos sobre las ventajas de las técnicas en los talleres de trabajo de Bishop, 1975.

45 Un Plan de Desarrollo Sostenible para Urdaibai. Una experiencia de planificación participada. Patronato de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai. Palacio Udetxea.

inmediatas que pueden bloquear los debates y enrarecer el ambiente de diálogo⁴⁶.

Lo positivo de un proceso es ver cómo gracias a las técnicas de comunicación⁴⁷ evolucionan las relaciones entre los agentes implicados. Algunas de estas técnicas de comunicación se muestran a continuación:

4.8.1 TÉCNICAS PARA LA COMUNICACIÓN CON LOS TIPOS DE PÚBLICO SELECCIONADOS

Algunas técnicas de participación pública son mejores que otras para comunicarse con cierto tipo de público. La tabla 4.11 define diversos tipos de participantes que están típicamente asociados con las diversas técnicas de participación pública.

4.8.1.1 Tabla con ejemplos de técnicas de participación pública y participantes más probables

Tabla 4.10. Ejemplos de técnicas de participación pública y participantes más probables								
Tipo de participante favorecido	Audiencias públicas	Talleres de trabajo	Notificaciones legales	Reuniones informativas	Comisiones asesoras ciudadanas	Votaciones	Agente local u oficina de campo	Comentario escrito
Educación superior			X					X
Dominio Verbal	X	X			X		X	
Empleado durante el DIA:								
Trabajador de cuello azul				X		X	X	
Trabajador de cuello blanco	X	X	X	X	X	X	X	X
Gestión			X			X		X
Población pasiva y desempleados				X	X	X	X	
Altamente informado, comprometido	X	X	X	X	X		X	X
Grado de representatividad de múltiples públicos	1	3	1	2	2	3	1	2

Nota: 1 = bajo; 2 = medio; 3 = alto.

Fuente: Westman, 1985, pág. 118.

46 Serra del Pino y Coord. 1999. Futuros de Urdaibai: entre lo posible y lo deseable, UNESCO ETXEA. Centro UNESCO (Bilbao).

47 Ver punto 4.7.1: Técnicas de comunicación con los tipos de público seleccionados.

4.8.1.2 Técnicas de participación clasificadas por función

El esquema⁴⁸ de clasificación del Departamento de Transporte de los Estados Unidos recoge 37 técnicas de participación pública que fueron agrupadas en seis clases funcionales:

- difusión de información,
- recogida de información,
- planificación preliminar,
- planificación reactiva,
- toma de decisiones y
- apoyo del proceso de participación.

La tabla 4.11 lista las 37 técnicas de participación por clase funcional.

Tabla 4.11 Técnicas de participación pública clasificadas por función	
	Planificación reactiva
Difusión de la información	Comisiones asesoras ciudadanas
Programas públicos de información	Comisiones de representantes políticos
Puntos de información	Planificación transparente
Teléfonos de información	Participación interactiva (televisión por cable)
Reuniones- información abierta	Reuniones de barrio
Recogida de información	Consejos de planificación vecinales
Encuestas	Captación política
Discusiones en grupo	Análisis de valores
Técnicas basadas en el método Delphi	Toma de decisión
Reuniones patrocinadas por la comunidad	Planificación arbitraria y mediadora
Audiencias públicas	Referéndum
Actividades	Comité de análisis ciudadano
Planificación preliminar	Recogida aleatoria de información parecida en los medios de comunicación
Planificación de defensa	Apoyo al proceso de participación
Charettes	Emplear a los ciudadanos
Centros comunitarios de planificación	Miembros honoríficos
Técnicas informáticas	Preparación de los ciudadanos
Diseño y coloración e mapas	Asistencia técnica a la comunidad
Planificación plural	Coordinador o catalizador de la coordinación
Grupos de trabajo	Juegos de simulación
Talleres de trabajo	Dinámica de grupo

Fuente: Schwertz, Jr., 1979, pág. 20.

48 Schwertz, Jr., 1979.

4.8.1.3 Técnicas de participación clasificadas por objetivos

La Federal Environmental Assessment Review Office (1988) publicada en Canadá, ha identificado un número de técnicas para proporcionar información pública, solicitar información de retorno, consultar, lograr un extenso compromiso y llevar a cabo una planificación conjunta; estas técnicas están enumeradas en la Tabla 4.13. Varias de estas técnicas pueden utilizarse para cumplir simultáneamente más de un objetivo.

Se desarrolló un esquema estructurado de clasificación de 24 técnicas de participación pública⁴⁹.

La Tabla muestra las técnicas en tres grupos:

- las seis primeras técnicas enumeradas representan forums públicos,
- las once siguientes, contactos en la comunidad y
- las siete finales representan métodos de grupo interactivos.

La Tabla 4.13 también tiene información acerca de la posible eficacia de cada técnica con relación a alcanzar uno o más de los seis objetivos considerados con anterioridad (de acuerdo a la misma agencia) para la participación pública en el Estudio de Impacto Ambiental.

Tabla 4.12. Técnicas de participación pública clasificadas por objetivos					
	Información pública	Retorno de la información	Consulta	Compromiso intenso	Planificación conjunta
Información pública					
Publicidad					
Folletos					
Programas de Preparación Ciudadana					
Competiciones/Encuentros					
Correo Directo					
Exhibiciones/Muestras					
Conferencias					
Boletines					

49 Bishop, 1975

Tabla 4.12. Técnicas de participación pública clasificadas por objetivos					
	Información pública	Retorno de la información	Consulta	Compromiso intenso	Planificación conjunta
Encartes en los periódicos					
Anuncios en las noticias					
Documentos de posición					
Presentación política					
Publicaciones					
Propaganda					
Anuncios de Servicio Público					
Informes					
Feedback de la información pública					
Análisis de los datos sobre compromiso público					
Expedientes					
Perfiles sociales					
Participación asistida por ordenador					
Análisis de contenidos					
Grupos centrados					
Entrevistas					
Perfilando políticas					
Votaciones					
Cuestionarios					
Encuestas					
Presentaciones escritas					
Consulta					
Tormenta de ideas					
Reuniones informales					
Conferencias					
Delphi					
Diálogos					
Oficinas de campo					

Tabla 4.12. Técnicas de participación pública clasificadas por objetivos					
	Información pública	Retorno de la información	Consulta	Compromiso intenso	Planificación conjunta
Grandes reuniones					
Proceso de opinión pública y personal					
Técnica de puertas abiertas					
Paneles de expertos					
Televisión interactiva					
Líneas telefónicas					
Sesiones públicas					
Juegos de simulación					
Asistencia técnica					
Reuniones en la ciudad					
Juegos de compensación					
Talleres de trabajo					
Compromiso intenso					
Comisiones asesoras					
Charrettes					
Grupos de trabajo					
Planificación conjunta					
Arbitraje					
Resolución de problemas en colaboración					
Conciliación					
Mediación					
Negociación					
Proceso Niágara					

Fuente: Federal Environment Assessment Review Office, 1998, vol. 3, págs. 59-60.

4.8.1.3.1 Algunos comentarios específicos sobre las ventajas de las técnicas de participación pública⁵⁰

- Audiencias públicas. Las audiencias públicas tienden a ser formales y muy estructuradas. Se conservan registros apropiados de las mismas, es decir, actas e informes.
- Sesiones públicas. Las sesiones públicas son menos formales que las audiencias y no requieren la realización del acta. Sin embargo deben conservarse unas notas detalladas.
- Reuniones informales de pequeños grupos. Mientras que este tipo de reuniones puede tomar cualquiera de las diversas formas y servir para diversos propósitos, el formato global es prácticamente el mismo que el de las sesiones públicas. En este sentido, las reuniones de pequeños grupos pueden funcionar como series de sesiones públicas que permiten un contacto más próximo con el público perteneciente a distintas áreas geográficas o grupos de interés.
- Seminarios de información y coordinación. Esta herramienta no se utiliza para informar al público en general directamente, sino que funciona para informar y coordinar grupos de interés especiales, individuos específicos y grupos representantes de sectores del público.
- Forum de otras agencias o grupos. Los forums de otras agencias o grupos (como reuniones de grupos cívicos, reuniones de la organización y similares) pueden utilizarse también para las oportunas presentaciones e informes.
- Oficinas operativas de campo. El funcionamiento de oficinas especiales de campo sirve para establecer una relación más o menos especializada entre la oficina de la agencia y el público. En estudios en los que se necesite un contacto local y una coordinación más cercanas, este método puede resultar muy eficaz, particularmente si las oficinas están bien publicitadas.
- Visitas de planificación local. Las visitas están orientadas a aumentar el entendimiento y la coordinación con las agencias cooperantes, los grupos de interés de la comunidad y los particulares.
- Viajes de campo y visitas. Estas excursiones difieren de las visitas planificadas en que son principalmente visitas informativas no-profesionales. Estas visitas pueden ser utilizadas para informar de forma exacta a los grupos, funcionarios locales y a los medios de información a cerca de las características más específicas de un plan. Los viajes pueden combinarse o considerarse como conferencias de prensa de campo.

50 Bishop, 1975, pp.SS-68

- Exhibiciones públicas y demostraciones modelo. Bajo condiciones apropiadas, demostraciones y exhibiciones pueden proporcionar una visión general de un proyecto, una valoración rápida de las alternativas, una descripción de impactos del proyecto e información a cerca de diversos asuntos relacionados con el mismo.
- Talleres de trabajo. El éxito de los talleres de trabajo depende, en gran parte, del grado de preparación preliminar; por tanto, deben ser tan amplios como sea posible. La preparación preliminar de los talleres de trabajo debería incluir la distribución de diversos tipos de folletos, las visitas planificadas, la cobertura a través de los medios de comunicación y los contactos directos con las partes interesadas. Los talleres pueden ser de diferentes tipos dependiendo la actividad de planificación y de la etapa del estudio, el tipo de público y el tema objeto de discusión. Entre estos tipos se incluyen talleres abiertos al público, talleres por invitación y una combinación de ambos.
- Charettes. La charette funciona como una reunión fuertemente orientada a la resolución. Puede considerarse como un mini-taller o una pequeña reunión de grupos selectos con el expreso propósito de alcanzar una decisión o resolver un conflicto.
- Comisiones especiales. En los estudios de planificación se han utilizado distintos tipos de comisiones de ciudadanos. Las comisiones, como cuerpos públicos representativos, pueden resultar de gran utilidad en los estudios de EIA. Entre los tipos de comisiones que han funcionado en dichos estudios se incluyen los comités asesores de ciudadanos para proyectos específicos, comisiones ad hoc y comisiones de ciudadanos. Una comisión de ciudadanos puede llevar a cabo una serie de funciones útiles en la tarea de planificación⁵¹, por ejemplo, la comisión puede:
 - tomar parte en el establecimiento de las prioridades de planificación,
 - analizar los datos técnicos y hacer recomendaciones a cerca de su idoneidad,
 - ayudar a resolver conflictos entre diversos intereses,
 - ayudar en el diseño y valoración del programa de participación pública,
 - servir de lazo de comunicación con otros grupos y agencias y comunicar las reacciones a la agencia,
 - analizar y hacer recomendaciones del proceso de planificación,

51 Creighton y Delli Priscoli, 1981.

- o ayudar en el desarrollo y valoración de las alternativas,
- o ayudar a seleccionar a los consultores y revisar los contratos,
- o analizar y hacer recomendaciones sobre el presupuesto del programa,
- o revisar el material escrito antes de hacerlo público,
- o participar y ayudar a organizar las sesiones públicas y colaborar en la educación del público a cerca del proyecto y el proceso de planificación.

Estrategias básicas para seleccionar a los miembros de una comisión ciudadana

El mayor problema en el establecimiento de una comisión ciudadana es seleccionar los miembros de forma que la comisión represente a la comunidad⁵². Hay cinco estrategias básicas para seleccionar a los miembros de una comisión ciudadana⁵³:

Los miembros deben ser seleccionados por la agencia (o el titular), tratando de compensar los diferentes intereses.

La agencia puede ceder la selección de la comisión a una tercera parte o grupo.

Como alternativa, la agencia puede simplemente identificar los intereses que desea que estén representados y permitir a los diversos grupos con estos intereses seleccionar a sus propios representantes.

También es posible utilizar cualquiera de los tres métodos anteriores para formar el núcleo de la comisión y después completarla con la admisión de voluntarios.

En algunos casos, los miembros de una comisión ciudadana han sido determinados mediante elección popular (entre voluntarios o nominados por los grupos locales).

4.8.1.4 Técnicas adicionales

Como se ha dicho anteriormente, se preparó⁵⁴ un pequeño catálogo de técnicas de participación pública que incluye una breve descripción de cada técnica además de una discusión de sus ventajas y desventajas. A continuación aparece una breve descripción de cada técnica además de una discusión de sus ventajas y desventajas. A

52 Creighton and Delli Priscoli, 1981

53 Creighton and Delli Priscoli, 1981, pp. 303-304

54 Creighton, 1981c.

continuación aparece una breve información acerca de algunas de las técnicas no mencionadas con anterioridad⁵⁵:

- Entrevistas. Las entrevistas son una técnica para evaluar con rapidez la opinión del público es llevar a cabo una serie de entrevistas con individuos clave que representen al público que con mayor probabilidad puede estar interesado o afectado por el estudio.
- Teléfono de información. El teléfono de información es un número de teléfono, generalmente fácil de recordar, que se publica mediante folletos, informes, boletines, etc., como la fuente a la que los ciudadanos pueden acudir para realizar preguntas o hacer comentarios acerca de asuntos relacionados con el proyecto.
- Encuestas. Las encuestas son herramientas para determinar las actitudes, valores y percepciones del público sobre diversos asuntos; la encuesta sigue una rigurosa metodología para asegurar que los resultados de la misma realmente representan las opiniones de la comunidad muestreada. Las encuestas pueden realizarse por teléfono, correo, mediante entrevistas personales, o mediante entrevistas en pequeños grupos.
- Televisión interactiva. A causa del elevado número de personas a las que llega la televisión, ésta tiene un considerable potencial como herramienta útil tanto para informar como para requerir la participación del público.
- Juegos de simulación. Existe un considerable número de juegos de simulación que han sido diseñados para permitir a las personas simular los efectos causados al realizar ciertas elecciones y decisiones políticas y, en el proceso, aprender más sobre los impactos de dichas decisiones y sobre las interrelaciones entre los diversos aspectos de un sistema ambiental o económico. Jugar a los juegos de simulación proporciona la oportunidad a las personas de poner a prueba sus posiciones y observar cuáles serían las consecuencias y como reaccionarían otros grupos.

4.8.2 IDENTIFICACIÓN DEL PÚBLICO

La identificación del público que pueda estar implicado en las diversas etapas de un estudio de Impacto Ambiental es otro elemento básico en el desarrollo de un programa de participación pública. Según la definición dada por la Ley 27/2006, público es cualquier persona física o jurídica, así como sus asociaciones, organizaciones y grupos constituidos con arreglo a la normativa que les sea de aplicación.

55 Creighton, 1981c, págs. 279, 281, 285, 286, 293

4.8.3 RECONOCIMIENTO DEL TIPO DE PÚBLICO SEGÚN EL CUERPO DE INGENIEROS DEL EJÉRCITO DE LOS ESTADOS UNIDOS

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos ha definido⁵⁶ los siguientes grupos con relación a los proyectos de desarrollo de recursos hidráulicos:

- Ciudadanos individuales, incluyendo público general y personas clave, que no expresan sus preferencias, o no participan, en ningún grupo u organización.
- Grupos deportivos.
- Grupos de conservación ambiental.
- Organizaciones agrícolas.
- Propietarios y usuarios de la tierra, representando aquellas personas que serán o pueden ser desplazadas por cualquiera de las alternativas en estudio.
- Grupos industriales y de negocios, incluyendo Cámaras de Comercio y determinadas asociaciones comerciales e industriales.
- Grupos y organizaciones profesionales, como el Instituto Americano de Planificadores, la Asociación Americana de Ingenieros Civiles, etc.
- Instituciones educativas, incluidas universidades, institutos y escuelas de formación profesional. En general, la participación se realiza a través de miembros destacados del profesorado y de estudiantes o grupos y organizaciones de estudiantes.
- Clubs y organizaciones cívicas, incluidos los clubs de servicios como el Rotary Club, el Lions Club, la Liga de Mujeres Votantes, etc.
- Sindicatos.
- Agencias gubernamentales estatales y locales, incluidas las comisiones de planificación, consejos de gobierno y agencias individuales.
- Funcionarios estatales y locales.
- Agencias federales.
- Otros grupos y organizaciones, posiblemente incluidos diferentes grupos urbanos, grupos de oportunidad económica, clubs y asociaciones políticas, grupos minoritarios, grupos y organizaciones religiosas y muchos otros.

⁵⁶ El Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (1971, p. 3)

- Medios de comunicación, incluyendo las plantillas de los periódicos, televisión y diversos trade media.

4.8.4 TIPO DE PÚBLICO SEGÚN CASTENSSON⁵⁷

Otro ejemplo de esquema de categorización que utiliza cuatro tipos de participantes implica la toma de decisiones socialmente democrática.

Específicamente estos participantes, llamados participantes, o grupos de P-participantes incluyen:

El Público: De acuerdo a la tradición y doctrina democráticas, el poder político pertenece al pueblo; en general, el público tiene un conocimiento muy pequeño en muchos temas ambientales.

Los Políticos: Son los representantes del pueblo; en las elecciones democráticas reciben el mandato político del público.

Los Profesionales: Juegan un papel fundamental en el proceso de comunicación de impactos. Son expertos en un amplio rango de pequeñas pero bien definidas áreas.

Los Promotores: Pertenecen a una categoría de personas con una gran variedad de oficios. Generalmente un promotor está especializado en llevar a cabo las decisiones políticas.

4.8.5 LISTADO DE GRUPOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA SEGÚN SCHWERTZ⁵⁸

Tabla 4.13. Lista de grupos de participación pública	
Asociaciones de banqueros	Organizaciones religiosas
Asociaciones de empresarios	Asociaciones de pequeños comerciantes
Cámaras de Comercio	Organizaciones e servicios
Organizaciones cívicas:	Club Rotary
Liga de mujeres votantes	Otros
Otros	Grupos y/o organizaciones especiales
Asociaciones de Promotores	Audubon Society
Organizaciones de ancianos	Sociedades de conservación
Empresarios	Sociedades de conservación histórica
Asociaciones de ejecutivos y profesionales (locales)	Club Sierra
Organizaciones de agricultores	Otros
Fraternidades	Clubs sociales
Sindicatos	Organizaciones comerciales
Asociaciones de barrio	Compañías de servicios

⁵⁷ Castensson, Falkenmark y Gustafsson, 1990, pág. 79

⁵⁸ Fuente: Schwertz, Jr., 1979, pág. 15

Tabla 4.13. Lista de grupos de participación pública	
Comunidades de vecinos Propietarios y editores de periódicos Fundaciones y/o organizaciones no lucrativas Asociaciones de agentes de la propiedad	Organizaciones juveniles Organizaciones de veteranos Cuerpos auxiliares femeninos

Fuente: Schwertz, Jr., 1979, pág. 15

4.8.6 EFICACIA DE DIFERENTES TÉCNICAS DE COMUNICACIÓN SEGÚN DISTINTOS PÚBLICOS

Se analizan las distintas técnicas de participación pública según el tipo de público porque según éste unas técnicas serán más eficaces para ellos que otras. Por ejemplo, los ciudadanos entienden mejor la información a través de audiencias y sesiones porque son técnicas más eficaces que los artículos de revistas.

Tabla 4.14. Eficacia de diferentes técnicas de comunicación sobre diferentes públicos										
Público	Audiencias y sesiones públicas	Folleto	Programas y noticias de radio	Programas y noticias de televisión	Artículos de periódicos	Artículos de revistas	Correo directo y boletines	Película	Presentación audiovisual	Videoconferencia
Ciudadanos individuales	M	B	A	A	A	B	B	M	M	B
Grupos deportivos	M	M	M	M	M	A	A	A	A	M
Grupos de conservación ambiental	M	M	M	M	M	A	A	A	A	M
Organizaciones agrícolas	M	M	M	M	M	A	A	M	M	M
Propietarios y usuarios de la tierra	M	B	A	A	A	B	B	M	M	B
Grupos industriales y de negocios	B	B	M	M	M	M	A	M	M	B
Grupos y organizaciones profesionales	B	B	M	M	M	M	A	M	M	B
Instituciones educativas	M	B	B	B	M	M	A	M	M	B
Clubs y organizaciones cívicas	B	B	M	M	M	M	B	A	A	M
Sindicatos	B	B	M	M	M	B	B	M	M	B
Agencias gubernamentales	A	M	B	B	B	M	A	A	A	A

Tabla 4.14. Eficacia de diferentes técnicas de comunicación sobre diferentes públicos

Público	Audiencias y sesiones públicas	Folleto	Programas y noticias de radio	Programas y noticias de televisión	Artículos de periódicos	Artículos de revistas	Correo directo y boletines	Película	Presentación audiovisual	Videoconferencia
estatales y locales										
Funcionarios estatales y locales elegidos	A	M	B	B	B	B	A	A	A	A
Agencias federales	A	M	B	B	B	B	A	M	M	M
Otros grupos y organizaciones	A	M	M	M	M	M	A	A	A	M

Nota: A = Alta eficacia; M = eficacia media; B = Baja eficacia.

Fuente: Bishop, 1975, pág. 85.

4.8.7 ENFOQUE PRAGMÁTICO EN LA IDENTIFICACIÓN DEL PÚBLICO

Habiendo reconocido que hay diferentes grupos de público basados en varios esquemas de clasificación, el problema se centra en el enfoque pragmático para la identificación de los posibles públicos que pueden estar asociados a un estudio en las diferentes etapas.

Un enfoque para reconocerlos es identificar a las personas que se consideran afectadas por las consecuencias del estudio. La dificultad es que el grado en el que la gente se siente afectada por el proyecto propuesto depende de su percepción subjetiva. Las personas que la agencia considera que pueden estar más afectadas pueden no estar tan preocupadas como aquellas que considera que están sólo parcialmente implicadas. Sin embargo, el punto de partida siempre supone cierto esfuerzo de analizar objetivamente la probabilidad de que alguien sea afectado por el estudio.

Algunos de los motivos por los que con mayor probabilidad las personas pueden ser afectadas son⁵⁹ :

- Proximidad: La gente que vive en el área inmediata al proyecto, que puede estar afectada por el ruido, olores, polvo o, incluso, que llega a tener que desplazarse, constituye los grupos de público que, obviamente, deben ser identificados en primer lugar.
- Economía: La gente con posibilidades de empleo o ventajas competitivas de ganar son también un punto de partida en cualquier análisis.

⁵⁹ Creighton, 1981b, pp. 201-202

- Utilización: Aquellas personas cuya utilización del área quede afectada de cualquier forma por las consecuencias del estudio probablemente también estarán interesadas en participar. Estos incluyen autostopistas, pescadores, cazadores, etc.
- Social: Las personas que ven los proyectos como una amenaza a la tradición y a la cultura de la comunidad local están cada vez en mayor medida interesadas en los proyectos. Pueden pensar que una gran afluencia de trabajadores de la construcción en el área puede provocar un efecto tanto negativo como positivo en la comunidad, o que el proyecto provocará un crecimiento sustancial de la población en el área que de nuevo pueden considerar positiva o negativamente.

Se sugieren tres formas de identificar el público-objetivo:

- Autoidentificación
- Identificación externa (por una tercera parte ajena al estudio)
- Identificación interna (por el equipo del estudio)

La utilización de los medios formativos, la preparación de folletos y boletines, y la realización de sesiones públicas bien publicitadas son medios de fomentar la autoidentificación. Cualquiera que participe acudiendo a una reunión, o escribiendo una carta, o llamando a un teléfono de información, ha indicado claramente un interés en ser parte activa en el estudio.

Muchas comunidades cuentan con organizaciones o grupos interesados que pueden y deben ser parte del programa de participación pública⁶⁰.

La lista es un compendio de organizaciones privadas y gubernamentales y de particulares que, en virtud de su posición o de una previa indicación de su interés, necesitan o quieren ser informados de las actividades de planificación.

Las listas de mailing categorizadas por organizaciones, medios, etc., hacen difícil identificar los posibles grupos de interés con los que debe establecerse contacto para determinados estudios de EIA.

Pueden considerarse tres medidas para tratar los problemas de las alteraciones de la participación en el tiempo:

- al comienzo del estudio, buscar activamente y comprometer a un amplio y representativo rango de intereses públicos,
- mantener la mayor flexibilidad posible en el proceso durante el mayor tiempo posible en la medida en que se seleccione un plan o se recomiende una actuación y

60 Schwertz, Jr., 1979.

- documentar el proceso y las aportaciones del público relacionadas con las alternativas e impactos estudiados⁶¹.

Resulta muy útil antes de empezar prever las situaciones conflictivas para diseñar un proceso que permita establecer alianzas y concretar propuestas.

Acabamos de hablar de relaciones. Al iniciar un proceso de participación no podemos olvidar que nunca partimos de cero. Tener en cuenta los antecedentes nos puede ayudar mucho a la estrategia de acercamiento entre las partes. Por ejemplo, es el caso del PORN. El peor antecedente es el carácter impositivo (por razones históricas) de las políticas o protección de espacios y especies (dejadez en las condiciones de planificación, gestión y dotación de recursos).

Uno de los aspectos que parece más grave desde el punto de vista de resolución de los problemas es la falta de información del público, lo que en la práctica se traduce en tener que gestionar y proponer un proceso de participación en un contexto dinámico de desinformación creciente.

Al final la gente no sabe si las limitaciones (presentes o futuras) se deben al PORN⁶², al plan de recuperación de algunas especies o al borrador de la nueva ley que en la anterior legislatura no llegó a aprobarse. Según distintos autores hay algunas técnicas para evitar esto e informar al público: Ya en 1978 avanzaba⁶³: «La principal preocupación del sistema EIA radica en sus aspectos procedimentales... particularmente la cuestión más sensible del papel de la consulta y participación pública», insistiendo recientemente que entre los cambios más importantes que están anticipándose figuraba «una mayor atención a la consulta efectiva y participación pública en el proceso EIA»⁶⁴. Desde EE.UU., se señalaba con respecto a la NEPA, fuente directa de la Directiva Comunitaria: «la EIA se implementó bajo el criterio de que si se incrementa sustancialmente la participación pública sería un éxito, si esto no ocurre será un fracaso»⁶⁵.

En ocasiones parece urgente la incorporación de una comisión o tribuna imparcial, como ocurre en otros países que desde su relativa neutralidad revise el procedimiento, regule la participación y colabore

61 Bishop, 1981.

62 PORN: Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de los Valles (Pirineo Aragonés).

63 Norman Lee y C. Wood, 1978.

64 N. Lee y C. Wood, «E.I.A. A European Perspective» en *Built Environment* n.º 14, june 1978. Ver también *E.I.A. Trainer's Newsletter*, Edited by C. Wood y N. Lee, University of Manchester, Spring 1988.

65 Robert Cahn, «The Impact of NEPA on Public Perception of Environmental Issues», *Environmental Law Reporter* 3-1976.

en la evaluación y elaboración de la Declaración de Impacto o equivalente⁶⁶.

El ex-secretario general de Medio Ambiente del MOPU⁶⁷, declaraba: "La evaluación hay que entenderla como un sistema preventivo de ordenación territorial (...) debe basarse en metodologías de análisis abiertas y flexibles (...). Las metodologías que no sirven son aquellas que son fijas y cerradas, o que se fundamentan en exclusivamente en formulismos matemáticos o en meros cálculos cuantitativos (...) que imponen sus criterios rígidos a la realidad diversa del territorio...".

En este sentido parece imprescindible el apoyo en metodologías que contribuyan a hacer explícito un grado de desinformación. Parece interesante lo que dice Aarhus 20. Para que los interesados puedan tomar parte con conocimiento de causa es necesario que cuenten con la información adecuada; para ello es aconsejable el empleo de varias vías complementarias, ya que proporcionan información por distintos medios y pueden permitir a más gente comprenderla.

Como ejemplo a seguir interesante es el Árbol de problemas del Taller de Ganadería. Es importante apoyarse en metodologías que contribuyan a hacer explícito ese grado de desinformación y que permitan ubicar los problemas en su justo lugar. Como ejemplo de mala información que nos sirve para aprender de los errores pasados es el PADAS (Programa de Armonización y Desarrollo de Actividades Socioeconómicas)⁶⁸.

En efecto, tras la declaración como Reserva de la Biosfera y la aprobación de la Ley de Protección y Ordenación de la Reserva de la Biosfera se detectaron importantes debilidades en el apartado de información y comunicación. Así por ejemplo, tanto la ciudadanía como los representantes de los agentes sociales o los gestores de las entidades locales desconocían en gran medida el motivo y el alcance de la Declaración de Urdaibai⁶⁹ como reserva de la biosfera y el contenido de la ley. El punto más débil es que las grandes decisiones adoptadas no habían contado con la participación de las entidades locales lo que creaba un clima de desconfianza. Ya en 1981 Hanchey dejó claro como objetivos de relación pública desarrollar confianza⁷⁰. También en 1975 Bishop completa los objetivos de la participación pública en varias etapas. La primera de las ventajas en la participación del proceso de desarrollo sostenible de Urdaibai es que se supera la mirada personal de

66 Véase José Allende, op. cit., Ciudad y Territorio, 1990 y Ekonomiaz, 1990.

67 Domingo Ferreiro, "Más vale prevenir que curar" en *El País*, 5 de junio de 1991.

68 PADAS: Cubre la funcionalidad de una Agenda 21 Comarcal. Instrumento que se elabora mediante la consulta a la ciudadanía y las empresas privadas.

69 Ver nota al pie nº45.

70 Ver punto 4.7.8: Objetivos de la Participación Pública Hanchey.

corto alcance para acostumbrarnos a desarrollar visiones colectivas y de largo plazo.

Distintos autores hablan de los objetivos de la participación pública:

4.8.8 OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA HANCHEY⁷¹

La delineación de los objetivos de los programas y actividades de participación pública durante las diferentes etapas del proceso de EIA es un elemento importante en el desarrollo de un plan de participación. Dos razones básicas para la identificación y clasificación de los objetivos son: (1) los objetivos cambian a lo largo de las diferentes etapas de un estudio y (2) algunas técnicas de participación son mejores que otras en la consecución de ciertos objetivos.

Como los objetivos en los programas de participación pública cambian a lo largo de las distintas etapas del estudio y algunas técnicas de participación son mejores que otras en la consecución de los objetivos.

Es importante apoyarse en metodologías que contribuyan a hacer explícito ese grado de desinformación y que permitan ubicar los problemas en su justo lugar.

El punto más débil a veces es que las grandes decisiones adoptadas no habían contado con la participación de las entidades locales, lo que creaba un clima de desconfianza.

Una de las ventajas de la participación pública es que se supera la mirada personal de corto alcance para acostumbrarnos a desarrollar visiones colectivas y de largo plazo.

Otras ventajas en la participación pública son que los propios técnicos incorporan un sistema de trabajo que integra la voz de la administración y de los especialistas, pero también de la población local.

Los ciudadanos de muy diversa edad, condición y extracción encuentran un modo de expresar su deseo de implicarse, de comprometerse en la conservación de un espacio que viven y sienten suyo.

Es importante dedicar un tiempo a clarificar los objetivos, metodologías y responsabilidades entre las distintas técnicas y políticas implicadas en procesos de este tipo, de forma que se pongan sobre la mesa los acuerdos y desacuerdos, para ver cómo afrontarlos.

En la mayoría de los casos estos proyectos no responden a un cambio asumido desde la Administración. Suelen depender de personas concretas que piensan, sienten y creen en la necesidad de una

⁷¹ Hanchey, 1981.

profundización democrática en la toma de decisiones. Es necesario que la Administración facilite los medios necesarios para que el proyecto no se apoye exclusivamente en el voluntarismo de unas pocas personas.

Una de las vías de participación más creativa es centrarse en soluciones de futuro como mecanismo para superar los desacuerdos del presente (taller de futuro). También es importante la eficacia de las distintas técnicas de comunicación según los distintos públicos (como en el caso del Galacho⁷²), y la eficacia de cada técnica para poder alcanzar uno o más de los seis objetivos considerados con anterioridad (taller de futuro).

Los objetivos pueden ser generales o específicos.

Se sugieren tres tipos generales de objetivos que deben ser considerados en el diseño de un programa de participación pública para una situación específica, como los proyectos de recursos hidráulicos:

4.8.8.1 Objetivos de relación pública

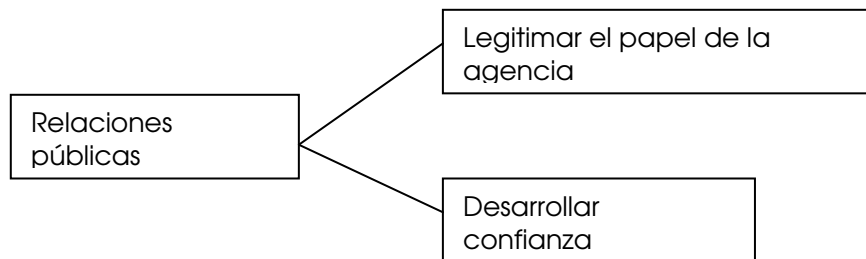


Figura 4.1. Objetivos de la participación pública (Hanchey, 1981, pág. 16).

4.8.8.2 Objetivos de información

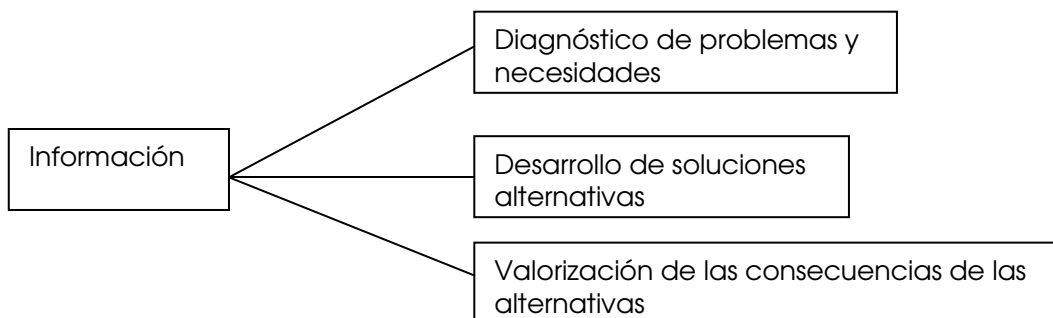


Figura 4.2. Objetivos de la participación pública (Hanchey, 1981, pág. 16).

72 El Galacho de Juslibol: "Una historia de aprendizaje en el último meandro abandonado del río Ebro en Zaragoza. Dpto. de Geografía y Ordenación Territorial de la Universidad de Zaragoza.

4.8.8.3 Objetivos de resolución de conflictos

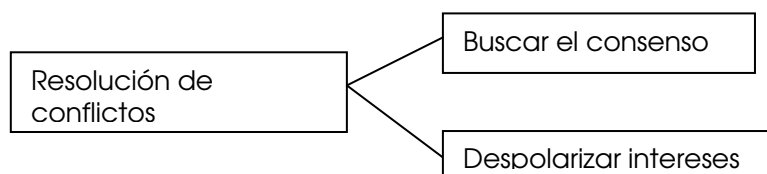


Figura 4.3. Objetivos de la participación pública (Hanchey, 1981, pág. 16).

4.8.9 OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA SEGÚN BISHOP⁷³

Se definen seis objetivos para la participación pública que relacionan a varias etapas del estudio de EIA. Estos seis objetivos son:

- Difusión, educación y coordinación de información.
- Identificación de problemas, necesidades y valores más importantes.
- Generación de ideas y solución de problemas.
- Reacción y feedback ante las propuestas.
- Valoración de alternativas.
- Resolución del conflicto por consenso.

4.8.10 TABLA DE OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN VARIAS ETAPAS DEL EIA

Tabla 4.15. Objetivos de la participación pública en varias etapas de la EIA							
Objetivo	Etapas del proceso de EIA						
	Identificación de impactos (consultas)	Estudio inicial	Valoración de impactos	Medidas correctoras	Comparación de alternativas	Selección de la solución adoptada	Documentación
Identificar problemas, necesidades, valores	X	X	X	X	X		
Propuesta de solución a los problemas			X	X	X		
Obtener respuestas		X	X	X	X	X	X
Informar, educar	X	X	X	X	X	X	X

Fuente: Bishop, 1975

⁷³ Bishop, 1975.

4.8.11 DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DE UN PROGRAMA DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Tabla 4.16. Desarrollo de los objetivos de un programa de participación pública	
Etapa	Objetivo
Identificación/Percepción del interés del público	Analizar cómo se percibe cada asunto. Identificar el nivel de interés en la futura participación pública en dicho asunto.
Identificación detallada de impactos	Llevar a cabo una ronda de consultas para identificar los impactos más significativos.
Valoración de impactos	Analizar cómo el público percibe los impactos. Evaluar el mérito relativo asignado al proyecto por los diferentes grupos de interés, incluyendo los motivos. Considerar las posibles medidas correctoras tal como son consideradas por el público.
Selección de la solución	Selección de una solución técnica, económica y socialmente viable y políticamente aceptable.
Aprobación de la solución	Desarrollar todos los requisitos de participación pública siguientes a la selección de la solución.

Fuente: Federal Environmental Assessment Review Office, 1988. vol. 2. pág. 37.

Otras ventajas en la participación pública se observan en el caso de CENEAN⁷⁴ en el que los propios técnicos incorporan un sistema de trabajo que incorpora la voz de la administración y de los especialistas, desde luego, pero también de la población local⁷⁵.

La dimensión humana de los procesos participativos que, por lo demás, requieren una capacitación técnica impactante, les aporta ingredientes peculiares como confianza, calidez, empatía, complicidad, que resultan muchas veces definitivos para su éxito.

Los ciudadanos de muy diversa edad, condición y extracción, encuentran un modo de expresar su deseo de implicarse, de comprometerse en la conservación de un espacio que viven y sienten suyo.

La información es el primer paso de todo proceso participativo. La información es distinta pero insuficiente; es necesario crear mecanismos que permitan la interacción entre el que informa y el que recibe la información (ir más allá a través de la comunicación, adaptar las explicaciones, aclarar dudas, etc).

74 Centro de Educación Ambiental Nacional. www.mma.es/ceneam

75 Taller de Futuro

El objetivo en el caso del Galacho⁷⁶ era que la gente conociera la propuesta del proyecto y el entorno, pero que además comprendiera las razones de la ordenación del espacio y de las limitaciones de usos en algunas zonas, para finalmente implicarles en la búsqueda de soluciones colectivas.

Muchas personas no entienden la propuesta sobre papel; es necesario traducirlas sobre el territorio y fomentar que de este contacto surjan nuevas ideas. La metodología de explicar sobre el territorio nos permite comprender mejor el territorio y la propuesta del plan. No se tiene costumbre de pasar a un debate y análisis de los problemas de las posibles alternativas, siempre son los mismos los que participan y proponen soluciones. ¿Cómo llegar a la gente que normalmente no se implica en estos procesos?

El proceso facilita la comunicación con mucha gente y permite intercambiar opiniones y preocupaciones. La población siente que se valora su historia y sus formas de vida, no sólo el espacio natural, pero además se establecen relaciones, se crean marcos de confianza y de esta forma se abre la gente. A partir de esta relación lentamente construida por los vecinos fueron surgiendo propuestas de actividades, propuestas que interesan a la población que viven en ese espacio. Vemos algunos ejemplos de muchas acciones en que además se implicó a diferentes colectivos del barrio.

Es importantísimo dedicar un tiempo a clarificar los objetivos, metodologías y responsabilidades entre las distintas técnicas y políticas implicadas en procesos de este tipo, de forma que se pongan sobre la mesa los acuerdos y desacuerdos para ver cómo afrontarlos. Esto es muy importante en el proceso de participación. En la mayoría de los casos estos proyectos no responden a un cambio asumido desde la administración. Suelen depender de personas concretas que piensan, sienten y creen en la necesidad de una profundización democrática en la toma de decisiones. La administración tiene que facilitar los medios necesarios para que el proyecto no se apoye exclusivamente en el voluntarismo de unas pocas personas.

El objetivo es que todas las partes implicadas estén presentes, intentar que participen o, al menos, dejar clara la invitación a participar.

A continuación se describen diferentes niveles de participación pública:

El concepto de diferentes niveles de participación pública puede desarrollarse en forma esquemática (Figura 4.5).

⁷⁶ El Galacho de Juslibol: "Una historia de aprendizaje en el último meandro abandonado del río Ebro en Zaragoza. Dpto. de Geografía y Ordenación Territorial de la Universidad de Zaragoza.

4.8.11.1 Niveles de participación pública según Aunstein

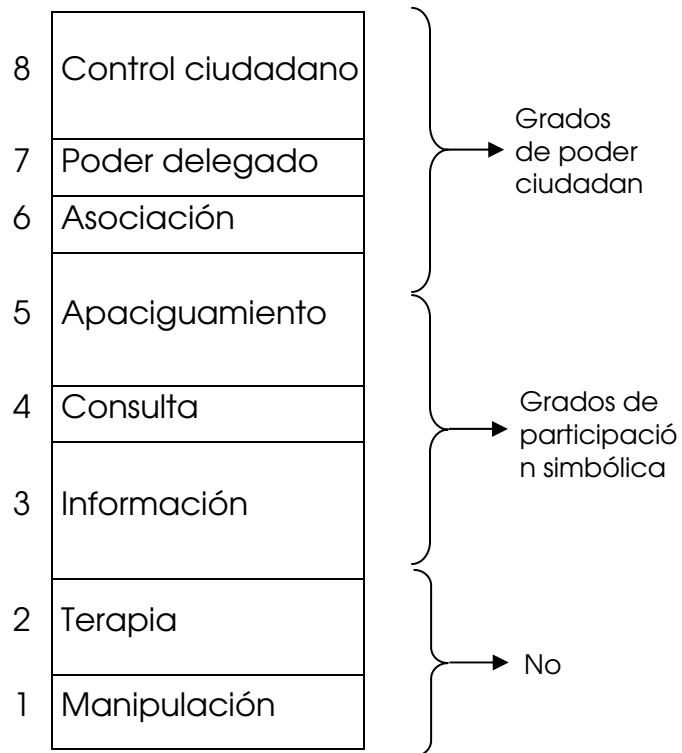


Figura 4.5. Diferentes niveles de participación pública.

4.8.11.2 Tabla según Castensson

En la tabla siguiente (Tabla 4.18) aparecen las palabras características relacionadas con varios grados de conciencia, compromiso y participación:

Conciencia	Compromiso	Participación
Monólogo	Díálogo	Autorización
Modificación	Interacción	Planificación
Dirección única	Bidireccional	Asociación
Participación simbólica	Compromiso	Control ciudadano
Manipulación	Consulta	
Terapia		

Fuente: Castensson, Falkenmark and Gustafsson, 1990, pág. 81.

El procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental descansa en la incorporación de la opinión pública y sus valores. La participación pública en la evaluación ambiental es esencial desde sus orígenes, como bien lo plantea Canter en este manual para el caso norteamericano, pero también es así en su desarrollo legal en España, donde el Real Decreto Legislativo 1302/1986 concede una participación activa a los agentes sociales implicados en el proceso ya desde el inicio del estudio de impacto, en la fase de consultas y posteriormente en la información pública previa a la aprobación ambiental por parte del órgano competente en medio ambiente.

Sin embargo, el procedimiento de evaluación de impacto parece no haber funcionado con eficacia a la hora de activar, canalizar y asumir la participación pública en el proceso de evaluación ambiental.

Por ejemplo, en veinte del total de cuarenta y tres procedimientos completos de evaluación de impacto de actuaciones hidráulicas de competencia central que se llevaron a cabo en el periodo comprendido entre enero de 1992 y marzo de 1997 no se presentó ninguna alegación durante su información pública. En otros doce se presentaron tres o menos alegaciones.

Se plantean tres niveles de participación pública⁷⁷:

4.8.12 NIVEL DE VIABILIDAD

- Consultas previas: Selección de instituciones, colectivos y expertos que elaboren los criterios ambientales previos.
- Estudio de Aceptación Social: Sondeo de problemas y colectivos afectados y/o sujetos de opinión.
- Participación pública como tal: Diseño del procedimiento y consulta a los afectados y/o sujetos de opinión, y aportación de alternativas.

4.8.13 NIVEL DE ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE LOCALIZACIÓN O A LA TOTALIDAD DEL PROYECTO

- Consultas previas: Incorporación de otros a consultar con mayor experiencia/competencia en el territorio específico. Valoración ambiental con indicación de problemas específicos.
- Estudio de Aceptación Social: Detección de los criterios para la negociación social en las distintas alternativas.
- Participación Pública: Negociación de contrapartidas en las distintas alternativas.

4.8.14 NIVEL DE DESARROLLO DEL PROYECTO

- Consultas previas: Incorporación de otros sectores que hayan aparecido en el proceso. Valoración ambiental localizada.
- Estudio de Aceptación Social: Valoración de las pérdidas y daños por la implantación del proyecto.
- Proceso de Participación Pública: Negociación de cambios y compensaciones. Alegaciones.

Se deberían realizar estudios de seguimiento para detectar impactos no identificados en el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental y que revierten en una mejor previsión para otros proyectos y ámbitos similares.

Ello permitiría un avance teórico en el tema del Impacto Ambiental, su aplicación al campo concreto de la EIA, mayor conexión y beneficio mutuo entre la teoría y la práctica, y formación interdisciplinar, de manera que empezemos a crear las condiciones mínimas que nos capaciten algo más para abordar la complejidad de los problemas medioambientales que nos estamos enfrentando.

⁷⁷ Mercedes Pardo, 2002.

Para finalizar, concluir que un proyecto de obra pública cualquiera proporciona beneficios a unos grupos sociales en detrimento de otros. La justificación social puede ser mayoritaria, pero la negociación refuerza los objetivos del beneficio social del proyecto cuando disminuyen los impactos.

4.9 LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EIA

La gestión ambiental y las fórmulas para avanzar hacia una gestión pública más participada y compartida es muy interesante y útil para los que trabajan en las administraciones públicas, también para los que trabajan desde organizaciones sociales y consideran la dinamización de procesos participativos una de las líneas de acción.

Las causas, consecuencias y soluciones de la problemática ambiental tienen unos protagonistas comunes, los seres humanos. No hay crisis alguna en el funcionamiento de los sistemas naturales, no falla ninguno de los sistemas ecológicos de base, sino que el origen de los problemas hay que buscarlo en una deficiente adaptación de las sociedades humanas a las circunstancias que incorpore el medio.

Vamos a plantear, a través de la participación pública, cómo identificar las salidas más adecuadas, situadas ya frente a problemas y escenarios concretos y cómo identificar las mejores vías para ir avanzando en la sostenibilidad medioambiental.

Los cambios requeridos para avanzar en la sostenibilidad medioambiental sólo pueden ser llevados a cabo con un amplio consenso social y con un esfuerzo compartido.

4.9.1 LA PARTICIPACIÓN COMO FENÓMENO CULTURAL

En los documentos de la Unión Europea, en el Tratado de Ámsterdam, en el proyecto de Constitución Europea, en la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible, se enfocan siempre las tres dimensiones del desarrollo, económico, social y ambiental.

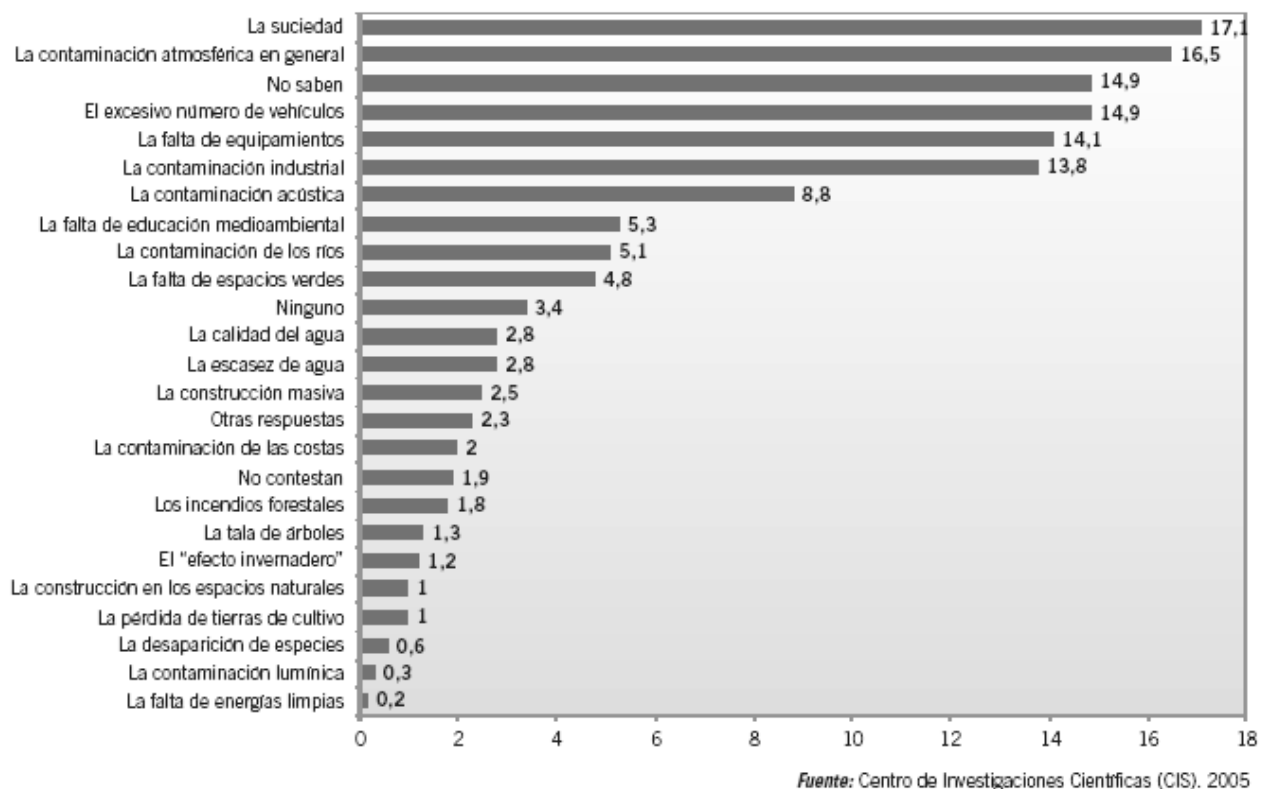
La Unión Europea se fijó como objetivo a medio plazo, en la Estrategia de Lisboa (Consejo Europeo de marzo de 2000), el "convertirse en la economía basada en el crecimiento más competitiva y dinámica del mundo, capaz de crecer económicamente de manera sostenible con más y mejor empleo y con mayor cohesión social". La revisión de la Agenda de Lisboa realizada en el Consejo Europeo de marzo de 2005 ha ratificado su vigencia, pero plantea la necesidad de aumentar el impulso en algunas de las direcciones marcadas, señalando especialmente la competitividad como factor de crecimiento y empleo. Ya el Consejo Europeo de Primavera de marzo de 2003 había puesto de relieve que el ámbito medioambiental no sólo conlleva mejora de la

calidad de vida, sino que es también un elemento de innovación e introducción de nuevas tecnologías que genera crecimiento y empleo.

Se recogen también las cifras sobre algo que no es una magnitud física, pero tiene una innegable importancia: la percepción del medio ambiente por los españoles, y su distinta consideración para cada uno de los problemas ambientales.

Las encuestas de opinión tratan de recoger la sensibilidad social en torno a los temas ambientales y constituyen un instrumento para la reflexión y la toma de decisiones. Presentamos a continuación los resultados de la encuesta realizada por el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS)⁷⁸ que plantea una serie de cuestiones relacionadas con el medio ambiente en tres ámbitos: local, nacional y mundial.

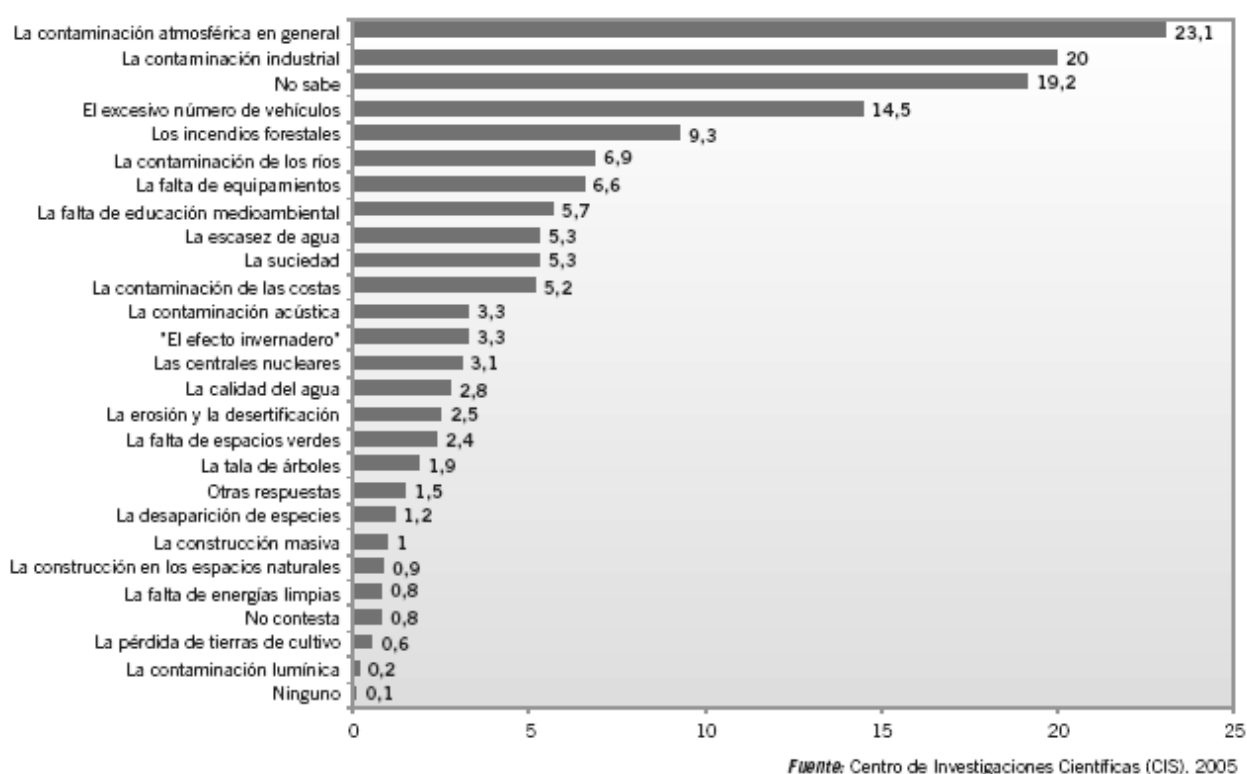
Gráfico 4.5 Problemas más importantes relacionados con el medio ambiente percibidos en el ámbito local



78 La encuesta del CIS sobre Ecología y Medio Ambiente II fue realizada en todo el territorio nacional del 26 de enero al 6 de febrero de 2005 mediante entrevista personal entre la población de ambos sexos mayores de 18 años. Se realizaron 2.490 entrevistas en una selección de 167 municipios pertenecientes a 47 provincias. Los municipios se seleccionaron en base al tamaño de su población y se estratificaron en 7 categorías que comprenden desde núcleos de población inferiores a 2.000 habitantes hasta los que tienen más de 1 millón de habitantes. La anterior encuesta Ecología y Medio Ambiente I se realizó en marzo de 1996.

Cuando a los encuestados se les sitúa en el ámbito nacional, los problemas ambientales se perciben en un orden un poco diferente. Así, aparece en primer lugar la contaminación atmosférica, seguida de la contaminación industrial y del excesivo número de vehículos. Además, entre las primeras diez cuestiones, se sitúan los incendios forestales y la contaminación de la costa, mientras que quedan relegados problemas percibidos como más propios del ámbito local como son la contaminación acústica y la falta de espacios verdes.

Gráfico 4.6 Problemas más importantes relacionados con el medio ambiente percibidos en el ámbito nacional



4.9.1.1.1 Necesidad de la educación ambiental

Todos los encuestados sitúan “la falta de educación ambiental” en un puesto relativamente alto (7º en el local y nacional y 8º en el mundial), de lo que parece deducirse que la consideran como una de las cuestiones más importantes que deben ser tenidas en cuenta a la hora de llevar a cabo políticas ambientales. En la encuesta del CIS de 1996 se citaba este asunto en décimo lugar entre los asuntos más importantes relacionados con el medio ambiente.

Este interés por la educación ambiental mide una tendencia creciente en nuestro país que presenta tres características: por una parte su carácter claramente urbano vinculado a mayores niveles de desarrollo económico; por otra parte, su vinculación con los niveles

educativos altos alcanzados en algunas regiones españolas que se traducen en comportamientos proambientales; en tercer lugar la educación ambiental se desarrolla de un modo desigual en las Comunidades Autónomas.

Por otra parte, el desarrollo de los presupuestos en educación ambiental se encuentra más ligado con el nivel educativo que con desarrollo económico alcanzado en cada comunidad autónoma. Se constata también un aumento de las partidas presupuestarias destinadas a este fin, aunque todavía lejos de ser realmente considerada como una buena estrategia de acción en la protección del medio ambiente.

4.9.1.1.2 Un organismo dinamizador de la educación ambiental en España

El Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM) tiene como objetivo principal incrementar la responsabilidad de ciudadanos y ciudadanas en relación con el medio ambiente, utilizando como herramienta la Educación Ambiental. El CENEAM desarrolla diversas líneas de trabajo especializadas en relación con este tema: centro de documentación ambiental, programas de educación e interpretación ambiental, programas de formación, seminarios permanentes, exposiciones, publicaciones, materiales didácticos y divulgativos y otros recursos que facilitan la actividad de profesionales, estudiantes y personas interesadas en esta materia.

Tabla 4.18. Nº de visitantes en el Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM)						
	2000	2001	2002	2003	2004	TOTAL
Programa CENEAM - Escuela	5283	6374	5834	4512	4318	26321
Público en general	3592	3623	3159	7846	3302	21882
Grupos organizados	12385	10892	8390	2108	10019	43794
Visitas especiales	1275	1341	1201	551	1199	5567
TOTAL	22895	22230	15584	15017	18838	97564

Repertorios de acción

La manera en que la población ha efectuado sus reivindicaciones ante las autoridades competentes ha sido diferente en distintos momentos históricos, formando parte de la cultura de cada época. En Francia e Inglaterra, en los tiempos previos a la revolución industrial, las formas de protesta incluían⁷⁹:

⁷⁹ Según George Rudé, citado en Casquette, 1998.

- Motines de subsistencia y apropiación de cosechas (las denominadas “revueltas del hambre”)
- Ocupación de tierras
- Destrucción de barreras de peaje (las denominadas “revueltas de Rebeca”)
- Ataques contra máquinas
- Expulsiones de funcionarios encargados del cobro de impuestos

Hay muchos niveles de participación, desde los más modestos y limitados hasta los más profundos y complejos.

La participación ambiental ha sido definida como el proceso de implicación directa de las personas en el conocimiento, la valoración, la prevención y la corrección de problemas ambientales⁸⁰. De forma más genérica, la participación es el proceso mediante el cual los individuos toman decisiones sobre instituciones, programas y ambientes que les afecten. No existe una forma única de “tomar parte o tomar partido”; en este sentido, diversos autores han propuesto distintas tipologías de participación, que responden a niveles o grados de profundización diferentes.

En un reciente trabajo⁸¹, se definen 5 niveles de participación en materia de medio ambiente, que se corresponden con distintas formas en las que una institución puede implicar a los interesados:

- Informar: los grupos y los individuos reciben información sobre las acciones propuestas, pero no tienen posibilidad de cambiarlas. El propósito de la información suele ser persuadir a los demás de que el punto de vista del gestor es correcto.
- Consultar: las comunidades locales y otros sectores interesados reciben información sobre un proyecto o plan y sus puntos de vista son estudiados. Normalmente son tomados en consideración cuando el proyecto o plan se concreta.
- Decidir juntos: Los sectores interesados o afectados por un tema son invitados a estudiarlo, discutirlo y, finalmente, a participar en el proceso de toma de decisiones. Normalmente los que inician el proceso definen los límites del grado de influencia que los interesados tendrán sobre la decisión final.
- Actuar juntos: Además de compartir el proceso de toma de decisiones, el desarrollo de lo decidido también es una responsabilidad compartida.

80 De Castro, 1998.

81 Elcome y Baines, 1999

- Apoyar los intereses comunitarios: las comunidades se hacen responsables del proceso de toma de decisiones y su desarrollo. El papel de los expertos es apoyar a la comunidad con información y consejos para asegurar que se toman decisiones bien fundadas.

En el proceso de EIA se pueden considerar siete etapas:

- identificación de factores e impactos (fase de consultas),
- realización de estudios preliminares del medio ambiente,
- predicción y evaluación de impactos,
- realización de las medidas correctoras,
- comparación de alternativas,
- selección de la solución adoptada y
- estudio de la documentación para la preparación de una evaluación de impacto o de un estudio de Impacto Ambiental.

En las principales actuaciones (proyectos, planes, programas o políticas) la participación pública puede asociarse a cada una de las siete etapas⁸². La identificación inicial de factores e impactos establece el marco del estudio de Impacto Ambiental. Las actividades de participación pública en esta etapa están fundamentalmente dirigidas a informar al público sobre el proyecto y en determinar lo que opinan los ciudadanos sobre el proyecto y los objetivos que se abordan. En esta etapa puede ser posible identificar qué grupos se ven a sí mismos como ganadores y cuáles como perdedores. La agencia o entidad titular debe hacer un esfuerzo por establecer un acuerdo y un clima de cooperación entre las partes implicadas. También pueden ayudar a identificar las áreas de especial interés local que deben destacarse en el informe de la evaluación de impactos.

La valoración de impactos consiste en la previsión e interpretación de las alteraciones que pueden resultar de la realización de las alternativas en consideración. El público puede ayudar en este proceso de diversas maneras.

Finalmente, el ciclo información-feedback debe mantenerse para que no decaiga el interés del público.

Las medidas correctoras se planifican para reducir los efectos no deseados del proyecto. Uno de los principales inputs en esta etapa es asegurar que las propias medidas correctoras son aceptadas. Consideremos, por ejemplo, un nuevo desarrollo de viviendas que ocasiona una importante disminución en el abastecimiento de agua. Una medida correctora es recoger y tratar el agua del área urbana y reciclarla. En muchas áreas esta medida, aunque es técnicamente

82 Canter, Miller y Fairchild, 1982.

viable, es culturalmente inaceptable. Como antes, el análisis del público asegurará que todas las medidas razonables han sido consideradas.

La comparación de alternativas se realiza para identificar la actuación o actuaciones más adecuadas. En esta etapa pueden utilizarse los valores locales para pesar la importancia de los factores ambientales. Es muy importante que el público tenga la información de lo que los responsables han recomendado. Es en la comparación entre alternativas en donde se identifica la solución adoptada, por tanto, en esta etapa aparecerán todos los posibles conflictos (los métodos para la resolución de los conflictos se discuten en una sección posterior). Si el programa de participación pública ha sido efectivo en este punto, es posible resolver los conflictos en un espíritu de cooperación.

La sexta etapa en un estudio de Impacto Ambiental es la elección real de la solución adoptada. En esta etapa, las actividades de participación pública tienen tres objetivos. El primero, el público debe estar informado de cuál es la decisión y por qué se ha tomado. Lo ideal es que la decisión se realice en base a las recomendaciones que surjan de la comparación de alternativas. Sin embargo, éste no es siempre el caso. El segundo objetivo es la solución final de los conflictos. En este aspecto, puede ser necesaria la compensación de cierta parte del público en orden a equilibrar la distribución de los beneficios. Finalmente, si los responsables de la decisión son responsables ante el público, el tercer objetivo será solicitar feedback acerca de la decisión tomada.

La séptima etapa es la preparación de la documentación del estudio en la forma de una Evaluación Ambiental o de un Estudio de Impacto Ambiental. La participación pública consiste en la revisión y comentarios a los documentos borradores. En realidad, las etapas 6 y 7 del proceso de EIA pueden combinarse.

4.9.2 CAUSAS DE CONFLICTO AMBIENTAL

Hay un gran número de causas de conflictos ambientales que pueden aparecer en situaciones particulares y en localizaciones geográficas dadas. Las causas pueden ser relativamente simples (por ejemplo, relacionadas con la propiedad o los derechos de utilización de la tierra), o pueden afectar complicados asuntos e interrelaciones sociales. Cuatro tipos (o causas) de conflicto han sido definidos⁸³:

- Conflicto cognitivo: El conflicto cognitivo tiene lugar cuando la gente tiene diferentes criterios o puntos de vista sobre los hechos.
- Conflicto de valores: El conflicto de valores es una disputa sobre los objetivos, por ejemplo, cuando una acción o resultado es deseable (o indeseable) o debe (o no debe) ocurrir.

83 Creighton, 1981a, pp.454-455.

- Conflicto de intereses: Como los costes y los beneficios resultantes de una actuación raramente se distribuyen equitativamente, algunas personas pueden tener un mayor interés en la actuación que otras. Algunos pueden tener interés en asegurarse que no se lleve a cabo. Es decir, es posible estar de acuerdo en hechos y en valores y todavía tener conflictos de intereses.
- Conflicto de relaciones: Hay diversos fundamentos psicológicos para los conflictos. Cada vez que la gente se comunica, comunica tanto contenidos (información, hechos) como relaciones (cómo es aceptado o valorado cada uno, etc.). Los procesos de toma de decisiones, pueden, por ejemplo, favorecer aquellos grupos que están bien financiados y organizados para presentar los datos de apoyo científicos, frente a aquellos que principalmente argumentan sobre fundamentos de valor. El resultado es que hay un número de motivaciones emocionales que pueden generar conflictos en campos diferentes de hechos, valores o intereses.

4.9.2.1 Funciones vitales de la participación pública

- La participación pública puede cumplir tres funciones vitales⁸⁴:
- servir de mecanismo de intercambio de información,
- proporcionar información acerca de los valores locales y
- ayudar a establecer la credibilidad del proceso de planificación y evaluación.

Los responsables políticos y administrativos tienen una responsabilidad añadida ya que el proceso está abierto al análisis público. Finalmente, a través de la participación pública, la agencia está obligada a ser sensible a aspectos más allá de los puramente relacionados con el proyecto.

4.9.2.2 Aspectos más importantes desde el punto de vista de la resolución de problemas

La participación puede ser concebida como un proceso de resolución de problemas en el que las personas tienen oportunidades para⁸⁵:

- Practicar técnicas y procedimientos útiles en la resolución de problemas
- Adquirir información y conocimientos

84 Creighton, Chalmers y Branch, 1981.

85 HERAS, F. Medio Ambiente, educación y participación. Ciclos, nº 1: 24-27 pp., 1997.

- Clasificar los propios valores en relación con los temas en los que se trabaja
- Cultivar la creatividad con nuevas salidas
- Mejorar la capacidad de comunicación horizontal
- Asumir responsabilidades concretas en la lucha contra el deterioro ambiental

La participación puede propiciar que un número de deseos y necesidades de personas sean tenidos en cuenta

La participación puede prevenir conflictos. En los procedimientos de participación para prevenir conflictos se persigue que los grupos cooperen para resolver los retos existentes, de forma que el proceso se dirija a enfrentarse a los problemas que hace falta resolver en vez de enfrentarse a las personas que tienen puntos de vista diferentes. Los métodos de toma de decisiones en los que las consultas a los sectores interesados son muy limitadas propician la aparición de conflictos porque⁸⁶:

- Propician que la gente se encasille en sus posturas
- Avivan las suspicacias entre diferentes grupos de interés
- Crean vencedores, perdedores y divisiones en las comunidades

La participación permite comprender mejor las decisiones alcanzadas y proporcionan mayor legitimidad a las decisiones tomadas⁸⁷.

Cada vez más, la gente será capaz de aceptar y compartir decisiones que afecten negativamente a alguno de sus intereses, si se considera legítima la vía por la que se ha llegado a esa decisión.

En situaciones de incertidumbre, la participación es más necesaria⁸⁸. En la tabla siguiente se sintetizan algunas de las aportaciones que pueden proporcionar los métodos participativos para avanzar hacia escenarios más sostenibles.

86 Elcome y Baines, 1999.

87 Subirats, 2001

88 Heras, 2000

4.9.2.3 Tabla de aportaciones que pueden proporcionar los métodos participativos

Tabla 4.19. Aportaciones que pueden proporcionar los métodos participativos	
Situación actual	Aportaciones de la participación ambiental en el camino hacia la sostenibilidad
Rutinas insostenibles muy asentadas y asumidas	Replanteamiento crítico de las "formas de hacer" actuales
Conjunto de opciones que se toma en consideración para dar respuesta a los problemas, muy limitado	Conjunto de opciones que se toma en consideración para dar respuesta a los problemas, más amplio
Desacuerdo social sobre las respuestas a dar ante los problemas ambientales	Construcción de acuerdos que permitan asumir los cambios necesarios
Gran peso de los intereses corporativos en el desarrollo de la política ambiental	Mayor equilibrio entre intereses en juego
Recetas para abordar los problemas aplicadas de forma mimética, sin realizar una adecuada adaptación a los contextos sociales	Respuestas a los problemas más adaptadas a la realidad socioambiental local
Creciente sensibilización ante los problemas ambientales, pero escaso sentimiento de responsabilidad ante ellos	Generación de un sentimiento de responsabilidad compartida ante la problemática ambiental
Desigual colaboración de la población en el desarrollo de medidas para atajar el desarrollo ambiental	Colaboración más amplia e intensa de la población en la puesta en marcha de las medidas proambientales
Recursos escasos para acometer acciones de mejora ambiental	Mobilización de recursos de un conjunto más amplio de participantes sociales

Fuente: HERAS, 1997⁸⁹

4.9.3 PROBLEMAS INHERENTES DE LA PLANIFICACIÓN DE PROGRAMAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Se identifican cuatro problemas esenciales que continuamente afloraban en la realización de programas de participación pública⁹⁰:

- coordinación,
- control,
- representatividad y
- desacuerdo.

Aunque estos problemas no se han resuelto, deben y pueden gestionarse de forma creativa. Los puntos clave en estos problemas son los siguientes:

- Coordinación. En la actualidad, uno de los problemas más críticos para el gobierno es la relación entre las diferentes unidades y niveles gubernamentales.

⁸⁹ Heras, F. Medio Ambiente, educación y participación. Ciclos, nº 1, 1997.

⁹⁰ Delli Priscoli, 1981, págs 173-174 y siguientes.

- Control. Cuando una agencia federal trata un asunto de política federal, su responsabilidad es buscar y asegurar el interés federal. Siempre existe tensión entre las necesidades centralistas de la agencia y los intereses descentralizados de los ciudadanos.

Representatividad. Una de las principales críticas a los programas de participación ciudadana es que las personas que llegan a implicarse no representan a la mayoría, sino que pertenecen a una élite con intereses concretos. Por esta razón, las agencias deben desarrollar múltiples lazos en el proceso de participación pública.

Desacuerdo. Una de las razones de la existencia de agencias gubernamentales es el conflicto entre los intereses políticos y los técnicos en la toma de decisiones. La excesiva utilización de justificaciones técnicas para racionalizar discusiones políticas controvertidas es, sin duda, uno de los factores que ha ocasionado mayor demanda de participación pública.

4.9.3.1 Observaciones y principios de los programas de participación pública

El Federal Environmental Assessment Review Office de Canadá⁹¹ incluye las siguientes observaciones prácticas relacionadas con los programas de participación pública:

- La participación pública debe ser una comunicación en ambos sentidos.
- La mayoría de los procesos de decisión se beneficiarán de cierta participación pública.
- Público es cualquier persona o grupo de personas con un interés determinado en un asunto.
- El público interesado será diferente para cada proyecto.
- Utilice diferentes técnicas para la participación pública.
- Debe implicarse una gestión senior en el apoyo y revisión del programa de participación pública.
- Para desarrollar una participación abierta con el público debe desarrollarse una comunicación abierta dentro de la organización.
- Controlar los asuntos que preocupan al público en la actualidad como sistema preventivo de calentamiento.
- Si debe alcanzarse un consenso, es esencial la implicación inmediata del público.

91 El Federal Environmental Assessment Review Office de Canada (1998, vol. 1, p. 33)

4.9.4 LOS MODELOS Y EVALUACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN

La forma que toma la participación del público depende de los objetivos que el iniciador se propone realizar y de los objetivos que él supone que son perseguidos por los participantes. La forma de los procedimientos de participación del grado de influencia que el iniciador ha tomado sobre su decisión y sus acciones. La participación es un instrumento estratégico y será construido en función de la estrategia del iniciador.

Los objetivos de la asociación del público en las decisiones son múltiples y, lo más a menudo, no claramente identificados y distinguidos. Los objetivos no son estables fijados una vez por todos, se reformulan por la dinámica de los participantes asociados que tienden a imponer cada uno de ellos y aíslan algunos objetivos generales con los cuales se presenta la participación de cada uno de los principales participantes.

El planificador es, más a menudo, el promotor del proyecto. Quiere introducir las representaciones y valores subjetivos, individuales y colectivos latentes y manifestados por el público:

Él tiene varios instrumentos que van del sondeo de opiniones hasta la consulta pública.

Él sabe que una parte de estas representaciones y valores son formulados según la presentación, la documentación y la argumentación de su proyecto.

La participación y la consulta se sustituyen fácilmente por un sondeo de opiniones.

Las autoridades políticas participantes podrán evaluar las representaciones que el público del proyecto puede utilizar y la introducción de valores subjetivos en el debate.

Las autoridades se servirán pues de tablas de participación y de consulta para evaluar la puesta a punto del proyecto y para ir en una dirección o en otra sus intervenciones estratégicas destinadas a facilitar la puesta a punto y funcionamiento del proyecto.

4.9.4.1 El análisis del modelo desarrollado en España sobre EIA

El análisis del modelo imperante en España sobre la EIA se hace en esta investigación sobre tres aspectos fundamentales: la legislación aplicable, los modelos metodológicos propuestos, y la práctica concreta que se viene desarrollando cogiendo como ejemplo las obras públicas.

De forma muy resumida, la EIA concreta de un proyecto de desarrollo propuesto consta de los siguientes aspectos:

- Presentación de Memoria-Resumen del proyecto ante el órgano ambiental competente.

- Inicio de consultas previas y con ellas, indicaciones para el Estudio de Impacto Ambiental.
- Estudio de Impacto Ambiental.
- Periodo de Información Pública y Alegaciones.
- Formulación de la Declaración de Impacto Ambiental y condiciones que ésta impone, y Seguimiento y Control del proyecto desde el punto de vista ambiental.

Lo social en este modelo tendría aquí dos representaciones. Por una parte, lo que serían los aspectos participativos de la población en el proceso de definición y decisión sobre los impactos, y por otra, el análisis del impacto social del proyecto. Esta es la división formal, correspondiendo el primer aspecto a los puntos 2 y 4, mientras que el segundo -el análisis del impacto social- se haría en el 3, el correspondiente al estudio técnico propiamente dicho. En la práctica esa división no es tan estricta y los dos aspectos resultan influidos unos por otros. Es controvertido cómo situar el análisis del propio objetivo social del proyecto de desarrollo propuesto y su ubicación en políticas territoriales y sociales más amplias, que aunque exigirían su evaluación en momentos anteriores, forman también parte de la evaluación social que se hace en el momento del proyecto.

Relativo a los procesos de participación pública, virtualmente no existen. Salvo excepciones -por lo general cuando un proyecto ha llegado a ser notoriamente conflictivo- la participación pública es muy pobre. Este es probablemente uno de los problemas más graves, ya que la filosofía preventiva de la EIA necesita precisamente de ese input, aparte de otras consideraciones de derecho. El estudio pues, se va a centrar aquí en el análisis del impacto social.

El Reglamento de aplicación amplia la estimación de los efectos al estudio de la estructura y función de los ecosistemas presentes en el área previsiblemente afectada..., relaciones sociales y condiciones de sosiego público tales como ruidos, vibraciones, olores y emisiones luminosas y la de cualquiera otra incidencia ambiental derivada de su ejecución; determina también que se indiquen las interacciones ecológicas y ambientales claves incluyendo un estudio de diagnóstico comparado de la situación ambiental actual y futura para cada alternativa examinada. Se añade que se especifique los procedimientos utilizados para conocer el grado de aceptación o repulsa social de la actividad así como las implicaciones económicas de sus (del proyecto) efectos ambientales.

Desde el punto de vista de cómo se conceptualiza el Impacto Ambiental⁹², se produce una mejora considerable en este Reglamento al

92 Para una crítica abarcando otros muchos aspectos, véase: José Allende Landa, 1990, "La Evaluación de Impacto Ambiental. Marco de Referencia y Aspectos Relevantes a Debatir",

convertir el Estudio de Impacto Ambiental en un diagnóstico de los procesos generados en el medio ambiente en general y específicamente en el medio social afectado, mientras que la interpretación del Decreto Legislativo es más descriptiva de los diferentes elementos concurrentes pero escasamente de las relaciones entre ellos.

Sin embargo, la evaluación de los impactos está muy enfocada a determinar una gradación negativa del impacto (compatible, moderado, severo y crítico) desplazando con ello los efectos positivos, lo que no permite evaluar el impacto social en su complejidad, ni permite otro tipo de enfoques diferente al estrictamente defensivo.

En la práctica, muy a menudo ocurre que, se utilizan los beneficios sociales potenciales del proyecto como moneda de cambio para su aceptación.

La evaluación del impacto de las obras públicas, por ejemplo, es algo más amplio que la simplificación impacto negativo ecológico-impacto positivo social. Cualquier obra pública pretende un beneficio social -al menos en teoría- pero también comporta efectos negativos. Ambos aspectos hay que analizarlos cuidadosamente con el fin de evaluar el nivel de viabilidad social y ecológica de un proyecto, y las posibilidades de minimizar los efectos negativos y de potenciar al máximo las oportunidades de mejora que se planteen. El propio objetivo social que pretende dicha obra pública, es algo a evaluar no solamente en sí mismo, sino también estudiando si hubiera otras alternativas y/o modos menos impactantes que pudieran conseguir los objetivos sociales propuestos.

Las Guías Metodológicas elaboradas por la Dirección General de Medio Ambiente (actualmente Secretaría de Estado)⁹³ han tratado de desarrollar un modelo con el que abordar los Estudios de Impacto Ambiental.

Desde el análisis de su procedimiento y puesta en práctica se observan deficiencias que se traducen en los Estudios de Impacto Ambiental concretos llevados a cabo.

Se expone a continuación un esquema sintetizado de las fases que caracterizan a un Estudio de Impacto Ambiental:

- Análisis características del proyecto
- Identificación y Valoración de Impactos
- Plan Vigilancia Ambiental
- Análisis características del medio

Ciudad y Territorio, 83-1. Mercedes Pardo, "Las Evaluaciones de Impacto Ambiental en España: Conceptualización y Práctica",

⁹³ Se sigue aquí haciendo referencia a las Guías Metodológicas elaboradas por el MOPU (actual MOPTMA) en relación a la legislación de la EIA.

- Medidas Correctoras

La primera consideración a destacar es que estas guías están caracterizadas por una visión estática y técnica del proyecto, sin considerar los condicionantes económicos, tecnológicos y políticos que intervienen en la justificación del proyecto y que constituyen un argumento fundamental en la determinación de las alternativas al proyecto y del impacto social del mismo.

Junto con lo anterior, otra crítica central de estas guías es que el enfoque del contenido de los estudios a realizar se dirige a la descripción y elaboración de índices, base sobre la cual es prácticamente imposible una previsión y valoración seria de los impactos. Principalmente se dirige a la recolección de datos secundarios con escasísima utilización de investigación primaria sobre la realidad socioeconómica en la que va a estar inmerso el proyecto, tan necesaria para la valoración del impacto social previsible.

La identificación y valoración de los impactos, las medidas correctoras y el plan de vigilancia, que son los tres aspectos centrales de estos estudios, se analizan con una visión atomizada de los procesos.

Los impactos se analizan basándose principalmente en la técnica "matriz de impactos" en donde se listan por un lado los elementos del proyecto y por otro los elementos componentes del medio, para nuestro análisis del medio social; las medidas correctoras que se consideran como viables con relación a lo social es casi exclusivamente la indemnización económica; y los planes de vigilancia son genéricos y globales, sin mayor fuerza⁹⁴. Se traduce nuevamente la visión estática realizada en el análisis del proyecto sin dar cabida a cuestiones como localización, nuevas alternativas o el mismo sentido del proyecto. En el "haber" de estas guías está el intento de desarrollar una fase de inventario bastante exhaustiva (se incluyen por ejemplo en lo relativo al análisis del medioambiente social temas como el estudio del sistema territorial y los usos del suelo, el análisis demográfico y económico, el análisis de la estructura social y cultural, de la opinión pública, y otros). Sin embargo, al no haber desarrollado sus fases de diagnóstico y de identificación y valoración de impactos, no dan lugar a la evaluación social del proyecto.

4.9.5 ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La participación pública se produce en dos momentos del procedimiento de EIA: en las consultas previas para orientar el alcance y el contenido del estudio ("scoping") y en el trámite obligatorio de

⁹⁴ Para un análisis más detallado de estos aspectos ver: Pardo, M y colaboradores: "La Evaluación de Impacto Ambiental y el Desarrollo Sostenible".

participación pública establecido a los proyectos sometidos a EIA. Más allá de dichos trámites, el primero de carácter voluntario y el segundo obligatorio, la población interviene en el proceso a través de la:

- Percepción social del proyecto; el Reglamento incluye que se determine el efecto del proyecto sobre las relaciones sociales y, algunas legislaciones autonómicas añaden la exigencia de informar sobre la aceptación y/o conflictividad social generada por el proyecto.
- Escala de valores sociales, que resulta determinante para definir los impactos significativos y para valorar los impactos. Además los estilos de vida, pautas de comportamiento, tradiciones, etc., constituyen un patrimonio cultural que se incluye como factor ambiental.

Hay que considerar que el objetivo final de todo proyecto es mejorar la calidad de vida de la población: pero la percepción de lo que para cada uno representa este concepto supone que la sensibilidad de la población ante el proyecto será diferente para los distintos grupos de interés que operan en el ámbito afectado, de tal manera que será con relación a ellos como habrá que estimar la aceptación social del proyecto.

La gente no se ve impulsada a la participación. Quieren que existan los instrumentos para la participación, pero no está dispuesta a utilizarlos con carácter general⁹⁵.

Ello hace que la participación deba ser propiciada e incentivada. Esto es más fácil en los niveles locales que cuando se trata de grandes infraestructuras.

Es recomendable, a este respecto, revisar el interesante trabajo sobre la valoración económica del Impacto Ambiental publicado por Diego Azqueta⁹⁶.

En el apartado correspondiente al método de valoración contingente se aborda la forma de obtener la valoración que las personas otorgan a los cambios en el bienestar que les produce la modificación en las condiciones de oferta de un bien ambiental, a través de la pregunta directa, y abarca algunos de los aspectos que habría que tener en cuenta cuando se pregunta la predisposición a pagar por un bien ambiental.

Esto, además, se irá incrementando, ya que la participación pública es, precisamente, uno de los elementos fundamentales de la Agenda Local 21, programas en los que los Ayuntamientos están trabajando activamente en los últimos tiempos.

95 Osan, 2000.

96 Azqueta, 1994.

4.9.5.1 Criterios que deben presidir la información pública

Los criterios fundamentales que deben presidir la información pública, desde el punto de vista del promotor del proyecto, sea éste público o privado, que debe transmitir la información sobre su proyecto, se analizan a continuación. Hay que precisar, respecto a ello, que cada uno de los criterios que no se aplique convierte al promotor en frágil y vulnerable ante la posible oposición del proyecto. Es muy interesante, para profundizar en este tema, el apartado escrito por James E. LUKASZEWSKY sobre «Auditoria medioambiental y aceptabilidad social» en Manual de Auditoria Medioambiental. Higiene y Seguridad de Lee HARRISON, editado por McGraw-Hill en 1996.

La síntesis fundamental sobre los principios y actuaciones que hay que tener en cuenta y desarrollar durante el proceso de participación pública se centra en dos grupos de aspectos:

4.9.5.1.1 Un aspecto: estimular la aportación de la opinión pública

Por un lado, no sólo aceptar, sino estimular la aportación de la opinión pública. Hay que organizar reuniones, numerosas, o no, según las circunstancias. Es preciso llevar la iniciativa y pedir aportaciones a la sociedad. Lógicamente, después, hay que demostrar que se han escuchado las aportaciones.

4.9.5.1.2 Otros aspectos: valores, ética y principios

Por otro lado, hay un grupo de aspectos relacionados con valores / ética / principios. Hay que asumir que todas las decisiones en la sociedad están basadas en juicios de valor.

Esos valores incluyen aspectos personales muy importantes como salud y seguridad, propiedades valiosas, paz interior, orgullo social, ausencia de conflictos, la libertad de tener miedo y la seguridad económica. Ello incluye emociones viscerales, que son más poderosas que todos los hechos que científicamente se puedan demostrar. Un plan de comunicación que no reconozca la naturaleza de las decisiones públicas está condenado al fracaso.

Es interesante destacar una frase de LUKASZEWSKI del citado libro y que refleja muy bien la contradicción que suele surgir en los procesos de la participación pública y que frustra enormemente a los que enfocan las decisiones desde un punto de vista técnico:

“Ejecutivos, científicos, ingenieros y funcionarios que creen que hay soluciones mágicas para aportar absoluta racionalidad a las decisiones ambientales están destinadas a vivir vidas infelices”.

5 CASOS PRÁCTICOS: DESCRIPCIÓN, ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

5.1 CASOS PRÁCTICOS: VÍAS DE COMUNICACIÓN

5.1.1 AUTOPISTA M-50

5.1.1.1 Introducción

La modificación del trazado del anteproyecto de la M-50 en el entorno del Cerro de Herradura con objeto de afectar menor superficie del PAU de los Cerros se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del Anexo II de la Ley 6/2001.

Esta modificación tiene su origen en el punto kilométrico 17+500 de la M-50 después de haber cruzado un túnel artificial bajo la Cañada Real Gallana, gira hacia el este al cruzar sobre la M-823 con una amplia curva de 1500 m de radio, separándose unos 400 m del trazado del anteproyecto, cruza sobre la M-203 y la R-3 y posteriormente sobre el AVE cuando éste transcurre en túnel y finaliza conectando con la M-45, antes del cruce del río Jarama.

La modificación del trazado del anteproyecto de la M-50 en el entorno del Cerro de Herradura está motivada por la afección a los terrenos del sector UZP 2.02 de Los Cerros, perteneciente al término municipal de Madrid. La solución aprobada en el anteproyecto y con Declaración de Impacto Ambiental, de 15 de marzo de 2000, atraviesa el extremo sureste del Sector UZP 2.02 en diagonal. La modificación propuesta desplaza la traza hacia el este desde antes del enlace con la R-3 hasta el entorno de la Casa de Montero (puntos kilométricos 18+500 a 21+500 de la M-50).

La solución modificada propuesta incrementa en un 13% la disponibilidad de terrenos y disminuye el impacto acústico sobre las zonas urbanizables. En contrapartida, la solución modificada incrementa la afección al matorral gipsícola en 184.441 metros cuadrados y afecta a 31.500 metros cuadrados de una zona calificada LIC cuyo grado de afección real deberá determinarse en base a prospecciones arqueológicas pendientes de realizar.



Figura 5.1. Plano de situación, trazado de la Autopista M-50.

5.1.1.2 Características del proyecto

- Fecha del Estudio de Impacto Ambiental: diciembre 1999
- Año aprobación de la DIA: 15 de mayo del 2000
- Longitud de la carretera: El tramo propuesto atraviesa el término municipal de San Fernando de Henares, tiene una longitud aproximada de 7km y 300m, lo que representa más del 25% del total.
- Ubicación: Madrid, Perales del Río, Getafe, San Fernando de Henares, Río Jarama. La autopista corta a las líneas de alta velocidad de Madrid-Sevilla, en las cercanías del cruce de la autopista objeto del estudio informativo con la carretera M-301 y la línea Madrid-Barcelona, al oeste de Torrejón de Ardoz.

5.1.1.3 Alegaciones presentadas

5.1.1.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.1. Relación de consultados. Caso práctico: Autopista M-50
Relación de Consultados
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente
Dirección General de Minas y de la Construcción. Ministerio de Industria (CEDEX)
Confederación Hidrográfica del Tajo. Ministerio de Medio Ambiente
Área de Contaminación Atmosférica. Centro Nacional de Sanidad Ambiental. Ministerio de Sanidad y Consumo.
Instituto Tecnológico Geominero de España. Ministerio de Medio Ambiente
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid
Asamblea de Madrid. Dirección de Relaciones Institucionales
Comunidad de Madrid. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional
Comunidad de Madrid. Dirección General del Suelo. Consejería de Política Territorial
Comunidad de Madrid. Dirección General de Agricultura y Alimentación. Consejería de Economía
Comunidad de Madrid. Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Educación
Comunidad de Madrid. Consejería de Transportes. Viceconsejería
Ayuntamiento de Madrid
Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid

ADENA
CODA
AEDENAT
Federación Amigos de la Tierra (FAT)
Sociedad Española de Ornitología (SEO)
Asociación Ecologista El Soto
Ayuntamiento de Móstoles
Ayuntamiento de Alcorcón
Ayuntamiento de Leganés
Ayuntamiento de Fuenlabrada
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Consejo Económico y Social
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas
Cátedra de Ingeniería Ambiental. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Canales, Caminos y Puertos. Madrid
Cátedra de Planeamiento Urbanístico Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Madrid
Centro de Investigación de Espacios Naturales Protegidos. Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias Biológicas. UAM
Departamento de Ecología. Universidad Autónoma de Madrid
COMADEN
Fondo del Patrimonio Natural Europeo
La Casa Verde
Ayuntamiento de Majadahonda
Ayuntamiento de Boadilla del Monte

5.1.1.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Tabla 5.2. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista M-50	
ALEGANTE	CONTENIDO AMBIENTAL MÁS SIGNIFICATIVO
Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes	<p>La obra proyectada presenta dos interferencias con líneas ferroviarias, una en el punto kilométrico 0,250, en el que la autovía cruza la línea Villaverde Alto-Fuenlabrada y otra en el punto kilométrico 6,850, en el que se cruza la línea férrea Madrid Atocha-Móstoles-El Soto.</p> <p>Al efecto y para solucionar estas interferencias, recomiendan que se mantengan los contactos oportunos con la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, así como con RENFE, que es quien explota las líneas.</p>
El Ayuntamiento de Alcorcón	<p>En las proximidades del Parque de Polvoranca se debe desplazar el trazado hacia el suroeste todo lo que técnicamente sea posible, con objeto de minimizar el impacto sobre dicho parque.</p> <p>Modificar el trazado en el tramo comprendido entre el cruce de la M-506 y el arroyo de la Madre, con objeto de reducir la afección sobre el Parque Oeste, de Alcorcón, y la urbanización "Campodón".</p> <p>Estudiar la solución al cruce de la M-50 sobre la laguna de laminación de pluviales existente en el área de centralidad de Alcorcón.</p>
El Ayuntamiento de Boadilla del Monte	<p>Se muestra contrario a la alternativa 1, ya que considera que incidiría de forma negativa en el municipio, al producir un importante efecto barrera, así como ruido y contaminación.</p> <p>Asimismo, plantea la posibilidad de realizar un túnel en la mayor parte del recorrido a su paso por el casco urbano de Boadilla y el monte de Boadilla. Por el contrario, se muestra más favorable al trazado de las alternativas 2 y 3, optando finalmente por la 3 por el monte Romanillos, ya que permite compensar la afección a este monte con una enorme superficie de reforestación como ampliación del parque del Guadarrama.</p>
El Ayuntamiento de Leganés	Realiza una serie de consideraciones sobre los diferentes trazados de los proyectos que afectan a su municipio, que deberían ser consensuados entre las diferentes Administraciones.
El Ayuntamiento de Madrid	Muestra su preocupación por las escasas conexiones de las nuevas carreteras con la red viaria existente o prevista en el plan general.
El Ayuntamiento de Majadahonda	Propone que se realice la alternativa 1, con un pequeño ajuste en el tramo que discurre entre el eje Pinar y el término de Boadilla, para adaptarlo a la reserva de suelo que existe a tal fin y sugiriendo que, de no elegirse la alternativa 1, se estudie un trazado más alejado, por terrenos de Brunete o Villanueva de la Cañada.
El Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada	Considera que debe ejecutarse la alternativa 1, proponiendo que, si no se elige esta alternativa, se estudie un trazado que discurra al oeste de los cascos urbanos de Villanueva de la Cañada y Brunete.

Tabla 5.2. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista M-50	
ALEGANTE	CONTENIDO AMBIENTAL MÁS SIGNIFICATIVO
El Ayuntamiento de Villaviciosa de Odón	<p>Estima como más adecuada la alternativa 1 por las siguientes razones:</p> <p>Ocasiona menor Impacto Ambiental, ya que no afecta a espacios de interés.</p> <p>Existen reservas de suelo previstas en el planeamiento general de los municipios de Alcorcón, Boadilla del Monte y Majadahonda, previendo también para este fin Villaviciosa de Odón, en la revisión de su plan general, el suelo necesario para el aludido trazado.</p> <p>Tiene menor longitud respecto a las alternativas 2 y 3 y el tráfico captado incide positivamente en la rentabilidad de su construcción.</p>
La Unión Sindical de Madrid de Comisiones Obreras	<p>Se muestra partidaria de otro modelo de ordenación territorial y por lo tanto se opone a la construcción de las nuevas vías.</p>
El Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Boadilla del Monte	<p>Propone que se realice la alternativa 2, realizando las siguientes consideraciones:</p> <p>El proyecto presenta una potencial afección al arroyo de Los Pastores. La alternativa 1 incide negativamente sobre el monte de Boadilla.</p> <p>La alternativa 1 condiciona las posibilidades de desarrollo urbanístico del municipio de Boadilla.</p> <p>Estudiar prioritariamente el desarrollo del trazado por el término municipal de Boadilla del Monte por medio de túneles, para evitar la afección sobre los usos residenciales y espacios naturales del municipio.</p>
La Unión General de Trabajadores	<p>Considera que, tanto al realizar las obras como durante el período de utilización de la nueva vía, se deben respetar los encinares, las zonas húmedas ligadas al río Guadarrama, las especies protegidas y las áreas necesarias para proteger a estas especies.</p> <p>Asimismo, considera que el trazado propuesto para unir la M-511 con el eje Pinar atraviesa entre dos zonas urbanizadas que se verían gravemente afectadas, tanto por los ruidos, los humos y los olores, como porque quedarían separadas las dos áreas urbanizadas de forma que, para comunicarse entre sí, deberían cruzar esta divisoria.</p>
La A.V. la Unión de Alcorcón y la Comunidad de Propietarios de la urbanización "Las Villas de Campodón"	<p>Indican los problemas de contaminación acústica que el trazado de la M-50 ocasionaría en sus viviendas, planteando posibles soluciones.</p>
El Colectivo Ecologista Alternativo de Villaverde	<p>Después de realizar una serie de consideraciones sobre el modelo de transporte a desarrollar, concluye que es necesario un replanteamiento de las actuales políticas de ordenación del territorio y transportes.</p>

Tabla 5.2. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista M-50	
ALEGANTE	CONTENIDO AMBIENTAL MÁS SIGNIFICATIVO
La Sociedad Española de Ornitología (SEO)	Realiza una serie de consideraciones genéricas sobre los diferentes proyectos de grandes infraestructuras que se plantean en la Comunidad de Madrid, no existiendo ninguna referencia específica al proyecto de la M-50 oeste.
La Consejería de Medió Ambiente y Desarrollo Regional de la Comunidad de Madrid	<p>La alternativa 2 y, en mayor medida, la 3 deben considerarse claramente desaconsejables desde el punto de vista ambiental por su afección a zonas de elevado interés natural asociada al espacio protegido del curso medio del río Guadarrama y su entorno.</p> <p>Se deberá estudiar la posibilidad de finalizar el proyecto en la carretera M-511 o en la M-40 a la altura de dicha carretera, en lugar de hacerlo en el eje Pinar, y de no ser esto posible, analizar otras soluciones técnicas (por ejemplo, túneles), con el fin de evitar la afección sobre los usos residenciales y espacios naturales de Boadilla del Monte. Asimismo, señalan la afección de la alternativa 1 al arroyo de los Pastores, así como, aunque en menor medida, al arroyo de la Vega. La alternativa 1 afecta al casco urbano de Boadilla del Monte y al ensanche de éste, produciendo una modificación de las características actuales del municipio, al tener un importante efecto barrera entre zonas residenciales consolidadas.</p> <p>La alternativa 1, a su paso por Boadilla del Monte, supone unos importantes daños urbanos sociales y medioambientales, al seccionar una trama urbana que debe tener continuidad entre el casco histórico y las urbanizaciones suburbanas. La invasión, seccionamiento y proximidad a zonas urbanas consolidadas produce unos importantes daños sociales y medioambientales. Produce, además, una importante agresión al Monte de las Encinas, cuyo valor medioambiental requiere una protección.</p> <p>Se entiende que es más sensible a los valores medioambientales el trazado oeste, trazado que, bordeando las urbanizaciones "Las Lomas" y "Parque Boadilla" por el este, se convertiría en una frontera de borde protección al Parque del Guadarrama en la finca de Romanillos. Resulta conveniente utilizar las infraestructuras viarias como elementos de frontera entre los espacios urbanos y los espacios protegidos, de tal manera que se impida el proceso de invasión progresiva y creciente por parte de los espacios urbanos en los espacios medioambientales de calidad y protegidos o protegibles.</p> <p>De las dos variantes existentes en esta alternativa oeste, es mejor la variante situada más al norte, puesto que aleja la nueva infraestructura de otra existente, el eje Pinar, que tiene capacidad para dar servicio a los desarrollos urbanísticos de Majadahonda y se evita así una duplicación por proximidad de infraestructuras, evitándose el error de generar un exceso de oferta, que a su vez induciría un incremento en la demanda de espacios residenciales con concentraciones que serían agresivas a los valores medio ambientales de la zona.</p>

Tabla 5.2. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista M-50	
ALEGANTE	CONTENIDO AMBIENTAL MÁS SIGNIFICATIVO
Amigos de la Tierra, AEDENAT y la Plataforma contra la M-50	<p>Después de realizar una serie de consideraciones sobre el modelo de política de transporte que en su opinión, se debía aplicar, hacen una comparación sobre los impactos ambientales de cada una de las alternativas, destacando entre otros los siguientes aspectos:</p> <p>Alternativa 1: En el primer tramo común a las tres alternativas atraviesa zonas de interés para la fauna ligada a los secano'; del Este de Villaviciosa y al entorno de Polvoranca.</p> <p>Asimismo, afecta al carrizal del arroyó de la Vega y al Encinar del Monte de Boadilla. No obstante, al ajustarse a las franjas reservadas para sistemas viarios por los Ayuntamientos de Boadilla del Monte y Majadahonda, es la alternativa que causa una menor afección sobre espacios naturales y fauna asociada. Por contra, incide mas directamente sobre la población, causando un aumento de la contaminación acústica y produciendo un mayor efecto barrera.</p> <p>Alternativa 2: Afecta al carrizal del arroyo de la Vega y al carrizal del arroyo Calabozo.</p> <p>Asimismo, entra dentro del monte Romaniljos, espacio natural de un valor botánico y faunístico muy alto; afecta también a áreas de protección preventiva del río Guadarrama y su entorno, y produce un corte en el sistema de valles y lomas de los afluentes del Guadarrama, interfiriendo en la dinámica de los mismos. Ocupa terrenos incluidos dentro del futuro parque regional del río Guadarrama y su entorno.</p> <p>El impacto paisajístico es muy alto, debido a que se antropizarían paisajes naturales como la Dehesa del Agostadero, los montes Romanillos, la dehesa de Majadahonda y la cuenca del Guadamuna.</p> <p>Alternativa 3: Afecta al carrizal del arroyo de la Vega, al carrizal del arroyo Calabozo y al carrizal del arroyo Bramudo; también, al Igual que la alternativa 2, afecta al, monte Romanillos.</p> <p>Comparado con la alternativa 2, se observa que este corredor afecta en mayor medida y más cerca al río Guadarrama y sus afluentes, ocupando terrenos incluidos dentro del futuro parque Regional del río Guadarrama y su entorno.</p> <p>Variante a las alternativas 2 y 3: Surge con el intento de no ocupar terrenos urbanizables según el plan parcial que se desarrolla al sur de Boadilla del Monte. Ello obliga a las dos alternativas a entrar en la dehesa del Agostadero, dentro del término municipal de Villaviciosa de Odón. Este monte adehesado, formado genéricamente por encinas y pinos piñoneros y con vegetación ribereña en sus arroyos, tiene un alto valor botánico y faunístico, funcionando como un corredor biológico en asociación con otros espacios naturales aledaños (carrizal arroyo de la Vega, montes preservados de El Mosquito y La Milanesa, entorno del río Guadarrama, etcétera).</p>
El resto de las alegaciones corresponden a personas que las presentan a título individual y que dan su apoyo a, una u otra alternativa en función de la cercanía a sus viviendas y propiedades. Se han contabilizado 877 alegaciones favorables a la alternativa 1 y 56, acompañadas por 1.340 firmas de apoyo, favorables a la alternativa 2 y contrarias a la 1.	

5.1.1.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.3. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Autopista M-50		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
Particulares (585)		<ul style="list-style-type: none"> - Segrega de forma definitiva e insalvable el núcleo urbano de Perales del Río en dos, no sólo por su trazado sino por los dos nudos de enlace con la M-501. - Hipoteca el futuro crecimiento del barrio. - Aunque la opción propone un enterramiento en falso túnel, plantea muchos problemas: ruido, contaminación. Aumento de tráfico en la zona de Perales del Río.
Concesiones de Madrid, S.A.		<ul style="list-style-type: none"> - Que se adopte una alternativa nueva para el interés público y la viabilidad de la propia concesión. - Intereses económicos.
Mercantil Construcciones Salamanca, S.A.		<ul style="list-style-type: none"> - Que la sociedad es propietaria de fines. Intereses económicos. - Una alternativa distinta que minimice el aislamiento de la zona de la ribera fluvial. - Construcción de un paso inferior a la M-50 en el tramo final desde la actual N-II hacia el enlace (1, 2, 3, 4) de conexión entre la futura N-II, favoreciendo la permeabilidad entre las dos zonas cortadas que permita el paso de toda clase de vehículos y de peatones. - Posibilidad de acondicionar las vías o caminos de servicio exteriores para su acceso a los terrenos actuales y adecuándolos a posibles actuaciones futuras.
Ayuntamientos (99)		<ul style="list-style-type: none"> - Se debe cumplir en la Directiva 92/43/CE y el PORN del Parque Regional de Sureste para conservar las especies silvestres, sus hábitats y espacios naturales protegidos. - Ministerio de Fomento solicita un estudio a SEO/Birdlife. Sería conveniente evitar la afección al Soto de Ribera o minimizar los impactos destacando los efectos acumulativos negativos. - La alternativa que supondría menor impacto supondría no duplicar pasos sobre las zonas afectadas. - Aspectos a tener en cuenta a efectos de minimizar los impactos ambientales sería la realización durante el recorrido de la carretera por los terrenos del Parque del Sureste y de la ZEPA, de un viaducto que evitara el efecto barrera del terraplen proyectado. - Respeto máximo a la ZEPA nº 142 ocupando el menor espacio posible y evitando el efecto isla para la avifauna y vegetación. - Considerar el territorio protegido del parque Regional del Sureste alejando la M-50 lo más posible y evitar al máximo las zonas sensibles. - Considerar las futuras ubicaciones de la ZEC propuestas

Tabla 5.3. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Autopista M-50		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
		<p>por Europa para no dividir el territorio</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alejar lo más posible la M-50 de cañadas y riberas de las vías. Procurar pasos para la fauna y ganado, para loas propias cañadas. - En las medidas correctoras se deberá hacer hincapié en la corrección del ruido mediante pantallas vegetales y restauración de áreas naturales. - Así mismo se observa que en el punto de unión de la M-50 con la M-45 se produce un paso por una zona de ocio y hostelería y, por su significado histórico, se considera necesario su desplazamiento, para permitir mantener esta zona singular.

5.1.1.5 Alegantes versus alegaciones

5.1.1.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

En la Autovía M-50 tuvieron que alegar tanto en el año 1998 como en el año 2000, ya que en este proyecto se realizaron 2 DIAs.

Tabla 5.4. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Autopista M-50. Alegaciones en el DIA 1998.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prof	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	5
Asociaciones	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	5
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Total (Σ)	0	0	2	2	1	3	0	0	2	2	0	12/12
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

Tabla 5.5. Tabla-resumen de alegantes y tipo de alegación. Autop. M-50. Alegaciones en el DIA 2000.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	9
Asociaciones	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	8
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	4
Total (Σ)	2	2	2	2	1	3	3	0	3	3	0	21/21
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

5.1.1.5.2 Gráficos

Gráfico N° 5.1. Alegantes / N° alegaciones. Autopista M-50 (1998)

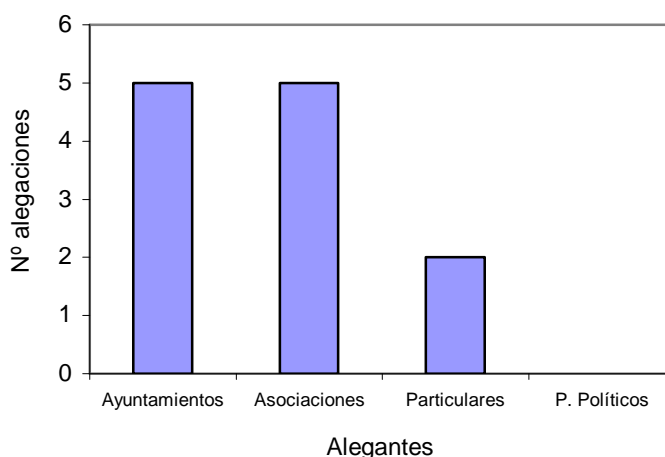


Gráfico N° 5.2. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Autopista M-50 (1998)

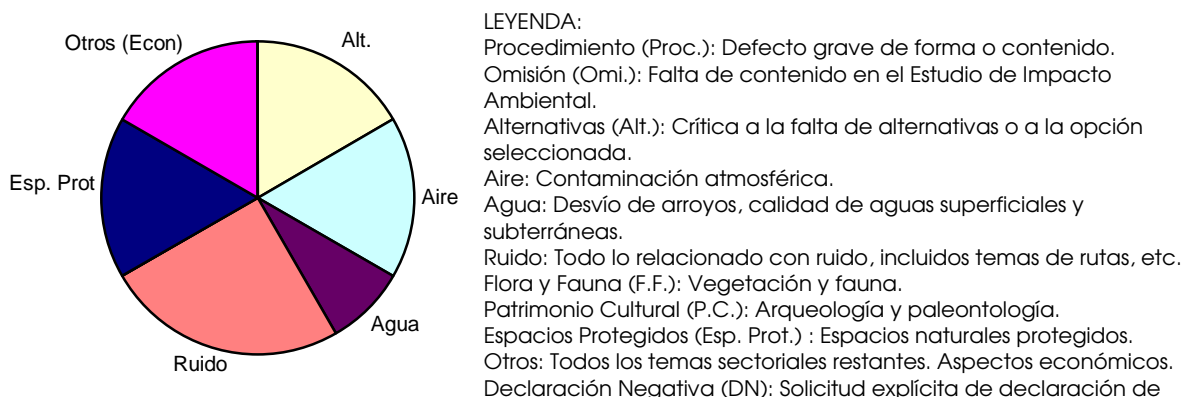


Gráfico N° 5.3. Alegantes / N° alegaciones. Autopista M-50 (2000)

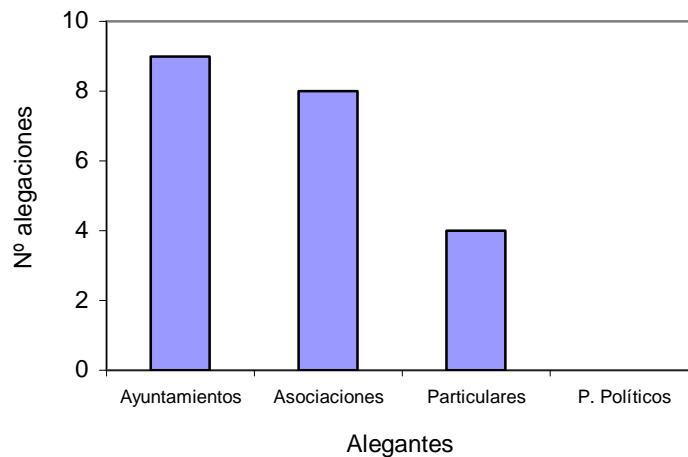
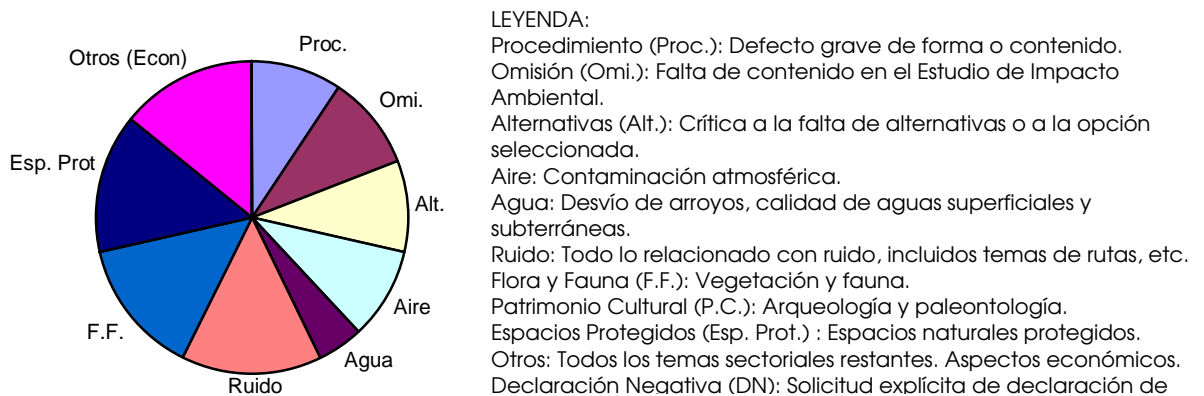


Gráfico N° 5.4. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Autopista M-50 (2000)



5.1.1.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegantes

Los Ayuntamientos alegan que se debe cumplir con la Directiva 2/43/CE y el PORN del parque regional del sureste para conservar las especies silvestres, sus hábitats y espacios naturales protegidos.

El Ministerio de Fomento solicita un estudio a SEO/Birdlife:

- Sería conveniente evitar la afección al Soto de Ribera
- Realizar durante el recorrido de la carretera por los terrenos del Parque del Sureste y en la ZEPA, un viaducto
- Respeto máximo a la ZEPA n° 142 ocupando el menor espacio posible y evitando el efecto isla para la fauna y la vegetación
- Evitar al máximo que la Autopista M-50 pase por zonas sensibles
- Evitar destrozarse zonas singulares, por ejemplo, la M-50 en su punto de unión con la M-45 produce un paso por una zona de ocio y hostelería

que por su significado histórico se considera necesario su desplazamiento

Las Asociaciones alegan por intereses económicos la posibilidad de acondicionar las vías o caminos de servicio exteriores para su acceso a los terrenos actuales, y adecuarlos a posibles actuaciones futuras.

La sociedad es promotora de bienes e intereses económicos. AEDENAT alega que el impacto paisajístico es muy alto, debido a que se antropizarían paisajes naturales.

Los Partidos Políticos alegan impacto severo por la contaminación del aire. Proponen nuevas alternativas para que se respeten los espacios naturales.

Los Particulares alegan que se hipoteca el futuro crecimiento del barrio (motivos económicos). Alegan que, tanto al realizar las obras como durante el período de utilización de la nueva vía, se deben respetar los encinares, las zonas húmedas ligadas al Río Guadarrama y las especies protegidas.

Asimismo, consideran que el trazado propuesto para la M-511 por el eje Pinar atraviesa dos zonas urbanizadas que se verían afectadas por ruidos, humos y olores. Los particulares indican problemas de contaminación acústica que el trazado de la M-50 ocasionaría en sus viviendas.

Se han contabilizado 877 alegaciones favorables de particulares a la alternativa 1, y 56 alegaciones favorables a la alternativa 2, contrarias a la 1.

Resumen de alegaciones

- Aspectos Medio Ambientales

Sería conveniente evitar la afección al Soto de Ribera.

Respeto máximo a la ZEPA nº 142, ocupando el menor espacio posible y evitando el efecto isla para la fauna y la vegetación.

Alegan que el impacto paisajístico es muy alto, debido a que se antropizarían paisajes naturales.

Otros alegan impacto severo por la contaminación del aire, ruidos, humos y olores.

- Aspectos Jurídicos.

Alegan que se debe cumplir la Directiva 92/43/CE para conservar las especies silvestres, sus hábitats y espacios naturales.

Absoluta oposición vecinal a la solución 1 propuesta. Así, la propuesta vulnera el ordenamiento jurídico al ser contraria a la voluntad vecinal y a los intereses de las administraciones públicas.

Ante la reacción pública que desató el conocimiento anterior de la solución 1, se presentaron 620 alegaciones vecinales, que no han tenido respuesta.

No recoge las alegaciones anteriores, demuestra un absoluto desprecio al problema medioambiental a la información pública como mecanismo de participación colectiva.

Falsea el aspecto de la Directiva 92/43/CE.

- Aspectos Económicos

Alegan por intereses económicos la posibilidad de acondicionar las vías o caminos de servicio exteriores para su acceso a los terrenos actuales y adecuarlas a posibles actuaciones futuras.

- Aspectos de Forma

Proponer nuevas alternativas para que se respeten los espacios naturales.

- Aspectos Sociales

Alegan evitar destrozar zonas singulares: por ejemplo, la M-50 en su punto de unión con la M-45, se produce el paso por una zona de ocio y hostelería que, por su significado histórico, se considera necesario su desplazamiento.

5.1.1.6 Conclusiones de la Autopista M-50

La fecha de la EIA es Diciembre de 1999. La fecha de aprobación del DIA es el 15 de mayo de 2000.

El tramo propuesto atraviesa el término municipal de San Fernando de Henares. La ubicación: Madrid, Parla del Río, Getafe, San Fernando de Henares, Río Jarama. La autopista corta a las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla en las cercanías del cruce de la autopista objeto del estudio informativo con la carretera M351 y la línea Madrid-Barcelona al oeste de Torrejón.

Del análisis de la participación pública se extrae que donde más alegaciones se han producido en la Autovía M-50 es en los ayuntamientos y asociaciones, luego en particulares y, finalmente, los partidos políticos, que no han alegado.

En el año 1998 el tipo de alegaciones que presentó mayor número fue debido al ruido, al igual que en el año 2000. No faltan alternativas al EIA tal como dice la Ley.

En 1998, las alegaciones a las alternativas fueron en número iguales a las del año 2000.

En el año 2000, donde más alegaciones se presentaron fueron para los tipos de alegaciones de omisión, ruido, flora y fauna, espacios protegidos y otros aspectos económicos.

Según el criterio de puntuación establecido para interpretar estas tablas, la situación es mejorable.

Gracias a la participación pública se ha visto que ha habido dos DIA y el proyecto se ha retrasado pero ha sido mejorado ambientalmente.

5.1.2 AUTOPISTA A-6 MADRID-CORUÑA, CONEXIÓN CON SEGOVIA

5.1.2.1 Introducción

El 8 de Noviembre de 1990, la Dirección General de carreteras emitió la orden de estudio de EI-1-E-45.A, para la redacción de un estudio informativo de la "Autovía Segovia-N-VI. Carreteras N-110 de Soria a Plasencia y N-603 de Madrid a Segovia". El 17 de Mayo de 1993 el citado Estudio Informativo y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, fueron sometidos conjuntamente al trámite de información pública.

Con fecha 26 de Mayo de 1997, el Ministerio de Fomento emitió una Orden Ministerial que, en su Anexo I, incluye la construcción, por su excepcional interés público de la autopista de peaje "A-6- conexión con Segovia".

A la vista de lo anterior, con fecha 24 de Junio de 1997, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, emitió la orden de estudio para la redacción de un estudio informativo y de un anteproyecto, con claves EI-1-SG07 y A0-SG-07 respectivamente, para la construcción de la autopista de peaje entre la autopista A-6 y la ciudad e Segovia.

El objeto del estudio informativo es la selección de la mejor alternativa para la construcción de la autopista de peaje y el del anteproyecto servir de base a la licitación de la concesión de la misma, con la solución que se adopte definitivamente.

En la citada orden de estudio, se establece como contenido del estudio informativo, la comparación de la solución adoptada en la aprobación EI-1-E-45.A, cumplimentando las prescripciones impuestas en dicha aprobación e introduciendo las modificaciones que sean precisas para la transformación de la autovía a autopista de peaje⁹⁷, con otras nuevas alternativas de trazado para la autopista.

⁹⁷ En la justificación de la O.E. de 24 de junio de 1997, se citan como modificaciones a introducir la realización de un trazado totalmente independiente al de la carretera actual, la reordenación de los enlaces previstos y, en general, la adaptación de las características propias.



Figura 5.2. Plano de las distintas alternativas del proyecto de la Autopista de peaje A-6 conexión con Segovia.

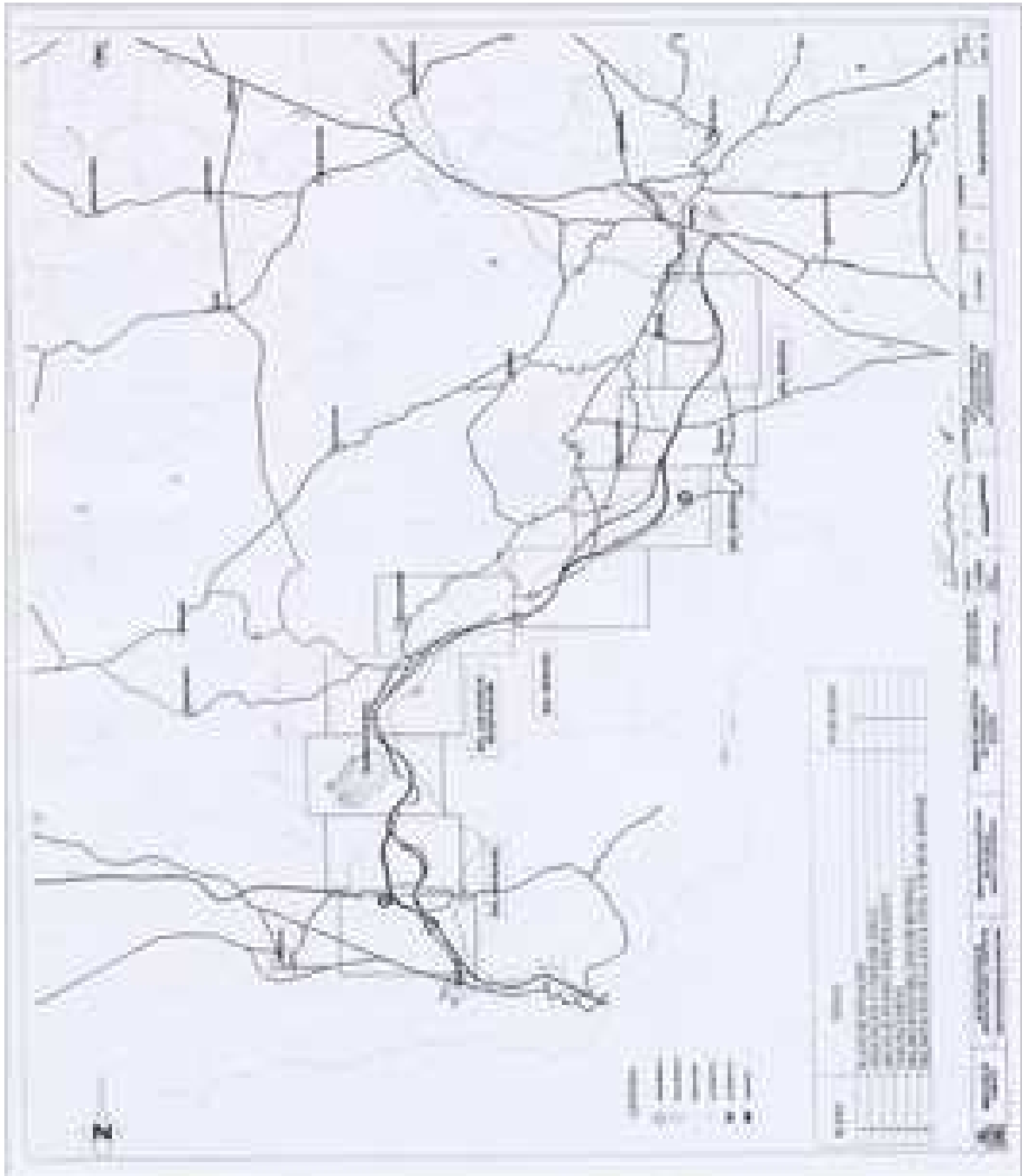


Figura 5.3. Plano de situación. Estudio informativo de la Autopista de peaje A-6 conexión con Segovia.

5.1.2.2 Características del proyecto

- En 1993 el estudio informativo fue sometido conjuntamente al trámite de información pública.
- En 1996 fue presentada la DIA y fue aprobado definitivamente el estudio informativo junto con el expediente de información pública.
- Ubicación: Los lugares por donde pasa la Autopista comprende la Autovía a Segovia N-II, carreteras N-110 de Soria a Plasencia y N-603 de Madrid a Segovia.
- La variante aprobada une la carretera Nacional VI frente a la población de Espinar con la Autopista A-6, a partir de este punto se desarrolla el tramo B₈ también en variante, que asciende hacia Portachuelo. Pasa por la urbanización de los Ángeles de San Rafael y por Ortigosa del Monte, pasa por el Arroyo de Linares y el río Milanillos, cruzando el Arroyo Cuevas y el río Peces. También pasa por Soto de Revenga.
- Longitud de la carretera: el trazado tiene una longitud de 27.278 m.

5.1.2.3 Alegaciones presentadas

5.1.2.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.6.Relación de consultados. Caso práctico: Autopista A-6 Madrid-Coruña
Relación de Consultados
Ministerio de Fomento, Dirección de Carreteras
Ayuntamiento de Segovia
Consejero de Medio Ambiente de Castilla y León
Sociedad Ornitología
AEDENAT Asociación de Medio Ambiente
Asociación de la Vereda
Diputación de Segovia
Servicio Territorial de Educación y Cultura
Administración Local
Ayto de Espinar
Ecologistas GREENPEACE
SEO/Birdlife

5.1.2.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.7. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Autopista A-6 Madrid-Coruña.				
PARTICIPANTE	FAVOR	CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
M ^o de Fomento, Dirección de Carreteras	 			Legales
Ayto. Segovia			 	Legales y Medioambientales (paisaje, fauna, vegetación)
Consejero de Medio Ambiente de Castilla y León		 		Medioambientales (paisaje, vegetación, fauna, suelo)
Sociedad Ornitología		 		Medioambientales (fauna)
AEDENAT Asoc. de Medio Ambiente		 		Legales, Económicos, Medioambientales (vegetación, paisaje)
Asoc. de Vereda		 		Económicos Medioambientales
Diputación de Segovia	 			
Servicio Territorial de Educación y Cultura		 		Medioambientales Sociales
Administración Local		 		
Ayto de Espinar	 			Medioambientales (paisaje)
Ecologistas GREENPEACE		 		Medioambientales (fauna, ruido) Social, Económicos, Legales
SEO/Birdlife		 		Medioambientales (fauna, suelo) Social, Económicos
Ayto. Segovia		 		

Tabla 5.8. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Autopista A-6 Madrid-Coruña		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
Sociedad Ornitológica		Plantea nuevas alternativas El proyecto afecta a las ZEPAS
Asociación de Medio Ambiente (AEDENAT)		El proyecto es innecesario El proyecto afecta a las ZEPAS
Ayuntamientos	Indican que las alternativas con sus posibles enlaces se sitúan en una zona de poco interés ambiental	Solicitan que se planteen nuevas alternativas Se opone a los trazados de la autopista por considerar que no es necesaria. Propone que la alternativa válida es la que en su día coincide con la autovía. Se opone a la opción de la autopista frente a la autovía
Servicio Territorial de Educación y Cultura		Entrega a los responsables del proyecto el estudio de las posibles afecciones

5.1.2.5 Alegantes versus alegaciones

5.1.2.5.1 Tabla resumen de alegantes versus tipo de alegaciones

Tabla 5.9. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Autopista A6, Madrid-Coruña.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	6
Asociac.	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	6
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	4
Total (Σ)	0	3	3	0	0	0	2	1	2	3	2	16/16
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

5.1.2.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.5. Alegantes / Nº alegaciones. Autopista A-6, Madrid-Coruña

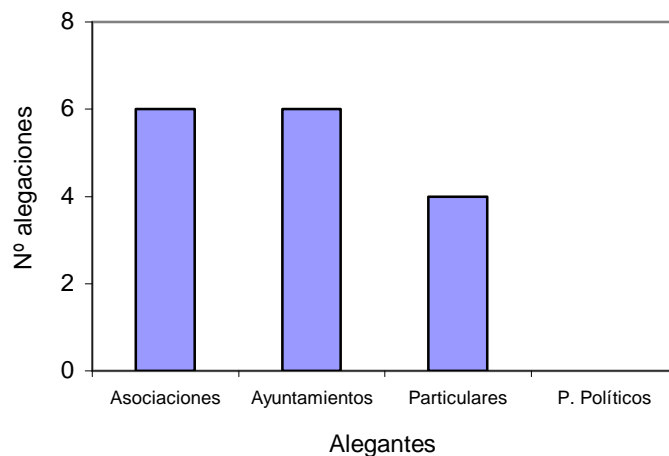
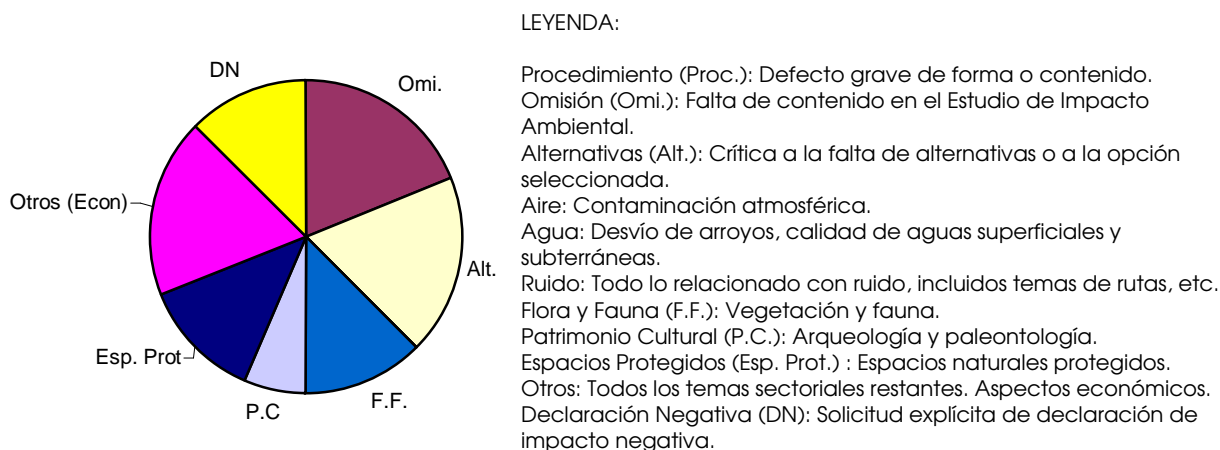


Gráfico Nº 5.6. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Autopista A-6, Madrid-Coruña



5.1.2.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

Algunos Ayuntamientos se oponen, alegando que se produce un impacto medioambiental al paisaje, la vegetación y la fauna. Otros proponen unas nuevas alternativas.

Las Asociaciones, por ejemplo “La Sociedad Española de Ornitología”, alegan que en la Autopista A6 Madrid-Coruña el proyecto afectará a dos zonas inventariadas como aéreas de importancia internacional para las aves (ZEPAs).

Otra asociación como AEDENAT dice que el impacto se producirá en la vegetación de ribera y a la fauna existente en la ZEPA del Espinar, ZEPA nº 008 que forman parte de la “Red Natura 2000”.

Resumen de alegaciones

- Aspectos medioambientales

Los Ayuntamientos de Segovia, Navas de Riofrío, La Losa y De Revenga se oponen alegando que se produce un impacto medioambiental afectando al paisaje, la vegetación y la fauna.

El Ayuntamiento de Espinar no presenta ninguna sugerencia medioambiental indicando que la alternativa 1 con sus posibles enlaces no es de mayor interés medioambiental.

- Aspectos legales

El Ayuntamiento de Segovia propone una nueva alternativa en el estudio informativo.

La Sociedad Española de Ornitología indica que el proyecto afectará directamente a dos zonas inventariadas como Áreas de Importancia Internacional para las Aves. Una es "Umbría de Guadarrama" que incluye las ZEPAs de "El Espinar" y la del "Pinar de Valsain". La otra es "Riofrío-Segovia", que engloba el "Parque de Riofrío".

AEDENAT dice que el impacto se producirá en la vegetación de ribera, en los encinares y a la fauna existente en la ZEPA del Espinar. La Sociedad Española de Ornitología incumple la Directiva Comunitaria 79/409/CE relativa a la Conservación de las Aves Silvestres sobre la declaración de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAS).

Desde el inicio del trazado hasta pasado el "enlace Segovia" el proyecto afectará al Área de Importancia para las aves "Umbría de Guadarrama". Por su riqueza faunística y buen estado de conservación, esta Área incluye dos zonas designadas por la Comisión Europea, de acuerdo con el Art. 4 de la Directiva de Aves, como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPAS): la ZEPA nº 008, "El Espinar"; y la ZEPA nº 010 de "Pinar de Valsain".

Todas las ZEPAS forman parte de la Red Natura 2000 establecida por la Directiva 92/43/CE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre. Esta área engloba el Parque de Riofrío (patrimonio nacional).

5.1.2.6 Conclusiones

El estudio informativo de la autopista A-6 fue sometido a información pública en el año 1996, año en el que fue presentada su DIA y aprobada junto con el expediente de información pública.

La variante aprobada une la carretera Nacional VI frente a la población de Espinar con la Autopista A-6, a partir de este punto se desarrolla el tramo B₈ también en variante, que asciende hacia Portachuelo. Pasa por la urbanización de los Ángeles de San Rafael y por

Ortigosa del Monte, pasa por el Arroyo de Linares y el río Milanillos, cruzando el Arroyo Cuevas y el río Peces.

Del análisis de la participación pública se observa que quien más alegaciones ha presentado son las asociaciones y los ayuntamientos, seguidos de los particulares y, por último, los partidos políticos, que no han presentado alegaciones.

El tipo de alegaciones que más han alegado son las omisiones en el EIA, la falta de alternativas y otros aspectos económicos.

De los datos expuestos de alegantes y alegaciones pueden extraerse las siguientes conclusiones: según la puntuación establecida, la situación es mejorable. Gracias a la participación pública y a las alegaciones por parte de la Sociedad de Ornitología y AEDENAT, se ve que se incumple la Ley relativa a la conservación de las aves silvestres sobre la declaración de ZEPAS nº 008 del Espinar y ZEPA 010 de Pinar de Valsáin. Todas estas ZEPAS forman parte de la Red Natura 2000 establecida por la Ley relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre.

Con esta participación pública se consigue que el Ayuntamiento de Segovia proponga una nueva alternativa en el estudio informativo. De esta forma se consigue respetar la Ley y el medio ambiente.

5.1.3 AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO, A-9. TRAMO RANDE-PUXEIROS

5.1.3.1 Introducción

Conforme al artículo 13 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 29 de junio de 1990 a la Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-Resumen del proyecto consistente en el Estudio Informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de Impacto Ambiental.

El Estudio Informativo fue aprobado técnicamente con fecha 11 de agosto de 1990, siendo su objeto la definición del tramo Rande-Puxeiros de la autopista del atlántico A-9, de manera que evitando el paso por Vigo al tráfico de largo recorrido y dando servicio al aeropuerto, conecte la futura autovía Vigo-frontera portuguesa, cuya construcción esta prevista en el Plan de Carreteras.

El proyecto plantea 4 alternativas de trazado y diversas soluciones para los enlaces previstos, seleccionando la denominada Alternativa 1 de 8.400 metros de longitud.

Esta autopista del Atlántico A-9, como todas en general, afecta a numerosos ayuntamientos e instituciones, que suelen enfrentarse con el promotor, en este caso el Ministerio de Obras Públicas.

El trazado de la autopista engloba los barrios de Rande y Puxeiros, entre otros. Los núcleos afectados son 11.

5.1.3.1.1 Cronología de los medios de comunicación

21 a 28 de Julio de 1993. Vigo Metrópolis.

El MOPT nos condena a sufrir el peor trazado "Rande-Puxeiros". La propuesta vecinal es más cómoda, rápida y eficaz que la del Ministerio.

Si la obra "Rande-Puxeiros" se realiza como pretende el Ministerio, sería el mayor caos de Impacto Ambiental que haya sufrido esta ciudad en la historia.

Tres colectivos de Teis, cinco de Sampaio de Lavadores, seis de Candeán y quince de Cabral, han elaborado una serie e informes en los que se señalan inconvenientes del trazado propuesto por el MOPT para el trazado de la autopista que englobará los barrios de Rande y Puxeiros.

Los documentos de estas agrupaciones indican la existencia de más de 100 fallos que afectan fundamentalmente al carácter social y humano de las parroquias afectadas.

Viernes, 27 de Agosto de 1993.

El Estudio de Impacto social de Rande-Puxeiros en septiembre.

El equipo investigador ha analizado 200 encuestas.

El Estudio de Impacto socioeconómico de la Autopista A-9 en el tramo de Rande y Puxeiros será entregado por su coordinador, Xose Manuel Sonto, la próxima semana que, a su vez, y a través de departamentos de Recursos Naturales, está realizando el de EIA.

El estudio social y económico analiza, a través de diversa documentación y 200 encuestas, toda la implicación que podría tener la construcción de la autopista en la zona, tanto en el trazado de AUDASA como en la alternativa vecinal.

30 de Septiembre de 1993. Faro de Vigo.

La Universidad de Vigo desaconseja el trazado oficial de la autopista Rande-Puxeiros y propone como mejor alternativa Rande-Porriño.

30 de Septiembre de 1993. Vigo.

La Universidad propone un 3^{er} trazado para Rande-Puxeiros, de menor impacto en la zona de trazado vecinal.

El departamento de Recursos Naturales y Medioambiente de la Universidad de Vigo entregó a la Federación de Asociaciones de Vecinos el estudio comparativo de EIA entre la propuesta oficial y la alternativa para el tramo Rande-Puxeiros. En este informe, que será dado a conocer públicamente el próximo sábado, se explican los efectos negativos comunes de las dos opciones y los individuales para concluir

proponiendo la búsqueda de un tercer trazado para la prolongación de la autopista A-9.

3 de Octubre de 1993. Vigo.

Ha evaluado la propuesta de la empresa y la vecinal, ambas con final en Puxeiros. "Rande-Porriño" es la alterativa que propone la Universidad para la autopista.

El tramo de autopista entre Rande y el alto de Puxeiros no debe construirse, ni en superficie, como pretende Autopista, ni por medio de un túnel, alternativa de la comisión de afectados. El estudio elaborado por la Universidad de Vigo plantea una tercera vía de Rande a Porriño.

En el supuesto que finalice en Puxeiros, afirma que tiene menor impacto la propuesta vecinal.

3 de Octubre de 1993. Vigo.

El movimiento vecinal considera un error construir una autopista "no querida".

El movimiento vecinal vigués confía en que tanto el ayuntamiento de Vigo, como la Junta y el MOPT tomen en consideración el estudio realizado por la Universidad de Vigo sobre el impacto del tramo de la autopista Rande-Puxeiros en el que se propone un cambio de trazado que desviaría este vial del municipio vigués. Hace tres años, los afectados proponían que la unión de Rande con Puxeiros se hiciese mediante una carretera y no por una autopista.

5.1.3.2 Características del proyecto

- Fecha de aprobación del estudio informativo: 11 agosto 1990
- Ubicación: La Autopista del Atlántico A-9, tramo Rande-Puxeiros, conecta la futura Autovía de Vigo-frontera portuguesa. El trazado de la autopista engloba los barrios de Rande-Puxeiros. Los núcleos afectados son 11.

5.1.3.3 Alegaciones presentadas

5.1.3.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.10. Relación de consultados. Caso práctico: Autopista del Atlántico, A-9.	
Relación de Consultados	
Asociación de afectados por la autopista del Atlántico. 1992	
Asociación de afectados por la autopista del Atlántico. 1993	

5.1.3.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.11. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Autopista del Atlántico, A-9.		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
Asociación de afectados por la autopista del Atlántico. 1993.		<ul style="list-style-type: none"> - El movimiento vecinal de Vigo, a través de la Federación, y realizando un excepcional esfuerzo económico, ha conseguido firmar un contrato con la Universidad de Vigo y con el Departamento de Medio Ambiente para, de esta forma, suplir un EIA en debida forma, con objetividad y analizando las alternativas.
Asociación de afectados por la autopista del Atlántico. 1992.		<ul style="list-style-type: none"> - No estar el EIA a información pública durante 30 días hábiles (Art. 17) - No estar durante los 30 días hábiles de la información los tomos II, IV, V. - No estar la alternativa (2), el plano nº 8 donde dice que se desarrolla, ni los planos. - Un DIA que debe anularse - El estudio Informativo infringe total y absolutamente el Art. 7 del R.D. 1131/88 de septiembre, ya que no cumple con los datos mínimos. - Presenta carencias, tanto en el inventario ambiental como en la definición de impactos previstos, no existiendo ningún sistema de evaluación global de Impacto. - No se estudian distintas alternativas como indica la legislación. - No incorpora análisis de la hidrología. - La descripción de la fauna es deficiente. - No se realiza un estudio de aves de especial interés. - No se incorpora documento de síntesis. - No se aporta un análisis sobre el grado de aceptación social hecho, dada la contestación en información pública.

5.1.3.5 Alegantes versus alegación

5.1.3.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegación

Tabla 5.12. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Autopista del Atlántico A-9.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4
Asociaciones	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	1	8
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Total (Σ)	2	2	2	1	2	1	0	0	0	2	1	13/13

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

5.1.3.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.7. Alegantes / Nº alegaciones. Autopista del Atlántico A-9

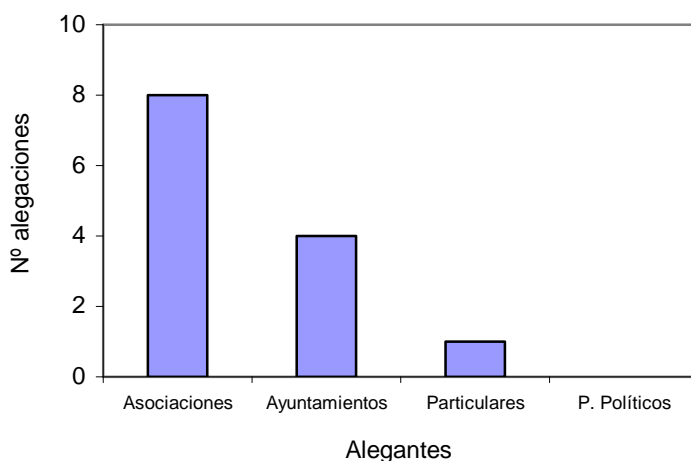
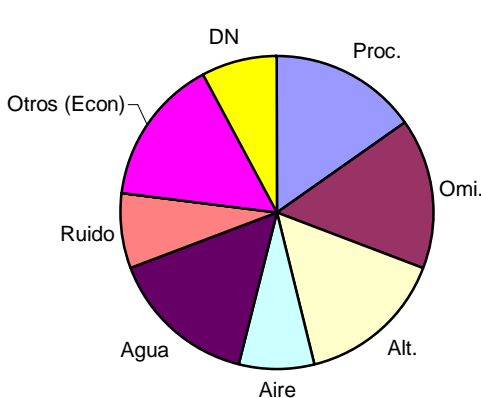


Gráfico Nº 5.8. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Autopista del Atlántico A-9



LEYENDA:

- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.1.3.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegantes

Algunas alegaciones presentadas por los Ayuntamientos la Autopista A-9 del Atlántico dicen que existen más de 100 fallos que afectan al carácter social y humano.

Si esta obra se realiza como pretende el Ministerio, sería el mayor caos de Impacto Ambiental que haya sufrido esta ciudad en la historia.

En cuanto a las Asociaciones, el movimiento vecinal de Vigo, a través de la Federación y realizando un excepcional esfuerzo económico, ha conseguido firmar un contrato con la Universidad de Vigo y con el Departamento de Medio Ambiente para, de esta forma, suplir un EIA en debida forma, con objetividad y analizando las alternativas.

Las asociaciones de afectados destacan que el EIA no ha estado a información pública durante 30 días hábiles (Art.17). Faltan en el EIA los planos, el documento de síntesis; no se estudian las distintas alternativas como se indica en la legislación. Presenta carencias tanto en el inventario como en la definición de impactos previstos, no existiendo ningún sistema de evaluación global de impacto.

Resumen de alegaciones

- Aspectos Medioambientales:

Se han tratado aspectos como la contaminación del agua y otros aspectos de contaminación del aire, ruido y fauna.

- Aspectos de Procedimiento y Omisión:

- Han sido tratados por las asociaciones.

- Aspectos Formales:

- El Ayuntamiento de Vigo propone analizar las alternativas.
- El EIA no ha estado a información pública durante 30 días hábiles (Art. 17)
- Faltan en el EIA los planos y el documento de síntesis
- No se han estudiado las distintas alternativas
- Presenta carencias tanto en el inventario como en la evaluación de impactos
- Hay más de 100 fallos que afectan al carácter social y humano

5.1.3.6 Conclusiones de la Autopista A-9

La fecha de aprobación del estudio informativo es el 11 de agosto de 1990.

El trazado de la autopista engloba los barrios de Ronda-Puxeiras; los núcleos afectados son 11.

Concluyendo, la participación pública con el análisis realizado, vemos que los que más alegaciones han presentado son las asociaciones, seguidas de los ayuntamientos y, finalmente, los particulares; los partidos políticos no han presentado alegaciones.

El tipo de alegaciones que más aparece son las alegaciones al procedimiento de EIA, que no es correcto. También se dan alegaciones por omisión de algún paso del EIA, por falta de alternativas y por contaminación del agua. También se dan, aunque en menor número, alegaciones por contaminación del aire, ruido, fauna y flora, aspectos económicos y declaración negativa.

De los datos expuestos de alegantes y alegaciones puede extraerse la siguiente conclusión: según la puntuación establecida la situación es mejorable.

De la participación pública, se concluye como mejoras obtenidas en este proyecto, que no se realice el proyecto en el que existen más de 100 fallos, se comunique por parte de las asociaciones firmar un contrato con la Universidad de Vigo y con el Departamento de Medio Ambiente para de esta forma realizar una EI en debida forma, con objetividad y analizando las alternativas.

5.1.4 CARRETERA OROPESA-CABANES

5.1.4.1 Introducción

La Generalitat Valenciana, a través de la Oficina del Pla de Carreteres de la Conselleria d'Obres Públiques i Urbanisme, decidió acometer la redacción del Estudio Informativo del proyecto de construcción de la nueva carretera de Oropesa a la Vall d'Alba, el cual afecta a los términos municipales de Oropesa, Cabanes y la Vall d'Alba, dentro de la comarca de la Plana Alta, en la provincia de Castellón.

El objetivo fundamental del proyecto es la localización del corredor más adecuado para una posterior definición del trazado de la nueva carretera de unión entre la carretera N-340, que discurre en dirección N-S, paralela a la costa, con accesos a la autopista del mediterráneo, la carretera C-238 (eje Almenara-San Mateo) y la carretera de Pobla Tornesa a Albocasser y Morella. A su vez, proporcionará una mejor conexión entre los núcleos urbanos de Oropesa, Cabanes y Vall d'Alba, dentro de la comarca de La Plana Alta, al conectar los ejes de comunicación anteriormente citados.

Los diferentes corredores por los cuales se puede inscribir el nuevo trazado, se inician en la plana costera, mediante conexión con la actual carretera N-340, atraviesan posteriormente mediante viaducto la autopista, y después de atravesar terrenos agrícolas ascienden por las primeras sierras litorales, para una vez salvadas estas, volverse a situar sobre terrenos más suaves, ya en la plana de Cabanes. Es por esta razón que para el estudio del medio atravesado por los diferentes corredores existentes, se han diferenciado para cada uno de los corredores un primer sector, desde la plana costera hasta sobrepasar las primeras sierras litorales, y otro sector que discurre a lo largo de la misma plana de Cabanes y la Vall d'Alba.

El Estudio Informativo "NUEVA CARRETERA OROPESA - LA VALL D'ALBA. CONEXIÓN ENTRE LA N-340 y LA CS-800. CABANES" consta de tres tramos claramente diferenciados en varios aspectos.

Es por ello que se efectúa el estudio de las distintas alternativas para cada uno de los tramos independientemente, pero siempre con vista del conjunto de las actuaciones en el área de proyecto.

Los tramos estudiados son los siguientes:

- Tramo Oropesa - Cabanes, de carretera de nueva construcción entre la N-340 y la C-238.
- Variante de Cabanes, en la C-238 bordeando el núcleo de Cabanes.
- Tramo Cabanes - la Vall d'Alba, de carretera de nueva construcción entre la C-238 y la CS-800

El tramo de Oropesa a Cabanes proyectado significará una nueva conexión entre el corredor del litoral formado por la carretera N-340 y la autopista A-7 con el interior de la provincia de Castellón y el eje Almenara - Sant Mateu, la carretera C-238.

El tramo de la variante de Cabanes será una carretera de nueva construcción que alejará el tráfico que discurre por el eje Almenara - Sant Mateu de la zona urbana de Cabanes, mejorando así la seguridad vial y reduciendo la influencia del tráfico sobre el pueblo de Cabanes.

El tramo de Cabanes a la Vall d'Alba, o segundo sector, también será una carretera de nueva construcción, que parcialmente se apoyará en caminos existentes. Esta carretera une la costa y el eje Almenara - Sant Mateu con la carretera hacia Albocasser y Morella (CS-800).

Estas nuevas actuaciones mejorarán considerablemente las comunicaciones en el Norte de la provincia de Castellón con ejes transversales (Oeste-Este) a los importantes ejes existentes en dirección Sur-Norte.

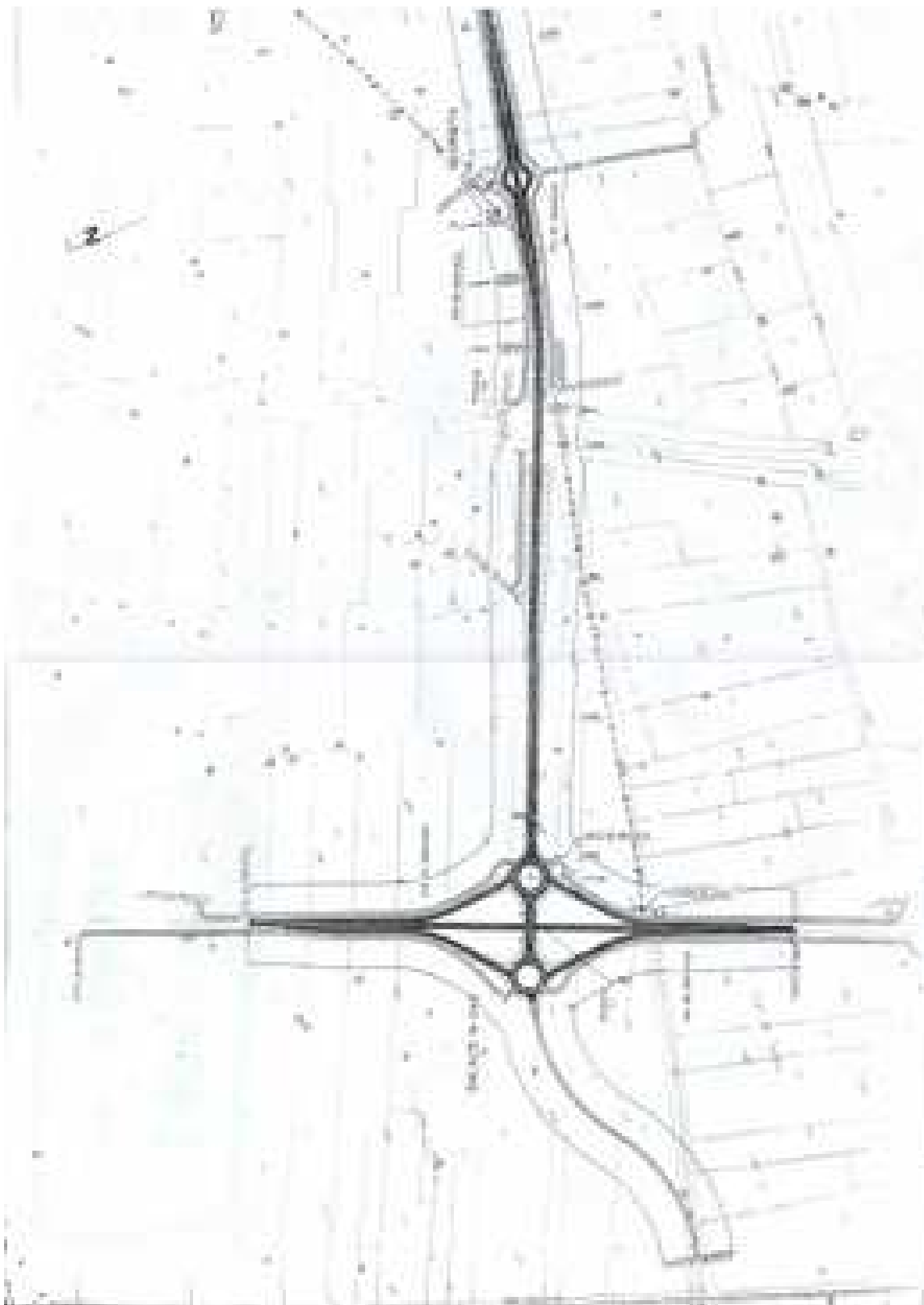


Figura 5.4. Plano del proyecto básico Carretera Oropesa-Cabanes.

5.1.4.1.1 Cronología de los medios de comunicación

- Levante, 26/10/2001. Ecologistas y vecinos volverán a encadenarse si la COPUT retrasa las obras en la opción sur.
- Castellón/Sociedad, Octubre 2002. El Conseller de Medio Ambiente Modrego tilda de error puntual el vial de Cabanes y admite que cruza un espacio de cierto valor.
- Levante el Mercantil Valenciano, 26/10/2002. "Si es necesario, nos volveremos a encadenar a las máquinas".
- El Mundo, 26/10/2002. Modrego admite un error puntual en el trazado de la carretera Oropesa-Cabanes.
- Las Provincias, 26/10/2002. Critican que García Antón insista en la opción sur para el vial Cabanes-Oropesa.
- Mediterráneo, 26/10/2002. La oposición aplaude el auto del juez en el vial de Cabanes.
- Levante de Castellón, Octubre 2002. Decisión polémica. La COPUT ejecutará la opción sur del vial Cabanes-Oropesa que no afecte al Desierto.
- Mediterráneo, 29/10/2002. La COPUT optará por un nuevo trazado en el vial de Cabanes.
- El Mundo, 29/10/2002. La COPUT insiste en la opción sur del vial Cabanes-Oropesa con una ligera variante
- Levante el Mercantil Valenciano, 30/10/2002. La COPUT ejecutará la opción sur del vial de Cabanes a pesar que evita el Desierto.
- Levante el Mercantil Valenciano, 30/10/2002. La COPUT insiste en la opción sur de Cabanes-Oropesa.
- El País, Octubre 2002. La Diputación de Castellón propone una nueva carretera que duplica la de Cabanes Oropesa. El proyecto de la Diputación de Castellón para construir una nueva carretera entre Torreblanca y el futuro aeropuerto promovido entre Vilanova d'Alcolea y Benlloch por el presidente provincial Carlos Fabra, pone en cuestión la necesidad de construir la polémica Cabanes-Oropesa, que a menos de 10 km también prevé unir la costa con el interior.
- Levante, Octubre 2002. La Diputación licita la autovía del aeropuerto que debe pagar la empresa concesionaria.
- Mediterráneo, Octubre 2002. La Diputación aprueba la carretera desde Torreblanca al aeropuerto.
- El Mundo, 2002. El traslado del juez deja en punto muerto la vista abierta por el vial Oropesa-Cabanes.
- El País, 22/02/2003. Obras Públicas no retomará las obras de la carretera Cabanes-Oropesa hasta que el juez autorice el traslado.

- Las Provincias, 25/02/2003. Obras Públicas no tiene claro si ejecutar la carretera Cabanes-Oropesa.

5.1.4.2 Características del proyecto

- Fecha memoria resumen: 24 septiembre 1996
- Fecha DIA: 12 mayo 1998
- Fecha Informe sobre el proyecto de restauración e intergración paisajística de la nueva carretera Oropesa-Cabanes: 6 abril 1999
- Fecha resolución del Conseller de Obras Públicas: 21 de febrero de 2000, ante el primer recurso interpuesto al proyecto básico de 24 de septiembre de 1996
- Fecha del Proyecto nueva Carretera Oropesa-Cabanes: 31 julio 1998
- Fecha de resolución ante el segundo recurso interpuesto en referencia al proyecto básico: 4 mayo 2000
- Fecha del informa de solicitud de prórroga de 9 meses: 5 abril de 2001
- Fecha de presentación del Plan de Seguridad y Salud en la obra: 27 mayo de 2000
- Fecha de la resolución firmada por el Conseller de suspensión temporal parcial: 7 julio 2000
- Fecha de Resolución de paralización provisional de las obras entre los pp.kk. 6 + 000 y 12 +000, dictada por el juzgado de instrucción nº 9 de Castellón: 30 junio de 2000
- Fecha en la que la Consellería remite el documento resumen del proyecto modificado nº 1: 13 junio de 2001
- Fecha en la que la Consellería de Medi Ambient estima aceptable el proyecto modificado: 26 febrero de 2002
- Ubicación del Proyecto modificado nº 1 de la carretera Oropesa-Cabanes, conexión entre la N-340 y la CV-10 para evitar la intromisión de la nueva carretera entre Cabanes y Oropesa en el Paraje Natural del Desierto de Las Palmas. El proyecto básico presentado consta de tres tramos: 1) Tramo Oropesa, Cabanes y la Carretera C-238 con la N-340 por la costa; 2) Variante de Cabanes, de nueva construcción, que fue parte de la C-238 en su paso por Cabanes; 3) Tramo Cabanes-La Vall d'Alba, carretera de nueva construcción.

5.1.4.3 Alegaciones presentadas

5.1.4.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.13. Relación de consultados. Caso práctico: Carretera Oropesa-Cabanes.
Relación de Consultados
Consellería de Medio Ambiente
Ganaderos
Particulares
Ayuntamiento de Cabanes y Albocaser
Diputación de Castellón
Partidos Políticos
CEGEN, Grupo para el Estudio y Conservación de Espacios Naturales
C.P.C.E., el Centro de Protección de Cabanes y Entaro
Servicio Territorial de Carreteras de Castellón
Cámara de Comercio de Castellón
Ayuntamiento de Atzaneta
Empresa de Espeleología (Badalona)
Autos Mediterráneo S.A.
Espeleólogos Vascos
La Unión de Llauradors
Dirección General de Planificación y Gestión
Ayuntamiento de Cabanes
Audiencia Provincial de Castellón
Ayuntamiento de Sierra de Engarcerán
Ayuntamiento de Oropesa del Mar
Ayuntamiento de Vall d'Alba
Asociación de Empresarios de Oropesa
Dirección General de Obras Públicas

5.1.4.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.14. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Carretera Oropesa-Cabanes.				
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Cámara de Comercio de CS	 			Económicos
Ayto. de Atzeneta	 			Medioambientales
Empresa Espeleología		 		Medioambientales, paisajistas, de vegetación
GECEN		 		Legales
Empresa Espeleología Conquense		 		Medioambientales, Legales
Jefe del Gabinete del Conseller		 		Medioambientales, Legales
Particulares (40)		 		Medioambientales, Económicos
Autos Mediterráneo	 			Económicos
Espeleólogos vascos		 		Medioambientales
Unió de Llauradors i Ramaders		 		Económicos
Dr. General de Obras Públicas			 	Legales, De Forma
Servicio Territorial de Carreteras de Castellón			 	Legales
CEGEN y peritos		 		Legales
Ayto de Vall d'Alba	 			Económicos
T. S. de J. de la C. Valenciana			 	Legales
Dtor. General Planificación y Gestión			 	Da el visto bueno a las labores de restauración

Tabla 5.14. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Carretera Oropesa-Cabanes.				
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Coordinadora del Poble				
Abogado				Legales
Ayto. de Cabanes				Sociales
Audiencia Provincial de Castellón				Legales
Ayto. de Sierra Engarcerán				Motivos económicos y políticos
Ayto. Oropesa del Mar				Económicos, políticos
Particular				Legales, Económicos
Conselleria de Medio Ambiente				
6 Ganaderos				Medioambientales, Económicos
Ayto. Cabanes				Políticos, Económicos
Diputación de Castellón				Económicos
Partidos Políticos				Medioambientales, Legales
Ayto. Albocaser				Medioambientales
CPCE				Legales

Tabla 5.15. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Carretera Oropesa-Cabanes.		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
Partidos Políticos		Especies endémicas. Incumplimiento de la legislación D.265/94 de la CV de especies amenazadas. De acuerdo a la ley 30/92 de administraciones públicas se suspende el proyecto.
Asociaciones Medioambientales		Alegan que la carretera pasa por zonas cercanas al Desierto de las Palmas. Queja contra el Estado Español y la Generalitat Valenciana.
Asociación de Empresarios de Oropesa		Alegan motivos económicos, que resultan beneficiadas las comarcas del interior.
Coordinadora dels Pobles	Alegan motivos medioambientales Apoyan por motivos económicos y políticos Déficit en materia de infraestructuras viarias sufrido en Castellón.	Por accidentes, adoptar los medios de mejora de la seguridad de conexión y se evite los continuos accidentes Motivos sociales.
Cámara de Comercio	Estima de vital importancia la construcción de la carretera como eje vertebrador de la red viaria. Motivos económicos.	
Empresa de Espeleología		Rechaza la carretera entre Cabanes y Oropesa por afectar al paraje natural. Incumple la legislación a nivel de especies endémicas. También a nivel estatal y europeo incumple la legislación.
Consellería de Medio Ambiente		No se cumple la Normativa del Consejo 2/4/79 correspondiente a la conservación de aves silvestres 49/409/CE.
Particulares		Motivos medioambientales y económicos.
Unió de Llauradors		Motivos económicos

Tabla 5.15. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Carretera Oropesa-Cabanes.		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
Autos del Mediterráneo	Motivos económicos	
Ud. de Inspección del Patrimonio Artístico		Hay yacimientos arqueológicos
Centro de Protección de Cabanes y Entorno		Hay cuevas que hay que proteger porque en ellas crecen especies endémicas.

5.1.4.5 Alegantes versus alegación

5.1.4.5.1 Tablas resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.16. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Carretera Oropesa-Cabanes. Antes del DIA.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asociaciones	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	3
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	5
Total (Σ)	0	0	1	1	2	1	1	0	0	2	0	8/8
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

Tabla 5.17. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Carretera Oropesa-Cabanes. Después del DIA.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Asociaciones	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	3
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
Particulares	0	1	1	0	0	0	1	0	1	1	1	6
Total (Σ)	0	1	2	0	0	0	2	0	2	4	1	12/12
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

5.1.4.5.2 Gráficos

Gráfico N° 5.9. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Carretera Oropesa-Cabanes

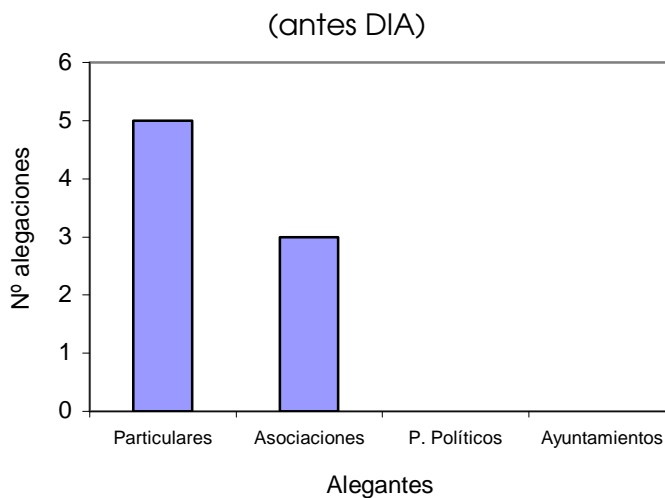


Gráfico N° 5.10. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Carretera Oropesa-Cabanes (antes DIA)

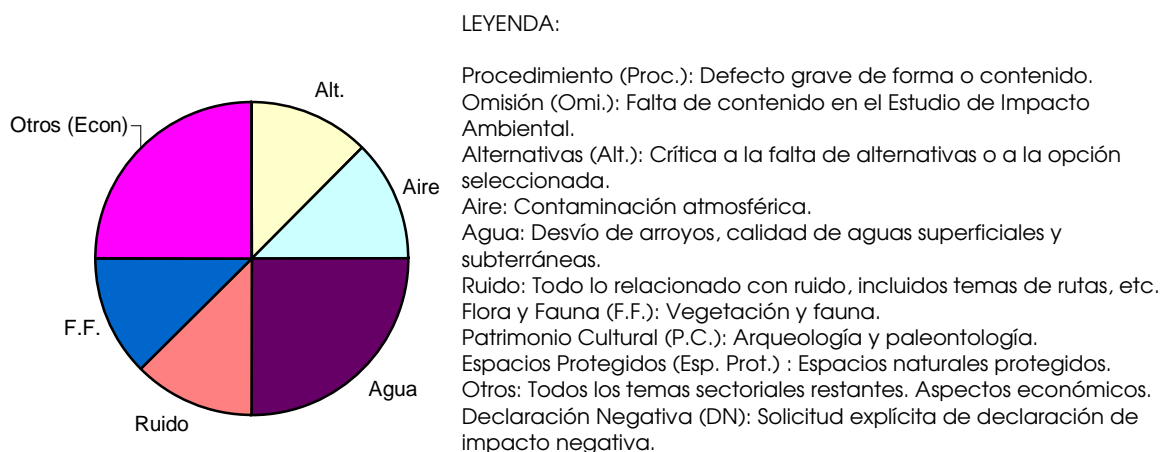


Gráfico N° 5.11. Alegantes / N° alegaciones. Carretera Oropesa-Cabanes (después DIA)

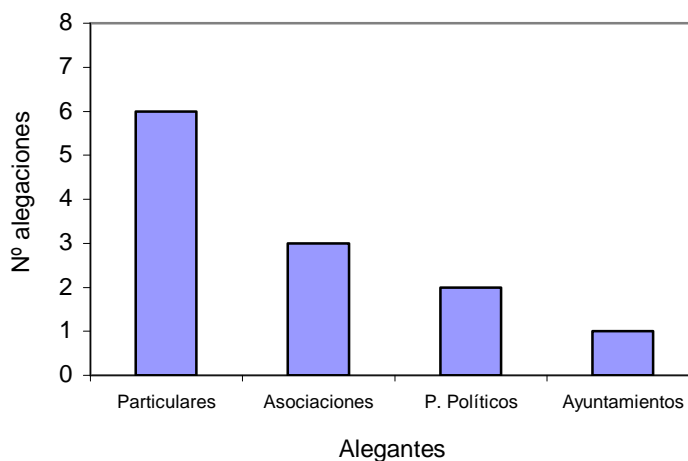
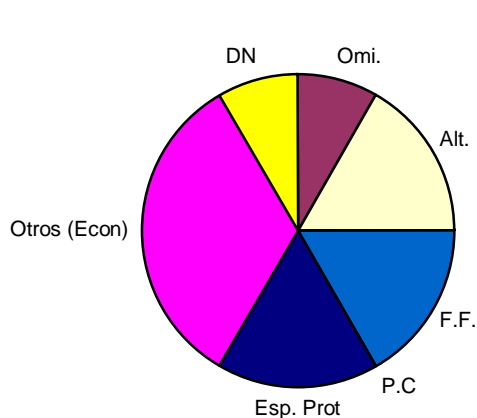


Gráfico Nº 5.12. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Carretera Oropesa-Cabanes (después DIA)



LEVENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
 Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
 Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
 Aire: Contaminación atmosférica.
 Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
 Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
 Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
 Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
 Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
 Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
 Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.1.4.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

Algunos Ayuntamientos alegan en contra porque hay defectos en la tramitación del proyecto que podrían llegar a suponer la prolongación del mismo en el futuro. También hay incumplimientos legales de aspectos vitales del proceso del DIA relacionados con la participación pública y transparencia. Alegan que no ha habido un scoping ni un documento de síntesis correcto.

Algunos Ayuntamientos están en contra por el impacto severo producido por la contaminación, otros alegan que el emplazamiento es perjudicial.

Las Asociaciones alegan que la carretera pasa por una zona cercana al paraje natural del "Desierto de las Palmas". Otras asociaciones de empresarios alegan, por motivos económicos, que sólo resultan beneficiadas las comarcas del interior.

La Asociación Coordinadora dels Pobles apoyan el proyecto por motivos económicos y políticos, alegando que hay un déficit de infraestructuras viarias en Castellón.

Los Partidos Políticos alegan que se produce un impacto severo por la contaminación del aire. También alega que hay especies endémicas y que se incumple la legislación de la Directiva 265/94/CE de especies amenazadas.

Otros partidos políticos dicen que, de acuerdo a la Ley 30/92 de Administraciones Públicas, debe suspenderse el proyecto.

Los Particulares rechazan la carretera porque en el ámbito estatal y europeo incumple la legislación, también en el ámbito de especies endémicas.

Algunos particulares alegan que la EIA no recoge la metodología a utilizar ni el estudio sobre la aceptación social del proyecto. En el EIA no se informa sobre los métodos utilizados para conocer el nivel de aceptación social del proyecto, como establece el R.D. 1131/88 (Art. 10).

Otros particulares quieren que se realice un nuevo DIA porque se incumple la legislación y se oculta la información.

Resumen de alegaciones

- Aspectos Medioambientales
 - Algunos alegan impacto severo producido por la contaminación del aire. También alegan que hay especies de flora endémica a proteger.
 - Aspectos Jurídicos y de Procedimiento
 - Alegan, por motivos legales, que se incumple la Directiva 265/94/CE de especies amenazadas.
 - Rechazan la carretera porque en el ámbito estatal y europeo incumple la legislación. También en el ámbito de especies endémicas.
 - Quieren que se realice un nuevo DIA, pues se incumple la legislación y se oculta la información.
 - Alegan en contra porque hay defectos en la tramitación del proyecto que podrían llegar a suponer la prolongación del mismo en el futuro.
 - También hay incumplimientos legales de aspectos vitales del proceso del DIA relacionados con la participación pública y transparencia.
 - Se formula una queja europea contra el Estado Español y la Generalitat Valenciana. Denuncia por la construcción de la carretera.
- Aspectos Económicos
 - Otros alegan que la carretera para por una zona cercana al Paraje Natural del Desert de les Palmes, por motivos económicos sólo son beneficiadas las comarcas del interior.
- Aspectos Sociales y de Forma
 - Otros alegan que el EIA no recoge la metodología a utilizar, ni el estudio sobre la aceptación social del proyecto, tal como establece el RD 1131/88 (Art. 10).
- Medidas correctoras
 - Considerando que en el Estudio de Impacto Ambiental se recogen y presupuestan una serie de medidas correctoras de

Impacto Ambiental, la mayoría de ellas de carácter general y sin especificaciones concretas para el caso que nos ocupa.

Dentro del Presupuesto de Medidas Correctoras contemplado en el Estudio de Impacto Ambiental se recogen:

- Hidrosiembra de superficies.
- Extendido de tierra vegetal en zonas a reforestar
- Plantación de árboles y arbustos, de 2 savias, en zonas de reforestación
- Plantación de Pinos y Chopos de mayor porte en enlaces y rotondas
- Partida alzada para mantenimiento de árboles y arbustos
- Partida alzada para acondicionamiento de zonas de recreo
- Partida alzada para seguimiento dentro del Plan de Vigilancia

Lo que da lugar a un Presupuesto de Ejecución Material de 54.682.310 ptas. Sin embargo, en el Presupuesto correspondiente al Proyecto de Construcción, a pesar de introducir casi 4 millones de pesetas para plantación de tapizantes y 1,4 millones para transplante de árboles, se obvian los más de 26 millones que inicialmente se preveían para la hidrosiembra de taludes, y los casi 9 millones previstos para las tres partidas alzadas anteriormente indicadas, dejando un Presupuesto de Ejecución Material de 27.827.953 ptas. que se consideran claramente insuficiente dada la necesidad de ejecutar las partidas que han sido obviadas.

Considerando que según se especifica en los planos de medidas correctoras del Proyecto Básico (y se corrobora en los planos del Proyecto de Construcción):

- La reforestación de terraplenes se proyecta mediante aportación de tierra vegetal, plantación de árboles y arbustos de 2 savias e hidrosiembra superficial
- La reforestación de desmontes se prevé mediante hidrosiembra y plantación de arbustos de 2 savias en zonas de material aceptable
- El acondicionamiento de enlaces y rotondas se efectuará mediante plantaciones de mayor porte e hidrosiembra superficial sobre tierra vegetal aportada
- Se acondicionarán las entradas y salidas de las Obras de Drenaje, para posibilitar el paso de fauna

Considerando que se proyecta la ejecución de dos falsos túneles (de 170 y 40 metros de longitud, en los p.k. 8+000 y 9+700 respectivamente, según Proyecto Básico, y de 175 y 105 metros en p.k. 8+100 y 10+000, según Proyecto de Construcción). Estos falsos túneles se realizan con el objeto de disminuir el Impacto Ambiental que supondrían desmontes altos, y para mejorar la permeabilidad transversal de la obra. Mediante reforestaciones adecuadas sobre los túneles se pretende crear corredores buenos para la

fauna y flora. Sin embargo del análisis de la documentación remitida se deduce, por un lado que la ejecución de los mismos supone la creación de unas trincheras cuyos taludes de desmonte llegan a superar los 30 metros de desnivel, y se proyecta el relleno de material sobre la estructura del falso túnel hasta un máximo de 10 metros, lo que sigue dejando grandes desmontes, es decir, que no se restaura la topografía inicial, por lo que en el estado final siguen quedando grandes trincheras que impiden la adecuada permeabilidad para la fauna, tal y como supuestamente se perseguía.

Considerando que la restauración e integración paisajística a realizar en los emboquillamientos de los túneles, exige la realización de un proyecto específico de restauración y revegetación en el que se presupuesten y especifiquen claramente las acciones concretas a llevar a cabo (aporte de material, plantaciones, introducción de bermas en taludes, tratamientos de envejecimiento de roca, ...).

Considerando que en el Anejo nº 3 "Estudio Geológico" se recomienda que aquéllos taludes de desmonte altos, se construyan retranqueando la cabeza o parte superior de los mismos. También se recomienda la colocación de mallazo en aquellos taludes que superen los 6,7 m. de altura y que se ejecutarán en las proximidades del p.k.10+500 de la carretera Cabanes-Oropesa. Asimismo se recomienda la hidrosiembra de ciertos taludes para evitar su erosión, y la ejecución de bermas intermedias de 2 m. de anchura en aquellos taludes de mas de 10 m. de desnivel, sobre todo en el tramo entre los p.k.11+000 y 12+000 de la citada carretera.

Todas estas recomendaciones técnicas unidas al hecho de que van a crearse desmontes y terraplenes altos (tal y como se recogen en los Planos de Planta General del Proyecto de Construcción, se crearán desmontes mayores incluso de los 30 m. de desnivel -p.k. 10+680-) cuyo impacto paisajístico debe corregirse al máximo, máxime dada la localización de la infraestructura en las proximidades del Paraje Natural del Desert de Les Palmes, exige asimismo de la realización de un adecuado plan o proyecto de restauración que garantice la máxima integración paisajística de la obra en el entorno.

Considerando que en el Anejo nº 4 "Estudio Hidrológico" al describir las obras para el drenaje transversal se indica: "Se prevé el acondicionamiento de cada cauce afectado en cuanto a su sección, pendiente y revestimiento de solera y taludes aguas arriba y aguas abajo, con el fin de mejorar su comportamiento hidráulico, rugosidad, y para disminuir el impacto erosivo de las avenidas. Para la solución de puentes se prevé además el revestimiento del cauce del arroyo aguas arriba, bajo la obra de paso yaguas abajo con cantos rodados colocados en hormigón en masa (encachado), para asegurar su estabilidad contra la erosión."

En los planos de planta general del Proyecto de Construcción se recoge la realización de tres encauzamientos en los p.k. 5+200, 9+500 y 9+800, longitudes aproximadas 200, 110 y 150 metros.

Esta actuación en los cauces no se considera nada adecuada desde el punto de vista medioambiental por lo que supone en cuanto a destrucción directa de la vegetación y hábitats ligados al cauce, además de la limitación que supone en relación con la utilización de dichos pasos como puntos de conexión entre ambos márgenes de la barrera que se crea con la ejecución de la infraestructura, y además puesto que esta mejora del comportamiento hidráulico de la sección del cauce no hace sino frenar el descalce de la cimentación de las estructuras que allí se construyan, pero a costa de aumentar la velocidad de las aguas y por tanto el riesgo de erosión aguas abajo.

Considerando que, dadas las características del territorio atravesado (proximidad al Paraje Natural del Desert de les Palmes, existencia de grandes zonas agrícolas en plena producción, existencia de numerosas Vías Pecuarias clasificadas), y puesto que la carretera se construye con control de accesos, es necesario permeabilizar la infraestructura al máximo permitiendo y facilitando el paso a su través tanto de fauna como de maquinaria y vehículos agrícolas, utilizando para ello además de las obras de paso proyectadas, las obras de drenaje.

Considerando que la Variante de Cabanes atraviesa el barranco de Cabanes en una zona señalada como inundable en un área de unos 200 m. (100 m. en cada margen del cauce) según informe de la Dirección General de Interior. Sin embargo en el Proyecto Básico no queda clara la solución para el paso sobre el mismo ya que mientras que en el Anejo 5.3 "Concepción global de la solución seleccionada" se indica que se proyecta un puente, éste no se recoge como tal en los planos, ni en los de planta ni en los de perfil longitudinal, en los que se grafía únicamente la obra de drenaje O.D. 1.2.

Considerando que a pesar de recogerse información sobre las Vías Pecuarias clasificadas existentes y que se ven afectadas por las obras proyectadas, en el proyecto básico se obvia en numerosos casos la solución de las afecciones que se producen, interrumpiendo los pasos y sin propuesta alguna de reposición de los mismos, y por tanto incumpliendo la legislación de Vías Pecuarias vigente.

Se detecta una mejora de la situación a este respecto en el Proyecto de Construcción, en el que se modifica la localización de los pasos superiores con lo proyectado en un principio, reponiendo así algunas afecciones, como en los casos de los pasos superiores 2.9 y 3.5, del paso inferior 8.4, de la intersección 14.4, y en el caso del puente 1.6 sobre la carretera N-340. Esto en cuanto a la carretera Oropesa-Cabanes (desconocemos el proyecto de construcción de la Variante de Cabanes). No obstante en todos los casos en los que se repongan los pasos

afectados, se considera necesario habilitar señalización suficiente para permitir el tránsito agrícola y ganadero.

Considerando que en el Estudio de Impacto Ambiental se incluye un Pliego de Condiciones Técnicas Particulares para la realización de los trabajos de re forestación de la carretera. En este Pliego (apdo. 2.3.9.) se indica que se pretende además de la adecuación de la zona del Arco Romano de Cabanes, la adecuación de la zona de recreo de la Fuente de Miravet, adecuaciones que deberán contar respectivamente con el visto bueno de la Dirección General de Patrimonio y con el visto bueno de los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de Castellón.

5.1.4.6 Conclusiones

La Generalitat Valenciana, a través de la Oficina del Pla de Carreteres de la Conselleria d'Obres Públiques i Urbanisme, decidió acometer la redacción del Estudio Informativo del proyecto de construcción de la nueva carretera de Oropesa a la Vall d'Alba, el cual afecta a los términos municipales de Oropesa, Cabanes y la Vall d'Alba, dentro de la comarca de la Plana Alta, en la provincia de Castellón.

La memoria resumen se presentó el 24 de septiembre de 1996. La fecha de aprobación del DIA es el 12 de mayo de 1998,

Según se observa en los gráficos, los que más han alegado han sido los particulares, seguidos de las asociaciones. Antes del DIA, tanto en los partidos políticos como en los ayuntamientos no aparecen alegaciones, aunque tras el DIA esta situación cambia.

Según el tipo de alegaciones, donde más se ha alegado es en contaminación de aire, ruido, flora y fauna, otros aspectos económicos, por falta de alternativas y por contaminación del agua.

De los datos expuestos puede extraerse las siguientes conclusiones: en primer lugar, observando la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones antes del DIA (tabla 5.16), vemos que el Estudio de Impacto Ambiental es correcto. Después del DIA la situación es mejorable, tal como muestra la tabla 5.17.

Según el criterio de puntuación establecida, la situación es mejorable. Gracias a la participación pública se ha visto que hay un retraso grande en el proyecto pero se buscan mejoras con respecto al medio ambiente. Entre ellas se aplican medidas correctoras contempladas en el EIA que recogen:

- Hidrosiembra de superficies.
- Extendido de tierra vegetal en zonas a reforestar
- Plantación de árboles y arbustos, de 2 savias, en zonas de reforestación
- Plantación de Pinos y Chopos de mayor porte en enlaces y rotondas

- Partidaalzada para mantenimiento de árboles y arbustos
- Partidaalzada para acondicionamiento de zonas de recreo
- Partidaalzada para seguimiento dentro del Plan de Vigilancia

Los falsos túneles se realizan con el objeto de disminuir el Impacto Ambiental que supondrían desmontes altos y para mejorar la permeabilidad transversal de la obra.

5.1.5 AUTOVÍA DE CASTILLA-LA MANCHA. TRAMO: TOLEDO-OCAÑA. SUBTRAMO A: CIRCUNVALACIÓN EXTERIOR DE TOLEDO-AUTOPISTA DE PEAJE MADRID-TOLEDO.

5.1.5.1 Introducción

El proyecto consiste en la realización del tramo comprendido entre Toledo y Ocaña de la Autovía de Castilla-La Mancha. El estudio informativo desarrolla dos subtramos claramente diferenciados de autovía (Zona I y Zona II), situados en la margen derecha e izquierda del río Tajo, respectivamente.

Se proyectan dos calzadas de 7 m de ancho (dos carriles cada una) separadas por una mediana de 10 m. Los arcenes exteriores serán de 2,5 m de ancho y los interiores de 1,00 m.

En una primera fase se estudian los corredores a partir de los datos básicos de caracterización preliminar del territorio, espacios naturales protegidos, espacios singulares no protegidos, fauna, paisaje, patrimonio arqueológico, patrimonio histórico artístico, vías pecuarias, planeamiento urbanístico, infraestructuras, aprovechamientos agrícolas y otros factores.

Posteriormente, se han desarrollado los trazados de las alternativas por los corredores establecidos, valorando y comparando las soluciones y seleccionando la más favorable mediante un estudio multicriterio.

5.1.5.2 Características del proyecto

- Ubicación: Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo: Toledo-Ocaña. Subtramo A: Circunvalación exterior de Toledo-Autopista de peaje Madrid-Toledo.

5.1.5.3 Alegaciones presentadas

5.1.5.3.1 Tipo de alegantes

Las consultas previas realizadas, en cumplimiento con el artículo 13 del Real Decreto 1131/88, se hicieron para el estudio informativo completo del tramo Toledo-Ocaña.

Tabla 5.18. Relación de consultados. Caso práctico: Autovía Castilla-La Mancha.
Relación de Consultados
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)
Confederación Hidrográfica del Tajo
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.
D.G. del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid
D.G. de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura de la Comunidad de Madrid
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha
Subdelegación del Gobierno en Toledo
D.G. de Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. del Agua de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. de Bienes y Actividades Culturales de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
Cátedra de Ecología de la Facultad de Ciencias Biológicas de la Universidad Autónoma de Madrid
Asociación Española de Limnología (Sevilla)
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)
Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Cultural. ACMADEN (Toledo)
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España.
A.D.E.N.A. (Madrid)
Ecologistas en acción (Madrid)
FAT. (Madrid)
Greenpeace (Madrid)
Sociedad Española de Ornitología. S.E.O. (Madrid)
Sociedad Conservación Vertebrados. S.C.V. (Madrid)
Asociación Ecologista "El Soto" (Madrid)
Coordinadora Madrileña de Defensa de la Naturaleza. COMADEN (Madrid)
La Casa Verde (Madrid)
ARDEIDAS (Toledo)
ESPARVEL (Toledo)
Ayuntamiento de Almoacid de Toledo (Madrid)
Ayuntamiento de Bargas (Toledo)
Ayuntamiento de Burguillos de Toledo (Toledo)
Ayuntamiento de Cabañas de Yepes (Toledo)

Tabla 5.18. Relación de consultados. Caso práctico: Autovía Castilla-La Mancha.	
Relación de Consultados	
Ayuntamiento de Ciruelos (Toledo)	
Ayuntamiento de Cobisa (Toledo)	
Ayuntamiento de Huerta de Valdecarábanos (Toledo)	
Ayuntamiento de Magán (Toledo)	
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo)	
Ayuntamiento de Nambroca (Toledo)	
Ayuntamiento de Ocaña (Toledo)	
Ayuntamiento de Olías del Rey (Toledo)	
Ayuntamiento de Rielves (Toledo)	
Ayuntamiento de Toledo (Toledo)	
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo)	

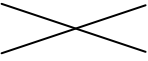
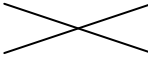
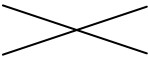
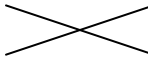
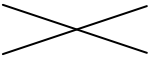
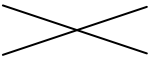
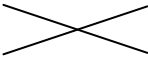
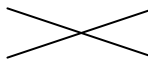

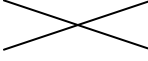
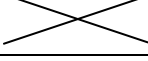
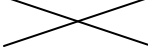
5.1.5.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Se han registrado un total de 14 alegaciones, referidas a los temas que se resumen a continuación:

Tabla 5.19. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autovía Castilla-La Mancha	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
D. G. de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento	Indica que la Dirección General de Carreteras deberá contactar con RENFE para que ésta fije las dimensiones de los cruces con las líneas ferroviarias en servicio y con los tramos del "Acceso en Alta Velocidad a Toledo", actualmente en construcción. Además expone que el cruce de la vía con la línea en desuso Toledo-Bargas, al norte de Olías, debe tener el gálibo suficiente para la circulación de vehículos automóviles y personas.
Confederación Hidrográfica del Tajo	Manifiesta que las obras hidráulicas sobre los cauces atravesados por la autovía deben calcularse para avenidas de retorno de 500 años, al igual que se ha hecho en relación con el arroyo Penales y los ríos Guadarrama, Algodor y Martín Román.
D.G. de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla-La Mancha	Establece que la tipología y parámetros de diseño de los enlaces con las distintas carreteras autonómicas y los pasos superiores que les afecten, deben coordinarse con la Consejería de Obras Públicas.
D.G. de Calidad Ambiental de la Junta de Castilla-La Mancha	Expone que las medidas preventivas que deben programarse en las proximidades de la ZEPA y solicita, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de recuperación ambiental que incluya el presupuesto del plan de vigilancia ambiental, el cual deberá remitirse a la Delegación Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo.
D.P. de Agricultura y Medio Ambiente	Solicita, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de obras en los Sectores de Riego I, II y III de la zona regable de la Sagra-Torrijos, que deberá remitirse a la Delegación de Agricultura

Tabla 5.19. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autovía Castilla-La Mancha	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
de la Junta de Castilla-La Mancha	y Medio Ambiente de Toledo.
Ayuntamiento de Bargas (Toledo)	Manifiesta su conformidad con la alternativa seleccionada. Propone desplazar el trazado hacia el norte para alejarlo un poco más del núcleo urbano.
Ayuntamiento de Toledo	Expone que la alternativa seleccionada es la más favorable por ser el trazado más cercano a Toledo.
Ayuntamiento de Magán (Toledo)	Solicitan que los caminos agrícolas tengan una sección de 8 metros con arcenes de 1 metro y exponen la necesidad de adoptar las medidas encaminadas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, adecuación de conexiones, obras de drenaje longitudinal y transversal, reposición de servicios, expropiaciones, actividades culturales, protección del medio ambiente y obras complementarias.
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo)	
ENAGAS	Manifiesta la existencia de un cruce con el gasoducto Torrijos-Talavera y solicita información detallada del trazado para emitir, en su momento, los condicionados técnicos.
Explotaciones Agrocele, S.L.	Manifiesta su preferencia por la alternativa 1. En caso de optarse por la opción seleccionada, solicitan que los pasos de caminos tengan una dimensión mínima de 10 m y que el trazado definitivo minimice la franja de suelo existente entre la CM-4006 y la futura autovía, en la zona de afección a su finca.
La Rozuela, S.A.	Expone que el Estudio de Impacto Ambiental carece de la cartografía necesaria de los hábitats naturales inventariados, así como del análisis y concreción de los impactos que se producirán sobre ellos. Manifiesta la acumulación en su finca de acciones expropiatorias debidas a la elevada concentración de infraestructuras en un espacio mínimo, lo que ocasionará la división de su finca en innumerables porciones produciendo incalculables perjuicios económicos. Expone que la construcción de la autovía producirá daños irreversibles en la vegetación y en la fauna de la zona, así como en los bienes de carácter histórico y arqueológico.
Particulares	Manifiestan su desacuerdo con la alternativa seleccionada al afectar a sus propiedades.

5.1.5.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.20. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Autovía Castilla-La Mancha			
PARTICIPANTE	FAVOR	CONTRA	AMBIGUO
D.G. de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento			
Confederación Hidrográfica del Tajo			
D. G. de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla-La Mancha			
D.Provincial de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha			
Ayuntamiento de Bargas (Toledo)			
Ayuntamiento de Toledo			
Ayuntamiento de Magán (Toledo)			
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo)			
ENAGAS			
Explotaciones Agrocele, S.L.			
La Rozuela, S.A.			
Particulares			

CAPÍTULO 5

5.1.5.5 Alegantes versus alegaciones

5.1.5.5.1 Tabla resumen de alegantes y alegaciones

Tabla 5.21. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Autovía de Castilla-La Mancha.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	3
Asociaciones	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	3
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Total (Σ)	0	1	2	0	0	0	0	0	1	3	0	7/7
CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE												

5.1.5.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.13. Alegantes / Nº alegaciones. Autovía de Castilla-La Mancha

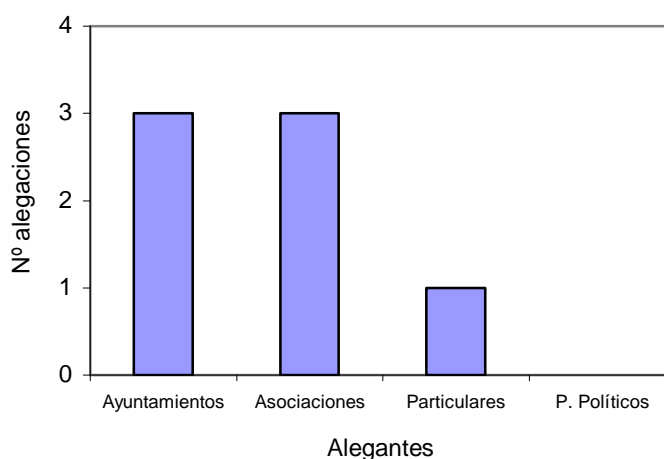
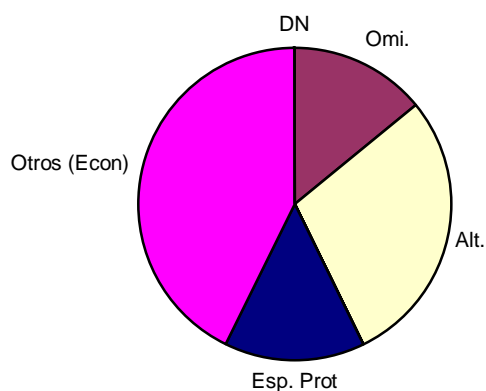


Gráfico Nº 5.14 Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Autovía de Castilla-La Mancha



LEYENDA:

- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.1.5.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

- Aspectos Medioambientales:

Los Ayuntamientos solicitan la necesidad de adaptar las medidas correctoras encaminadas al mantenimiento de la permeabilidad territorial y protección del medio ambiente. Otro alegante expone que el EIA carece de la cartografía necesaria de los hábitats naturales inventariados, así como del análisis y concreción de los impactos que se producirán sobre ellos. Además, indica que la construcción de la autovía producirá daños irreversibles en la vegetación y en la fauna de la zona, así como en los bienes de carácter histórico y arqueológico.

- Aspectos de Procedimientos:

Solicitan, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de obras en los Sectores de Riego I, II y III de la zona regable de la Sagra-Torrijos, que deberá remitirse a la Delegación de Agricultura y Medio Ambiente de Toledo. Se indica que el EIA carece de la cartografía necesaria de los hábitats.

- Aspectos de Forma:

La Administración indican que la Dirección General de Carreteras deberá contactar con RENFE para que ésta fije las dimensiones de los cruces con las líneas ferroviarias en servicio y con los tramos del "Acceso en Alta Velocidad a Toledo". También se expone que las medidas preventivas que deben programarse en las proximidades de la ZEPA y solicita, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de recuperación ambiental que incluya el presupuesto del plan de vigilancia ambiental.

5.1.5.6 Conclusiones

El proyecto consiste en la realización del tramo comprendido entre Toledo y Ocaña de la Autovía de Castilla-La Mancha. El estudio informativo desarrolla dos subtramos claramente diferenciados de autovía (Zona I y Zona II), situados en la margen derecha e izquierda del río Tajo, respectivamente.

Se proyectan dos calzadas de 7 m de ancho (dos carriles cada una) separadas por una mediana de 10 m. Los arcenes exteriores serán de 2,5 m de ancho y los interiores de 1,00 m.

En una primera fase se estudian los corredores a partir de los datos básicos de caracterización preliminar del territorio, espacios naturales protegidos, espacios singulares no protegidos, fauna, paisaje, patrimonio arqueológico, patrimonio histórico artístico, vías pecuarias, planeamiento urbanístico, infraestructuras, aprovechamientos agrícolas y otros factores.

Posteriormente, se han desarrollado los trazados de las alternativas por los corredores establecidos, valorando y comparando las soluciones y seleccionando la más favorable mediante un estudio multicriterio.

De los datos expuestos puede extraerse las siguientes conclusiones al observar la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones: los que más han alegado han sido los ayuntamientos y las asociaciones, seguidos de los particulares. No aparecen alegaciones referidas a los partidos políticos.

Según el tipo de alegaciones, donde más se ha alegado es en aspectos económicos y otros, por falta de alternativas, omisión de contenidos en el EIA, así como en espacios protegidos. No aparecen alegaciones por procedimiento ni contaminación atmosférica, en aguas o por ruido.

Según el criterio establecido y a la vista de los resultados, podemos concluir que la situación del EIA es correcta.

5.1.6 AUTOPISTA DE PEAJE A-41, MADRID-TOLEDO

5.1.6.1 Introducción

El proyecto consiste en la realización de una autopista de peaje que una las ciudades de Madrid y Toledo. El ámbito del estudio informativo queda limitado al este por la LAV Madrid-Sevilla y al oeste por el río Guadarrama. La autopista está integrada en el programa de autopistas de peaje del programa de infraestructuras 2000-2007, y constituye un tramo del itinerario Madrid – Toledo – Ciudad Real – N-IV (A-41).

Se proyectan dos calzadas de 10,50 m en el tramo M-40/M-506 y de 7,00 m en el resto de los tramos, a excepción del tramo común con la circunvalación norte de Toledo de 14,00 m. Los arcenes interiores y exteriores son de 1,00 m y 2,50 m respectivamente, y continuo al arcén exterior se proyecta una berma de 7,5 m. La mediana será de 10,00 m desde el origen hasta el enlace de Mocejón y de 3,00 m de este punto hasta el final, Toledo.

En una primera fase se estudian los corredores a partir de los datos básicos de caracterización preliminar del territorio, topografía, geología y geotecnia, factores ecológicos y paisajísticos, usos del suelo, patrimonio histórico-artístico y arqueológico, vías pecuarias, infraestructuras, servicios y otros factores. Posteriormente, se han desarrollado los trazados por los corredores establecidos, valorando y comparando las soluciones y seleccionando la más recomendable mediante el estudio multicriterio.

5.1.6.2 Características del proyecto

- Ubicación: Madrid, Toledo, Ciudad Real (N-IV y A-41)

5.1.6.3 Alegaciones presentadas

5.1.6.3.1 Tipo de alegantes

Se muestra a continuación la relación de los diferentes participantes consultados en el caso de la Autopista A-41 Madrid-Toledo.

Tabla 5.22. Relación de consultados. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.
Relación de Consultados
Delegación del Gobierno en la CA de Madrid
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha
Subdelegación del Gobierno en Toledo
Presidente de la Diputación Provincial de Toledo
Confederación Hidrográfica del Tajo
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental de la CA de Madrid
D.G. de Medio Natural de la CA de Madrid
D.G. de Archivos, Museos y Bibliotecas en la CA de Madrid
D.G. de Patrimonio Histórico-Artístico en la CA de Madrid
D.G. de Promoción Cultural en la CA de Madrid.
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. del Agua de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. de Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. de Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. de Patrimonio y Museos (Toledo)
Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
Ayuntamiento de Madrid
Ayuntamiento de El Álamo (Madrid)
Ayuntamiento de Alcorcón (Madrid)
Ayuntamiento de Aranjuez (Madrid)
Ayuntamiento de Arroyomolinos (Madrid)
Ayuntamiento de Batres (Madrid)
Ayuntamiento de Casarrubuelos (Madrid)

Tabla 5.22. Relación de consultados. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.
Relación de Consultados
Ayuntamiento de Cubas de la Sagra (Madrid)
Ayuntamiento de Fuenlabrada (Madrid)
Ayuntamiento de Getafe (Madrid)
Ayuntamiento de Griñón (Madrid)
Ayuntamiento de Humanes de Madrid (Madrid)
Ayuntamiento de Leganés (Madrid)
Ayuntamiento de Moraleja de Enmedio (Madrid)
Ayuntamiento de Móstoles (Madrid)
Ayuntamiento de Navalcarnero (Madrid)
Ayuntamiento de Parla (Madrid)
Ayuntamiento de Pinto (Madrid)
Ayuntamiento de Serranillos del Valle (Madrid)
Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada (Madrid)
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco (Madrid)
Ayuntamiento de Toledo
Ayuntamiento de Alameda de la Sagra (Toledo)
Ayuntamiento de Añover de Tajo (Toledo)
Ayuntamiento de Bargas (Toledo)
Ayuntamiento de Borox (Toledo)
Ayuntamiento de Cabañas de la Sagra (Toledo)
Ayuntamiento de Camarena (Toledo)
Ayuntamiento de Camarenilla (Toledo)
Ayuntamiento de Carranque (Toledo)
Ayuntamiento de Casarrubios del Monte (Toledo)
Ayuntamiento de Cedillo del Condado (Toledo)
Ayuntamiento de Chozas de Canales (Toledo)
Ayuntamiento de Cobeja (Toledo)
Ayuntamiento de Esquivias (Toledo)
Ayuntamiento de Illescas (Toledo)
Ayuntamiento de Lominchar (Toledo)
Ayuntamiento de Magán (Toledo)
Ayuntamiento de Mocejón (Toledo)
Ayuntamiento de Nambroca (Toledo)
Ayuntamiento de Numancia de la Sagra (Toledo)
Ayuntamiento de Oñías del Rey (Toledo)

Tabla 5.22. Relación de consultados. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.
Relación de Consultados
Ayuntamiento de Palomeque (Toledo)
Ayuntamiento de Pantoja (Toledo)
Ayuntamiento de Recas (Toledo)
Ayuntamiento de Ugena (Toledo)
Ayuntamiento de Villaluenga de la Sagra (Toledo)
Ayuntamiento de Villamiel de Toledo (Toledo)
Ayuntamiento de Villaseca de la Sagra (Toledo)
Ayuntamiento de El Viso de San Juan (Toledo)
Ayuntamiento de Yeles (Toledo)
Ayuntamiento de Yuncler (Toledo)
Ayuntamiento de Yuncillos (Toledo)
Ayuntamiento de Yuncos (Toledo)
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid)
ADENA (Madrid)
Ecologistas en Acción (Madrid)
Federación de Amigos de la Tierra. FAT (Madrid)
Greenpeace (Madrid)
Sociedad Española de Ornitología. SEO (Madrid)
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)
Asociación Ecologista "El Soto". Mejorada del Campo (Madrid)
Cátedra de Ecología (Madrid)
Cátedra de Ingeniería Ambiental (Madrid)
Departamento de Ecología. Edificio Biológicas (Madrid)
Centro Superior de Investigaciones Científicas. Instituto de Acústica. CSIC. (Madrid)
Coordinadora Madrileña en Defensa de la Naturaleza. COMADEN (Madrid)
La Casa Verde (Madrid)
Asociación Ornitológica Ardeidas. ARDEIDAS (Toledo)
Agrupación Naturalista Esparvel. ESPARVEL. Talavera de la Reina (Toledo)
Asociación Provincial de fabricantes de ladrillos y tejas de Toledo
Consortio Minero de la Sagra
Cátedra de Ecología (Madrid)

5.1.6.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Se han registrado un total de 483 alegaciones, 410 de las cuales son idénticas a otras o reiteración de algunas ya presentadas anteriormente. De las 73 alegaciones de contenido diferentes, 4 son escritos de remisión de datos relativos a otras alegaciones, quedan, pues, 69 alegaciones con contenido de interés desde el punto de vista ambiental.

Tabla 5.23. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Comunidad de Madrid, Consejería de Medio Ambiente.	<p>Considera que el Estudio de Impacto Ambiental es confuso y de difícil análisis. De las 10 soluciones, la opción elegida presenta el cuarto valor más alto global de impacto y es la de menor recorrido de entre las alternativas que llegan a la M-40. Solicita la elaboración de una Evaluación de Impacto Ambiental más detallada y señala la ausencia de datos relativos a movimiento de tierra, ubicación de préstamos y vertederos, y la obligatoriedad de que los préstamos necesario se obtenga de la propia traza o de explotaciones mineras autorizada.</p> <p>Además, indica que la opción seleccionada afectará a suelos urbanos y urbanizables en Leganés, Getafe y Fuenlabrada y propone que se realice un estudio ambiental detallado de las afecciones a suelos urbanos y urbanizables, que incluya medidas correctoras o compensatorias. Dichos estudios deberán remitirse a los Ayuntamientos afectados para su aprobación. En el caso de afectar a suelos urbanos o urbanizables se dejará una banda de 100 m a cada lado, convenientemente revegetada, y otra de 200 m donde se limitarán los usos.</p> <p>Considera conveniente elaborar un mapa acústico con fuentes de ruido actuales, con medidas correctoras, previo a la Declaración de Impacto Ambiental. Respecto a la calidad de aire en el entorno de Madrid, la alternativa seleccionada no es la más correcta.</p>
D. G. de Carreteras y Transportes de la Junta de Castilla-La Mancha	<p>Considera adecuado el diseño global, punto de conexión con las vías de alta capacidad de Madrid y acceso a la ciudad de Toledo. La sección tipo parece correcta, excepto en este acceso, en el que la mediana debería permitir una futura ampliación del número de carriles, una modificación del trazado para evitar la afección al polígono industrial de Numancia de la Sagra y diversas actuaciones concretas. La alternativa propuesta, no debe impedir el crecimiento urbano e industrial de los municipios, en especial los de Illescas y Mocejón y debe minimizar las afecciones a las explotaciones mineras de la comarca de la Sagra.</p>
Ayuntamiento de Casarrubuelos	<p>Solicita un enlace de la autopista con la M-417, para que de servicio a las poblaciones de Casarrubuelos y Cubas de la Sagra.</p>
Ayto de Cubas de la Sagra y particulares de este municipio	<p>Manifiestan ciertas discrepancias en cuanto a la omisión del Descansadero y Aliviadero del Juncal de las Cañadas, que podría verse afectado y a la forma de valorar los impactos en el Estudio de Impacto Ambiental. Solicita desestimar la opción A-14</p>

Tabla 5.23. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
	bis como solución alternativa al trazado propuesto por las afecciones a la arteria principal de abastecimiento de agua del sur de Madrid, a estaciones de radio y a antenas de telefonía móvil, además limita la expansión del polígono industrial Las Arroyadas.
Ayuntamiento de Humanes de Madrid	Emite un informe favorable, teniendo en cuenta que no se deberán afectar las llanuras de inundación de los arroyos Valdemorillo y Las Arroyadas, y de ser afectados por el cruce con las obras, deberán ser restauradas.
Ayuntamiento de Moraleja de En Medio	Manifiesta su conformidad con el trazado propuesto.
Ayto de Getafe, el Ayto de la Villa de Fuenlabrada y el Ayto de Leganés	Manifiestan que la autopista no resuelve las actuales demandas de movilidad en el sur metropolitano, pudiendo llegar a constituir un problema futuro. Del estudio de tráfico se deduce que el problema fundamental de la N-401 no es la conexión Madrid-Toledo, sino el tráfico metropolitano de la zona sur de Madrid. Además es incompatible con el planteamiento urbanístico de estos municipios y repercute negativamente, incrementando la contaminación acústica y atmosférica. Por otra parte el Ayuntamiento de Leganés considera que la alternativa seleccionada segrega el sur metropolitano, imposibilitando el desarrollo conjunto de las ciudades del sur y disminuye la competitividad de las empresas de este término municipal, al verse obligadas a pagar un peaje por el uso de la infraestructura.
Ayuntamiento de Parla	Considera conveniente desplazar el trazado unos 20 m para ajustado mejor a la "reserva SE.45" de suelo, correspondiente al sistema general de comunicaciones oeste, valorar el impacto acústico en el sur metropolitano, considerar más variantes en los tramos próximos a la M-50 y definir la revegetación con mayor detalle, en especial en el arroyo de Humanejos.
Ayto de Villaluenga de la Sagra	Considera que la alternativa seleccionada será beneficiosa para dicho municipio, proponiendo diversas obras y actuaciones concretas.
Ayto de Illescas y el Ayto de Cobeja	Consideran menos perjudicial para sus municipios otras alternativas. Impugna la solución propuesta debido a que aumentará el tráfico pesado en el núcleo urbano y quedarían afectados parajes catalogados como zonas preferentes para instalaciones ganaderas, suelo "no urbanizables protegido" y el Polígono Industrial, en tramitación, de la carretera de Yeles. También afectaría algunos yacimientos arqueológicos ubicados en Illescas. Solicita que se proyecten actuaciones relativas al drenaje longitudinal y transversal, a la reposición de servicios, a las expropiaciones, a la protección del medio ambiente y contra el ruido, mediante un total de 3.800 m de pantallas antirruído. Además solicitan el 1 por 100 del presupuesto para la Conservación del Patrimonio Histórico.
Ayto de Alameda	Consideran que la solución propuesta es la menos perjudicial,

Tabla 5.23. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
de la Sagra, el Ayto de Villaseca de la Sagra, el Ayto de Mocejón y el Ayto de Toledo	aunque el Ayto. de Toledo sugiere cambiar la ubicación del Enlace de Toledo, para eliminar la afección a la Unidad Urbanística número 35, "Casa de Campo". Además el Ayuntamiento de Mocejón propone otras actuaciones concretas.
Ayto de Yuncler, el Ayto de Ugena y el Ayto de Numancia de la Sagra	Consideran menos perjudicial para sus municipios otras alternativas, aunque aprobarían la opción seleccionada si se adoptaran medidas para mejorar la permeabilidad territorial y la interconexión local y del viario hoy existente. Solicitan también actuaciones con respecto a obras de drenaje, reposición de servicios, expropiaciones, protección del medio ambiente y diversas medidas correctoras.
La Rozuela, S.A.	Señala que el proyecto únicamente presenta dos alternativas de trazado para el tramo Mocejón-Toledo, que difieren sólo en el enlace de Mocejón, y propone la consideración de otras opciones.
Tolecampo, S.L.	Solicita que el acceso a Toledo se dé a través de la glorieta prevista, también en la CM-4001, a la altura del p.k. 74+200 de la autopista, debido a que la propuesta afecta a la urbanización "Casa de Campo de Toledo".
El Consejero Delegado de Mintra	Solicita se tenga en cuenta que la autopista pasaría por encima de un pozo de ventilación de Metrosur.
Cerámica San Javier, S.L., Cerámicas el Mazarrón, S.A., Mazarrón Termoarcillas, S.L., el Consorcio Minero de la Sagra, S.L. y Lafarg Asland, S.A., junto con particulares de la zona	Manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto entre Illescas, Numancia de la Sagra, Villaluenga de la Sagra y Cobeja, al no haber tenido en cuenta el planeamiento urbanístico de dichos municipios. Por otra parte el trazado previsto hace inviable la explotación minera de la cantera de "La Canta" y "Los Llanos", que afectaría al interés económico de la zona y produciría un gran impacto en la vegetación y en la fauna.
Xetaf Gestión, Gestión Inmobiliaria Eficaz, Organización 2000 S. Coop. Mad. Almonacid, S. Coop. Mad. Vivir en Getafe, la Junta de Compensación El Bercial-Universidad, la Sociedad Mercantil Tordesillanos, S.L. Bercial Atalaya, S.L. Luna de Madrid,	Consideran que la alternativa seleccionada resulta incompatible con el planteamiento vigente en Getafe, y que afecta significativamente a los suelos que comprenden el sector de suelo urbanizable «El Bercial-Universidad» del PGOU de Getafe. Propone que el trazado discurra por dicho término municipal enterrado y paralelo al de la actual autovía Madrid-Toledo. Por otra parte considera que el valor atribuido en el estudio informativo al suelo urbanizable, 75 €/m ² , es muy inferior al del mercado.

Tabla 5.23. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
S.L. Construcciones y Promociones García, S.L. Inversiones Yeregui, S.A. Pinturas Rosales, S.L. Alazán S. Coop. Ltda. de Viviendas Madrileña, S. Coop. Ltda. Casas Regionales de Madrid y numerosos particulares	
Maic Técnicos, S.A.	Considera que la reposición prevista para la antigua N-401 podría imposibilitar el acceso de maquinaria pesada a la altura de p.k. 38+800 de la citada carretera.
Ladrillos Mora, S.L. y Productos Cerámicos Mora, S.L.	Solicitan estudiar una solución paralela y al oeste de la N-401. Consideran que la cartografía utilizada está obsoleta y que la prevista LAV Madrid-Toledo quizás haga poco viable económicamente la autopista. Proponen desplazar el trazado unos 150 m en el tramo comprendido entre D.O. 35 + 000 y 37 + 000.
Rodamco Inversiones, S.L. Centro Comercial Parquesur, el Corte Inglés, S.A. la Sociedad Alsan Asesores, S.L. y la S. Coop. Mad. de Vivienda Ecológicas	Solicitan el rechazo de la alternativa propuesta por su desmesurado coste y destrozo medioambiental. Deja de valorar algunas alternativas, omite estudios, como los de contaminación acústica y el estudio de tráfico, además incumple la Orden de Estudio de 23 de junio de 1999.
Propietarios de las fincas afectadas por la alternativa propuesta, particulares y la Sociedad Mercantil Anónima Tolsa, S.A.	Solicitan la nulidad de las actuaciones debido a los graves efectos medioambientales, a la repercusión en las labores de explotación agrícola extensiva en la zona, al atravesar zonas de regadío con importantes sistemas de riego y al encontrarse afectadas numerosas concesiones de explotación de las que es titular Tolsa. Se afecta también a bienes de carácter histórico, al situarse próximo a castillo de Higaes, del siglo XII.
Euroglosa 45 y Concesionaria de la Comunidad de Madrid	Solicita la modificación del trazado propuesto, de manera que no interfiera ni afecte al tráfico del tramo III de la Autopista M-45 ni a sus instalaciones.
La Asociación de Fabricantes de Ladrillos, Tejas y Piezas Especiales de Arcilla Cocida	Solicita un desplazamiento del tramo p.k. 60+500-p.k. 62+000, unos 400 metros hacia el norte, de modo que no afecte a los intereses socio económicos de la zona.

Tabla 5.23. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
La Agrupación Naturalista Esparvel	Muestra disconformidad con la construcción de la autopista, pues los problemas de tráfico sólo se encuentran en el tramo Madrid-Parla y considera más recomendable la alternativa 2, ya que está ya muy alterado por la Línea de Alta Velocidad Madrid-Toledo
Luca Cuccolli, S.A. y particulares	Manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto junto al municipio de Illescas, por producirse afección a la producción económica y a los agricultores de la zona. Además produciría un gran impacto sobre la vegetación, la fauna y el patrimonio arqueológico ya que pasa a menos de 400 m de una zona de alto potencial arqueológico junto al arroyo de Dos Villas.
La Asociación Acmaden, Ecologistas en Acción de la puebla de Montalbán (Toledo) y el Coordinador provincial de IUU de Toledo	Solicitan el abandono del proyecto y proponen inversiones en transporte público, fundamentalmente en la autovía Madrid-Toledo, en la CM-4008 y en las carreteras autónomas de aproximación a Madrid.
Particulares	Manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto al producirse afección a la producción económica y a los agricultores de la zona y al atravesar zonas con una importante red de instalaciones de riego. Además, produciría un gran impacto en la vegetación y en la fauna.

5.1.6.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.24. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Autopista A-41, Madrid-Toledo.			
PARTICIPANTE	FAVOR	CONTRA	AMBIGUO
Ayuntamientos (7)	 		
Ayuntamientos (2)		 	
Ayuntamientos (1)			
Asociaciones (1)	 		
Asociaciones (9)		 	
Particulares		 	
Otros (2)	 		
Otros (2)		 	

5.1.6.5 Alegantes versus alegaciones

5.1.6.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipos de alegaciones

Tabla 5.25. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Autovía A-41, Madrid-Toledo.

Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	9
Asociaciones	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	7
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	4
Total (Σ)	2	2	2	0	1	2	2	1	3	3	2	20/20

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

5.1.6.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.15. Alegantes / Nº alegaciones. Autovía A-41, Madrid-Toledo

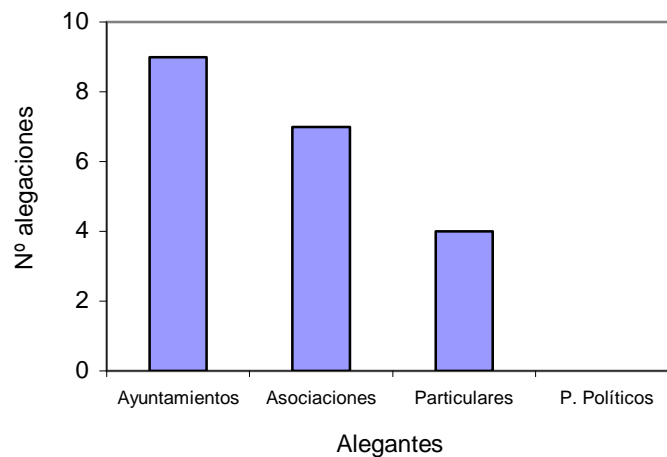
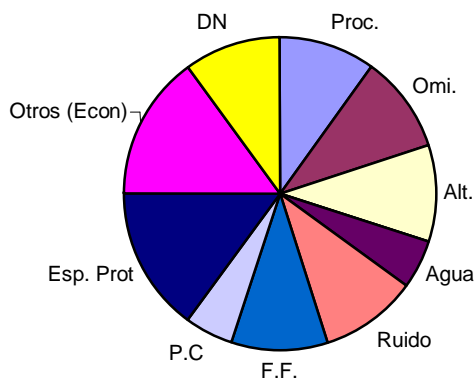


Gráfico Nº 5.16. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Autovía A-41, Madrid-



Toledo

LEYENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
 Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.

Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.

Aire: Contaminación atmosférica.

Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.

Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.

Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.

Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.

Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.

Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.

Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.1.6.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

- Aspectos medioambientales:

Realizar una evaluación ambiental conjunta de la autopista y las instalaciones. Algunas alegaciones manifiestan que la autopista repercute negativamente, incrementando la contaminación acústica y atmosférica, y un gran impacto en la vegetación, la fauna y el patrimonio arqueológico. Consideran conveniente elaborar un mapa acústico con fuentes de ruido actuales y medidas correctoras, previo a la declaración de EIA. Solicitan el rechazo de la alternativa propuesta por el destrozo medioambiental.

- Aspectos legales

Algunas alegaciones manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto al no haber tenido en cuenta el planteamiento urbanístico de dichos municipios. Consideran que la alternativa seleccionada no es compatible con el planteamiento vigente y que afecta a los suelos que comprenden el sector de suelo urbanizable. Proponen que el trazado discorra por dicho t.m. enterrado y paralelo al de la actual Autovía Madrid-Toledo.

- Aspectos de forma

Consideran que el EIA es confuso y de difícil análisis. Solicitan la elaboración de una EIA más detallada. Consideran adecuado el diseño global, punto de conexión con las vías de alta capacidad de Madrid y acceso a la ciudad de Toledo. Proponen la consideración de otras alternativas. Consideran conveniente desplazar el trazado 20 m para ajustarlo mejor a la reserva "SE-45" de suelo, correspondiente al sistema general de comunicaciones oeste. Valorar el impacto acústico en el sur metropolitano, y definir la revegetación con mayor detalle.

- Aspectos económicos

La CAM ha proyectado una carretera M-419 que cruzará en tres puntos la autopista, además existen problemas de conexión con la M-40 y podría causar daños económicos en la conexión de la M-45, por lo que se necesitarán acuerdos económicos. Alegan que la alternativa seleccionada segrega el sur metropolitano, imposibilitando el desarrollo del conjunto de las ciudades del sur y discriminando la competitividad de las empresas de estos términos municipales, al verse obligadas a pagar un peaje por el uso de las infraestructuras.

5.1.6.6 Conclusiones

El proyecto consiste en la realización de una autopista de peaje que una las ciudades de Madrid y Toledo. El ámbito del estudio informativo queda limitado al este por la LAV Madrid-Sevilla y al oeste por el río Guadarrama. La autopista está integrada en el programa de autopistas de

peaje del programa de infraestructuras 2000-2007, y constituye un tramo del itinerario Madrid – Toledo – Ciudad Real – N-IV (A-41).

De los datos expuestos puede extraerse las siguientes conclusiones al observar la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones: los que más han alegado han sido los ayuntamientos, seguidos de las asociaciones y, por último, los particulares. No aparecen alegaciones por parte de los partidos políticos.

Según el tipo de alegaciones, donde más alegaciones aparecen es por espacios protegidos, aspectos económicos y otros; siguen las alegaciones referidas a falta de alternativas, omisión y defecto en el procedimiento del EIA, así como flora y fauna, ruido y declaración negativa. Donde menos alegaciones se dan es por contaminación del agua y por patrimonio cultural. No hay alegaciones por contaminación atmosférica.

Según el criterio establecido y a la vista de los resultados, podemos concluir que la situación del EIA es mejorable.

Gracias a la participación pública se ha visto que algunas alegaciones manifiestan un incremento de la contaminación acústica y atmosférica y un gran impacto en la vegetación. Consideran conveniente realizar un mapa acústico con fuentes de ruido actuales y medidas correctoras previo a la DIA y se solicita el rechazo de la alternativa propuesta por el destrozo medioambiental y se solicita la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental más detallado.

5.2 CASOS PRÁCTICOS: CENTRALES TÉRMICAS

5.2.1 CENTRAL TÉRMICA DE AMOREBIETA

5.2.1.1 Introducción

El promotor del proyecto, Bizkaia Energía S.L. tiene el propósito de construir una central eléctrica empleando gas natural en el País Vasco. El promotor ha identificado la necesidad de ampliar, en un futuro próximo, el parque de generación de energía eléctrica en España, debido, por una parte, a que la economía sigue creciendo y desarrollándose, y por otra, a la existencia de centrales antiguas que están llegando al final de su vida útil y tienen previsto su cierre.

La política eléctrica regional y nacional brinda la oportunidad de construir y poner en servicio una instalación de producción eléctrica independiente, capaz de ofrecer una energía limpia y eficiente al mercado energético nacional a precios competitivos. Si bien los intereses comerciales revisten una importancia fundamental en este proyecto, el

énfasis en una energía limpia está motivado por consideraciones medioambientales, especialmente debido a que las normas sobre emisiones son cada vez más restrictivas. Además de su alta eficiencia operativa, la central de turbina de gas en ciclo combinado (TGCC) empleando gas natural constituye el método más respetuoso con el medio ambiente disponible actualmente para producir energía a gran escala.

Las ventajas ya probadas de las centrales térmicas de gas natural de tipo TGCC son numerosas:

- escaso impacto medioambiental
- menor período de construcción
- mayor rendimiento de generación
- menores costos de inversión
- mayor fiabilidad de la central
- mayor flexibilidad del funcionamiento
- menores costes operativos
- tecnología probada

El emplazamiento escogido ofrece la ventaja de su proximidad a un gasoducto. La elección del gas natural para abastecer la central permitirá:

- eliminar el transporte de combustible por superficie, el almacenamiento en el emplazamiento, y la evacuación residual (escorias)
- reducir las emisiones de óxido de nitrógeno propias de otros combustibles
- eliminar las emisiones de azufre
- eliminar las emisiones de partículas

En consecuencia, las emisiones por unidad de electricidad producida serán notablemente inferiores.

La ubicación propuesta para la central forma parte de una zona cuyos terrenos están calificados para uso industrial a 2,5 km aproximadamente al Noroeste de Amorebieta, una población a 15 km al este de Bilbao, en el Territorio Histórico de Bizkaia. El área total es de aproximadamente 8ha, limitando por el lado occidental con una carretera foral (BI-4342, antiguamente BI-V-1142) y por el lado oriental con un arroyo. Por el lado sur está situado junto a una planta ensambladora de maquinaria de obras públicas (Caterpillar) e inmediatamente al norte limita con un caserío abandonado y terreno de pastos. El emplazamiento se encuentra a unos 250 m al norte de la autopista A-8 (E-50) y fue seleccionado entre una serie de opciones por los siguientes motivos, entre otros:

- su proximidad al gasoducto de alta presión

- su proximidad a las líneas de transporte de energía de 400 kV que forman parte de la red nacional de transporte eléctrico
- ubicación en una zona industrializada
- apoyo local al proyecto
- área con espacio suficiente
- proximidad a infraestructuras como transporte y comunicaciones
- zona de desarrollo residencial limitado

El acceso al emplazamiento se efectúa desde la carretera N-634 recorriendo un tramo de unos 500 m de la estrecha carretera secundaria BI-4342, que será ampliada y mejorada por las autoridades a cargo del desarrollo industrial, previamente al comienzo de las obras de construcción de la central y que servirá como principal acceso al futuro polígono industrial, incluida la central eléctrica.

El emplazamiento se encuentra en una zona predominantemente rural. Hasta la fecha se ha usado principalmente con fines agrícolas, aparte de una pequeña zona en el extremo sur que fue utilizada hace algunos años para estacionar maquinaria pesada durante la construcción de la cercana autopista. En la actualidad es tierra de pastos pero sin ninguna actividad agrícola. A unos 2 km al norte del emplazamiento se encuentra el barrio de Boroa.



Figura 5.5. Carreteras alrededor de la central térmica en el año 1997. Las casillas muestran la IMD del tráfico y % de vehículos pesados.

5.2.1.1.1 Cronología de los medios de comunicación

Octubre 2000 ("EMPRESARIOS"): El puerto de Bilbao aprueba la concesión a Bahía de Bizkaia y adjudica los accesos a Punta Lucero.

El Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Bilbao ha aprobado, entre otras obras, una solicitud de concesión por 30 años a la sociedad Bahía de Bizkaia Gas y Bahía de Bizkaia Electricidad.

6 de Diciembre, 2000 ("EL MUNDO"): Zabalgardi replica a Greepeace que la incineradora obtuvo la Declaración de Impacto Ambiental.

La Declaración de EIA emitida por el Gobierno Vasco dio luz verde al proyecto y acusa al colectivo ecológico de carecer de información para afirmar que la tecnología de la incineradora es obsoleta.

8 de Diciembre, 2000: La incineradora y la salud. La concesión de la licencia para la puesta en marcha de la incineradora de Zabalgardi por el Ayuntamiento de Bilbao y del Gobierno Vasco.

8 de Diciembre, 2000 ("EL CORREO"): La empresa Petronor ha comunicado que la instalación de la planta de ciclo combinado (TGCC) reportaría al Ayuntamiento de Abanto 100 millones de pts en concepto de impuestos de actividades económicas. La compañía insiste en que los vecinos de la margen izquierda serían los principales beneficiarios del proyecto.

13 de Diciembre, 2000 ("EL MUNDO del País Vasco"): El Gobierno central da luz verde a los proyectos de Bahía Bizkaia.

14 de Diciembre, 2000 ("EL MUNDO"):

El Ministro de Medio Ambiente da luz verde a la construcción de Bahía Bizkaia.

Declara viable la construcción de una central térmica en Zierbena.

La celda de Lindane iniciará su llenado en Marzo de 2001.

14 de Diciembre, 2000 ("EL CORREO"): Se establecen limitaciones en la emisión de gases a la atmósfera. Los ecologistas consideran indignante el apoyo del Ministerio de Medio Ambiente al programa.

15 de Diciembre, 2000 ("EL MUNDO"): El presidente de Bahía de Bizkaia valora la luz verde del Ministerio de Medio Ambiente a los proyectos de una gasificadora.

15 de Diciembre, 2000 ("EL CORREO"):

Vecinos de Abanto recurren al Ararteko en contra de TGCC.

Un centenar de personas se concentraron ayer frente a la sede del defensor del pueblo.

Los residentes anuncian nuevas protestas hasta que Petronor renuncie al proyecto.

Diciembre 2000 ("GARA"): Vecinos piden ayuda al Ararteko contra la térmica.

1500 vecinos exigen a las instituciones que respeten la decisión del Ayuntamiento y los vecinos de Abanto.

15 de Diciembre, 2000 ("EL CORREO"): Marcha contra torretas eléctricas.

La plataforma vecinal contra la central térmica de Boroa ha organizado para mañana una marcha en denuncia por la instalación prevista por el Gobierno Vasco de varias torretas eléctricas en la zona.

Diciembre 2000 ("GARA"): La política energética a debate.

La potenciación de energías renovables debe ser prioritaria. Ahora bien, esto no puede imponerse a cualquier precio.

14 Enero 2000 ("EL MUNDO"): Madrid da el visto bueno ambiental a Bahía Bizkaia.

Nuevos puestos de trabajo, generará 2000 en fase de construcción y 100 una vez entre en funcionamiento.

Favorecerá el suministro energético estable a precios competitivos en todo Euskadi y primará la utilización de energías limpias y compatibles con el Medio Ambiente.

5.2.1.2 Características del proyecto

- Fecha del Estudio de Impacto Ambiental: año 2000
- Superficie del proyecto:
- Ubicación: Barrio de Borona, término municipal de Amorebieta-Etxano

5.2.1.3 Alegaciones presentadas

5.2.1.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.26. Relación de consultados. Caso práctico: Central térmica de Amorebieta.	
Relación de Consultados	
1 Particular	
Partidos políticos (Izquierda Unida)	
Ayto de Galdakao	
Empresa EKIN S.C.L.	
Particular	
Ayuntamiento	
Particulares (245)	
Ayto de Elorrio	
Ayto de Amorebieta	
Ayto Galdakao	
Gobierno Central	
Presidente de Bahía Bizkaia	
Gobierno Vasco	
Autoridad portuaria	
Ayto. Bilbao	
Empresa Petronor	
Ministerio de Medio Ambiente	

5.2.1.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.27. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Central térmica de Amorebieta.				
ACTOR	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
P. Políticos				Medioambientales, contaminación
Ministerio de Medio Ambiente				Aprueba el proyecto
Ayto. Galdakao				Legales, Medioambientales (contaminación acústica)
Particulares (245)				De forma
Ayto. Elorrio				Legales, Económicos, Medioambientales
Ayto Amorebieta				Medioambientales
Gobierno central				Medioambientales (contaminación atmosférica)
Presidente de Bahía Bizcaia				
Gobierno vasco				
Autoridad portuaria				
Ayto. Bilbao				
Empresa Petronor				

Tabla 5.28. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Central térmica de Amorebieta.		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
Ayuntamientos		<ul style="list-style-type: none"> - Defectos en la tramitación del proyecto que podría llegar a suponer la prolongación del mismo en el futuro. Incumplimientos legales de aspectos vitales del proceso del DIA relacionados con la participación pública y transparencia. - No ha habido Scoping, no ha habido un documento de síntesis correcto (al igual que en la autopista del Atlántico) - Algunos ayuntamientos están en contra por el impacto producido por la contaminación, severo para el O₃ - Emplazamiento perjudicial
Partidos Políticos		<ul style="list-style-type: none"> - Contaminación del aire - Impacto severo
Empresas		<ul style="list-style-type: none"> - Contaminación atmosférica - La EIA no recoge la metodología a utilizar, ni el estudio sobre la aceptación social del proyecto. No se informa en la EIA de los métodos utilizados para conocer el nivel de aceptación social del proyecto como establece el RD 1131/88 (Art. 10) - Se solicita la anulación de los trámites realizados hasta el momento por las irregularidades cometidas según la legislación
Particulares		<ul style="list-style-type: none"> - Ocultación de la información - No se cumple la legislación vigente <p>La planta es contaminante para la salud humana, animal y vegetal</p> <ul style="list-style-type: none"> - Múltiples impactos de gran magnitud - Que se realice un nuevo DIA

5.2.1.5 Alegantes versus alegaciones

5.2.1.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.29. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Central Térmica de Amorebieta.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Asociaciones	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	6
P. Políticos	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Particulares	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	5
Total (Σ)	3	3	0	3	2	1	0	0	0	2	1	15/15

CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE

5.2.1.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.17. Alegantes / Nº alegaciones. Central Térmica de Amorebieta

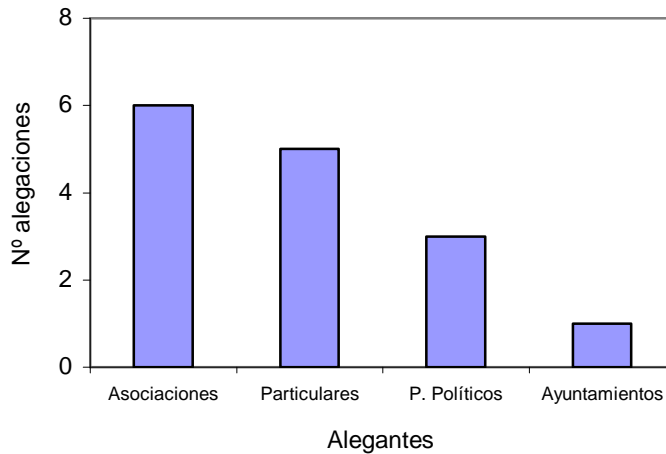
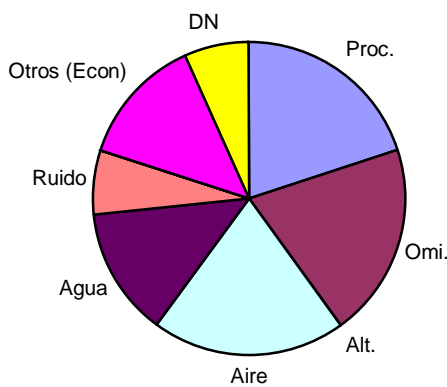


Gráfico Nº 5.18. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Central Térmica de Amorebieta



LEYENDA:

- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.2.1.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegantes

- Aspectos Medioambientales:

Este proyecto está produciendo un gran Impacto Ambiental por las emisiones producidas a la atmósfera.

El proyecto está afectando a la salud, no sólo en el ámbito nacional sino también en el ámbito internacional. En 1995 en Bilbao se superó en 59 ocasiones el umbral de protección a la salud.

Según Aarhus (1998), la reunión de ministros europeos dijo que el O₃ es el contaminante que más preocupa. El problema se agudiza por el O₃ y NO_x en toda la comarca.

- Aspectos Jurídicos:

No se informa en el EIA de los métodos utilizados para conocer el nivel de aceptación social del proyecto, tal como establece el R.D. 1331/88 Art. 10, párrafo 5. Lo cierto es que no se ha utilizado ningún método para ello, ya que en la etapa de consultas previas al estudio de EIA de la planta de ciclo combinado de Boroa, las mancomunidades y los municipios de la zona no fueron consultados, a pesar de estar directamente afectados, con lo cual se ha producido una seria restricción a la participación ciudadana, además de obviar uno de los pasos previstos en el Reglamento de EIA.

El 30 de Julio de 2002 se aprueba la DIA sobre el proyecto de construcción de 2 grupos de ciclo combinado. El reglamento de síntesis (Art. 12) no se encuentra redactado en términos asequibles a la comprensión general.

En el Ayuntamiento de Galdakao se muestra un perfecto desconocimiento de los estudios que sobre la calidad del aire se han realizado en la zona, la mayor parte de carácter público y en ningún momento se menciona.

5.2.1.6 Conclusiones

El promotor del proyecto, Bizkaia Energía S.L. tiene el propósito de construir una central eléctrica empleando gas natural en el País Vasco. El promotor ha identificado la necesidad de ampliar, en un futuro próximo, el parque de generación de energía eléctrica en España, debido, por una parte, a que la economía sigue creciendo y desarrollándose, y por otra, a la existencia de centrales antiguas que están llegando al final de su vida útil y tienen previsto su cierre.

El Gobierno central dio luz verde a los proyectos de Bahía Bizkaia el 13 de diciembre de 2000. El Ministro de Medio Ambiente aprobó la construcción de Bahía Bizkaia, estableciendo limitaciones en la emisión de gases a la atmósfera. El presidente de Bahía Bizkaia valora la luz verde del Ministerio de Medio Ambiente a los proyectos de una gasificadota. Este

mismo mes, 1500 vecinos piden ayuda al Ararteko contra la central térmica. Exigen a las instituciones que se respete la decisión del Ayuntamiento y los vecinos de Abanto. Este proyecto generó 2000 puestos de trabajo en la fase de construcción y 100 una vez en funcionamiento y favorece el suministro energético estable a precios competitivos en Euskadi primando la utilización de energías limpias y comparables con el Medio Ambiente.

El Estudio de Impacto Ambiental se realizó en 2000. Se ubica en el Barrio de Borona, término municipal de Amorebieta-Etxano.

De los datos expuestos pueden extraerse las siguientes conclusiones: donde más alegaciones ha habido es en los procedimientos, las omisiones, la contaminación del aire, seguidas de alegaciones a la contaminación del agua y otros aspectos económicos. No ha habido alegaciones a la falta de alternativas del estudio, tampoco referentes a espacios protegidos y patrimonio histórico, ni alegaciones por fauna y flora.

De la tabla resumen de alegaciones se concluye que la situación es mejorable.

De la participación pública no se observa una mejora en el medio ambiente. Este proyecto está produciendo un gran Impacto Ambiental por las emisiones a la atmósfera. No se ha consultado a la gente a pesar de estar directamente afectada con lo cual no hay una buena participación pública y hay una desinformación en los ayuntamientos.

En la aprobación del DIA de julio de 2002 no se encuentra redactado el resumen en términos asequibles..

5.2.2 CENTRAL DE CICLO COMBINADO DE PLANA DE VENT

5.2.2.1 Introducción

El proyecto consiste en la construcción y explotación de una central térmica de ciclo combinado, de aproximadamente 800 MW de potencia eléctrica nominal, que utilizará gas natural como combustible principal y tendrá un rendimiento global neto del 55,3%. Se ubicará cerca de las centrales nucleares de Vandellós I (en desmantelamiento) y Vandellós II (en operación), entre la autopista A-7 y la carretera N-340, a la que tendrá acceso directo. Al sur limita con el barranco de Lleria que desemboca en punta Grossa, y al sureste discurre la línea férrea de Barcelona-Valencia.

La central térmica estará formada por dos grupos en ciclo combinado cada uno de 377,82 MW_e (390,36 MW_e con Gasóleo) de potencia nominal eléctrica y 679,44 MW_t (776,66 MW_t con Gasóleo) de potencia térmica nominal, con una configuración de eje único que constará de una turbina de gas de 260 MW_e de potencia eléctrica, una

caldera de recuperación, una turbina de vapor, un generador eléctrico y una chimenea de evacuación de gases.

5.2.2.2 Características del proyecto

- Fecha del Estudio del DIA: 28 de julio de 2003
- Longitud de la línea: La evacuación de la electricidad se realizará mediante una línea eléctrica de 400kV, de aproximadamente 2,2 km de longitud, que conecta la subestación eléctrica (que se instalará en los terrenos de la propia central) con la subestación eléctrica de Vandellós. A diferencia del trazado considerado en un principio, el trazado previsto finalmente para la línea de evacuación eléctrica afecta al espacio natural de Rojales-Platja del Torn.
- Dicho trazado parte de la central en dirección NW y discurre 500m manteniendo una trayectoria alineada entre la carretera N-340 y la autopista A-7, para después cruzar una diagonal y con dirección a la citada autopista. A partir de este punto el trazado discurre unos 800m hacia el NNE por terrenos de carácter agrícola para girar después en su sentido ENE a lo largo de unos 450m, hasta acceder a la subestación eléctrica de Vandellós, al NE de la central.
- Ubicación: Se ubicará cerca de las centrales nucleares de Vandellós I (en desmantelamiento) y Vandellós II (en operación), entre la autopista A-7 y la carretera N-340, a la que tendrá acceso directo. Al sur limita con el barranco de Lleria que desemboca en punta Grossa, y al sureste discurre la línea férrea de Barcelona-Valencia.

5.2.2.3 Alegaciones presentadas

5.2.2.3.1 Tipo de alegantes

Se consultaron un total de 48 entidades: 11 organismos de Administración Central y Autonómica; 5 ayuntamientos próximos; 5 centros de investigación; y 12 asociaciones ecologistas.

Tabla 5.30. Relación de consultados. Caso práctico: Central de Plana de Vent
Relación de Consultados
Dirección General de Conservación de la Naturaleza
Dirección General de Costas
Delegación del Gobierno en Cataluña
Subdelegación del Gobierno en Tarragona
D.G. de Calidad Ambiental del Departamento de M. A. de la Generalidad de Cataluña
D.G. de Patrimonio Cultural del Dpto. de Cultura de la Generalidad de Cataluña
D.G. de Emergencias y Seguridad Civil del Departamento de Interior de la Generalidad de Cataluña
D.G. de la Energía del Departamento de Industria, Comercio y Turismo de la Generalidad de Cataluña
Diputación Provincial de Tarragona
Consell Comarcal del Baix Camp
Ayuntamiento de Mont-roig del Camp
Ayuntamiento de l'Ametlla de Mar
Ayuntamiento de Tivissa
Ayuntamiento de Vandellós y l'Hospitalet de l'Infant
Ayuntamiento de Pratdip
Mancomunidad de Iniciativas de Desarrollo Integral del Territorio de los Municipios de Vandellós y l'Hospitalet de l'Infant, Tivissa y Pratdip
Instituto Español de Oceanografía
Instituto Geológico y Minero de España
Instituto Nacional de Meteorología
Departamento de Ecología Facultad de Ciencias Campus de Bellaterra (Barcelona)
Departamento de Ecología Facultad de Biología Universidad de Barcelona
ADENA
AEDENAT
Ecologistas en Acción
FAT
SEO
Greenpeace
Fundación Cidob
Fundación Ecomediterránea
Grup d'Estudis i Protecció a Ecosistemes del Camp (GEPEC)
Grup Ecologista La Carrasca i La Rabosa
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental

5.2.2.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Tabla 5.31. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Central de Plana de Vent	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
D.G. de Costas del Ministerio de Medio Ambiente. Demarcación de costas de Catalunya.	Considera necesario que el Departamento de Medio Ambiente de la Generalidad de Cataluña informe sobre las afecciones que las obras puedan tener en el espacio de interés natural adyacente y sobre las comunidades de Posidonia oceánica que existen en la zona.
Ayto de Vandellós y l'Hospitalet de l'Infant	Indican diversos puntos del proyecto y del EslA que deben ser completados en relación con: La justificación general del proyecto; las emisiones de gases de escape, el sistema de refrigeración finalmente elegido; los vertidos acuosos; el ruido e impactos lumínico y electromagnético; los planes de comunicación de datos; el tendido eléctrico; la visibilidad; la salud; la avifauna; y la aceptación/rechazo de la población al proyecto.
Grupo ecologista GEPEC	Consideran que el EslA ni justifica la necesidad de la central en el ámbito de territorial ni especifica que el proyecto lleve aparejado el cierre de otra instalación más peligrosa y contaminante. Indican que la calificación actual del suelo hace incompatible la central en el emplazamiento previsto y que el EslA no contempla alternativas de ubicación ni la compatibilidad con las centrales nucleares existentes. Por otra parte consideran que el EslA no garantiza el suministro de gas natural y echan en falta el impacto de la planta desaladora.

Tabla 5.31. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Central de Plana de Vent	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
114 alegaciones particulares + 1 particular	<p>Referente al medio atmosférico consideran: Que los datos meteorológicos de la estación El Perelló no son representativos de la zona; que la modelización del impacto atmosférico únicamente analiza los contaminantes NO₂ y SO₂ sin considerar un funcionamiento con gasóleo ni detallar los efectos sobre la vegetación y los territorios más afectados; que en las peores situaciones se supera el límite de 30 µg/Nm³ de media anual de NO_x de la Directiva 1999/30/CE en varios puntos del territorio; que no se evalúan suficientemente ni los efectos sobre la salud humana ni los efectos a largo plazo y acumulativos; que no se evalúan los efectos del ozono troposférico (O₃) sobre los sistemas naturales, y con relación al ruido, que el EslA no considera la superación en periodo nocturno de los niveles sonoros máximos permitidos por las ordenanzas municipales.</p> <p>Referente al medio terrestre: Estiman que el EslA no contempla los efectos sobre los espacios naturales próximos incluidos en el PEIN o la Red Natura 2000. Indican que el EslA no considera ni el impacto sobre la avifauna protegida ni el impacto de los contaminantes atmosféricos emitidos sobre la actividad apícola.</p> <p>En relación con el medio socioeconómico estiman que el proyecto no es compatible con el desarrollo turístico en la zona, que su impacto visual provocará una pérdida en la calidad de vida y potencial turístico. Indican que el EslA no menciona la depreciación de los bienes inmobiliarios ni incluye una encuesta sobre el nivel de aceptación social del proyecto.</p> <p>Considera inválida la información del EslA relativa a los contaminantes emitidos y sus efectos sobre la atmósfera, la salud humana y los ecosistemas. Por tanto considera la necesidad de realizar un estudio de la afección a la salud pública.</p>

5.2.2.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.32. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Central de Plana de Vent.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
D.G. de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.	X			Es necesario conocer los efectos negativos previsibles.
D.G. de Calidad Ambiental	X			El sector aire considera necesario que se indique el calendario previsto de funcionamiento, así como una modelización de contaminantes a la atm.
D.G. de Emergencia y Protección Civil	X			Considera de sumo interés la previsión de instalaciones de protección de incendios
Ayto. de Mont-roig	X			Analiza la memoria resumen e informa favorablemente
Aytos. de Almetla de Mar y Tivissa		X		Indican que el EslA debe incorporar un análisis de futuras demandas energéticas, así como un estudio de alternativas. También debe incluir un estudio detallado de la contaminación.
Aytos. de Vandellós y l'Hospotalet de l'Infant		X		Indican que el EslA debe analizar las alternativas y justificar la necesidad energética, así como evaluar las emisiones de gases y sus efectos.
Ecologistas en Acció			X	El EslA debe incluir un estudio de contaminantes y efectos sobre las especies y los hábitats de interés, tratamiento de residuos y medidas de minimización.
GEPEC			X	El EslA debe justificar la necesidad del proyecto y debe incluir métodos de evaluación y control, así como efectos, de los contaminantes sobre el medio.
Particulares			X	El EslA debe incluir la justificación de la central así como los efectos sobre el medio de los diferentes contaminantes que se pueden originar.

Tabla 5.33. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Central de Plana de Vent		
PARTICIPANTES	A FAVOR	EN CONTRA
P. Políticos	—————	—————
Admón. General	Indican que es necesario que se informe sobre las afecciones que las obras pueden tener sobre especies de interés.	
Ayuntamientos	Indican diversos puntos del proyecto y del EslA que deben ser contemplados en relación con la justificación general del proyecto, las emisiones de gases de escape del sistema y los vertidos acuosos.	
Asociaciones		Consideran que el EslA no justifica la necesidad de la central ni especifica que el proyecto lleve aparejado el cierre de la instalación.
Particulares		Consideran que no está justificada la central, y que en el EslA no se indican los posibles contaminantes ni sus efectos.

5.2.2.5 Alegantes versus alegaciones

5.2.2.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.34. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Central de ciclo combinado de Plana de Vent.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot. (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	4
Asociaciones	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	5
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
Total (Σ)	0	0	0	3	1	2	1	0	1	3	0	11/11
CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE												

5.2.2.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.19. Alegantes / Nº alegaciones. Central de Plana de Vent

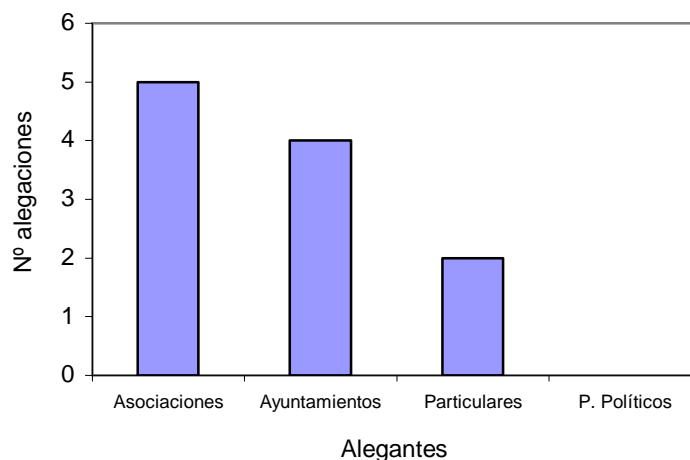


Gráfico Nº 5.20. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Central de Plana de Vent



5.2.2.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

- Aspectos Medioambientales

Indican que es necesario que se informe sobre las afecciones que las obras pueden tener sobre especies de interés y sobre las comunidades de posidonia que existen en la zona, así como los efectos de las emisiones de gases de escape del sistema, los vertidos acuosos, el ruido e impactos luminosos, la salud y la avifauna.

Referente al medio atmosférico consideran que los datos meteorológicos (estación El Perelló) no son representativos de la zona.

La modelización del EsIA atmosférico sólo analiza los contaminantes NO₂ y SO₂. Se supera el límite de 30 µg/Nm³ de media anual de NO_x de la Directiva 1999/30/CE en varios puntos del territorio.

No se evalúan los efectos del O₃ sobre los sistemas naturales.

Con relación al ruido, el EslA no considera la superación en periodo nocturno de los niveles sonoros máximos permitidos por las ordenanzas municipales.

- Aspectos de Procedimiento

El EslA no justifica la necesidad de la central en el ámbito territorial, ni especifica que el proyecto lleve aparejado el cierre de la instalación.

El EslA no contempla alternativas de localización ni la compatibilidad con las centrales nucleares existentes.

- Otros Aspectos

Se considera la necesidad de realizar un estudio de la afección a la salud pública.

El proyecto no es compatible con el desarrollo turístico en la zona. El EslA no incluye una encuesta sobre el nivel de aceptación social del proyecto.

5.2.2.6 Conclusiones

El proyecto consiste en la construcción y explotación de una central térmica de ciclo combinado, de aproximadamente 800 MW de potencia eléctrica nominal, que utilizará gas natural como combustible principal y tendrá un rendimiento global neto del 55,3%. Se ubicará cerca de las centrales nucleares de Vandellós I (en desmantelamiento) y Vandellós II (en operación), entre la autopista A-7 y la carretera N-340, a la que tendrá acceso directo. Al sur limita con el barranco de Lleria que desemboca en punta Grossa, y al sureste discurre la línea férrea de Barcelona-Valencia.

La fecha del Estudio del DIA es el 28 de julio de 2003, el estado del proyecto es Aprobado. La evacuación de la electricidad se realizará mediante una línea eléctrica de 400kV, de aproximadamente 2,2 km de longitud, que conecta la subestación eléctrica (que se instalará en los terrenos de la propia central) con la subestación eléctrica de Vandellós. A diferencia del trazado considerado en un principio, el trazado previsto finalmente para la línea de evacuación eléctrica afecta al espacio natural de Rojales-Platja del Torn.

De los datos expuestos pueden extraerse las siguientes conclusiones: donde más alegaciones ha habido es por contaminación del aire, por aspectos económicos y de otros. Les siguen las alegaciones referidas al ruido, contaminación del agua, a la fauna y flora y también hay alegaciones por espacio protegido. No hay alegaciones de ningún aspecto de forma del Estudio de Impacto Ambiental.

De la tabla resumen de alegaciones se deduce, sobre la base de los criterios de puntuación establecidos, que la situación es mejorable.

De la participación pública se concluye una mejora medioambiental. Los alegantes indican que es necesario que se informe sobre las afecciones que las obras pueden tener sobre especies de interés y sobre las comunidades de posidonia que existen en la zona, así como los efectos de las emisiones de gases de escape del sistema, los vertidos acuosos, el ruido e impactos luminosos, la salud y la avifauna.

La modelización del Estudio de Impacto Ambiental atmosférico sólo analiza los contaminantes NO₂ y SO₂. Se supera el límite de 30 µg/Nm³ de media anual de NO_x de la Directiva 1999/30/CE en varios puntos del territorio. No se evalúan los efectos del O₃ sobre los sistemas naturales.

Con relación al ruido, el Estudio de Impacto Ambiental no considera la superación en periodo nocturno de los niveles sonoros máximos permitidos por las ordenanzas municipales.

Como mejoras medioambientales introducidas por la participación pública, ya que no se tiene en cuenta la contaminación provocada por el ruido y atmosférica de NO_x y SO₂, se recomienda realizar un estudio de la afección de estos parámetros a la salud pública. La participación pública no ha incluido una encuesta sobre el nivel de aceptación social del proyecto; sería importante realizarla.

5.3 CASOS PRÁCTICOS: AEROPUERTOS

5.3.1 AEROPUERTO DE CIUDAD REAL

5.3.1.1 Introducción

El proyecto sobre el «Aeropuerto de Don Quijote», se ubica en la provincia de Ciudad Real dentro de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en los términos municipales de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava y Ciudad Real. Es un territorio polarizado en torno a los núcleos de Puertollano, al sur, y Ciudad Real al Norte, caracterizado por una baja densidad de población, ausencia de núcleos de importancia y bajas cifras de actividad, con predominio de la agricultura de cereal.

El proyecto sobre el Aeropuerto de Ciudad Real es una iniciativa adoptada tras el estudio realizado en 1997 por la Cámara de Comercio e Industria e Ciudad Real a instancias del Ministerio de Economía y Hacienda, fundamentándose en la relevancia para el desarrollo económico y social e la provincia y de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

El aeropuerto tiene carácter privado, promovido por la Sociedad Limitada Ciudad Real Aeropuertos, habiéndose declarado de Interés General del Estado por el Ministerio de Fomento y de singular interés por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. El Ministerio de Fomento es

el órgano sustantivo con competencia para la aprobación del proyecto y la autorización de su puesta en servicio. La ejecución del proyecto así como su explotación corren a cargo del promotor, que asume el sistema aeroportuario. La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha promueve entre otras actuaciones, los accesos viarios al aeropuerto, la red hidráulica o los servicios generales. Se prevé que el aeropuerto opere las 24 horas del día sin restricciones o interrupciones en el servicio para acoger aerolíneas comerciales, empresas de carga, logística y aviación privada, tanto nacional como internacional. El tráfico inicial previsto es de dos millones de pasajeros al año con posibilidad de crecer hasta nueve millones de pasajeros al año.

El proyecto de «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», cuyo promotor es Ciudad Real Aeropuertos, S. L., se redactó ante las quejas surgidas al anterior proyecto del Aeropuerto de Ciudad Real situado en el interior de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «ES 000157 Campo de Calatrava», al norte del emplazamiento actualmente propuesto.

Esta modificación fue sometida a Evaluación de Impacto Ambiental durante el año 2002, en la que se mantuvo la validez del trámite de consultas del proyecto anterior pero se realizó un nuevo Estudio de Impacto Ambiental y un nuevo trámite de información pública. En esta evaluación el Ministerio de Medio Ambiente emitió una Declaración de Impacto Ambiental mediante resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 10 de diciembre de 2002 (BOE 18 de diciembre de 2002). Tras la Evaluación de Impacto Ambiental, el Ministerio de Fomento autorizó la construcción del Aeropuerto de Ciudad Real, declarándolo de Interés General del Estado, mediante orden FOM 3237/2002, de 18 de diciembre de 2002, iniciándose posteriormente la construcción del aeropuerto. Tras la autorización de construcción del Aeropuerto, la Comisión de la Unión Europea remitió a las autoridades españolas una carta de emplazamiento el 19 de enero de 2003, y posteriormente un Dictamen Motivado de 7 de julio de 2004, por aplicación incorrecta de la Directiva 85/337/CE, modificada por la Directiva 97/11/CE, y la Directiva 79/409/CE. El Dictamen Motivado considera que se ha incumplido la directiva 85/337/CE por las razones siguientes: no haber un verdadero estudio de alternativas, no haberse evaluado los efectos de las fases segunda y tercera de expansión del proyecto y los efectos globales de las infraestructuras asociadas, no haber evaluado los movimientos de tierras y no haber una auténtica evaluación de los impactos de la fauna, más allá de un inventario descriptivo. Al no haber una auténtica evaluación de los efectos sobre la fauna considera que así mismo se ha incumplido la directiva 79/409/CE en cuanto a evitar los efectos en los hábitats fuera de la zona de conservación.

Para hacer frente a las exigencias del Dictamen Motivado, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento suspendió las

obras del Aeropuerto mediante resolución de 19 de octubre de 2004, cuando estaba ejecutado aproximadamente un 46 % de las obras (central eléctrica 55%, terminal de pasajeros 25%, torre de control 30%, terminal de carga 60%, SEI 60%, campo de vuelos 40%, centro de emisores 60%, urbanización general 40%).

El 22 de noviembre de 2004 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, requirió al promotor la realización de una nueva Evaluación de Impacto Ambiental, justificada en la aceptación de los contenidos del citado Dictamen Motivado, anteriormente expuestos.

El Estudio de Impacto Ambiental elaborado por el promotor se sometió al trámite de información pública el 1 de junio de 2005, durante 30 días hábiles. La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha dio previamente su opinión favorable acerca del contenido. Ante el informe emitido por el promotor sobre las alegaciones recibidas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita una ampliación de la información al promotor.

El promotor aporta la información complementaria que le fue solicitada referente a la superficie de la ZEPA afectada por el espacio del aeropuerto, trayectorias previstas para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, afección acústica para la fase de máximo desarrollo del aeropuerto, controles de avifauna enmarcados en el programa de vigilancia ambiental y viabilidad funcional del apeadero de la línea del AVE. La presente Declaración de Impacto Ambiental se formula tomando como base documental los contenidos de los procedimientos de evaluación que dieron lugar a las Resoluciones de la Secretaría General de Medio Ambiente de 4 de abril de 2001 y de 10 de diciembre de 2002, los contenidos documentales de los procedimientos administrativos previos y el Dictamen Motivado (Infracción 2003/2207) de La Comisión de las Comunidades Europeas a que dieron lugar, y el resultado del nuevo proceso de Evaluación de Impacto Ambiental. El 10 de octubre de 2005 se celebró una reunión de la Comisión de las Comunidades Europeas concertada con las Autoridades españolas, complementada con el reconocimiento sobre el terreno para profundizar en el esclarecimiento de la problemática ambiental y social que rodea al proyecto del aeropuerto.

Fueron convocados todos los sectores interesados en el proyecto del Aeropuerto de Ciudad Real: Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Fomento, Junta de Castilla-La Mancha, promotor, ONG's, ayuntamientos, sindicatos, organizaciones económicas y sociales. En esta reunión se mencionaron por parte de SEO/birdLife los informes del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil (COPAC), de la Universidad de Castilla La Mancha y del informe del Museo Nacional de Ciencias Naturales que se han tenido en cuenta en este proceso.

Las conclusiones de esta reunión se refieren a la necesidad de clarificar los contenidos de las medidas compensatorias por los impactos

ocasionados a la avifauna, las trayectorias de despegue y aterrizaje de las aeronaves, el impacto sobre los LICs, zonas de cortejo de las avutardas, la afección por los terrenos del aeropuerto a una superficie de 7 Ha de la ZEPA y su compensación, los efectos inducidos por las infraestructuras asociadas al aeropuerto, la problemática socio-económica de la paralización de las obras con relación a los despidos laborales que ocasionaron.

5.3.1.2 Características del proyecto

- Fecha de redacción del Plan Director: septiembre de 1998
- Fecha del Estudio de Impacto Ambiental: mayo 2000
- Fecha memoria resumen: 31 mayo de 1999
- Fecha segundo EIA: 2002
- Superficie: 1600 ha en el EIA del año 2000, 865 ha en el EIA del año 2002
- Fecha 3^{er} DIA: febrero 2006
- Ubicación: Campo de Calatrava, situado en el borde Este del aeropuerto.

5.3.1.3 Alegaciones presentadas

5.3.1.3.1 Tipo de elegantes

Tabla 5.35. Relación de consultados. Caso práctico: Aeropuerto de Ciudad Real
ALEGANTE
Ayuntamiento de Villar del Pozo
Ayuntamiento de Manzanares
Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Consejería de Agricultura y Medio Ambiente)
Consejería de Agricultura y Medio Ambiente
Consejería de Educación y Cultura
Ecologistas en Acción de Ciudad Real
SEO-Birdlife a nivel nacional
SEO-Birdlife, Grupo Local de Ciudad Real
Asociación de Amigos del Campo de Calatrava
Sociedad para la Conservación de los Vertebrados
Colectivo Ecologista "Jabalón"
Particulares

5.3.1.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Tabla 5.36. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Aeropuerto de Ciudad Real	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
El Ayuntamiento de Villar del Pozo	Se manifiesta opuesto al proyecto por los problemas que podría acarrear sobre la población, por ruido y contaminación atmosférica. Indica que parecería priorizarse la conservación de las aves en contra de la población humana.
El Ayuntamiento de Manzanares	Dictamina favorablemente con respecto al proyecto al no incidir este en espacios protegidos.
El Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava	Realiza distintas propuestas para integrar el aeropuerto con el municipio. Entre ellas destacan distintas compensaciones económicas al afectar zonas industriales previstas en un nuevo plan urbanístico, el acondicionamiento y restitución de viales afectados, el estudio detallado de los efectos del ruido y la contaminación atmosférica y sus medidas correctoras convenientemente presupuestadas y una correcta ubicación de vertederos de residuos inertes excedentarios.
La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Consejería de Agricultura y Medio Ambiente)	Expone que por tratarse de zonas insuficientemente prospectadas arqueológicamente no se descartaría la aparición de restos de interés cultural por lo que se deberá realizar un estudio de impacto de Patrimonio Histórico y Arqueológico.
Ecologistas en Acción, SEO-Birdlife (Nacional y Local), La Asociación de Amigos del Campo de Calatrava, Sociedad para la Conservación de los Vertebrados y el Colectivo Ecologista "Jabalón"	Plantean análogas alegaciones que se resumen a continuación: El proyecto induciría en la zona a medio plazo un desarrollo urbanístico e industrial que afectaría a la ZEPA, aduciendo además importantes daños directos e indirectos sobre una zona de alto valor ecológico, tanto en cuanto es IBA (el nº 206 "Campo de Calatrava") y con posibles afecciones a especies de avifauna esteparia protegidas. Indica también que el aeropuerto supondrá la pérdida de hábitat estepario, afectando por tanto zonas de alimentación y campeo de determinadas especies. Asimismo plantea la afección al río Jabalón y a la red hidrográfica, suponiendo -según los alegantes- un riesgo sobre los núcleos urbanos. Se plantea, a su vez, la posible afección de elementos de interés geomorfológico e incidencias por contaminación atmosférica y ruidos en los núcleos urbanos próximos. Finalmente alegan las afecciones al paisaje y el cambio radical en la forma de vida de los vecinos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.
Particulares	El proyecto supondrá la reactivación económica de la zona, con la consiguiente creación de puestos de trabajo. No se justifica el beneficio económico ya que se verán minimizadas las perspectivas de futuro trabajo, produciéndose la casi desaparición de los municipios de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava y con ello su única riqueza que son sus tierras. La ubicación seleccionada posee buenas comunicaciones en una zona con escasa presencia de aves. No se contempla un análisis de comparación de alternativas.

Tabla 5.36. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Aeropuerto de Ciudad Real	
ALEGANTE	CONTENIDO DE LA ALEGACIÓN
	<p>La ubicación podría conllevar riesgos sobre los núcleos urbanos y sus habitantes, muy en especial en los núcleos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.</p> <p>Afectaría a las aves protegidas dentro y fuera de la ZEPA produciendo rechazos de estas aves que irían hacia otras zonas.</p> <p>Asimismo, podría existir un riesgo en las aeronaves por colisión de las aves con el consiguiente peligro en las poblaciones cercanas.</p> <p>Afectaría según algunos alegantes a determinadas fincas o propiedades que implicaría su expropiación o resarcimiento de daños.</p> <p>Posible despoblamiento de los núcleos urbanos cercanos.</p>

Durante el trámite de información pública del año 2000, se presentaron 656 alegaciones, siendo aproximadamente un 55% contrarias al proyecto y un 45% favorables.

En el EslA del aeropuerto en el año 2006 se recibieron un total de 1720 alegaciones de las que 1340 manifiestan su apoyo al proyecto y 380 manifiestan objeciones diversas al mismo y a las obras ya realizadas.

5.3.1.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.37. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Aeropuerto de Ciudad Real.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIG.	OBSERVACIONES
Empresa de Trabajo S.A.	 			Medioambientales
Ayto. de Villar del Pozo		 		Legales
Asoc. Amigos de Campo de Calatrava		 		Medioambientales Sociales
Particulares		 		Legales Medioambientales
Particulares	 			Socioeconómicos
Ramses S.A.		 		

Tabla 5.37. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Aeropuerto de Ciudad Real.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIG.	OBSERVACIONES
Colectivo Ecologistas				Medioambientales Legales
Entidad Rufino Gallegos				Económicos
Ayto. Manzanares				Económicos Socioeconómicos
Ayto. Ballesteros				Legales Socioeconómicos
Sociedad de Ornitología				Medioambientales (fauna)
Sociedad para la Conservación de Vertebrados				Medioambientales
Ecologistas en Acción				- Alegaciones fase construcción: Medioambientales (fauna) - Alegaciones fase explotación: Medioambientales (fauna) - Alegaciones Plan Vigilancia: Medioambientales (fauna) - Alegaciones conclusiones: De forma
SEO/BirdLife				Medioambientales: flora y fauna, agua Errores de forma: inventario faunístico incompleto, falta de evaluación de alternativas
ADENA				Medioambientales: flora y fauna, agua Errores de forma: inventario faunístico incompleto, falta de evaluación de alternativas
ACMADEN				Medioambientales: flora y fauna, agua Errores de forma: inventario faunístico incompleto, falta de evaluación de alternativas

Tabla 5.38. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Aeropuerto de Ciudad Real.		
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA
Empresas		Se opone al nuevo proyecto de localización del aeropuerto
Ayuntamientos cercanos		No se ha tenido en cuenta la cercanía del aeropuerto al pueblo
Vecinos cercanos		La distancia del aeropuerto incumple lo que dice la legislación, tan sólo 1200m.
Asociaciones		Hay un aumento del riesgo de accidente aéreo. Por su proximidad a núcleos urbanos. El impacto paisajístico es crítico.
Ecologistas		<p>Motivos legales</p> <p>Incumple la legislación de la Directiva 79/409/CE relativa a la conservación de aves silvestres sobre la declaración de zonas de especial protección de aves. ZEPAS</p> <p>Incumple la Directiva 92/43/CE denominada protección de especies de Flora y Fauna Art. 12, 13, 14 que también figuran en el Anexo III de la Directiva.</p> <p>Riesgos de accidentes con personas y aves. Riesgo de colisión de aeronaves.</p> <p>No tienen en cuenta la presencia de un IBA 206 "Campo de Calatrava". Afecciones a 60 especies diferentes de aves de este IBA. La ZEPA no está correctamente delimitada con respecto a la extensión de la IBA 206.</p> <p>Impactos inducidos como aumento de las comunicaciones, carreteras, autovías y en enlaces de ferrocarril.</p> <p>Fase de construcción: impacto crítico por destrucción del hábitat.</p> <p>Fase de explotación: que se estudien métodos de control con menor impacto, vallado para mamíferos y aves.</p> <p>Plan de vigilancia: se establece un periodo de parada de obras en la época de cría.</p> <p>Conclusiones: al procedimiento seguido de exposición pública</p> <p>Afección a la ZEPA, en las proximidades de Villar del Pozo, donde se encuentra uno de los núcleos de avutardas más importantes de Ciudad Real.</p> <p>Alteración debido a que las obras realizadas han</p>

Tabla 5.38. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Aeropuerto de Ciudad Real.		
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA
		<p>provocado el desplazamiento de individuos hacia el Este.</p> <p>Afección al volcán de la Atalaya; al hábitat prioritario n.º 6220 de zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-brachypodietea de la Directiva 92/43/CE; a los suministros de agua; al río Jabalón hábitat de la nutria.</p> <p>La afección acústica a la población no tiene un tratamiento adecuado, en particular a los núcleos de Ballesteros y de Villar del Pozo.</p> <p>No tiene en cuenta los efectos inducidos del aeropuerto: concentración de infraestructuras y riesgo de modificación de la ZEPA comprendida entre Ciudad Real y el aeropuerto.</p> <p>El Estudio de Impacto Ambiental se limita a dar información biológica de 5 de las 60 especies de aves protegidas presentes en la zona y los estudios ornitológicos realizados, no completan un año calendario. La valoración de impactos a la fauna es errónea y con contradicciones debido a que está basado en un inventario incompleto, y no considera todos los impactos</p> <p>derivados de la fase de explotación. Las alternativas no se evalúan, solo se seleccionan y desechan de una forma descriptiva. No se analiza la alternativa cero. Las medidas compensatorias no abarcan todas las especies</p> <p>presentes, no se cumplen los objetivos de mantener en buen estado</p> <p>de conservación los hábitats. Las medidas cautelares propuestas son</p> <p>ineficaces para la avifauna.</p>
Ayuntamientos	Apoyan el aeropuerto por intereses económicos	
Sociedad Ornitológica		Afecta a una zona de valor ornitológico

5.3.1.5 Alegantes versus alegaciones

5.3.1.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.39. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Aeropuerto de Ciudad Real. Año 1998.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	5
Asociaciones	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	9
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total (Σ)	1	1	0	2	1	2	2	0	2	2	1	14/14
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; > 22 → INACEPTABLE												

Tabla 5.40. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Aeropuerto de Ciudad Real. Año 2000 ⁹⁸ .												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	5
Asociaciones	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	7
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	1	1	0	1	0	1	0	1	1	0	5
Total (Σ)	1	1	2	1	2	1	3	0	3	3	1	17/17
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

⁹⁸ Se han interpuesto 2 recursos (noviembre de 2000 y agosto de 2002), por lo que se ha realizado una nueva DIA (2006).

Tabla 5.41. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Aeropuerto de Ciudad Real. Año 2006.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Asociaciones	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	9
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Total (Σ)	1	1	1	0	1	1	1	0	1	3	1	11/11

CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE

5.3.1.5.2 Gráficos

Gráfico N° 5.21. Alegantes / N° alegaciones. Aeropuerto de Ciudad Real (1998)

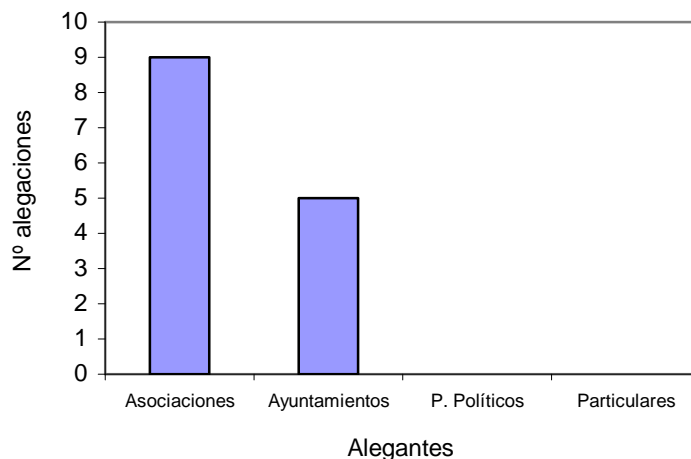
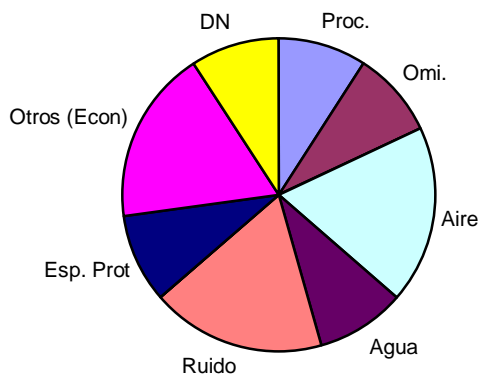


Gráfico N° 5.22. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Aeropuerto de Ciudad Real (1998)



LEYENDA:

- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

Gráfico Nº 5.23. Alegantes / Nº alegaciones. Aeropuerto de Ciudad Real (2000)

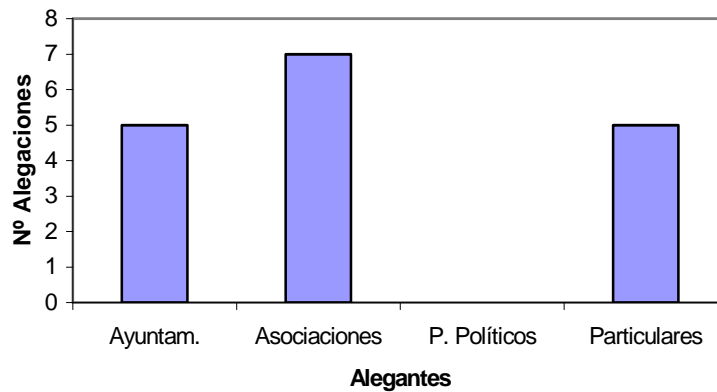
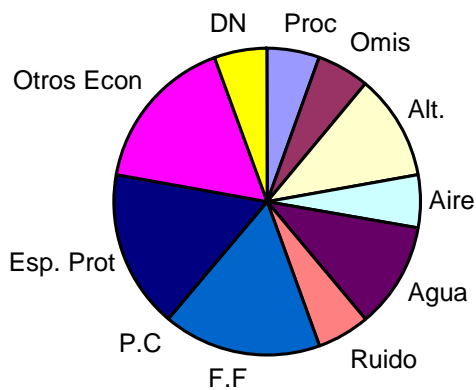


Gráfico Nº 5.24. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Aeropuerto de Ciudad Real (2000)



LEYENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
 Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
 Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
 Aire: Contaminación atmosférica.
 Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
 Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
 Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
 Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
 Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
 Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
 Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

Gráfico Nº 5.25. Alegantes / Nº alegaciones. Aeropuerto de Ciudad Real (2006)

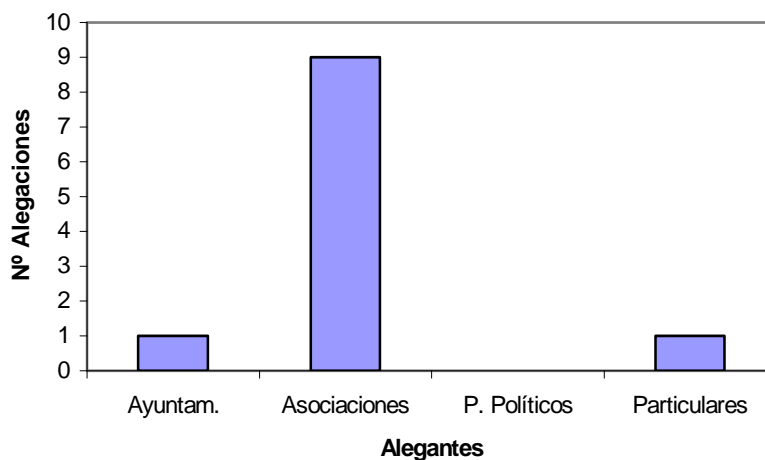
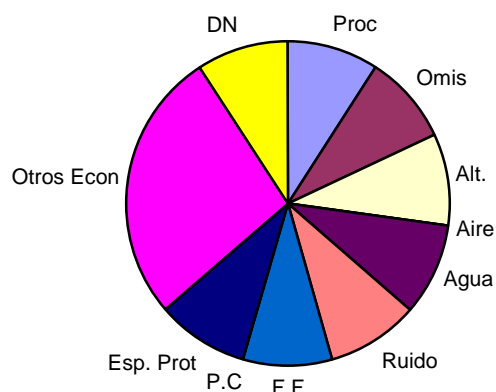


Gráfico Nº 5.26. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Aeropuerto de Ciudad Real (2006)



LEVENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
 Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
 Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
 Aire: Contaminación atmosférica.
 Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
 Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
 Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
 Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
 Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
 Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
 Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.3.1.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegantes

- Aspectos Medioambientales

El Ayuntamiento de Villar del Pozo se opone por los impactos medioambientales, paisajísticos y de contaminación que se producen.

Los Ecologistas en Acción también se oponen por los efectos medioambientales en el ámbito de fauna y flora y presentan alegaciones en la fase de construcción (impacto crítico a la fauna), en la fase de explotación y en el Plan de Vigilancia del proyecto. También la Sociedad Española de Ornitología y la Sociedad para la Conservación de Vertebrados presentan alegaciones medioambientales a la fauna.

Las alegaciones que manifiestan alguna objeción, representadas por SEO/BirdLife, Ecologistas en Acción, ADENA y ACMADEN hacen referencia a:

- o Afecciones a 60 especies diferentes de aves y que corresponde a la IBA 206 identificada por SEO/BirdLife. La presencia del aeropuerto en este territorio origina riesgo de colisión con aeronaves. Afección a la ZEPA, en las proximidades de Villar del Pozo, donde se encuentra uno de los núcleos de avutardas más importantes de Ciudad Real. Alteración debido a que las obras realizadas han provocado el desplazamiento de individuos hacia el Este.
- o La ZEPA no está correctamente delimitada con respecto a la extensión de la IBA 206. Afección al volcán de la Atalaya; al hábitat prioritario n.º 6220 de zonas subestépicas de gramíneas y de Thero-brachypodietea de la Directiva 92/43/CE; a los suministros de agua; al río Jabalón hábitat de la nutria. La afección acústica a la población no tiene un tratamiento adecuado, en particular a los núcleos de Ballesteros y de Villar del Pozo. No tiene en cuenta los efectos inducidos del aeropuerto:

concentración de infraestructuras y riesgo de modificación de la ZEPA comprendida entre Ciudad Real y el aeropuerto.

- o El Estudio de Impacto Ambiental se limita a dar información biológica de 5 de las 60 especies de aves protegidas presentes en la zona y los estudios ornitológicos realizados, no completan un año calendario. La valoración de impactos a la fauna es errónea y con contradicciones debido a que está basado en un inventario incompleto, y no considera todos los impactos derivados de la fase de explotación. Las alternativas no se evalúan, solo se seleccionan y desechan de una forma descriptiva. No se analiza la alternativa cero. Las medidas compensatorias no abarcan todas las especies presentes, no se cumplen los objetivos de mantener en buen estado de conservación los hábitats. Las medidas cautelares propuestas son ineficaces para la avifauna.

- Aspectos Legales

Incumple la Directiva 92/43/CE de protección de especies de flora y fauna, Art. 12, 13 y 14.

Los Ecologistas en Acción, la Sociedad Española de Ornitología y el Colectivo Ecologista, alegan que se incumple la Directiva 79/409/CE relativa a la conservación de aves. Los vecinos del aeropuerto y el Ayuntamiento de Villar del Pozo alegan que no se ha tenido en cuenta la cercanía del aeropuerto al pueblo y otros que se encuentran sólo a una distancia de 1200 metros. El Ayuntamiento de Ballesteros está a favor y aprueba alegaciones al EIA de nueva localización del proyecto.

Los alegantes dicen que son zonas prioritarias para las aves (IBAS) por ello hay que satisfacer las exigencias de la Directiva Comunitaria 79/409/CE relativa a la Conservación de las Aves Silvestres sobre la Declaración de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAS). Por lo tanto, existe la posibilidad de realizar proyectos con efectos negativos para estas áreas y para las aves que motivaron su designación como IBAS, a no ser que se acrediten intereses superiores al ecológico, entre los cuales no se puede entender incluidas las exigencias económicas y sociales.

Desde el punto de vista jurídico se han recibido alegaciones cuya trascendencia obliga a replantear algunos aspectos del EslA o del proyecto en sí mismo.

En el cuadro adjunto se resume el estado en que se encontraban cada uno de los principales procedimientos administrativos abiertos en relación con el proyecto de construcción del Aeropuerto de Ciudad Real y la evolución cronológica de los mismos.

Tabla 5.42. Evolución cronológica de los procedimientos abiertos desde distintas administraciones públicas en relación con el Aeropuerto de Ciudad Real.				
FECHAS	AUTORIZACIÓN AVIACIÓN CIVIL	PROYECTO SINGULAR INTERÉS	EIA	COMPRA TERRENOS Y VALLADO ILEGAL
Febrero 1997	Solicitud implantación aeropuerto por Cámara de Comercio			
Septiembre 1998	Redacción Plan Director			
Diciembre 1998				Firma contrato opción de compra por propietarios
Enero 1999				Carta ultimátum amenazando propietarios que no han vendido

Tabla 5.42. Evolución cronológica de los procedimientos abiertos desde distintas administraciones públicas en relación con el Aeropuerto de Ciudad Real.				
FECHAS	AUTORIZACIÓN AVIACIÓN CIVIL	PROYECTO SINGULAR INTERÉS	EIA	COMPRA TERRENOS Y VALLADO ILEGAL
Febrero 1999		Inclusión proyecto en el Plan de Desarrollo Regional 2002-2006		
Mayo 1999		Declaración Interés Regional (JCCM)	Memoria-Resumen	Firma con Banco Central Hispano de un crédito de 1800 mill de ptas. para compra de terrenos.
Noviembre 1999			Entrega EsIA al M ^{rio} de Medio Ambiente	
Diciembre 1999				Anuncio promotores de la compra de un 80% terrenos
Enero 2000		Solicitud promotores aprobación P.S.J del Aeropuerto		
Marzo 2000		Aprobación inicial PSI por parte Consejero Obras Públicas (JCCM)		
Abril 2000		Información pública aprobación inicial PSI		
Mayo 2000		Alegaciones presentadas por Ecologistas en Acción		
Junio 2000			Entrega 2 ^º EsIA al M ^{rio} de Medio Ambiente	
Julio 2000			Información pública EsIA	
Octubre 2000		Aprobación definitiva PSI por parte del		Instalación de una valla perimetral en los terrenos del

Tabla 5.42. Evolución cronológica de los procedimientos abiertos desde distintas administraciones públicas en relación con el Aeropuerto de Ciudad Real.				
FECHAS	AUTORIZACIÓN AVIACIÓN CIVIL	PROYECTO SINGULAR INTERÉS	EIA	COMPRA TERRENOS Y VALLADO ILEGAL
		Consejero de Obras Públicas		aeropuerto por parte de los promotores
Noviembre 2000		Recurso de Reposición interpuesto por Ecologistas en Acción contra la aprobación definitiva del PSI		
Mayo 2001			DIA por parte de M ^{rio} de Medio Ambiente	
Marzo 2002				Resolución sancionadora contra promotores por el levantamiento de la valla
Julio 2002			Información pública 3 ^{er} EslA	
Agosto 2002	Plan Director Aeropuerto pendiente aprobación	Recurso interpuesto por Ecologistas en Acción pendiente resolución	Pendiente nueva DIA	90% terrenos comprados y procedimiento infracción abierto por levantamiento de la valla
Febrero 2006			DIA aprobado	

- Aspectos Económicos

Los alegantes son la Entidad Rufino Gallegos y el Ayuntamiento de Manzanares.

- Aspectos de Forma

Los Ecologistas en Acción presenta alegaciones al procedimiento seguido de exposición pública del proyecto, y estas alegaciones se presentan en las conclusiones del proyecto.

- Aspectos Sociales

La Asociación de Amigos del Campo de Calatrava dice que aumenta el riesgo de accidentes aéreos; lo mismo alega el Colectivo Ecologista.

Medidas correctoras

El estudio incluye un Plan de Medidas de Minimización de Impacto (Protectoras, Correctoras y Compensatorias) cuyo resumen es:

- Medio Atmosférico.
 - Calidad del aire:
 - Riego de los caminos de obra y zonas de préstamo.
 - Cubrición de la maquinaria de transporte.
 - Limpieza de acumulaciones de finos.
 - Instalación de plataformas de limpieza de ruedas.
 - Emisiones de contaminantes atmosféricos por la maquinaria.
 - Reducción de las emisiones durante los desplazamientos de aeronaves en tierra.
 - Reducción de las emisiones de las aeronaves durante las operaciones de despegue y aterrizaje.
 - Ruido:
 - Limitación horaria de las actuaciones de obra.
 - Situar las plantas de tratamiento y otras instalaciones auxiliares lo más alejadas posible de zonas residenciales.
 - Instalar silenciadores en los equipos móviles.
 - Estudiar alternativas de rutas de transporte en zonas próximas a áreas habitadas.
 - Realizar un diseño cuidadoso de las voladuras en términos de cantidad y tipo de explosivo y de geometría del frente; asimismo, se minimizará la presión de los barrenos y optimizará el consumo específico de los mismos.
- Medio Físico.
 - Geología y geomorfología:
 - Volcán "Cabeza Parda". Se integrará en el recinto aeroportuario, procediendo a su limpieza, delimitación y adecuación.
 - Volcán "La Atalaya". Se diseñará el límite sureste del aeropuerto de tal forma que se evite la afección a esta formación geológica.
 - Hidrología:

- Revisión periódica de la maquinaria.
- Los vertidos de aceites, combustibles, agua de limpieza de vehículos, etc. deberán ser recogidos en contenedores o depósitos diseñados para este fin.
- Medio Biótico.
 - Vegetación:
 - Alteración de la Superficie Vegetal. Se minimizará la superficie a alterar, para lo cual se jalonará la zona de ocupación estricta del aeropuerto.
 - Fauna.
 - Se evitará en lo posible la contaminación acústica con objeto de no perturbar la tranquilidad de la fauna.
 - Control de la avifauna. La seguridad del tránsito aéreo implica que sea imprescindible el control de la avifauna dentro del Recinto Aeroportuario. Por ello deberá estudiarse el empleo de distintos métodos de control, tal como la localización de bandos y su dispersión mediante emisión de sonidos artificiales o de simulación de origen biológico.
- Medio Socioeconómico.
 - Prospección arqueológica de las zonas de obra, préstamos y vertederos y caminos de acceso a las obras.
 - Potenciación de hábitats. Medidas Agroambientales
 - Integradamente en los Programas Agroambientales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se realizarán algunas acciones destinadas a la protección de la fauna y la flora de los sistemas de cultivos extensivos, en definitiva, de los hábitats de avifauna esteparia.
 - Se plantearían acciones como:
 - Abandono de cultivos
 - Utilización equilibrada de fertilizantes
 - Prohibición de la quema de rastrojos.
 - Disminución de abono nitrogenado y productos fitopatológicos, con empleo límite de materia activa en herbicidas anuales.
 - Creación de superficies de barbecho.
 - Cultivos alternativos.
 - Siembra o plantación en pequeñas superficies.
 - Utilización de semillas que no contengan productos fitosanitarios.

- Otras medidas de ámbito general

Retranqueo del límite oriental de esta Zona Industrial al menos 50 m. hacia el oeste, de manera que entre el límite de la ZEPA y la zona industrial quede una franja de terreno de cultivo agrícola en secano, ya sea leñoso o herbáceo. El contacto entre esta Zona Industrial y la franja agrícola de amortiguación de impactos se realizaría mediante una plantación mixta de árboles y arbustos.

De igual manera, para amortiguar el impacto que pudiera producir el tráfico de aviones y vehículos por las pistas (ruido, visibilidad directa, etc.), se ejecutará una pantalla vegetal que contornee por el norte el extremo oriental de las pistas que da vistas a la ZEPA.

Se propone asimismo la creación de un pasillo de 5 m de ancho que delimite la Zona Norte del Aeropuerto para aislarlo de las inmediaciones del Río Jabalón y de la ZEPA, con la plantación de vegetación autóctona.

Asimismo, el estudio presenta un programa de vigilancia ambiental.

5.3.1.6 Conclusiones

El proyecto sobre el «Aeropuerto de Don Quijote», se ubica en la provincia de Ciudad Real dentro de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en los términos municipales de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava y Ciudad Real. Es un territorio polarizado en torno a los núcleos de Puertollano al Sur, y Ciudad Real al Norte, caracterizado por una baja densidad de población, ausencia de núcleos de importancia y bajas cifras de actividad, con predominio de la agricultura de cereal.

La fecha de redacción del Plan Director es septiembre de 1998, la fecha del Estudio de Impacto Ambiental es mayo 2000, la de la memoria resumen: 31 mayo de 1999 y el año de la segunda EIA, 2002. La superficie del proyecto es de 1600 Ha en el EIA del año 2000 y 865 Ha en el EIA del año 2002. La fecha de la última DIA es 2 de febrero de 2006.

De los datos expuestos pueden extraerse las siguientes conclusiones: en el año 2000, donde más alegaciones ha habido es en otros aspectos económicos, junto con las especies protegidas y la fauna. Donde menos alegaciones ha habido es en la falta de alternativas, omisión, contaminación del aire, así como en el ruido y declaración negativa.

En el año 1998, donde más alegaciones se presentaron fueron debidas a otros aspectos económicos, contaminación atmosférica y ruido, así como por espacios protegidos y fauna y flora; se realizaron menos alegaciones en cuestiones como la contaminación del agua, defecto y falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental, así como por declaración negativa.

Por grupos de alegantes, en el año 1998 fueron las asociaciones las que más alegaciones presentaron, seguidas de los ayuntamientos. No se

realizaron alegaciones desde particulares ni partidos políticos. Observando los datos para el año 2000, son los ayuntamientos y asociaciones quienes presentan alegaciones, y en igual número.

A partir de los datos expuestos, y según el criterio establecido, se concluye que la situación de este proyecto es mejorable en los años 1998, 2000 y 2006.

Las mejoras que ha introducido a través de toda la participación pública son:

- Redimensionamiento del proyecto para reducir la superficie de ocupación del aeropuerto.
- Adquisición de derechos de caza con objeto de evitar alteraciones en la tranquilidad de las poblaciones de avifauna esteparia.
- Aplicación de un Programa de Medidas Medioambientales para mejorar el hábitat y su capacidad de carga.
- Empleo de métodos e control de avifauna no ahuyentadores.
- Aplicación ZEPA "Campo de Calatrava" en 2200 Ha en zona de importancia ornitológica.
- Creación de una nueva ZEPA en IBA 199 de Torrijos para la protección de las poblaciones de aves esteparias.

A pesar de que se ha ampliado la ZEPA, no está clara la solución adoptada.

5.3.2 AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID

5.3.2.1 Introducción

Con fecha de 19 de diciembre de 2000, AENA presentó al Ministerio de Fomento -Dirección General de Aviación Civil-, el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente al Proyecto de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, al objeto de que se realizaran las tramitaciones oportunas para que dicho estudio fuera sometido al periodo de información pública, de conformidad con lo dispuesto en el Real decreto Legislativo 1302/86.

El citado proyecto contiene como principales actuaciones la construcción de dos nuevas pistas, 18L/36R y 15L/33R y sus instalaciones asociadas, que dotará al aeropuerto de Madrid/Barajas de un total de cuatro pistas.

5.3.2.1.1 Objeto y alcance

En cumplimiento del artículo 17 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, este documento tiene por objeto,

recoger a la vista del contenido de las alegaciones presentadas, y tras su análisis y evaluación, aquellas observaciones, contestaciones y aclaraciones que el titular del proyecto aporta para su consideración por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Asimismo en este informe se ha elaborado un resumen de todas las alegaciones presentadas en forma de ficha-resumen, de las que se han seleccionado todas las alegaciones tipo presentadas que han sido contestadas.

5.3.2.2 Características del proyecto

- Fecha EIA: 10 abril de 1996
- Fecha DIA: 1996
- Fecha EIA: 13 mayo de 2001
- Fecha DIA: 30 noviembre de 2001
- Superficie: La nueva pista de vuelo 15L-33R tendrá una longitud de 3500 m, anchura de 4,5 m y márgenes de 7,5 m. La pista estará protegida por una franja de 300 m de anchura, extendiéndose a 60 m de cada una de las cabeceras. La pista de vuelo 18L-36R tendrá una longitud de 3500 m, una anchura de 60 m y márgenes de 7,5 m. La pista estará protegida por una franja de 300m de anchura, extendiéndose 60 m de cada una de las cabeceras.

5.3.2.3 Alegaciones presentadas

5.3.2.3.1 Aspectos generales

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental han recibido un total de cuatrocientas cincuenta y cuatro (454) escritos de alegación relativos al Proyecto de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid. En cada una de las alegaciones figura, en la página primera, el sello de entrada en el Ministerio de Medio Ambiente con el correspondiente número de orden de registro.

En el Anexo 2 (del Anejo VI) se incluye el listado de dichas alegaciones ordenadas según el origen de los colectivos: Ayuntamientos y Comunidad Autónoma, Asociaciones y Comunidades, Partidos Políticos y Sindicatos y Particulares, respectivamente. Para cada una de estas alegaciones se ha realizado la correspondiente ficha resumen que se incluye en el Anexo 3 (del Anejo VI). Se ha considerado como alegación aquel escrito en el que figura el mencionado sello de registro. A estos efectos, aquella alegación en la que únicamente figura un número de registro, ha sido tratada como una sola, tal y como ocurre en los casos de las alegaciones registradas con los números 6.619 y 6.661 las cuales disponen de un único registro y están acompañadas de 80 y 222 firmas

respectivamente. En cambio en los supuestos en que un mismo modelo de alegación ha sido firmado y registrado independientemente por distintos alegantes, estas alegaciones han sido tratadas como alegaciones independientes.

A estas alegaciones se las ha identificado por el número de registro de la primera alegación de su clase. Estas son:

Alegación 5.444 y 195 más	Alegación 7.102 y 1 más
Alegación 5.570 y 61 más	Alegación 7.105 y 3 más
Alegación 6.716 y 3 más	Alegación 6.638 y 2 más
Alegación 7.097 y 1 más	Alegación 6.706 y 1 más
Alegación 6.440 y 13 más	Alegación 7.106 y 1 más
Alegación 6.544 y 132 más	

En resumen, el conjunto de las alegaciones indicadas más el resto de clases de alegaciones singulares presentadas, han constituido un grupo de cuarenta y cinco (45) clases de alegaciones diferentes, las cuales se indican, en la Tabla 5.43 que se incluye a continuación, ordenadas atendiendo al mencionado número de registro.

5.3.2.3.2 Tipo de alegantes

Tabla 5.43. Relación de consultados. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid
Alegantes
SEPIOL, S.A.
Manuel de Santos García y Marta Bonet Garrosa (Algete)
Ayuntamiento de Arganda del Rey
Ayuntamiento de Alcobendas
Comunidad de Propietarios de Ciudad de Santo Domingo
Asociación para la defensa de Belvis de Jarama
Grupo Municipal de I.U. del Ayto de Paracuellos del Jarama y 13 más
Quintana del Jarama, S.A. (San Fernando de Henares)
Ayuntamiento del Real sitio de San Fernando de Henares
Ayuntamiento de Algete
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes
Ayuntamiento de Fuente el Saz de Jarama
Ayuntamiento de Talamanca de Jarama
Plataforma Medioambiental del Municipio de Algete

Tabla 5.43. Relación de consultados. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid
Alegantes
Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.
Asociación de Propietarios de Chalets y Parcelas de Fuente del Fresno
Cooperativa de viviendas "Los Berrocales del Jarama"
Comunidades de Propietarios integradas en la "Urbanización La Embajada"
Ecologistas en Acción
Entidad de conservación de la Moraleja
Ayuntamiento de Colmenar Viejo
Asociación Contra el Ruido de Ciudad de Santo Domingo
Particulares (399)
Ayuntamiento de Madrid. Grupo Municipal de Izquierda Unida
Asociación de vecinos "Parque Henares" y 2 más
Asociación contra el ruido de la Ciudad de Santo Domingo
Asociación Ecologista del Jarama "El Soto" y una más
Izquierda Unida de la Comunidad de Madrid
Grupo Municipal Socialistas – Progresistas del Aymto. de Madrid y 3 más
Ayuntamiento de Madrid. Rama de Medio Ambiente, Salud y Consumo
Amigos de la Tierra – España
Ayuntamiento de Tres Cantos
Asociación de Vecinos de la Granjilla y 1 más
Ayuntamiento de San Agustín del Guadalix y 1 más
Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama
Ayuntamiento de Mejorada del Campo y 3 más

Se han considerado como alegaciones que destacan por su contenido, aquellas cuyo desarrollo responde al Estudio de Impacto Ambiental objeto del proceso de EIA, además, son correctas y ordenadas en su exposición y por último que las alegaciones que en ellas se exponen son tratadas con rigor y su contenido es correcto en su tratamiento.

5.3.2.3.3 Alegaciones destacadas por su contenido

En la Tabla 5.44, que se incluye a continuación, se han relacionado estas alegaciones y se han descrito las más destacadas que cada una contiene.

Tabla 5.44. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
SEPIOL, S.A.	<p>Requiere que se solicite a Fomento la suspensión de modo inmediato la ejecución del proyecto, segunda fase, dejando sin efecto el levantamiento de las actas previas a la ocupación acordada en el expediente expropiatorio incoado en ejecución del meritado Proyecto y absteniéndose de cualquier otra actuación hasta tanto no se haya dictado y aprobado la correspondiente DIA, informando y notificando a SEPIOL, S.A. de cuantas acciones emprenda ese Ministerio.</p> <p>Expone que se vería afectada la Concesión BELEN. También exponen la importancia que tiene la sepiolita en la economía nacional, ya que España es la principal productora del mundo. El EslA no ha analizado la repercusión que tendrá la ampliación en el aprovechamiento del yacimiento de sepiolita que se halla en el subsuelo.</p>
Ayto de Arganda del Rey	<p>Indica que se debería apostar por la opción ampliación de una sola pista 18/36. En todo caso efectuar la ampliación de forma escalonada de forma que si demostrara que es insuficiente.</p> <p>Se solicita que se efectúe un estudio pormenorizado de los niveles sonoros presentes y futuros. De superarse determinados niveles, se debería solicitar las compensaciones económicas necesarias para acometer aislamientos acústicos en las edificaciones de Arganda del Rey.</p>
Ayto. de Alcobendas	<p>Hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien desataca por su singularidad las siguientes alegaciones:</p> <p>Indican el deterioro que va a suponer en el paisaje y proponen como medida compensatoria con objeto de minimizar el impacto de las operaciones de despegue disponer una pantalla arbórea desde la actual depuradora del arroyo de la Vega hasta la ribera del río Jarama.</p> <p>Las vías pecuarias son irre recuperables y el municipio pierde las alternativas de sustitución, por lo que se sustituyen unos terrenos de alto valor ecológico del municipio por otros de mucho menos valor e inferior superficie en los municipios colindantes</p> <p>El resto de caminos y pasos tradicionales, se suprimen y se crean rutas alternativas, los nuevos trazados suponen varios kilómetros más de rodeo y desaparecen todos los usos y costumbres tradicionales asociados a estas rutas. Es necesario e imprescindible mantener una vía de acceso entre la nueva pista 18L/36R y el río Jarama.</p>
Comunidad de Propietarios de	Esta alegación hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien

Tabla 5.44. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Ciudad de Santo Domingo	<p>desatraca su exposición con relación al ruido y normativa legal. A continuación se recogen sus conclusiones:</p> <p>Se elabora la huella sonora a partir de datos erróneos. No se justifica la alternativa elegida.</p> <p>Los datos que aporta el Proyecto, sobre la población que se verá afectada, son erróneos. El proyecto no contempla el previsible volumen de litigios de las servidumbres acústicas.</p> <p>La realización del proyecto es incompatible con la supervivencia del ecosistema del río Jarama e hipotecará cualquier recuperación ambiental en el futuro, y es incompatible con la supervivencia de los recursos y el patrimonio natural.</p> <p>Se incumple la Directiva 85/331/CE al no haberse seguido el procedimiento establecido en la misma y en la normativa interna que la traspuso.</p> <p>No se ha identificado el número de ciudadanos sujetos a la afección ambiental. Solicitan que se acuerden sustitutoriamente la adopción de las medidas siguientes:</p> <p>Se efectúe una huella nueva en relación con su población.</p> <p>Incorporar al estudio una propuesta de un sistema de responsabilidad y por vía abreviada, un sistema de imposición de tasas a las líneas aéreas, medidas para acometer la revisión catastral de las viviendas afectadas y medidas para indemnizar a los afectados.</p> <p>Elaborar una propuesta de sanciones para las compañías áreas que incumplan las rutas.</p> <p>Que esta alegación se traslade a la Comisión Europea, dirección General de Medio Ambiente, para que emita su Preceptivo informe, paralizándose entre tanto cualquier tipo de decisión o actividad de las previstas en el proyecto de ampliación aeroportuaria sometido a EIA.</p>
Asociación para la defensa de Belvis de Jarama	<p>EL EslA incluye unas huellas sonoras que no van acompañadas de una descripción pormenorizada de las poblaciones afectadas. Solicitan la instalación de una estación de control de ruido y control de la calidad del aire en su pedanía.</p> <p>Manifiestan que como consecuencia de la ampliación se violan los artículos 43, 45 y 47 de la Constitución. Solicitan unas compensaciones justas y adecuadas por un lado por el deterioro de la calidad de vida, así como de aislamientos y por otro por la pérdida del valor patrimonial.</p>
Ayuntamiento de Madrid. Rama de Medio Ambiente, Salud y Consumo.	<p>Se requiere la realización de ensayos de bombeo y aforos en el río Jarama, al objeto de poder estimar con mayor precisión los caudales de bombeo y la detracción que se producirá en los caudales circulantes por el río.</p> <p>Dado que existe dentro del PGOUM-97 un Plan PET.13, sería deseable que el proyecto compensatorio para la recuperación de las riberas del Jarama, se realizara en este marco.</p>

Tabla 5.44. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<p>No se analiza el impacto derivado de la contaminación lumínica.</p> <p>La falta de detalle en la definición de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, así como en el PVA, cuestiona su posible ejecución y viabilidad en muchos casos.</p>
<p>G M de I. U. Ayto. de Paracuellos de Jarama</p> <p>Unión Sindical de Madrid - Región de CC.OO.</p> <p>Amigos de la Tierra España</p> <p>Mancomunidad de Caraquiz y 5 firmas</p> <p>Asociación de Vecinos Jarama</p> <p>Ecologistas en Acción. San Fernando - Coslada</p> <p>Asociación de Vecinos Fleming</p> <p>Asoc. Centro Cultural "La Bufanda" de Coslada</p> <p>G M PSOE. Ayto de Paracuellos de Jarama</p> <p>Ayuntamiento de Rivas - Vaciamadrid</p> <p>Asoc. Defensa del Medio de Palacios (Burgos)</p> <p>Coord afectados embalses y trasvases. Zaragoza</p> <p>G M de I. U. Ayuntamiento de Cobeña</p>	<p>EL EslA no recoge como van a afectar las modificaciones de los trazados de determinados arroyos en lo, proceso de erosión - sedimentación de los propios arroyos ni sobre el río Jarama.</p> <p>La descripción sobre la caja de desvío del río Jarama es totalmente insuficiente. Se considera que uno de los aspectos más importantes, será la disminución de aportaciones en los sistemas lagunares río abajo del parque Regional del Sureste.</p> <p>El proyecto admite que como consecuencia de las obras se producirán alteraciones de los procesos de recarga con posterioridad a la finalización de las obras.</p> <p>La carga de afecciones al medio, y a los recursos naturales y culturales esta tan alto que supondría un impacto global muy importante, persistente e irreversible.</p> <p>La realización de proyecto es incompatible con la supervivencia del ecosistema del río Jarama.</p> <p>No se dispone de datos sobre la influencia del proyecto en los caudales circulantes por los tramos del río afectados yaguas abajo, una vez ejecutado el proyecto.</p>

Tabla 5.44. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Ayuntamiento de Velilla de San Antonio	
Ayuntamiento de Madrid. Grupo Municipal de Izquierda Unida	<p>No se define el ámbito del estudio, ni se evalúan las modificaciones en el uso del suelo.</p> <p>No se analizan los riesgos de accidentes de aeronaves.</p> <p>No se incluyen medidas correctoras que garanticen la recarga del acuífero - río.</p> <p>Actualmente las aguas presentan contaminación por diclorometano.</p> <p>Falta información en cuanto a tipologías, cantidades, plan, estrategias de reducción y reciclaje.</p> <p>No se da información sobre el tratamiento de vertidos incluidos los derrames accidentales, correcta canalización y tratamiento antes de su entrada en la red de saneamiento.</p> <p>No se ha considerado la tramitación prevista en la legislación vigente sobre la alteración de los términos municipales de Madrid y San Fernando de Henares como consecuencia del desvío del río Jarama.</p>
Grupo Municipal Socialistas - Progresistas del Aymto. de Madrid	<p>El procedimiento de información ha pretendido entorpecer la participación pública. Se incumple lo establecido en la DIA, en relación con las alternativas de localización.</p>
Ayuntamiento de Coslada	<p>La solución adoptada basa su justificación en una oferta que no considera el desarrollo del ferrocarril. Tampoco se ha considerado el uso del aeropuerto de una forma más distribuida durante el periodo diurno y no de incremento de oferta "punta" como se pretende.</p>
Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz	<p>Se producen afecciones y condicionantes urbanísticos en varios municipios donde además se producirán efectos sociales, ambientales y económicos negativos.</p>
Ayuntamiento de Valderrama de Jarama	<p>Como consecuencia de los graves impactos al medio natural, de incremento de la afección acústica, de los daños económicos a las poblaciones del entorno, de los riesgos de accidentes, y la falta de garantía técnica y jurídica de todo el proceso planificador, se oponen a la ampliación.</p>
Consejería de Medio Ambiente de la CAM.	<p>Esta alegación se considera muy destacada. Se aconseja ver ficha-resumen en el Anexo 3.</p>
Ayuntamiento de Algete	<p>Esta alegación hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien destaca su exposición con relación al ruido las siguientes solicitudes:</p> <p>Certificación de las rutas y pistas y cierre de la Base Aérea de</p>

Tabla 5.44. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<p>Torrejón</p> <p>Utilización de los indicadores establecidos en la propuesta de directiva (LDEN, LNIGHT, relación dosis-efecto, y además LMAX, L5 y L10) Y se expresará el número de personas afectadas a partir de Leq noche 45 dB(A) y LeqDEN 55 dB(A), por rango de 4 dB hasta >74 >79 respectivamente. Asimismo se expresará la superficie afectada y realización de mapas, planes e informes de ruido según lo indicado en la futura Directiva de ruido.</p> <p>Compensación económica por pérdida del valor patrimonial y uso del suelo.</p>
Amigos de la Tierra - España	<p>Tras un tratamiento de todos los aspectos medioambientales que no hace mención a contenidos que no hayan sido tratados en otras alegaciones. Dentro del contexto legal indican lo siguiente:</p> <p>Infracciones de Normas y Principios Constitucionales.</p> <p>Incumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de 10 de abril de 1996. Vulneración de los principios constitucionales rectores de la política social y económica.</p> <p>Vulneración de disposiciones sobre espacios naturales.</p> <p>Inexistencia de autorización de desarrollo del proyecto.</p> <p>Incumplimiento del procedimiento de evaluación.</p> <p>Imposibilidad de cumplir los estándares de calidad ambiental.</p> <p>Expolio posesorio del entorno natural a la población por le impacto del proyecto de ampliación.</p> <p>Diversos aspectos de índole político - económico.</p>
Asociación Ecologista del Jarama "El Soto"	<p>Dichas obras, al menos del edificio satélite, se encuentran adjudicadas total o parcialmente a un consorcio de empresas. El edificio satélite tiene poco que hacer ver con el proyecto original de esta obra que se aprobó en la DIA de resolución 8242 de 1996. Tanto por el cambio en la localización de este edificio (desplazado 330 metros al Sur del emplazamiento original), y por el aumento en el dimensionamiento de puentes de acceso a los aviones-finger-, notablemente mayor respecto proyecto cuyo EsIA se aprobó en abril de 1996 (96 en lugar de los 35 originales) del proyecto de edificio satélite, este debe ser considerado como un elemento sometido efectiva y totalmente a la nueva Declaración de Impacto Ambiental, publicada el 13 de marzo.</p> <p>SOLICITA</p> <p>Que en aplicación de lo previsto en el arto 28 del RD. 1131/1988, de 30 de septiembre se proceda a la suspensión inmediata de los trabajos sin perjuicio de cualquier otra responsabilidad penal o administrativa a que hubiera lugar.</p>
Entidad de conservación de la Moraleja	<p>No se hace mención a los criterios de salubridad de la OMS: Reglamento sanitario internacional, 1983 y Guía de higiene y salubridad en los transportes aéreos, 1978.</p> <p>Las plataformas de prueba de motores de los aeropuertos de</p>

Tabla 5.44. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<p>Alemania, están cubiertas, por lo que se evita su propagación vertical.</p> <p>No se han tenido en consideración las Directivas europeas de contaminación atmosférica.</p>
<p>Ayuntamiento de Mejorada del Campo</p> <p>Ayuntamiento de San Fernando de Henares</p> <p>Ayuntamiento de Cobeña</p> <p>Ayuntamiento de Loeches</p>	<p>El EslA que se analiza corresponde a uno de los de mayor afección ambiental y social de los que nunca ha habido en la Comunidad de Madrid, produciendo impactos críticos sobre el entorno natural por desaparición de ecosistemas, transformaciones drásticas del territorio, impactos críticos por la población afectada por el ruido y contaminación atmosférica y deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos.</p> <p>Los impactos sobre la hidrología constituyen una de las acciones de mayor trascendencia:</p> <p>Hidrología superficial: la actuación prevista producirá la desaparición de vegetación esteparia, cambios en la dinámica fluvial, variación de la áreas de inundación con consecuencias sobre las comunidades faunísticas bentónicas, etc.</p> <p>Hidrología subterránea: alteraciones de los procesos de recarga del acuífero por impermeabilización de la superficies afectadas por las construcciones previstas y alteración de los flujos de aguas subterráneas por la construcción de la M-1111, el TSA y el edificio satélite que se realizará por debajo del nivel freático. Además el relleno del sistema lagunar entre las pistas con tierras sobrantes de la explanación de las obras podrá provocar contaminación de las aguas subterráneas ya que este complejo se trata de un afloramiento freático en conexión con el cauce del Jarama.</p> <p>Sus planes urbanísticos quedan colapsados con las consiguientes pérdidas en el ámbito económico y de empleo. Además los beneficios del aeropuerto no redundarán en el municipio frente a los evidentes perjuicios.</p>
<p>Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes</p>	<p>Esta alegación hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien profundiza en conceptos tales como:</p> <p>Impacto sobre el paisaje y relieve</p> <p>Contaminación del suelo debidos a las plantas de hormigón y de aglomerado asfáltico y plantas de maquinaria, así como a la pérdida de suelo y su calidad</p> <p>Propone como medida compensatoria liberar otros yacimientos de igual rango de la cuenca del Jarama, aguas arriba y aguas abajo del área de influencia.</p> <p>La aportación de contaminantes del tráfico rodado en N-U, M-40, y futuras M-45, M-50 y radial a Guadalajara junto con las de los aviones, puede provocar niveles de NOx y COx que podrían superar los valores mínimos de calidad del aire.</p>
<p>Asociación de Propietarios de Chalets y</p>	<p>Esta alegación hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien</p>

Tabla 5.44. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Parcelas de Fuente del Fresno	<p>destaca en su exposición el incumplimiento de la normativa:</p> <p>Directivas. 97/11; 80/51; 84/360; 96/62</p> <p>Decisiones: 92/72</p> <p>Artículo 8 del Convenio de Roma</p> <p>Decretos: 78/1999; 833/1975</p> <p>Leyes: 38/1972; 4/1989; 2/1991; 2/1985; 48/1960; 14/1986 Orden de 18 de octubre de 1976</p> <p>Plan de saneamiento atmosférico de la CAM</p> <p>Real Decreto 88/1988</p>
Cooperativa de viviendas "Los Berrocales del Jarama"	<p>Esta alegación hace una referencia casi exclusiva a aspectos relacionados con el ruido destacando las solicitudes siguientes:</p> <p>Desplazamiento de la pista 15 - 33 unos 600 m hasta la existente en la actualidad.</p> <p>Establecer un sistema de mediciones en la proximidad de la urbanización "Los Berrocales del Jarama", capaz de tomar valores relativos a niveles de ruido y de calidad del aire.</p> <p>Realización de un nuevo Estudio de Impacto Acústico por una empresa independiente.</p>

5.3.2.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Cabe destacar algunas alegaciones presentadas en los aeropuertos para evitar posibles alegaciones semejantes en un futuro así como posibles retrasos en la ejecución del proyecto.



Tabla 5.45. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBI-GUO	OBSERVACIONES
Ayuntamientos				<ul style="list-style-type: none"> - el proyecto para la recuperación de las riberas se realice en el marco del PET 13 - se solicita que se realice un estudio pormenorizado de los niveles sonoros - hay un impacto muy grande al paisaje y proponen como medida compensatoria, con objeto de minimizar el impacto de las operaciones de despegue, disponer de una pantalla arbórea - las afecciones sobre vías pecuarias son irrecuperables - no se evalúan las modificaciones en el uso del suelo - no se analizan los riesgos de accidentes con aeronaves - no se incluyen medidas correctoras que garanticen la recarga del acuífero - las aguas presentan contaminación - no se da información sobre el tratamiento de los vertidos antes de su entrada en la red de saneamiento
Asociaciones				<ul style="list-style-type: none"> - infracciones de normas y principios constitucionales - incumplimiento de la DIA - vulneración de los principios constitucionales rectores de la participación social y económica - vulneración de las disposiciones sobre espacios naturales - inexistencia de la autorización de desarrollo del proyecto - incumplimiento del procedimiento de evaluación - imposibilidad de cumplir con los estándares de calidad - diversos aspectos de índole político-

Tabla 5.45. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Ampliación del aeropuerto de Madrid.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBI-GUO	OBSERVACIONES
				económico
Partidos Políticos		X		<ul style="list-style-type: none"> - el procedimiento de información ha pretendido entorpecer la participación pública. Se incumple lo establecido en la DIA en relación con las alternativas de localización - se producen afecciones y condicionantes urbanísticos en varios municipios donde, además, se producirán efectos sociales, ambientales y económicos negativos - se oponen al proyecto por todos los daños causados
Particulares		X		<ul style="list-style-type: none"> - requieren que solicite a Fomento la suspensión de modo inmediato la ejecución del proyecto - alegan que se elabora la huella sonora a partir de los datos erróneos del ruido. No se justifica la alternativa elegida - la realización del proyecto es incompatible con la supervivencia del río e hipoteca cualquier repercusión ambiental en un futuro y es incompatible con la supervivencia de los recursos y patrimonio cultural - demandan que esta alegación se traslade a la Comisión Europea, Dirección General de medio Ambiente, para que emita su perceptivo informe paralizándose entre tanto cualquier tipo de decisión o actividad de las previstas en el proyecto

5.3.2.5 Alegantes versus alegaciones

5.3.2.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.46. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Ampliación del aeropuerto de Madrid.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
Asociaciones	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
P. Políticos	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	5
Particulares	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	3
Total (Σ)	2	3	2	3	3	4	3	2	2	4	2	30/30

CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE

5.3.2.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.25. Alegantes / Nº alegaciones. Ampliación del Aeropuerto de Madrid

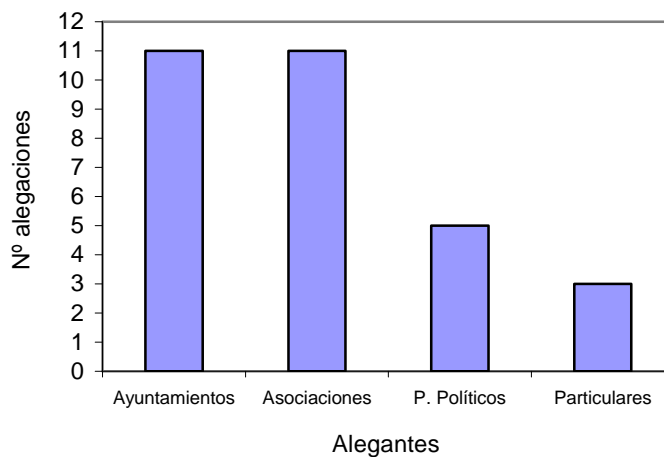
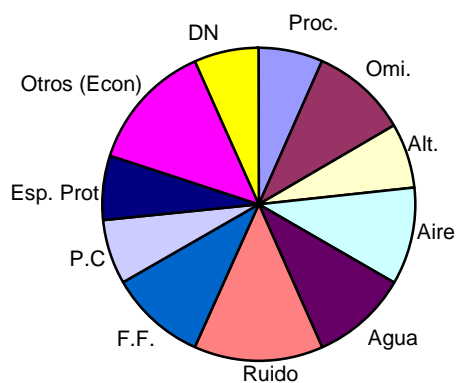


Gráfico Nº 5.26. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Ampliación del Aeropuerto de Madrid



LEYENDA:

- Procedimiento: Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión: Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas: Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna: Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural: Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos: Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa: Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.3.2.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegantes

Generalidades

En este apartado se pretende recoger los puntos relevantes que sirvan de síntesis de todo el proceso de lectura y análisis de las alegaciones.

Algunos aspectos recogidos en las alegaciones, no se han considerado en esta síntesis, a pesar de la extensión y frecuencia con la que han sido tratados y la importancia que puedan "a priori" suscitar, ya que una vez que han sido inventariados y contestados debidamente en el Anexo 5, carecen de entidad para ser recogidos en este apartado. Los puntos de resumen y conclusión, se han agrupado en los conceptos genéricos siguientes:

- Aspectos medioambientales
 - Aspectos jurídicos y de procedimiento
 - Medidas correctoras y compensatorias
-
- Aspectos Medioambientales

El aspecto medio ambiental más tratado ha sido el Ruido, con un 81% de alegaciones presentadas que lo han incluido, seguido con un similar tratamiento los aspectos relacionados con el Aire, Flora y Fauna y Patrimonio Cultural.

Existen numerosas menciones al establecimiento de un Plan de Aislamiento Acústico, a semejanza de la experiencia obtenida con la anterior Declaración de Impacto Ambiental. Sobre este particular el Estudio de Impacto Ambiental hace referencia a atenerse a lo que se disponga en el nueva DIA.

Determinadas alegaciones hacen referencia al diseño de rutas, al cierre nocturno del aeropuerto y a la distribución de las operaciones a lo largo de todo el día. Estas consideraciones pueden afectar a la operatividad del aeropuerto, que deberán mantenerse todo lo flexible que sea posible para atender la demanda prevista.

Con relación a las huellas acústicas se reclama una certificación de las mismas por órgano independiente. A este respecto el Estudio de Impacto Ambiental reconoce haber efectuado la simulación de las huellas con la aplicación de los criterios utilizados por la Comisión Interministerial de Vigilancia del Ruidos, órgano del que forman parte instituciones independientes como son el Centro de Experimentación del Ministerio de Fomento (CEDEX) y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. También se solicita la ampliación de la red SIRMA sobre vigilancia del ruido y sendas de vuelo. Sobre este particular, dicha red se ha ido ampliando en la medida de las necesidades, estando además prevista en el Estudio de Impacto Ambiental la necesaria adecuación de la red SIRMA actual a las

nuevas necesidades tras la entrada en servicio de nuevas pistas y previsibles nuevas rutas.

La afección y desvío del río Jarama ha sido tratado en numerosos escritos de alegación. El proyecto de las pistas contempla la restauración integral de la margen derecha del río en todo el ámbito afectado. Asimismo, el proyecto de desvío y encauzamiento de arroyos recoge la restauración integral del cauce en todo el ámbito afectado.

Se solicita la creación de sendas comisiones para el control y vigilancia del ruido y de la calidad del aire respectivamente. De considerarse oportuna esta solicitud, se propone la creación de una única Comisión de Control Medioambiental que recoja todos los aspectos incluidos las aguas subterráneas, suelos, flora y fauna,...

La Comunidad de Madrid manifiesta su preocupación por las posibles afecciones al acuífero y a la calidad de las aguas subterráneas, en aquellos proyectos en los que están previstas excavaciones. A tal efecto se recoge en los proyectos constructivos las suficientes medidas protectoras, correctoras y de vigilancia ambiental para prevenir y evitar las posibles modificaciones del flujo subterráneo y de la contaminación de sus aguas.

Respecto de los suelos contaminados, la Comunidad de Madrid tiene preocupación de que no se efectúe un control y vigilancia para su detección, lo cual podría suponer indirectamente la contaminación de las aguas subterráneas. Todos los proyectos involucrados en movimientos de tierras recogen las medidas de control y vigilancia necesarias.

- Aspectos jurídicos y de procedimiento

Desde el punto de vista jurídico puede afirmarse que no se han recibido alegaciones cuya trascendencia obligue a replantear aspecto alguno del EslA o del proyecto en sí mismo. Los escritos presentados adolecen en numerosas ocasiones de importantes defectos en la medida en que plantean argumentos contra el Plan Director Aeroportuario, que no está ahora en discusión.

Desde el punto de vista del procedimiento, se ha insistido en numerosas alegaciones sobre la inexistencia de estudio de alternativas o el insuficiente análisis realizado. Estas objeciones carecen de base real si se tiene en cuenta que el estudio sobre el Futuro Sistema Aeroportuario de Madrid (FSAM) no fue otra cosa que un análisis de las alternativas reales que podían considerarse para la ampliación, sin que pueda exigirse una evaluación ambiental detallada de alternativas que desde el punto de vista funcional deben desecharse por su falta de viabilidad.

Algunos alegantes argumentan que se está incumpliendo la legislación vigente al haberse iniciado las obras antes de concluir el trámite de evaluación. Quienes así argumentan no tienen en cuenta que los proyectos que se están ejecutando en la actualidad figuraban incluidos en la Declaración de Impacto Ambiental de 1996 y se han tramitado siguiendo los pasos establecidos en la misma. El hecho de que alguno de

ellos figure también en el EslA sometido a información pública se debe a la voluntad de presentar una imagen lo más completa posible del conjunto de obras a realizar en el aeropuerto, sin que ello signifique que se están volviendo a evaluar.

Numerosos alegantes no han tenido en consideración que la ampliación que se contempla en el EslA, corresponde a un proyecto de interés público de primer orden, promovido y aprobado por la Administración General del Estado, y que por tanto la única legislación aplicable al mismo es la de ámbito estatal, que es la que se ha tenido en cuenta en el EslA, y la cual ya ha incorporado al ordenamiento jurídico las Directivas Comunitarias.

- Medidas correctoras y compensatorias

En cuanto a las Medidas Correctoras y Compensatorias cabe destacar entre otras:

- o Elaboración de un Plan de Aislamiento Acústico de forma que en el interior de las viviendas afectadas se cumplan los niveles máximos de inmisión sonora comprendidos en la NBE.
- o Creación de una Comisión de Control Atmosférico (Control de la Calidad del Aire y Nivel de Ruido).
- o Ampliación de la Red SIRMA y de la Red de Control Atmosférico.
- o Solicitud de indemnizaciones.
- o Diversas medidas compensatorias en relación con la flora y fauna y afecciones a los cauces de arroyos y río Jarama.

Las medidas compensatorias que se llevarán a cabo con respecto a la flora y la fauna, recogidas en los respectivos proyectos constructivos, se han diseñado de forma que no se favorezca la vida extensiva de aves que puedan suponer riesgos para la seguridad en la operatividad del aeropuerto.

5.3.2.6 Conclusiones

Con fecha de 19 de diciembre de 2000, AENA presentó al Ministerio de Fomento -Dirección General de Aviación Civil-, el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente al Proyecto de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, al objeto de que se realizaran las tramitaciones oportunas para que dicho estudio fuera sometido al periodo de información pública, de conformidad con lo dispuesto en el Real decreto Legislativo 1302/86..

El citado proyecto contiene como principales actuaciones la construcción de dos nuevas pistas, 18L/36R y 15L/33R y sus instalaciones asociadas, que dotará al aeropuerto de Madrid/Barajas de un total de cuatro pistas.

- Fecha EIA: 10 abril de 1996
- Fecha DIA: 1996
- Fecha EIA: 13 mayo de 2001
- Fecha DIA: 30 noviembre de 2001
- Superficie: La nueva pista de vuelo 15L-33R tendrá una longitud de 3500 m, anchura de 4,5 m y márgenes de 7,5 m. La pista estará protegida por una franja de 300 m de anchura, extendiéndose a 60 m de cada una de las cabeceras. La pista de vuelo 18L-36R tendrá una longitud de 3500 m, una anchura de 60 m y márgenes de 7,5 m. La pista estará protegida por una franja de 300m de anchura, extendiéndose 60 m de cada una de las cabeceras.

De los datos expuestos de la ampliación del aeropuerto de Madrid, pueden extraerse las siguientes conclusiones: donde más alegaciones ha habido es en aspectos económicos y ruido, les siguen las alegaciones presentadas por omisiones, contaminación de aire y agua y alegaciones a la fauna y flora. Se presentaron menor número de alegaciones por falta de alternativas, falta de procedimiento, espacios protegidos, patrimonio cultural y declaración negativa.

Observando los gráficos de alegantes y número de alegaciones, se observa que son los ayuntamientos y las asociaciones quienes presentaron mayor número de alegaciones, seguidos de los partidos políticos y, finalmente, los particulares.

De los datos expuestos, y según el criterio establecido, se puede concluir que la situación para el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid es inaceptable.

De la participación pública se ven mejoras medioambientales como:

- Elaboración de un Plan de Aislamiento Acústico de forma que en el interior de las viviendas afectadas se cumplan los niveles máximos de inmisión sonora comprendidos en la NBE.
- Creación de una Comisión de Control Atmosférico (Control de la Calidad del Aire y Nivel de Ruido).
- Ampliación de la Red SIRMA y de la Red de Control Atmosférico.
- Solicitud de indemnizaciones.
- Diversas medidas compensatorias en relación con la flora y fauna y afecciones a los cauces de arroyos y río Jarama.

Las medidas compensatorias que se llevarán a cabo con respecto a la flora y la fauna, recogidas en los respectivos proyectos constructivos, se han diseñado de forma que no se favorezca la vida extensiva de aves que puedan suponer riesgos para la seguridad en la operatividad del aeropuerto.

5.4 CASOS PRÁCTICOS: LÍNEAS ELÉCTRICAS

5.4.1 LÍNEA ELÉCTRICA PALOS-GUILLENA

5.4.1.1 Introducción

El proyecto de la línea Palos-Guillena se localiza en la Comunidad Autónoma de Andalucía, afectando a los términos municipales de Palos de la Frontera, Moguer, Lucena del Puerto, Bonares, Niebla, Villarrasa, La Palma del Condado, Villalba de Alcor, Manzanilla, Paterna del Campo y Escacena del Campo en la provincia de Huelva; y Aznalcollar, Sanlúcar la Mayor, Olivares, Gerena y Guillena, en la provincia de Sevilla. Consiste en la construcción de una línea eléctrica de 400 kV de tensión nominal de corriente alterna trifásica y doble circuito, con dos conductores por fase (configuración dúplex), y con una longitud aproximada de 99 km, que conectará la futura Central de Ciclo Combinado de Palos de la Frontera, en Huelva, con la subestación de Guillena en Sevilla.

5.4.1.2 Características del proyecto

- Longitud de la línea: longitud aproximada de 99 km
- Ubicación: El proyecto se localiza en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

5.4.1.3 Alegaciones presentadas

5.4.1.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.47. Relación de consultados. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento
Confederación Hidrográfica del Guadiana
Delegación Provincial en Huelva de la Consejería de Cultura
Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Cultura
Delegación Provincial en Huelva de la Consejería de Obras Públicas y Transportes
Delegación Provincial en Sevilla de la Consejería de Obras Públicas y Transportes
Delegación Provincial en Huelva de la Consejería de Medio Ambiente
Diputación Provincial de Sevilla
Oficina Técnica de Recuperación del Guadiamar de la Consejería de Medio Ambiente
Ayuntamiento de Palos de la Frontera (Huelva)

Tabla 5.47. Relación de consultados. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena
Ayuntamiento de Moguer (Huelva)
Ayuntamiento de Lucena (Huelva)
Ayuntamiento de Bonares (Huelva)
Ayuntamiento de Niebla (Huelva)
Ayuntamiento de Villarrasa (Huelva)
Ayuntamiento de La Palma del Condado (Huelva)
Ayuntamiento de Villalba del Alcor (Huelva)
Ayuntamiento de Manzanilla (Huelva)
Ayuntamiento de Patema del Campo (Huelva)
Ayuntamiento de Escacena (Huelva)
Ayuntamiento de Aznalcollar (Sevilla)
Ayuntamiento de Sanlúcar la Mayor (Sevilla)
Ayuntamiento de Olivares (Sevilla)
Ayuntamiento de Gerena (Sevilla)
Ayuntamiento de Guillena (Sevilla)
Asociación Ecologistas en Acción

Se han consultado un total de 27 entidades: 9 organismos de la administración central y autonómica, 1 Diputación Provincial, 16 Ayuntamientos y 1 asociación ecologista. De éstas, se recibieron 18 alegaciones, que se recogen a continuación.

5.4.1.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Tabla 5.48. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Ministerio de Fomento	Este organismo aporta información sobre las distintas carreteras afectadas por la instalación de la línea proyectada, y comunica que en el diseño de la obra deben tener en consideración las medidas de protección y distancias mínimas a carreteras según la normativa vigente. Solicita que se contacte con los Servicios Técnicos de esta Demarcación, previo a la ejecución del proyecto, con el fin de coordinar la obra en dichos cruces.
D.G. de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	Este organismo inicia el procedimiento de DIA. Entre los aspectos más significativos que deben tenerse en cuenta en la elaboración del EslA, considera que se deberán describir el proyecto y sus acciones; realizar un examen de las alternativas de ejecución, justificándolas; un inventario ambiental; un estudio de avifauna presente, detallando los ZEPAs, LICs y Hábitats de la Red Natura 2000. Tras esto, confeccionar un cronograma de actuación con las medidas

Tabla 5.48. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<p>correctoras y minimizadoras a adoptar, así como el presupuesto de ejecución. Deberá diseñarse y redactarse un Programa de Vigilancia Ambiental así como un Documento Síntesis sobre el proyecto.</p>
<p>Delegación Provincial de Huelva. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía</p>	<p>Informa sobre las vías pecuarias afectadas por este proyecto, comunicando la obligatoriedad de solicitar la tramitación de ocupación correspondiente. Señala que la alternativa denominada Sur, atraviesa a la altura de la desembocadura de Río Tinto un hábitat de distintas especies de avifauna silvestre, y en el área próxima al vivero de ENCE colonias estacionales de grullas y sisones. La alternativa denominada Norte discurre en el tramo comprendido entre la autovía Huelva-Sevilla y la subestación de Guillena por zonas agrícolas de secano y dehesas de encinas con presencia de repoblaciones forestales. La alternativa Centro, atraviesa diversas zonas de importancia medioambiental como son la Dehesa del Estero, el arroyo de la Charca y Lucena del Puerto.</p> <p>Considera que, una vez analizados los impactos generados por cada una de las alternativas propuesta, sería más adecuado ajustar el trazado de forma que partiendo de la alternativa Norte se avance hasta su cruce con la alternativa Sur, a la altura del término municipal de Niebla y, desde aquí continuar por la propuesta Sur, evitando de esta manera la afección directa sobre las colonias de aves invernantes.</p>
<p>Consejería de Cultura. Delegación Provincial de Sevilla. Junta de Andalucía</p>	<p>Informa de la posible presencia de yacimientos en el área. Considera necesaria la presencia de un arqueólogo a pie de obra durante la fase de remoción de terrenos para la instalación de los apoyos. En las fases posteriores del estudio deberá incluirse un apartado específico sobre la incidencia de este proyecto en el patrimonio cultural.</p>
<p>Delegación Provincial de Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía</p>	<p>Este Organismo sugiere que durante la ejecución de las obras se respete en la medida de lo posible la cubierta vegetal, planteándose un adecuado sistema de drenaje así como la rehabilitación ambiental y paisajística que aseguren una minimización de los impactos ambientales ocasionados.</p>
<p>Área de Medio Ambiente. Diputación de Sevilla</p>	<p>Considera insuficientes los datos aportados en la memoria-resumen, donde se omiten los valores de carácter ambiental.</p> <p>Señala que en estudios posteriores debe desarrollarse un análisis sobre: el paisaje, la emisión de radiaciones electromagnéticas, los efectos eléctricos de origen atmosférico, un programa de prevención y riesgos de incendios, un estudio de afección sobre la avifauna donde se incluyan las rotas de aves migratorias así como la adopción de medidas correctoras y efectos derivados de la posible rotura de cables y cadena de aisladores.</p>
<p>Ayto. de Moguer.</p>	<p>Considera más adecuada la alternativa denominada Norte,</p>

Tabla 5.48. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Huelva	ya que aprovecha un pasillo eléctrico ya construido, que parte de la subestación de Torrearenillas y alimenta el casco urbano de Moguer. Señala que el Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana mantiene entre sus objetivos ordenar los corredores energéticos, y por tanto considera inadecuado plantear nuevos corredores.
Ayto. de Niebla. Huelva	Comunica al promotor la necesidad de solicitar la correspondiente autorización municipal al discurrir la línea por el monte público Baldíos de Niebla.
Ayto. de Villarrasa. Huelva	Es insuficiente la documentación aportada en la memoria resumen. Se opone a la construcción de la línea eléctrica, pues las alternativas Centro y Sur discurren por el núcleo urbano del municipio (limita la expansión, posibles efectos negativos sobre la salud de la población) y la alternativa Norte afecta a terrenos destinados al desarrollo de un plan especial de uso e infraestructuras locales.
Ayto. de Aznalcollar. Sevilla	Considera que la línea eléctrica debería discurrir paralela a las infraestructuras preexistentes, alejada de zonas sensibles para la avifauna. Informan sobre la presencia de avutardas en las proximidades del Cerro de Bé. Plantea como opción más viable la alternativa que discurre por el sur de este término municipal, no obstante, advierte que este ayuntamiento mantiene abiertos programas de ecoturismo en la zona del embalse de Aznalcollar y la Finca de Madroñalejos, debiéndose analizar la compatibilidad de la línea eléctrica con el desarrollo de esta actividad.
Ayto de Sanlúcar La Mayor. Sevilla	Este ayuntamiento manifiesta su aprobación con el citado proyecto, e informan sobre la necesidad de realizar el Estudio de Impacto Ambiental correspondiente.
Ayto de Gerena. Sevilla	Considera la opción denominada Norte como alternativa más favorable para la construcción de la línea. Señala que los trazados denominados Centro y Sur son casi coincidentes a su paso por este término municipal, atravesando en ambos casos una zona de encinar de elevado interés medioambiental y afectando paisajísticamente al paraje de las antiguas canteras de granito presentes en esta zona. Asimismo informan que estas alternativas discurren por una zona de expansión industrial en el paraje La Fontanilla, incluido en el Plan Parcial proyectado para este municipio.
Ayto de Guillena. Sevilla	Señala que la documentación aportada en la memoria resumen resulta insuficiente para valorar la afección de este proyecto a su paso por el término municipal, no obstante, consideran que el pasillo descrito discurre muy próximo al casco urbano de Las Pajanosas y la urbanización de El Cucadero. Indican que no presentan inconveniente a la construcción de la línea, siempre que se garantice el alejamiento necesario a las zonas humanizadas descritas anteriormente.
Ecologistas en Acción	Considera que el ámbito de estudio seleccionado para la

Tabla 5.48. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<p>construcción de la línea, podría ocasionar colisiones para la avifauna. Informa sobre la presencia de especies como: avutardas y cigüeñas negras catalogadas en peligro crítico en la C.A. de Andalucía. La alternativa denominada Norte, resulta conflictiva en los tramos que atraviesan el arroyo Cañaveroso y Agrio en el t.m. de Aznalcollar por la presencia de cigüeña negra. Por el contrario las alternativas denominadas Centro y Sur afectarían a las zonas de reproducción de invernada de Avutarda, que abarcarían, por el norte, desde el Cortijo de Barbacena al oeste de Aznalcollar, prácticamente en el límite provincial, hasta el pueblo de Gerena.</p>

5.4.1.4 Análisis de alegantes a favor y en contra



Tabla 5.49. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Confederación Hidrográfica del Guadiana				<p>Informa que los t.m. por donde discurre el trazado de línea eléctrica, se encuentran catalogados como suelo no urbanizable. Durante la realización de las obras deberán tomarse precauciones para evitar la destrucción de la cubierta vegetal en las zonas adyacentes a la obra, procediendo a la restauración, revegetación y construcción de drenajes en el terreno una vez ejecutada la misma.</p> <p>Contemplan igualmente la necesidad de incluir en el EIA un apartado donde se describan las alternativas de trazado, justificación, y actuaciones previstas para la restauración ambiental y paisajista a realizar.</p>
Consejería de Cultura. Delegación Provincial de Huelva				<p>Yacimientos arqueológicos presentes en el área de estudio pueden ser afectados, deben contemplarse modificaciones en caso de afección directa.</p> <p>Necesaria la recopilación bibliográfica en materia arqueológica y la ejecución de prospecciones arqueológicas en la totalidad del área afectada por la construcción de la línea.</p> <p>Como medida correctora en la fase de construcción proponen la presencia de</p>

Tabla 5.49. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
				un arqueólogo a pie de obra.
Consejería de Cultura. Delegación Provincial en Sevilla	X			Informa de la posible afección al Patrimonio Arqueológico. Necesario realizar una prospección arqueológica superficial de todos aquellos lugares donde sea necesaria la remoción de tierras. Informe con la localización y delimitación de los yacimientos arqueológicos afectados con su correspondiente cartografía, valoración y medidas específicas de preservación para cada uno de ellos.
Ayuntamiento de Palos de la Frontera (Huelva)		X		Alega que la información presentada por Unión Fenosa no es suficiente para realizar un condicionado técnico. Comunica que la traza no se ajusta a lo recogido en el artículo 126 del Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana, donde se habilitan unos pasillos para este tipo de infraestructuras.
Ayuntamiento de Villarrasa (Huelva)		X		Oposición a la construcción del tendido a su paso por este t.m., alegando que discurre muy próximo a núcleos de población impidiendo el desarrollo del municipio y preocupa por los problemas de salud que pudieran derivarse de esta instalación. La línea proyectada discurrirá por encima de la Depuradora de Aguas Residuales que este municipio tiene proyectado, y solicitan un desplazamiento de trazado hacia el norte de tal manera que el tendido no se encuentre a menos de 2,5 km de la última vivienda del núcleo urbano.
Ayuntamiento de Aznalcollar (Sevilla)		X		Informa sobre los inconvenientes que presenta el trazado de la línea eléctrica a su paso por este municipio. Informan que la instalación de la línea ocasionará en este territorio la apertura de calles y accesos, incremento del riesgo de colisión para la avifauna y posibles efectos negativos sobre la salud.
Ayuntamiento de Olivares (Sevilla)			X	No emite sugerencias ni condicionantes con relación a las afecciones de la instalación del citado proyecto.

Tabla 5.49. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Línea eléctrica de Palos-Guillena				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
				Remiten copia de las normas subsidiarias actuales de este municipio aportando la cartografía correspondiente al área de estudio afectada.
Ayuntamiento de Gerena (Sevilla)		X		Comunica que entre la documentación recibida no se encuentra el documento de síntesis del Estudio de Impacto Ambiental. Consideran que con la información aportada no se garantiza el estado de uso y conservación del territorio una vez finalizadas las obras. Indican que las sugerencias emitidas por este ayuntamiento en la fase de consultas previas no han sido tenidas en consideración a la hora de diseñar el trazado.
Particulares		X		Insuficiente información sobre el impacto agrícola, ganadero y medioambiental que ocasionará la construcción de la línea eléctrica. Acercamiento peligroso de la línea eléctrica a zonas urbanas, alegando los efectos nocivos en la salud al discurrir próximo a las viviendas habitadas. Obstaculización en las labores agrícolas de los apoyos situados en las fincas. Afección a la fauna, como las colonias de avutardas.
Explotaciones agrícolas El Prado, S.L.		X		Solicita que se proceda al cambio de trazado según la propuesta realizada (desplazando hacia el norte la línea). Si no se acepta esta modificación, se pide un cambio de trazado de forma que no afecte a la línea existente en las parcelas así como al transformador existente.

5.4.1.5 Alegantes versus alegaciones

5.4.1.5.1 Tabla resumen de alegantes y alegaciones

Tabla 5.50. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Línea eléctrica Palos-Guillena.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	6
Asociaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	4
Total (Σ)	2	2	1	0	1	0	2	0	0	2	0	10/10

CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE

5.4.1.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.27. Alegantes / Nº alegaciones. Línea eléctrica de Palos-Guillena

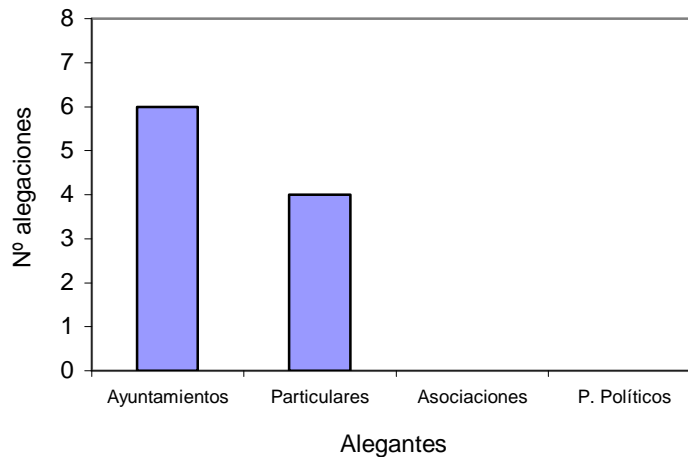
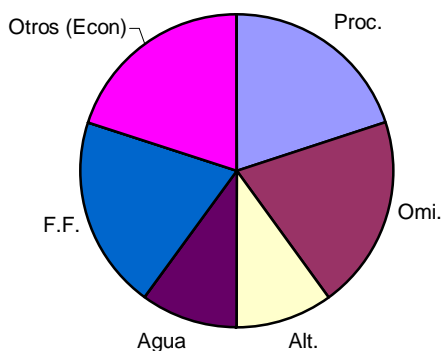


Gráfico Nº 5.28. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Línea eléctrica de Palos

Guillena

LEYENDA:



- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.4.1.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

- Aspectos medioambientales

Se evitará al máximo la generación de ruidos y no se utilizarán explosivos para preparar las cimentaciones de los apoyos en las zonas próximas a áreas calificadas como de sensibilidad faunística o con algún nivel de protección.

Se evitará la construcción durante los meses de abril a agosto, para minimizar la afección en las épocas de cría y nidificación de avutardas.

Con objeto de minimizar el riesgo de colisión de la avifauna con los cables de tierra, se instalarán salvapájaros.

Los nidos de especies protegidas se respetarán en todas las fases de construcción y explotación de la línea, a no ser que interfieran en el correcto funcionamiento de la instalación o supongan un riesgo para el ave.

No se invadirá ni desviará, en ningún caso, el cauce de los cursos fluviales durante la fase de obras.

- Aspectos jurídicos y de procedimiento

Alegan que se debe realizar un informe, indicando por donde discurre el trazado de la línea eléctrica, se encuentra catalogado como suelo no urbanizable.

La traza no se ajusta a lo recogido en el Art. 126 del Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana.

- Aspectos formales

No se ha tenido en cuenta la participación pública a la hora de realizar el trazado de la línea eléctrica. La información presentada no es suficiente para realizar un condicionado técnico. En la documentación recibida no se muestra el documento de síntesis del EIA.

- Medidas preventivas, correctoras y compensatorias

Además de las medidas preventivas y correctoras que indica el EslA, también se adoptarán las siguientes:

Preservación de los espacios naturales de interés ambientales

- Antes de comenzar las obras, se deberá disponer de un informe, emitido por el órgano ambiental competente relativo a la evaluación de la afección efectuada en el EslA del paso de los LIC (ES6120012) "Dehesa del Estero y Montes de Moguer", (ES6150021) "Corredor Ecológico del Río Tinto", y (ES61180005) "Corredor Ecológico del Río Guadiamar".

Protección del suelo y la vegetación.

- Dada la afección al monte público, en los parajes afectados se llevarán a cabo las siguientes medidas compensatorias indicadas

por la Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía:

- o Restauración ambiental, con repoblación forestal con plantas de 1 o 2 savias de pino o alcornoque por cada árbol dañado o eliminado.
- o Informe en el que figure la afección producida y el proyecto de reforestación que especifique las medidas compensatorias a realizar.
- o Se minimizará la ocupación del terreno por los apoyos utilizados y la afección a la vegetación presente en la base de los mismos.
- o Para trazar los accesos a las bases de los apoyos se aprovecharán los caminos existentes evitando al máximo la apertura de nuevos accesos.
- o Todos los residuos derivados de las actuaciones sobre la vegetación como es la tala de arbolado, apertura de cables o restauración, entre otros, deberían ser retirados y gestionados adecuadamente, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 11.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y, en su caso, se depositarán en vertederos debidamente autorizados por el órgano competente de la Junta de Andalucía.
- o La gestión de aceites usados y cualquier otro residuo peligroso que se genere en la fase de construcción de la línea eléctrica se ajustará a lo especificado en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y normativa específicas.

Protección del Patrimonio Cultural y los elementos socioeconómicos.

- o Previo al inicio de las obras se deberá llevar a cabo una prospección arqueológica superficial en toda la zona afectada por las obras.
- o Todos los movimientos de tierra realizados durante la apertura de los pozos de cimentación para los apoyos y próximos a yacimientos arqueológicos catalogados a lo largo de la traza se efectuarán con la presencia de un arqueólogo.

Restauración ambiental

- o Deberá entregarse un proyecto de la vegetación y de restauración de las zonas afectadas por el trazado que deberá contemplar todas las superficies afectadas por las obras incluyendo accesos, instalaciones anejas, acopios de materiales sobrantes, parque de maquinaria, etc. El proyecto deberá prever asimismo su cronograma y financiación.

5.4.1.6 Conclusiones

El proyecto de la línea Palos-Guillena se localiza en la Comunidad Autónoma de Andalucía, afectando a los términos municipales de Palos de la Frontera, Moguer, Lucena del Puerto, Bonares, Niebla, Villarrasa, La Palma del Condado, Villalba de Alcor, Manzanilla, Paterna del Campo y Escacena del Campo en la provincia de Huelva; y Aznalcollar, Sanlúcar la Mayor, Olivares, Gerena y Guillena, en la provincia de Sevilla. Consiste en la construcción de una línea eléctrica de 400 kV de tensión nominal de corriente alterna trifásica y doble circuito, con dos conductores por fase (configuración dúplex), y con una longitud aproximada de 99 km, que conectará la futura Central de Ciclo Combinado de Palos de la Frontera, en Huelva, con la subestación de Guillena en Sevilla.

De los datos expuestos puede extraerse las siguientes conclusiones: en primer lugar, observando la tabla resumen, el mayor número de alegaciones son referentes al procedimiento, omisión, fauna y flora y otros aspectos económicos. También hay alegaciones, aunque en menor número, a la contaminación del agua y a la falta de alternativas de proyecto.

En el Gráfico 5.27 se observa que son los ayuntamientos el grupo que más alegaciones ha presentado, seguido por los particulares. Ni las asociaciones ni los partidos políticos presentaron alegaciones.

A través de la participación pública, se observa una mejora en el proyecto en los aspectos medioambientales, se evitará al máximo la generación de ruidos y no se utilizarán explosivos. Se evitan los impactos a la fauna. Se debe realizar un informe indicando por dónde discurre el trazado de la línea eléctrica.

Se han realizado muchas medidas preventivas y correctoras, entre ellas:

- Preservación de los espacios naturales de interés ambiental
- Protección del suelo y la vegetación
- La gestión de residuos se ajustará a lo especificado en la Ley
- Se protegerá el patrimonio cultural y los elementos socioeconómicos
- Deberá entregarse un proyecto de la vegetación y restauración de las zonas afectadas
- El proyecto deberá prever su cronograma y finalización.
- Instalación de salvapájaros con objeto de minimizar el riesgo de colisión de la avifauna con los cables de tierra
- Las zonas de nidificación se respetarán para evitar el Impacto Ambiental

5.4.2 LÍNEA ELÉCTRICA BALBOA-FRONTERA PORTUGUESA

5.4.2.1 Introducción

El proyecto se localiza en la Comunidad Autónoma de Extremadura, en la provincia de Badajoz, y afecta a los términos municipales de Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera y Valencia del Mombuey.

El proyecto consiste en la ejecución de la línea eléctrica a 400 kV, de aproximadamente 40,5 km de longitud, con dos circuitos trifásicos y dos conductores por fase, que unirá la subestación de Balboa con la frontera portuguesa; a partir de ese punto REN continuará hasta la subestación de Alqueva, situada en el Alentejo portugués.

5.4.2.2 Características del proyecto

- Longitud de la línea: 40,5 km de longitud
- Ubicación: El proyecto se localiza en la Comunidad Autónoma de Extremadura, en la provincia de Badajoz, y afecta a los tt.mm. de Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera y Valencia del Mombuey.

5.4.2.3 Alegaciones presentadas

5.4.2.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.51. Relación de consultados. Caso práctico: Línea eléctrica de Balboa-Frontera portuguesa
D.G. de la Conservación de la Naturaleza
Confederación Hidrográfica del Guadiana
Delegación del Gobierno en Extremadura
Subdelegación del Gobierno en Badajoz
D. G. de M.A. de la Consejería de Agricultura y M.A. de la Junta de Extremadura
D. G. de Ordenación Industrial, Energía y Minas de la Consejería de Economía, Industria y Comercio de la Junta de Extremadura
D. G. de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura
Diputación Provincial de Badajoz
Ayuntamiento de Higuera de Vargas
Ayuntamiento de Jerez de los Caballeros
Ayuntamiento de Oliva de la Frontera
Ayuntamiento de Valencia del Mombuey

Tabla 5.51. Relación de consultados. Caso práctico: Línea eléctrica de Balboa-Frontera portuguesa	
Ayuntamiento de Valle de Matamoros	
Ayuntamiento de Valle de Santa Ana	
Ayuntamiento de Villanueva del Fresno	
Ayuntamiento de Zalunos	
Instituto Geológico y Minero de España	
Cátedra de Botánica de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Extremadura	
Instituto Universitario de Estudios de Desarrollo Regional	
ADENA	
ADENEX	
Asociación española de Evaluación de Impacto Ambiental	
CASE	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	
Ecologistas en Acción	
FAT	
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España. Fondo Patrimonio Natural de Europa	
Greenpeace	
Grupo Extremeño de Amigos de la Naturaleza (GEXAN)	
SEO	
Sociedad de Conservación de Vertebrados (SCV)	

Se han consultado un total de 32 entidades, de las que se han recibido 4 contestaciones, de las cuales 3 son de carácter ambiental.

5.4.2.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Relación de entidades y particulares que han presentado alegaciones con contenido ambiental:

Tabla 5.52. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Línea eléctrica de Balboa-Frontera portuguesa	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Confederación Hidrográfica del Guadiana	Señala que a la vista de la cartografía del área de estudio, habrán de ser cruzados muchos cauces de interés ecológico destacando el río Alcarrache, propuesto como Lugar de Interés Comunitario y declarado por la Junta de Extremadura Corredor Ecológico y de Biodiversidad, y el río Ardila bajo, también propuesto como LIC. Por otra parte señala que deberían considerarse en el EslA, además de lo dispuesto en el artículo 127

Tabla 5.52. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Línea eléctrica de Balboa-Frontera portuguesa	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	del Reglamento de Dominio Público Hidráulico sobre cruce de líneas eléctricas sobre el mismo, una serie de recomendaciones que propone con objeto de minimizar la erosión y arrastres por escorrentía hasta los cauces en las proximidades de los cursos fluviales; evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas; y proteger los ecosistemas fluviales riparios. Todo lo expuesto sin perjuicio de que se puedan fijar condiciones más restricciones a la instalación o haya que adecuarla a cualquier norma legal vigente si se producen impactos negativos en el Dominio Público Hidráulico.
Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura	Informa que se ha recorrido la zona con personal técnico del promotor para definir el trazado más razonable desde el punto de vista ambiental, considerando que no existen problemas ambientales de consideración siempre que la línea discurra fuera de la ZEPA "Dehesas de Jerez" y LIC Río Ardila Bajos, y que el trazado vaya al sur de la carretera de Jerez de los Caballeros a Oliva de la Frontera y Valencia del Mombuey y al norte del río Aldila, lo más próximo a la carretera procurando evitar que no sea visible desde ésta y evitando las zonas de topografía ondulada.
SEO/Birdlife	Señala que la línea eléctrica proyectada puede afectar al Área Importante para las Aves (IBA) n.º 273 "Dehesas de Jerez de los Caballeros". La zona debe su importancia ornitológica a la cría de cigüeña negra (40 parejas), con destacables concentraciones postnupciales (más de 200 ejemplares). Además nidifican en ella aves rapaces como milano negro, culebrera europea, aguillilla calzada y cernícalo primilla. Todas estas especies están en el Anexo 1 de la Directiva Comunitaria 79/409/CE sobre conservación de aves silvestres. También se incluyen en el Libro Rojo de los Vertebrados de España. Menciona la posible existencia de dos parejas de cigüeña negra en el tramo comprendido entre Jerez de 105 Caballeros y Oliva de la Frontera (fincas La Pizarrilla y La Capilla), ambas en el TM de Jerez de la Frontera, y en los alcornoques de las márgenes de la carretera entre estos dos municipios. Por ello considera que la definición del trazado deberá ajustarse al máximo a las carreteras entre Jerez de los Caballeros-Oliva de la Frontera-Valencia del Morobuey, para evitar la invasión de territorios de las diferentes parejas de cigüeña negra. Además propone soluciones para disminuir los riesgos de colisión y de electrocución de la avifauna con el tendido eléctrico. Considera que debe tenerse en cuenta la biología completa de las aves al estudiar los impactos del proyecto y considera adecuado abordar la evaluación de la incidencia del tendido sobre las aves de manera amplia y aplicar las medidas correctoras en todo el trazado independientemente de que esté protegido o no.

5.4.2.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.53. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Línea eléctrica de Balboa-Frontera portuguesa				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X			No aprecia inconveniente alguno en legalizar los cruces solicitados con varios arroyos y lo autoriza con arreglo a una serie de condiciones.
D. G. de MA de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente	X			Considera ambientalmente viable el proyecto siempre que se cumplan las condiciones que se establecen en informe técnico que adjunta.
D. G. de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura			X	<p>En un primer escrito informa de manera negativa respecto al apartado relativo al Patrimonio Arqueológico, Histórico y Etnográfico ya que las prospecciones de campo realizadas para evaluar las afecciones sobre el mismo las considera incompletas en varios tt.mm, debiendo la empresa consultora volver a reprospectar estas zonas de forma rigurosa.</p> <p>En un segundo escrito, adjunta un informe de los servicios técnicos de la D.G. de Patrimonio indicando las medidas de minimización de impacto arqueológico de obligado cumplimiento derivadas de la evaluación del informe relativo al Patrimonio Arqueológico, Histórico y Etnográfico encargado por R.E.E. a la empresa Arquepec. S.L.</p> <p>Finalmente, informa de la conformidad con las medidas de minimización de impacto arqueológico presentadas.</p>

Tabla 5.53. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Línea eléctrica de Balboa-Frontera portuguesa				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Particulares		X		<p>Vecino de Jerez de los Caballeros, solicita el cambio de ubicación de un apoyo, desplazándola junto a la linde con otra parcela, donde la cota del terreno es muy similar al punto proyectado. Este cambio reduciría el impacto sobre el paisaje, la vegetación y suelo, reduciendo además la ejecución de menores taludes a la hora de la realización de los caminos de acceso.</p> <p>Vecinos de Jerez de los Caballeros, se oponen a que la línea eléctrica pase por terrenos de su propiedad por los efectos nocivos para la salud que produce la exposición a campos electromagnéticos, así como posibles incendios causados en una época de elevada sequía, además de afección a encinas y acebuches.</p> <p>Vecinos de Oliva de la Frontera, solicitan que se justifique conveniente y documentalmente el trazado elegido en detrimento de otras alternativas, a su juicio más viables y de menor Impacto Ambiental; se justifiquen los cambios de dirección o giros contemplados en el proyecto, que se alejan de la carretera o de la línea recta sin motivo aparente, suponiendo un mayor costo y un mayor Impacto Ambiental; se subsanen las deficiencias del plano nº 721L001, y, se subsanen las deficiencias referidas al número de colegiado y firma original del mismo.</p>

5.4.2.5 Alegantes versus alegaciones

5.4.2.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.54. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Línea eléctrica Balboa-frontera portuguesa												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Asociaciones	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	2
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	5
Total (Σ)	2	1	2	0	0	0	0	0	2	2	0	7/7

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

5.4.2.5.2 Gráficos

Gráfico N° 5.29. Alegantes / N° alegaciones. Línea eléctrica Balboa-frontera portuguesa

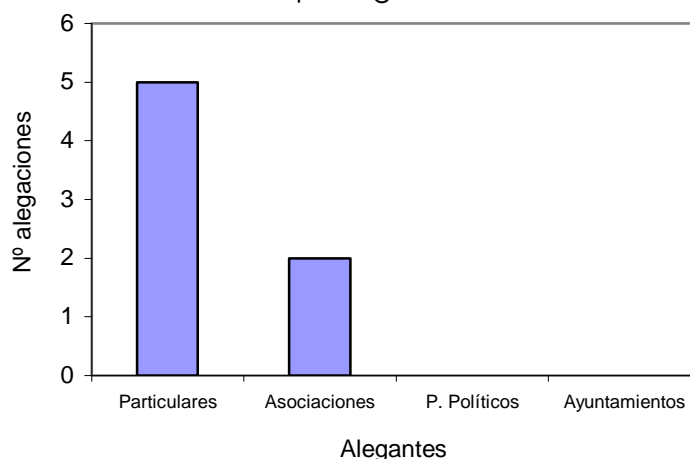
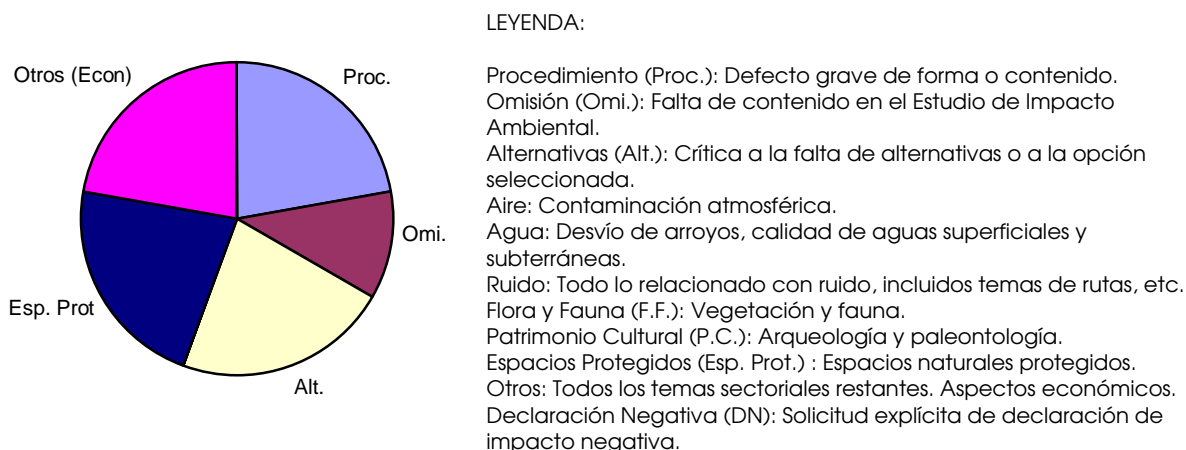


Gráfico N° 5.30. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Línea eléctrica Balboa-frontera portuguesa



5.4.2.5.3 Resumen de alegaciones destacadas por su contenido

- Aspectos Medioambientales

Algunas alegaciones consideran ambientalmente viable el proyecto, siempre que cumpla las condiciones que se establecen en el informe técnico. Se alega que no existen problemas ambientales de consideración, siempre que el proyecto discurra fuera de la ZEPA. Otras, en cambio, alegan que la línea eléctrica puede afectar al área II para las aves. La zona debe su importancia ornitológica a la cría de cigüeña. Además, nidifican en ella aves rapaces, especies que aparecen en el Anexo I de la Directiva Comunitaria 79/409/CE sobre conservación de aves silvestres.

- Aspectos Jurídicos

Alegan que se subsanen las deficiencias del plano nº 721L001, y las deficiencias referidas al nº de colegiado y firma original.

A la vista de la cartografía del área de estudio, habrán de ser cruzados muchos cauces de interés ecológico, aunque no se aprecia inconveniente alguno en legalizar los cruces solicitados con varios arroyos.

- Aspectos de Forma

Se alega que se ha recorrido la zona con personal técnico del promotor para definir el trazado más razonable desde el punto de vista ambiental, considerando que no existen problemas ambientales de consideración siempre que la línea discurra fuera de la ZEPA, y procurando que el trazado no tenga un impacto paisajístico grande. Se considera que la definición del trazado debería ajustarse al máximo a las carretas entre municipios para evitar la invasión a las distintas parejas de cigüeña negra.

Los particulares solicitan, entre otras cosas, el cambio de ubicación de un arroyo, desplazándola junto a la linde con otra parcela. Se oponen a que la línea eléctrica pase por terrenos de su propiedad por los efectos nocivos para la salud que produce la exposición a campos electromagnéticos y la afección a encinas y acebuches.

5.4.2.6 Conclusiones

El proyecto se localiza en la Comunidad Autónoma de Extremadura, en la provincia de Badajoz, y afecta a los términos municipales de Jerez de los Caballeros, Oliva de la Frontera y Valencia del Mombuey.

El proyecto consiste en la ejecución de la línea eléctrica a 400 kV, de aproximadamente 40,5 km de longitud, con dos circuitos trifásicos y dos conductores por fase, que unirá la subestación de Balboa con la frontera portuguesa; a partir de ese punto REN continuará hasta la subestación de Alqueva, situada en el Alentejo portugués.

De los datos expuestos puede extraerse las siguientes conclusiones: en primer lugar, observando la tabla resumen, el mayor número de alegaciones ha sido por procedimiento, falta de alternativas, otros

aspectos económicos y especies protegidas. Donde menos alegaciones se han producido es por omisión, y no ha habido alegaciones por contaminación del aire o agua, ruido, fauna y flora ni patrimonio histórico.

En el Gráfico 5.29 se observa que son los particulares quienes han presentado mayor número de alegaciones, seguidos de las asociaciones. Los ayuntamientos y partidos políticos no han presentado alegaciones.

En la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones (tabla 5.53), se pone de manifiesto que la situación, según los criterios establecidos, es correcta.

De la participación pública se concluye una mejora en los aspectos medioambientales. La línea eléctrica puede afectar al área II para las aves. Se alega que se ha reconocido la zona con personal técnico del promotor para definir el trazado más razonable desde el punto de vista ambiental considerando que no existen problemas ambientales de consideración siempre que la línea discurra fuera de la ZEPA y procurando que el trazado no tenga un impacto paisajístico grande.

5.5 CASOS PRÁCTICOS: REDES FERROVIARIAS

5.5.1 RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA: ELIMINACIÓN DEL BUCLE FERROVIARIO Y NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL

5.5.1.1 Introducción

El estudio informativo del proyecto de "Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y Nueva Estación Intermodal" tiene dos objetivos principales. El primero es el análisis de alternativas de trazado del tramo II del Corredor Navarro, que dentro del programa de red de alta velocidad conecta la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa con la denominada "Y" vasca y con la red ferroviaria europea. Esto se concreta en la supresión del bucle ferroviario que actualmente penetra en la ciudad de Pamplona y en mantener y proporcionar el acceso a los distintos usuarios de RENFE. El segundo de los objetivos es la proyección de la nueva estación intermodal de viajeros de Pamplona.

5.5.1.2 Características del proyecto

- Ubicación: Los términos municipales afectados por el proyecto son Tiebas, Oriz, Imarcoain, Noáin, Beriáin, Esquiroz, Salinas de Pamplona, Cizur Menor, Cizur Mayor, Barañáin, Barbatáin, Aslain, Lizasoain, Zuasti, Ororbia, Orderiz, Arazuri, Iza, Aldaba y Pamplona.

5.5.1.3 Alegaciones presentadas

5.5.1.3.1 Tipo de alegantes

Se muestra a continuación la relación de consultados en el proyecto de la red ferroviaria de eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal en la comarca de Pamplona.

Tabla 5.55. Relación de consultados. Caso práctico: Red ferroviaria en la comarca de Pamplona
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente
Confederación Hidrográfica del Ebro (Zaragoza)
Delegación del Gobierno en Navarra
D.G. de Agricultura y Ganadería. Departamento de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Diputación Foral de Navarra
D.G. de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Diputación Foral de Navarra
D.G. de Ordenación del Territorio y Vivienda. Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda. Diputación Foral de Navarra
D.G. de Cultura «Institución Príncipe de Viana». Departamento de Educación y Cultura. Diputación Foral de Navarra
D.G. de Obras Públicas. Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Diputación Foral de Navarra
Ayuntamiento de Arazuri (Navarra)
Ayuntamiento de Barañáin (Navarra)
Ayuntamiento de Esquiroz (Navarra)
Ayuntamiento de Imarcoain (Navarra)
Ayuntamiento de Iza (Navarra)
Ayuntamiento de Noáin (Navarra)
Ayuntamiento de Oriz (Navarra)
Ayuntamiento de Pamplona (Navarra)
Ayuntamiento de Tiebas (Navarra)
Ayuntamiento de Cizur Mayor (Navarra)
Ayuntamiento de Cizur Menor (Navarra)
Departamento de Zoología y Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Navarra
Departamento de Urbanismo. Esc. Téc. Sup.r de Arquitectura. Universidad de Navarra
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Demarcación de Navarra
Colegio Oficial de Biólogos de Aragón, La Rioja y Navarra
Sociedad Española de Ornitología. SEO. (Madrid)
Sociedad para la Conservación de los Vertebrados. SCV. (Madrid)
Sociedad de Ciencias Naturales Gorosti. (Navarra)
ANAT-LANE (Navarra)
Gurelur Fondo Navarro para la Protección del Medio Ambiente

5.5.1.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Durante el proceso de información pública se han presentado 19 alegaciones, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación.

Tabla 5.56. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Red ferroviaria en la comarca de Pamplona	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Confederación Hidrográfica del Ebro	Hace hincapié en que se realice una adecuada gestión de los residuos derivados de las obras y del suelo vegetal derivado de las excavaciones; la exclusión de las obras de las zonas de cauce, riberas, servidumbre y policía; la limitación de la superficie de terreno afectada; la restauración paisajística y arquitectónica tradicional; la reposición de servidumbres; y la instrucción del personal contratado sobre la problemática ambiental de la obra.
D.G. de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Navarra	Apunta la solución 2 como la más viable ambientalmente. Propone la realización de un estudio de ruido y la consideración de los aspectos regulados en el Inventario de Zonas Húmedas (D.F. 4/97), así como los posibles impactos sobre <i>Orchis papilionácea</i> , el galápagos europeo (<i>Emys orbicularis</i>) y el robledal de roble albar (<i>Quercus robur</i>) de Aldaba-Zuasti.
D.G. de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Diputación Foral de Navarra	Destaca la inconveniencia de las soluciones 3 y 4 como consecuencia del impacto en la permeabilidad territorial por adición de una nueva barrera.
D.G. de Cultura de la Diputación Foral de Navarra	Indica como medidas correctoras del impacto sobre el yacimiento arqueológico de Bikudia, la excavación de la zona afectada y el seguimiento arqueológico general de la obra. Considera adecuada la solución propuesta para la afección al Camino de Santiago y se reserva el pronunciamiento sobre la afección al acueducto de Noáin hasta que se resuelvan los detalles del paso de las vías bajo sus arcos.
Ayuntamiento de Arazuri	Aduce defectos de procedimiento en la realización del Estudio de Impacto Ambiental basados en la segmentación artificial del proyecto (al entender que forma parte del proyecto global de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa), la carencia de información relativa al nivel máximo de afectación física de los terrenos, y la exclusión apriorística y escasamente justificada, de las soluciones 5 y 6, que imposibilitan una adecuada evaluación del impacto. Destaca la difícil compatibilidad de la solución 1-3 por su afección al Castillo de Arazuri, y plantea la necesidad de un estudio de ruido, y de evaluar los efectos sinérgicos y acumulativos, así como las posibles afecciones al futuro Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona. Finalmente considera insuficiente y erróneo el inventario ambiental relativo a la fauna, la flora y la vegetación.
Ayuntamiento	Entiende como preceptivo para las soluciones 1 y 2 un estudio acústico acorde con la normativa vigente (D.F. 135/89) y la previsión

Tabla 5.56. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Red ferroviaria en la comarca de Pamplona	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
de Barañáin	de elementos amortiguadores del ruido pertinentes. También sugiere que se defina la ocupación de suelo, así como las franjas de servidumbre y afección, dado que podría afectarse suelo urbanizable. Se solicita la consideración de las zonas desafectadas de uso ferroviario y el estudio de su posible conexión con el proyectado Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona.
Ayuntamiento de Imarcoain	Recomienda la solución 5 y rechaza las soluciones 1 y 2 por afectar al Camino de Santiago, al acueducto de Noáin, y a suelos de alta productividad agrícola.
Ayuntamiento de Iza	Indica que, de las dos soluciones que atraviesan el término municipal (1-3 y 2-4), es mejor la 2-4 por discurrir más alejada de los núcleos urbanos de Zuasti e Iza. Respecto al tramo final propone prolongar la plataforma común de alta velocidad y la línea convencional de RENFE unos 2.800 m más según la solución que se estudie para el siguiente tramo del corredor navarro y conectar con la vía existente de RENFE a la altura de Ochovi, suprimiendo así 6.000 m de vía existente que permite liberar terrenos y no encerrar entre infraestructuras a los núcleos afectados.
Ayuntamiento de Noáin	Solicita que no pase el trazado por su término municipal dada la gran concentración de infraestructuras que tiene en la actualidad y que pase por el de Galar. Asimismo, el ayuntamiento remite y hace suyo un escrito de vecinos de Oriz en el que se destaca el impacto sobre las explotaciones agrícolas y se recalca la elevada ocupación del término municipal por infraestructuras.
Colegio Oficial de Biólogos de Aragón, La Rioja y Navarra	Sugiere la inclusión de estudios detallados de vegetación y fauna con inventarios específicos y de la contaminación acústica, así como la realización de un estudio de las medidas preventivas de afección a los cauces fluviales. Indica la necesidad de considerar los procesos ecológicos clave.
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra	Recomienda las opciones que reutilizan mayor número de tramos del trazado antiguo para minimizar la ocupación del territorio y la realización de un proyecto de integración paisajística simultáneo al proyecto de trazado. Destaca la necesidad de un estudio en profundidad respecto a la afección al acueducto de Noáin.
Departamento de Zoología y Ecología de la Universidad de Navarra	Plantea estudiar detalladamente la fragmentación paisajística y el efecto barrera; mantener la vegetación de ribera y evitar la canalización de los cursos de agua.
Grupo de agricultores y ganaderos de Tiebas	Indican la incidencia negativa del proyecto sobre suelos de alta productividad agrícola y, en ese sentido, sugieren que se estudie la posibilidad de un cambio en el trazado a su paso por Tiebas.

5.5.1.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.57. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Red ferroviaria en la comarca de Pamplona				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Confederación Hidrográfica del Ebro		X		Considera que el proyecto debe incluir la construcción de las estructuras necesarias para el paso del sifón de Tiebas bajo las vías del ferrocarril, contemplado en el proyecto del Tramo 4 del Canal de Navarra.
Ayto de Arazuri, Ayto de la Cendea de Olza	X			Manifiestan su conformidad con la selección de las soluciones más alejadas del núcleo de Arazuri y Ororbia.
Ayuntamiento de Barañáin			X	Plantea incluir un estudio de ruido según la normativa vigente en el D.F. 135/1989, y prever elementos de atenuación acústica consistentes en barreras densas de arbolado y movimientos de tierra adecuados. También propone incluir un proyecto de tratamiento paisajístico de las parcelas del municipio afectadas para su integración dentro del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, y modificar el trazado para evitar interferencias con dicho parque.
Ayto de la Cendea de Galar	X			Considera favorables las soluciones 1 y 2 por su menor impacto paisajístico.
Ayto de la Cendea de Galar	X			Muestra sus preferencias por las soluciones 2 y 4 por alejarse más de los núcleos urbanos de Iza y Zuasti. Por otro lado, estima insatisfactorio el último tramo de todas las soluciones, ya que al discurrir por una plataforma independiente de la actual supone un incremento en la ocupación de terrenos y deja encerrados a los núcleos de Aldaba y Aldaz, aumentando el Impacto Ambiental. Para evitar esto, se propone la prolongación de la plataforma común de alta velocidad y convencional RENFE 3.300 m más, conectando con la vía existente de RENFE a la altura de Ochovi, dependiendo de la

Tabla 5.57. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Red ferroviaria en la comarca de Pamplona				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
				solución que se adoptase para el tramo siguiente.
Ayo de Iza		X		Alega que el estudio no contempla las interacciones del proyecto con el Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, la protección del puente romano del municipio, y el tratamiento urbanístico a implementar para el suelo desafectado del actual uso ferroviario.
Ayto de Cizur Mayor			X	Alega que la solución seleccionada deberá contemplar el proyecto actualmente en ejecución de dicho parque, a fin de coordinar ambas actuaciones.
NILSA, sociedad pública gestora del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona	X			Solicitan la paralización inmediata del estudio informativo alegando graves impactos ecológicos relativos a ruidos, movimiento de tierras, elevado consumo energético e impacto electromagnético de la catenaria.
Tres ciudadanos en representación de la Asamblea Contra el Tren de Alta Velocidad de Iruñerria, y dos por cuenta propia		X		Plantea incluir un estudio de ruido según la normativa vigente en el D.F. 135/1989, y prever elementos de atenuación acústica consistentes en barreras densas de arbolado y movimientos de tierra adecuados. También propone incluir un proyecto de tratamiento paisajístico de las parcelas del municipio afectadas para su integración dentro del Parque Fluvial de la Comarca de Pamplona, y modificar el trazado para evitar interferencias con dicho parque.

CAPÍTULO 5

5.5.1.5 Alegantes versus alegaciones

5.5.1.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegación

Tabla 5.58. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	3
Asociaciones	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
Total (Σ)	0	0	1	0	0	3	0	0	2	1	0	7/7

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

5.5.1.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.31. Alegantes / Nº alegaciones. Nueva red ferroviaria en Pamplona

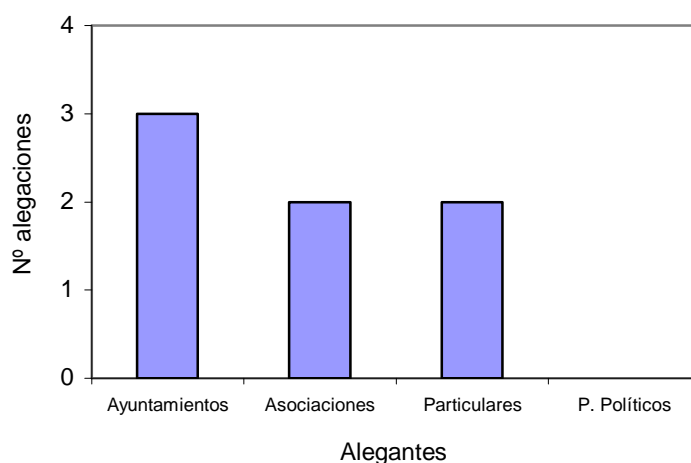
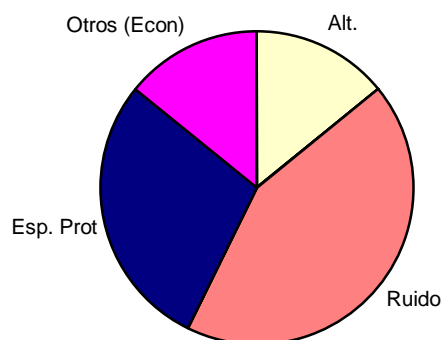


Gráfico Nº 5.32. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Nueva red ferroviaria en Pamplona



LEYENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.

Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.

Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.

Aire: Contaminación atmosférica.

Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.

Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc. Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.

Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.

Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.

Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.

Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.5.1.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

- Aspectos medioambientales

Los ayuntamientos plantean incluir un estudio de ruido. También proponen incluir un proyecto de tratamiento paisajístico de las parcelas del municipio afectadas, para su integración dentro del Parque Fluvial.

Aspectos jurídicos y de procedimiento

Las asociaciones solicitan la paralización inmediata del estudio informativo.

- Aspectos formales

Algunos ayuntamientos consideran unas alternativas mejor que otras.

5.5.1.6 Conclusiones

El estudio informativo del proyecto de "Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario y Nueva Estación Intermodal" tiene dos objetivos principales. El primero es el análisis de alternativas de trazado del tramo II del Corredor Navarro, que dentro del programa de red de alta velocidad conecta la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa con la denominada "Y" vasca y con la red ferroviaria europea. Esto se concreta en la supresión del bucle ferroviario que actualmente penetra en la ciudad de Pamplona y en mantener y proporcionar el acceso a los distintos usuarios de RENFE. El segundo de los objetivos es la proyección de la nueva estación intermodal de viajeros de Pamplona.

De los datos expuestos puede extraerse las siguientes conclusiones: en primer lugar, la alegación que más aparece es el ruido, seguido de los espacios protegidos, aspectos económicos y falta de alternativas. En cuanto al EsIA, no aparecen alegaciones por procedimiento, declaración negativa ni omisión. Tampoco hay alegaciones por contaminación de agua o aire, espacios protegidos ni fauna y flora.

En el Gráfico 5.31 se observa claramente que los que más alegaciones han presentado son los ayuntamientos, seguidos de las asociaciones y los particulares.

La puntuación de la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones, según el criterio establecido, indica que la situación es correcta.

De la participación pública se observa una mejora en los aspectos medioambientales. Los ayuntamientos plantean incluir un estudio de ruido, también proponen incluir un proyecto de tratamiento paisajístico de las parcelas del municipio afectadas para su integración dentro del parque fluvial. Las asociaciones solicitan la paralización inmediata del estudio informativo.

5.5.2 CORREDOR FERROVIARIO NOROESTE DE ALTA VELOCIDAD. TRAMO: "CASTEJÓN – LOGROÑO"

5.5.2.1 Alegaciones presentadas

Se ha realizado un informe que recoge estas alegaciones. El informe analiza los escritos y alegaciones presentadas durante el período de información pública del Estudio Informativo "Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño".

5.5.2.1.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.59. Relación de consultados. Caso práctico: Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño
Ayuntamientos +13
Partidos políticos / Sindicatos + 7
Asociaciones + 6
Particulares + 2248

5.5.2.1.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Durante el proceso de información pública se han presentado 17 alegaciones, cuyos aspectos medioambientales más significativos se resumen a continuación.

Tabla 5.60. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Particular	La ejecución del trazado va a producir irremediables y gravísimos perjuicios relativos al interés general en cuanto a seguridad, pérdida de valor de las propiedades, molestias por ruidos y vibraciones. Provocará la destrucción de todo el Planeamiento Urbanístico del municipio. Fuerte e importantísimo Impacto Ambiental (cultivos, flora, fauna, riqueza cinegética, ruidos, vibraciones y campos electromagnéticos). El trazado atraviesa terrenos de gran importancia agropecuaria e instalaciones para su explotación.
Particular	Es físicamente imposible disponer de tres vías. El trazado causará problemas sociales y económicos. El impacto medioambiental por líneas de tendido eléctrico próximas a las viviendas, vibraciones, etc...
Particular	No se dispone del espacio suficiente para el paso de dos vías. Rentabilidad escasa del proyecto al quedar limitada la velocidad de los trenes en la zona del Rincón de Soto. Incremento muy importante del Impacto Ambiental respecto a la situación actual.
Particular	El trazado discurre separado de la A-68, lo cual supone dividir en dos los terrenos de labor, dedicados fundamentalmente a viñedos históricos.

Tabla 5.60. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Partido Político	El Frupo Socialista del Ayuntamiento de Calahorra propone un desplazamiento de la actual línea ferroviaria hasta fuera del casco urbano, d tal forma que no constituya una barrera física dentro del casco urbano, evitaría así el Impacto Ambiental que supone una línea férrea dentro del casco urbano, evitaría también las molestias y el cierre de varias empresas.
Asociación	Solicita que en la elaboración del proyecto se tenga en cuenta la reposición de caminos rurales y accesos a fincas.
Asociación	La solución propuesta resulta ser la de mayor impacto sobre la estructura agraria de la región, al discurrir por terrenos de alta productividad. Estudiarse con más detalle las reposiciones del regadío existente. La valoración de las expropiaciones que se contemplan en el proyecto resulta muy baja. Los proyectos deberán, además de valorar de acuerdo a criterios reales, contemplar las superficies expropiadas y las totales de las fincas. La reposición de los caminos y pasos de ganado contemplados en el estudio informativo no es suficiente. Las obras de drenaje de los barrancos deberían ser analizados con detalle, considerando el carácter torrencial de los mismos.
Particular	Problema social: En el momento se implante el primer metro de valla, Rincón del Soto se convertiría en dos pueblos, lo cual tendría problemas económicos y sociales. Impacto medioambiental: la distancia que hay de las casas a los trenes, sería inferior a tres metros, el ruido sería insoportable.
Particular	Comenta los probemas sonoros que otros ya han comentado, pero añade que se deberían usar pantallas acústicas para su control y vallar la zona de vías para mayor seguridad.
Asociación	Recomendaciones generales: <ul style="list-style-type: none"> • Mantener la continuidad de todas las vías pecuarias afectadas por el trazado. • Controlar las voladuras, si son necesarias, en los espacios naturales de "Cortados de Aradón" y "Soto Martín", por la presencia de Águila-Azor perdizera. • Líneas eléctricas para el ferrocarril enterradas para protección de fauna. • Planificarse pasos de fauna. • Estudio de impacto de canteras y vertederos. • Restauración de taludes con especies autóctonas. • Colaboración continua con la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de La Rioja.
Ayuntamiento	El documento examinado es escaso, por lo que se considera imprescindible conocer el trazado vallado, pantallas acústicas, servidumbres y franjas de expropiación, en toda la zona colindante al suelo urbano o urbanizable de Calahorra.
Asociación	Antes de la redacción del proyecto de construcción, se deberá

Tabla 5.60. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	mantener los oportunos contactos con la C.H. del Ebro, a fin de fijar las características del paso sobre el canal de Lodosa.
Ayuntamiento	<p>Infrautilización de la doble plataforma de ancho UIC, ya que en aquellas zonas en las que el nuevo trazado discurre próximo a la vía, la plataforma para vía doble debería ser utilizada para la instalación de la vía de ancho ibérico necesaria para el tráfico de mercancías (vía de ancho ibérico + vía UIC).</p> <p>Se solicita que en zonas peri-urbanas o próximas a polígonos industriales los caminos de servicio tengan como mínimo 6 m de anchura, con arcenes de medio metro y completamente asfaltados. Las medidas adoptadas en el estudio no garantizan la permeabilidad transversal a agricultores y propietarios frente a la nueva infraestructura., solicitándose por esto pasos peatonales cada 200 m en las zonas afectadas.</p>
Ayuntamiento	Se propone modificar el trazado hacia el Sur, ya que la existencia de un viaducto sobre la futura ampliación del polígono El Sequero, creará afecciones innecesarias a muchas parcelas.
Ayuntamiento	<p>Incluir un estudio sobre hipótesis de malla de circulación en las dos situaciones previstas: vía única y vía doble.</p> <p>Deberían detallarse más los esquemas de vías y andenes de todas las estaciones y PAETs.</p> <p>Estudio de la influencia de la nueva línea en el proyecto de la nueva estación de Logroño.</p>
Ayuntamiento	Se propone una variante a la solución propuesta a su paso por el Rincón del Soto que bordee la citada localidad al Norte de la misma. No está estudiado con suficiencia el paso del nuevo trazado ferroviario por el suelo urbano de Calahorra. Debe reconsiderarse todo el tramo. El emplazamiento de los edificios de la estación y la permeabilidad con el polígono industrial. Deberían disminuirse las afecciones paisajísticas y medioambientales en el río Leza.
Ayuntamiento	<p>Deficiencias en el estudio informativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrautilización de la doble plataforma UIC. • Anchura de caminos en zonas urbanas e industriales insuficiente. • No asegura el nivel de permeabilidad transversal y longitudinal. • Terraplenes y desmontes que suponen importantes barreras físicas. • No se considera de forma adecuada los aspectos relacionados con el drenaje de la nueva infraestructura. • No se prevé la realización de un estudio de la reposición de servicios afectados. • No se contemplan medidas eficaces para preservar las características hidrológicas de las aguas superficiales y subterráneas.

Tabla 5.60. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<ul style="list-style-type: none"> • No se consideran medidas correctoras para disminuir las afecciones acústicas. • No se detallan las medidas a adoptar para la conservación del patrimonio arqueológico. • No protege adecuadamente a la fauna. No se adoptan medidas correctoras para la recuperación de la capa superior del suelo vegetal, ni paisajística. • No se marcan las zonas de mayor riesgo de incendio.

5.5.2.2 Alegantes versus alegación

5.5.2.2.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegación

Tabla 5.61. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Caso práctico: Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	1	1	0	0	1	1	1	0	1	0	6
Asociaciones	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
P. Políticos	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Particulares	0	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	5
Total (Σ)	0	2	4	0	0	2	2	2	1	1	0	14/14
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

5.5.2.2.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.33. Alegantes / Nº alegaciones. Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño

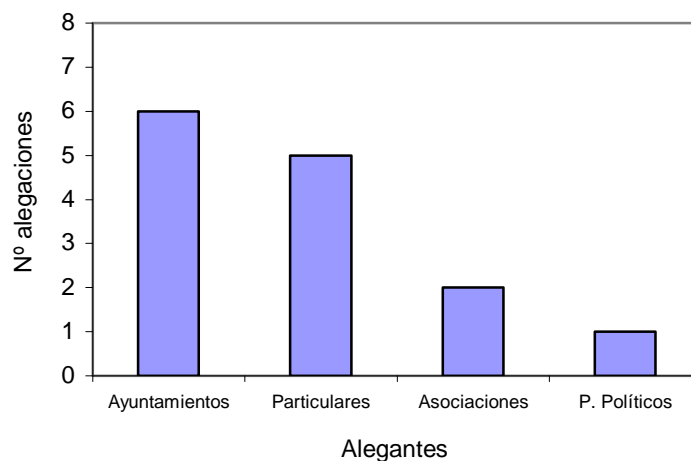
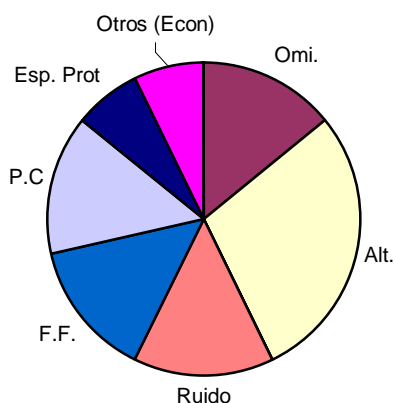


Gráfico N° 5.34. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Corredor Ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo: Castejón – Logroño



LEYENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
 Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
 Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
 Aire: Contaminación atmosférica.
 Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
 Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
 Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
 Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
 Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
 Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
 Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.5.2.3 Conclusiones

En el tramo Castejón – Logroño de este corredor ferroviario de alta velocidad se recibieron un total de 2274 alegaciones, las cuales se sintetizan en 41 alegaciones “tipo”. Dicha agrupación se realiza con aquellas alegaciones que siendo remitidas por varios particulares, su formato y contenido es coincidente. Las alegaciones se numeran desde la AL-00 hasta la AL-40, y se han clasificado en:

- Ayuntamientos: Se incluyen todo lo que sea o constituya un ayuntamiento.
- Organismos oficiales: Se incluyen todos los organismos oficiales.
- Asociaciones y/o empresas: Se incluyen todas las asociaciones formadas por personas o individuos que tienen intereses comunes (ecologistas, culturales, ...), también se incluyen las empresas y asociaciones sindicales.
- Particulares: Se incluyen a personas o grupos de personas, que sin constituir una Asociación, tiene un mismo pensar sobre las alegaciones a entregar.

Observando los gráficos 5.33 y 5.34 se pueden extraer las siguientes conclusiones: en primer lugar, si realizamos el estudio por grupo alegante, vemos que son los ayuntamientos quienes mayor número de alegaciones han presentado, seguidos de los particulares, las asociaciones y, por último, los partidos políticos.

Por tipo de alegación, se observa que es la falta de alternativas la principal razón de las alegaciones, seguida de omisión en el EslA, alegaciones por ruido, fauna y flora y patrimonio cultural. Podemos concluir

que la situación es mejorable, pues así lo indica la puntuación obtenida en la tabla 5.61, según el criterio establecido para ello.

Varios alegantes coinciden que el documento del estudio informativo es escaso, por lo que proponen mejoras medioambientales como son:

- Solucionar los problemas sonoros mediante la instalación de pantallas acústicas.
- Trazado de vallado en toda la zona de vías para aumentar la seguridad.
- Trazado más detallado de servidumbres y franjas de expropiación en toda la zona colindante.
- Asegurar la permeabilidad transversal y longitudinal.
- Restauración de servicios afectados.
- Asegurar la contiuidad de caminos y vías agropecuarias.

5.6 CASOS PRÁCTICOS: OLEODUCTO

5.6.1 OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA, VARIANTE DE ADEMUZ (CÓRDOBA Y CIUDAD REAL)

5.6.1.1 Introducción

El proyecto se localiza en las Comunidades Autónomas de Andalucía y Castilla-La Mancha, en las provincias de Córdoba y Ciudad Real, y afecta a los términos municipales de Ademuz, Montoro, Cárdena, Villanueva de Córdoba y Conquista en la provincia de Córdoba y en el término municipal de Brazatortas, en la provincia de Ciudad Real.

5.6.1.2 Características del proyecto

- Fecha del DIA: 25 septiembre de 2003
- Longitud del oleoducto: 12 pulgadas y 413 kilómetros de longitud
- Ubicación: el trazado durante 38,8 kilómetros atraviesa los municipios de Ademuz, Montero, Rota y Zaragoza

CAPÍTULO 5

5.6.1.3 Alegaciones presentadas

5.6.1.3.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.62. Relación de consultados. Caso práctico: Oleoducto Rota-Zaragoza
D.G. de Conservación de la Naturaleza
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir
Confederación Hidrográfica del Guadiana
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía
Subdelegación del Gobierno en Córdoba
D.G. de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía
D.G. de Conservación de la Naturaleza
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir
Confederación Hidrográfica del Guadiana
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía
Subdelegación del Gobierno en Córdoba
D.G. de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía
D.G. de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Subdelegación del Gobierno en Ciudad Real
D.G. de Bienes y Actividades Culturales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. de Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
D.G. del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha
Diputación Provincial de Ciudad Real
Ayuntamiento de Brazatortas
Ayuntamiento de Cardeña
Ayuntamiento de Villanueva de Córdoba
Ayuntamiento de Conquista
Instituto Geológico y Minero de España
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero
Departamento de Biología Vegetal y Ecología de la Universidad de Córdoba
A.D.E.N.A.
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)
Ecologistas en Acción
F.A.T.
Greenpeace

5.6.1.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Se han consultado 37 entidades, habiendo recibido 12 contestaciones, de los cuales, 10 presentan un contenido ambiental que se resume a continuación:

Tabla 5.63. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Oleoducto Rota-Zaragoza.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	Enumeran una serie de recomendaciones con el fin de minimizar las afecciones sobre los cursos hídricos principales, arroyos de la Viruela, Fresnedoso, del Cardo, de Hornillo, de las Veguillas, de las Ventas Nuevas y río Guadalmez, en cuanto a su régimen hídrico y las potenciales alteraciones de la calidad de sus aguas. De esta manera, aconsejan, entre otros, evitar la desviación temporal o permanente de los cauces y una serie de prácticas de riesgo para prevenir posibles contaminaciones de las aguas subterráneas y superficiales.
Confederación Hidrográfica del Guadiana	Recomiendan, entre otras cuestiones, que la elección del punto de cruce con los tramos fluviales afecte lo menos posible a los ecosistemas fluviales y riparios y que se restituya a su estado previo la morfología de los cauces afectados.
Subdelegación del Gobierno en Córdoba	Consideran que la alternativa seleccionada es ambientalmente la más idónea.
D. G. de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	Envían informes elaborados por la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba, así como de las Delegaciones Provinciales de las Consejerías de Empleo y Desarrollo Tecnológico, Cultura y Agricultura y Pesca. En dichos informes se enumeran las vías pecuarias afectadas por el proyecto, Vereda de Azuel a Villanueva, del descansadero del empalme a Venta de los Locos de la Viñuela y de Cardeña, y los Cordeles de Cardeña a Villanueva, de la Plata, de Villanueva, de Córdoba a Villanueva. Asimismo, se solicita el establecimiento de una vigilancia arqueológica intensiva por parte de un especialista durante el movimiento de tierras. Los resultados de esta actividad deberán adaptarse a lo previsto en el artículo 50.1 de la Ley 1/91, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía. Se deberá analizar también los efectos que provoquen la disminución de la calidad edáfica por vertido de contaminantes o abandono de restos de materiales en la fase de construcción y los efectos sobre cauces o corrientes naturales de agua.
D. G. de Bienes y Actividades Culturales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	Condicionan el control y seguimiento arqueológico de las obras a las fases en donde exista remoción de tierra y apertura de zanja. Asimismo, se deberá actuar conforme a la Ley 16/85 de Patrimonio Histórico Español (Art. 44.1) y la Ley 4/90 (Art.21), de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, ante la eventual aparición de restos arqueológicos y/ o paleontológicos durante las obras.
D. G.I de Calidad Ambiental de la Consejería de	Indican una serie de valores ambientales afectados, Hábitat de Protección Especial e Interés Especial, como las formaciones adeshadas de encinas, el río Guadalme -que forma parte del

Tabla 5.63. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Oleoducto Rota-Zaragoza.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Agricultura y Medio Ambiente de la J. C. de Castilla-La Mancha	LIC ES0000090) "Sierra Morena"-, y flora y fauna catalogada, como la Cigüeña Negra (<i>Ciconia nigra</i>), el águila imperial ibérica (<i>Aquila adalberti</i>), el linco (<i>Lynx pardinus</i>) y el buitre negro (<i>Aegypius monachus</i>). Asimismo, solicitan el estudio de las afecciones producidas por las líneas eléctricas de servicio de la instalación, la adopción de las medidas necesarias para prevenir la contaminación acuática, las afecciones sobre el patrimonio arqueológico y recomiendan utilizar los caminos existentes, garantizar el funcionamiento natural del ecosistema fluvial del río Guadalmeiz y un conjunto de medidas de restauración ambiental.
Ayuntamiento de Montoro y Conquista	Solicitan el análisis detallado de los espacios protegidos afectados, entre ellos los incluidos en el Catálogo del Plan Especial de protección del Medio Físico y Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de la Provincia de Córdoba, como el Complejo Serra no de Interés Ambiental "Posada del Águila-Alcornocal" (CS-14) y el Complejo Ribereño de Interés Ambiental "Río Guadalmeiz" (RA-1), así como LICs, ZEPAS y Refugios de Fauna y la identificación de «puntos de conflicto ambiental» que serán aquellos susceptibles de sufrir impactos de mayor importancia y que requieran un estudio pormenorizado. Asimismo, consideran necesario que se tengan en cuenta las infraestructuras complementarias al oleoducto y el riesgo tecnológico de la actividad proyectada.
Ecologistas en Acción	Enumeran una serie de aspectos ambientales que consideran han sido deficientemente tratados en la memoria-resumen y recomiendan el análisis detallado de los LICs y Hábitats de la Directiva, del Plan Especial de protección del Medio Físico y catálogo de Bienes y Espacios Protegidos de la Provincia de Córdoba, del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y el de Ordenación y Recuperación de las vías pecuarias.
Sociedad Española de Ornitología	Enumeran una serie de pasos a seguir en el Estudio de Impacto Ambiental para analizar las afecciones del oleoducto sobre el Área Importante para las Aves nº 207 «Valle y Sierra de Alcudia», siendo un área de presencia, entre otras, de cigüeña negra, cigüeña blanca, elanio común, buitre negro, águila azor perdicera y águila imperial ibérica, esta última en grave regresión.

5.6.1.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.64. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Oleoducto Rota-Zaragoza.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
D.G. de Conservación de la Naturaleza, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, Fundación CBD-Hábitat y Villamagna, S.A.		X		Alegan que la línea eléctrica aérea de 40 kW que suministrará energía a la posición de válvulas MV-1204 en la finca La Garganta, situada en el T.M. de Brazatortas (Ciudad Real), supone un riesgo de electrocución y colisión para las poblaciones de las especies amenazadas que existen en la finca, como el águila imperial, el buitre negro, la cigüeña negra, etc. Además, estas poblaciones están siendo controladas por parte de las administraciones estatal y autonómica. Por todo ello estas entidades solicitan el enterramiento de la línea.
Ayuntamiento de Conquista	X			Consideran ambientalmente compatible el proyecto, dado que el proyecto se sitúa dentro de la franja de afección y servidumbre del antiguo oleoducto y es, por tanto, una zona ya alterada. No obstante, puntualizan que el Estudio de Impacto Ambiental no contempla ningún tipo de efectos sobre la actividad agroganadera y que la anchura media de la banda de afectación presenta un margen aparentemente insuficiente para la pista de trabajo, lo que deberá ser comprobado una vez se realice el estaquillado.
Particulares	X			Necesidad de restituir los cerramientos definitivos afectados en las fincas y establecer otros provisionales durante las obras, afecciones sobre las explotaciones ganaderas; asimismo solicitan el arranque del menor número posible de encinas y la minimización de las afecciones a infraestructuras e instalaciones.

CAPÍTULO 5

5.6.1.5 Alegantes versus alegaciones

5.6.1.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	3
Asociaciones	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	3
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	3
Total (Σ)	0	0	0	0	0	0	3	0	3	3	0	9/9

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

5.6.1.5.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.35. Alegantes / Nº alegaciones. Oleoducto Rota-Zaragoza

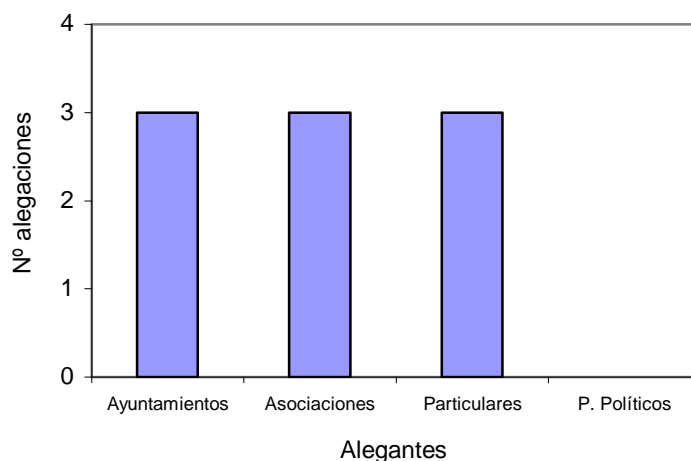
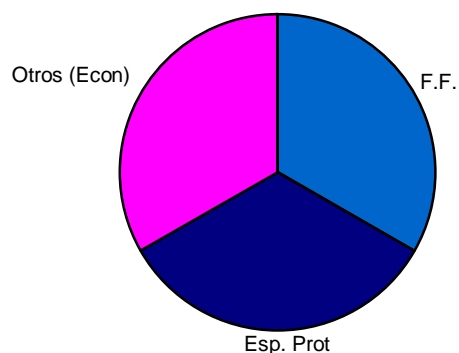


Gráfico Nº 5.36. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Oleoducto Rota-Zaragoza



LEYENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.

Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.

Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.

Aire: Contaminación atmosférica.

Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.

Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.

Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.

Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.

Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.

Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.

Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.6.1.5.3 Resumen de alegaciones presentadas por alegante

- Aspectos Medioambientales

Se ven afectados valores ambientales, como hábitats de protección especial o interés especial de flora y fauna (lince y buitre leonado).

Se solicita un análisis detallado de los espacios protegidos, así como de los LICs. Alegan posible contaminación del agua.

- Aspectos de Forma

Se alegan posibles afecciones al patrimonio arqueológico. El proyecto no contempla efectos sobre la actividad ganadera. Se solicita el enterramiento de la línea. La alternativa seleccionada es la más idónea.

5.6.1.6 Conclusiones

El proyecto se localiza en las Comunidades Autónomas de Andalucía y Castilla-La Mancha, en las provincias de Córdoba y Ciudad Real, y afecta a los términos municipales de Ademuz, Montoro, Cárdena, Villanueva de Córdoba y Conquista en la provincia de Córdoba y en el término municipal de Brazatortas, en la provincia de Ciudad Real.

De los datos expuestos anteriormente podemos extraer las siguientes conclusiones. En primer lugar, observando la tabla-resumen, en este proyecto se realizan tres tipos de alegaciones, y en la misma intensidad: fauna y flora, espacios protegidos y otros aspectos económicos. No hay alegaciones, pues, al resto de elementos.

En el Gráfico 5.35 se observa claramente que los grupos alegantes son los ayuntamientos, las asociaciones y los particulares, ya que los partidos políticos no han presentado alegaciones.

La situación, según el criterio establecido en la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones, es correcta.

En cuanto a la participación pública, ha habido mejoras medioambientales a realizar tras el periodo de alegaciones. Se solicita un análisis detallado de los espacios protegidos, así como de los LICs. Asimismo se solicita el enterramiento de la línea para evitar impactos al paisaje.

5.7 CASOS PRÁCTICOS: GASEODUCTO

5.7.1 RED DE GASEODUCTOS DE TRANSPORTE EN SAGUNTO (VALENCIA)

5.7.1.1 Introducción

La zona de estudio abarca un rectángulo de aproximadamente 4 km de norte a sur y 7 km de Este a Oeste. En el extremo Este se encuentra la línea de costa con el mar Mediterráneo con una alineación NE-SW. Sobre la línea de costa se localiza de norte a sur, el núcleo de población del Puerto de Sagunto, las infraestructuras portuarias de Sagunto y el espacio protegido de la Marjal del Moro. El ámbito de estudio penetra de Este a Oeste, desde la línea de costa hacia el interior hasta alcanzar la autopista A-7, que en esta zona presenta una dirección aproximada Norte-Sur.

Todo el ámbito territorial se asienta en terrenos geomorfológicamente llanos con una extensión sin relieves destacados e inclinado suavemente hacia el este, atravesada de Oeste a Este por la carretera CN-237 y la CV-309 que discurre paralela a la línea de costa, al norte de la cual se sitúan zonas industriales y al sur zonas de cultivo de cítricos.

5.7.1.2 Alegaciones presentadas

5.7.1.2.1 Tipo de alegantes

Se han consultado un total de 25 entidades: 9 organismos de la administración central autonómica, 2 de la administración local, 1 ayuntamiento, 2 centros de investigación y 11 asociaciones medioambientales y ecologistas.

Tabla 5.66. Relación de consultados. Caso práctico: Red de gasoductos de transporte en Sagunto.
D.G. de Conservación de la Naturaleza
D.G. de Costas
Autoridad Portuaria del Puerto de Sagunto
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana
Subdelegación del Gobierno en Valencia
D.G. de Educación y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana.
D.G. de Planificación y Gestión del Medio. Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana
D.G. de Industria y Energía. Consejería de Industria y Comercio de la Generalitat Valenciana
D.G. Promoción Cultural y Patrimonio Artístico. Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana
Ayuntamiento de Sagunto
Federació Valenciana de Municipis i Províncies
Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Valenciana
Instituto Geológico y Minero de España
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente de la Universidad de Valencia. E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
A.D.E.N.A.
AEDENAT
Ecologistas en Acción
F.A.T.
Greenpeace
S.E.O.
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista
Acció Ecologista Agro. La casa verde.
Grupo de Estudio y Defensa del Entorno "RONCADELL"
Asociación Española de Impacto Ambiental
ATECMA. Asociación de Técnicos del Medio Ambiente

De las 25 entidades consultadas se han recibido 8 respuestas presentando contenido ambiental, que se resumen a continuación.

5.7.1.2.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Las alegaciones de carácter ambiental que se han obtenido como resultado de la información pública correspondiente al proyecto de construcción de una Red de gasoductos de transporte en Sagunto, son las siguientes:

Tabla 5.67. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Red de gasoductos de transporte en Sagunto.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
D.G. de Costas	Indica que el gasoducto penetra tierra adentro no afectando al Dominio Público Marítimo Terrestre ni a sus servidumbres, excepto en lo que hubiera que remodelar las instalaciones portuarias. No tiene objeciones importantes sobre el proyecto, no obstante especifica las condiciones que deben de cumplirse en el caso de que el proyecto incluya obras o modificación de obras que afecten al dominio público marítimo terrestre.
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana	Estima que el trazado del gasoducto afecta tanto la a la carretera de acceso a la IV Planta de Sagunto como al proyecto de clave 44-V-4480 "Duplicación de calzada del Acceso Sur al Puerto de Sagunto", por lo que el proyecto constructivo deberá contar previamente con el informe favorable de la Demarcación de Carreteras, en lo que se refiere a distancias, servidumbres y afecciones.
Subdelegación del Gobierno en Valencia	Indica que en la memoria resumen deberá de estudiar los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> - En el sistema constructivo se hará referencia expresa al machaqueo de la piedra procedente de la excavación en zanja que puede utilizarse para relleno. - Se definirá el acopio de tierra vegetal superficial que deberá utilizarse para restituir la parte superficial del terreno. - Se indicará como se va a gestionar la piedra y roca procedente de la excavación en zanja. - La empresa peticionaria deberá tomar las medidas necesarias para minimizar las afecciones y perjuicios que se puedan producir durante la ejecución de las obras. - Indica que una vez finalizadas las obras se restituirán a su estado primitivo, los terrenos, acequias de riego, cerramientos y demás instalaciones que hubieran resultado afectadas, etc. - Informa sobre la importancia que tienen para la agricultura de la zona, la época, duración y adecuada restitución de tierras de cultivo por donde pase el gasoducto, debiendo constar todo ello en la memoria del proyecto. - El trazado de los gasoductos se deberá adecuar a los requerimientos propuestos por los Organismos Oficiales afectados en cada caso (Autoridad Portuaria de Valencia, Puerto de Sagunto y Demarcación de Carreteras) en las zonas afectadas de superficie portuaria y servidumbres de la carretera nacional N-237 respectivamente.
D.G. de Educación y Calidad Ambiental.	Indica que respecto de los residuos, no es posible realizar consideración alguna, al no estar definidos los aspectos constructivos del proyecto. Sin embargo una vez definidos los respectivos volúmenes de tierras a mover se deberá tener en cuenta el posible

Tabla 5.67. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Red de gasoductos de transporte en Sagunto.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	exceso de las mismas una vez realizada la compensación excavación relleno, debiendo ser valorizado o eliminado el vertedero controlado de residuos sólidos inertes, en virtud del artículo 12.2 de la Ley 10/98, de 21 de abril, de residuos y sin perjuicio de resto de autorizaciones a que hubiera lugar en la tramitación de la Evaluación de Impacto Ambiental.
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	Indica que comunica a sus asociados la información recibida para que aporten a título personal sus sugerencias al respecto.
D.G. de Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana	Informa favorablemente del proyecto, siempre que se realice el seguimiento arqueológico de las obras de remoción de tierras establecido el Estudio de Impacto sobre el Patrimonio en su programa de vigilancia.
Ayuntamiento de Sagunto	Indica que debido al efecto aditivo de la implantación y funcionamiento de la Planta Regasificadora, las centrales térmicas de ciclo combinado I y II, sus redes de transporte de distribución de gas natural y energía eléctrica a nivel medioambiental, el estudio y evaluación de los proyectos, no debería realizarse individual e independientemente ya que existe una clara adicción de efectos e impactos ambientales del conjunto de proyectos.
D.G. de Planificación y Gestión del Medio. Conserjería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	<p>Indica que la actuación propuesta no afecta al ámbito territorial de la Marjal dels Moros incluida en el proyecto de Catálogo de zonas húmeda de la Comunidad Valenciana por lo que no requiere informe previo favorable de la Consellería de Medio Ambiente. Tampoco afecta a LIC propuesto.</p> <p>El trazado propuesto discurre afectando únicamente a suelos urbanizables industriales ocupados en gran parte por terrenos de cultivo, en consecuencia el proyecto no se encuentra entre los supuestos establecidos en los Anexos del Decreto 162-1990 del Consell de la Generalitat Valenciana por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989 de Impacto Ambiental, no estando sometido al trámite de Impacto Ambiental. No obstante indican las siguientes recomendaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En el caso de que los materiales extraídos de la zanja no fuesen adecuados para el relleno, los materiales necesarios se extraerán de canteras existentes y legalmente autorizadas. - No se permitirá la obtención de materiales de préstamo de otras áreas si no tienen consideración de canteras legales en explotación. - Los lugares de acopio de materiales y parques de maquinaria se situarán en terrenos de cultivo o desprovistos de vegetación natural, en este caso sobre suelo urbanizable. - Una vez finalizada la actividad se procederá a la retirada de las

Tabla 5.67. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Red de gasoductos de transporte en Sagunto.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<p>instalaciones auxiliares y a su restauración.</p> <p>- Los materiales sobrantes de las excavaciones deberán ser depositados en vertederos de residuos inertes debidamente identificados y legalizados.</p>

5.7.1.3 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.68. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Red de gasoductos de transporte en Sagunto.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Ayuntamiento de Sagunto			X	<p>Informa que el trazado indicado fue objeto de información urbanística por parte del Ayuntamiento, indicando a la entidad solicitante que parte del trazado discurría por ámbitos sujetos a gestión municipal, al estar previsto el desarrollo urbanístico de los mismos, en concreto los que discurrían por los ámbitos denominados Cami a La Mar 1 y Cami a La Mar 2.</p>
Dirección General de Patrimonio, Generalitat Valenciana	X			<p>Indica que una vez revisado el Estudio de Impacto se ha comprobado que los trabajos realizados cumplen los objetivos planteados y que los resultados obtenidos son correctos. No obstante se advierte a efectos legales, que en caso de aparición de restos arqueológicos, deberá procederse a la suspensión inmediata de las obras y a comunicar de inmediato los hallazgos a la Dirección General de Patrimonio Artístico en cumplimiento de la Ley 4/98 del Patrimonio Cultural Valenciano.</p>
Autoridad Portuaria de Valencia	X			<p>Indica que las conducciones propuestas inicialmente discurrían por terrenos portuarios durante 1.100 m hasta los límites del Dominio Público Marítimo Terrestre terminando el ramal 1 en el V-01 y el ramal 2 en el V-01' cuando en realidad deberían terminar el ramal 1 en el V-05 y el ramal en el V-02', incrementándose por tanto sus longitudes. Tiene su importancia ya que la canalización dentro del recinto portuario se proyecta protegida por una losa de hormigón armado.</p> <p>Los tramos del gasoducto que discurran coincidentes con los accesos al puerto por el Sur, carretera y ferrocarril deberán protegerse mediante tubos.</p> <p>Se deberá solicitar a la Autoridad Portuaria, la correspondiente aprobación de todas las obras que se desarrollen en la Zona de Servicio de Puerto.</p>

5.7.1.4 Alegantes versus alegaciones

5.7.1.4.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.69. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Red de Gaseoductos de transporte en Sagunto												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	4
Asociaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total (Σ)	1	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	5/5

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

5.7.1.4.2 Gráficos

Gráfico N° 5.37. Alegantes / N° alegaciones. Gaseoducto de transporte en Sagunto

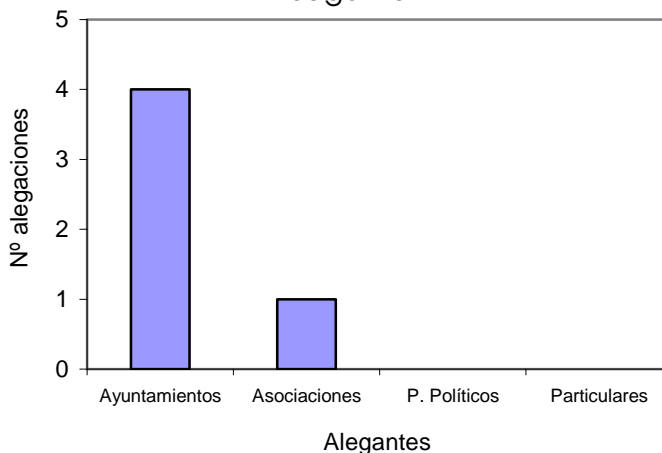
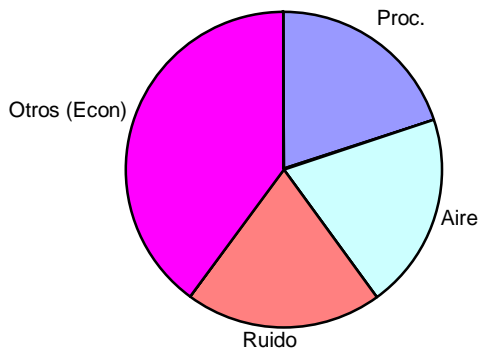


Gráfico N° 5.38. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Gaseoducto de transporte en Sagunto



LEYENDA:

- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el Estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (Esp. Prot.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (DN): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

5.7.1.4.3 Resumen de alegaciones destacadas por alegante

- Aspectos Medioambientales

Alegan impactos de contaminación atmosférica con el matraqueo de la piedra, impactos sobre la vegetación o también los derivados del ruido.

- Aspectos Jurídicos

Se deben eliminar los residuos sólidos inertes, en virtud del artículo 12.2 de la Ley 10/98, de 21 de abril, de residuos.

La actuación propuesta no afecta al Parque Natural de La Marjal del Moro, tampoco afecta al LIC.

- Aspectos Formales

Las centrales térmicas de ciclo combinado I y II, sus redes de transporte de distribución de gas natural y energía eléctrica a nivel medioambiental, el estudio y evaluación de los proyectos, no debería realizarse individual e independientemente ya que existe una clara adicción de efectos e impactos ambientales del conjunto de proyectos.

5.7.1.5 Conclusiones

La zona de estudio abarca un rectángulo de aproximadamente 4 km de norte a sur y 7 km de Este a Oeste. En el extremo Este se encuentra la línea de costa con el mar Mediterráneo con una alineación NE-SW. Sobre la línea de costa se localiza de norte a sur, el núcleo de población del Puerto de Sagunto, las infraestructuras portuarias de Sagunto y el espacio protegido de la Marjal del Moro. El ámbito de estudio penetra de Este a Oeste, desde la línea de costa hacia el interior hasta alcanzar la autopista A-7, que en esta zona presenta una dirección aproximada Norte-Sur.

Todo el ámbito territorial se asienta en terrenos geomorfológicamente llanos con una extensión sin relieves destacados e inclinado suavemente hacia el este, atravesada de Oeste a Este por la carretera CN-237 y la CV-309 que discurre paralela a la línea de costa, al norte de la cual se sitúan zonas industriales y al sur zonas de cultivo de cítricos.

Observando el Gráfico 5.38, vemos que el tipo de alegaciones que más aparece se debe a aspectos económicos, seguidos de alegaciones por contaminación del aire, por ruido y por errores en el procedimiento del EslA. No hay alegaciones debidas a la falta de alternativas u omisión en el EslA; Tampoco las hay por contaminación el agua, ni por aspectos relacionados con la fauna y flora, patrimonio cultural o espacios protegidos.

En el Gráfico 5.37, queda claramente representado que el grupo que más alegaciones presenta son los ayuntamientos, seguidos por las asociaciones. Los partidos políticos, al igual que los particulares, no presentan alegaciones.

La situación, según el criterio establecido y observando la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones, es mejorable.

A través de la participación pública se consiguen mejoras ambientales como que la actuación propuesta no afecte al Parque Natural de la Marjal del Moro ni tampoco afecte al LIC. Se plantea la eliminación de residuos sólidos inertes.

5.8 CASOS PRÁCTICOS: PRESA

5.8.1 PRESA DE MULARROYA, AZUD DE DERIVACIÓN Y CONDUCCIÓN DE TRASVASE

5.8.1.1 Introducción

Se trata de una presa sobre el río Grío con la finalidad de contribuir a la regulación de la cuenca, aporte de aguas para la mejora de los regadíos del bajo Jalón y contribuir al abastecimiento de varias poblaciones.

Dado que el río Grío no es capaz de suministrar caudales suficientes para llenar el embalse se proyecta un azud de derivación en el Jalón, desde el que se trasvasará un caudal adecuado mediante conducción de 13,155 Km.

De esta manera se posibilita el aprovechamiento de los recursos hidráulicos de una cuenca vertiente de 7.412 Km² de extensión, equivalente al 77% del total de la cuenca (9.650 Km²). A esta cifra hay que añadir la superficie de la propia cuenca del río Grío, de 195 Km² de extensión. Las aportaciones medias correspondientes son de 20,4 Hm³/año procedentes del Grío, y cerca de 350 Hm³/año en el Jalón en el punto de trasvase.

5.8.1.2 Alegaciones presentadas

5.8.1.2.1 Tipo de alegantes

Tabla 5.70. Relación de consultados. Caso práctico: Presa de Mularroya.
Delegación del Gobierno en Aragón
Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales
Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón
Dirección General de Industria, Energía y Minas. Gobierno de Aragón
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón
Dirección Provincial del M.O.P.T. en Zaragoza
Cortes de Aragón
Diputación Provincial de Zaragoza
Ayuntamiento de La Almunia de Doña Godina
Ayuntamiento de Codees
Ayuntamiento de Ricla
Ayuntamiento de Alagón
Ayuntamiento de Alfamén
Ayuntamiento de Barboles
Ayuntamiento de Bardallur
Ayuntamiento de Calatoraro
Ayuntamiento de Epila
Ayuntamiento de Figueruelas
Ayuntamiento de Grisen
Ayuntamiento de Longares
Ayuntamiento de Lucena de Jalón
Ayuntamiento de Lumpiaque
Ayuntamiento de Pinseque
Ayuntamiento de Palencia de Jalón
Ayuntamiento de Pleitas
Ayuntamiento de Rueda de Jalón
Ayuntamiento de Salillas de Jalón
Ayuntamiento de Urrea de Jalón
Instituto Tecnológico de Aragón
Centro Regional de Investigaciones y Desarrollo del Ebro. Departamento de Geografía. Universidad de Zaragoza. Cátedra de Biología. Universidad de Zaragoza
Fundación Ecología y Desarrollo
Fundación Etiología y Desarrollo

Tabla 5.70. Relación de consultados. Caso práctico: Presa de Mularroya.
Centre Excursionista de Valencia
Asociación Naturalista de Aragón
Asociación Ecologista de Zaragoza
Sociedad Naturalista Medopasa
ICONA
F.A.T.
ADENA
CODA
AEDENAT
SEO
CEDEX
Instituto Tecnológico y Geominero de España
Asociación Española de Impacto Ambiental

Posteriormente con fecha 14 de enero de 2003 se efectuaron nuevas consultas, para tratar de actualizar el contenido de las primitivas a la realidad de la zona en el momento actual. Las consultas no se efectuaron sobre la relación anterior sino que se centró en la siguiente:

Tabla 5.71. Relación de consultados. Caso práctico: Presa de Mularroya.
D.G. de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.
D.G. de Patrimonio Cultural. Gobierno de Aragón
Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón
D.G. de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental. Gobierno de Aragón
Colegio Oficial de Geólogos de Aragón

5.8.1.2.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 726 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
D.G. de Ordenación territorial y Urbanismo	Indica que el Estudio de Impacto Ambiental deberá señalar canteras y vertederos, analizar erosionabilidad de la cuenca del río Grío, calidad de las aguas, descripción de los biotopos más importantes, así como otras referencias relativas a paisaje y valores culturales. Consideran necesario identificar caudales en los ríos Jalón y Grío, datos relativos a erosión, y manifiestan sus dudas en cuanto a la capacidad del embalse, y superficie a inundar, datos que no aparecían en la memoria resumen.
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	Señala que la memoria resumen es muy incompleta, ya que entre otros, no especifica el uso del agua, no señala la ubicación de las 50.000 Has de regadío y no aporta información sobre áreas de importancia para las aves en el entorno de la actuación.
D.G. del Agua	Responde a la consulta efectuada al Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales, proponen la reforestación de unas 800 has. En la cuenca del río Grío, acompañada de algunas obras de corrección hidrológica-forestal en barrancos afluentes de aportación sólida de manera que se reduzca el aterramiento. Señala que se deberá tener en cuenta la demanda de uso lúdico propiciando en el proyecto la creación de zona de recreo, que compense la pérdida del área del parque de Mularroya, ya consolidada como lugar de esparcimiento de Zaragoza. Señala que los usos del embalse deberán contemplar además del regadío previsto el posible empleo para abastecimiento, considerando para ello una demanda de 40.000 habitantes.
Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón	Señala que la memoria resumen no contempla alternativas al proyecto. El Estudio de Impacto Ambiental debería definir las áreas de riego, concretando en cantidad y calidad las demandas y previsiones de abastecimiento a poblaciones e industrias, y refleja la existencia de dudas razonables sobre la estanqueidad del vaso. Considera necesario identificar ubicación de vertederos, valorar alternativas para las variantes de carreteras, definir un régimen de caudales mínimos para el Jalón y aportar medidas para reducir el efecto barrera del azud en el Jalón. Recomienda instalar un azud de cola en el Grío y detallar un adecuado Plan de Vigilancia.
D.G. de Industria, Energía y Minas del G. de Aragón	Considera que debe prestarse gran atención a las medidas correctoras y a los Planes de Seguimiento y de Restauración de canteras. Además sugiere que se estudie el posible aprovechamiento hidroeléctrico.
Asociación Española de Impacto Ambiental	Proporciona sugerencias referidas a aguas superficiales y subterráneas, suelos, geomorfología, vegetación, paisaje, medio socioeconómico y procesos y riesgos para su consideración en el Estudio de Impacto Ambiental.
D.G. de Educación y	Indica que no se han realizado prospecciones intensivas en la zona y que además deberán presentarse todas las zonas que pudieran

Tabla 5.72. Alegaciones destacadas por su contenido. Caso práctico: Presa de Mularroya.	
ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
Patrimonio del Gobierno de Aragón	verse afectadas por movimientos de tierra. Estas prospecciones deberán realizarse antes del comienzo de las obras. Señala en especial diferentes yacimientos identificados como PSM-3 y PSM-8, refiere la existencia de material precámbrico afectado por el túnel del trasvase y propone medidas correctoras para el mismo, proponiendo finalmente medidas correctoras en relación con la prospección arqueológica que solicita.
Colegio Oficial de Geólogos en Aragón	Sugiere el planteamiento de indicadores y su medición antes y después de las obras, considerar la incidencia de las obras complementarias, así como plantear soluciones adecuadas para la impermeabilización dada la existencia de carnioles. Considera además que debe prestarse especial atención a las canteras y las afecciones que conlleva, y remite a una estimación de la variación relativa a los procesos de erosión-sedimentación principalmente en el Grío.
Ayuntamiento de Aragón	Indica que deberán garantizarse caudales de mantenimiento de aguas en el Jalón a fin de que la riqueza natural de la zona no se vea afectada en especial el paraje denominado "El Caracol".
Diputación Provincial de Zaragoza	Propone que se analicen las afecciones relacionadas con la ocupación de terrenos generada por el azud de derivación, así como las afecciones a los recursos hidrogeológicos del entorno. Finalmente se sugiere un mayor rigor en la determinación de caudales de mantenimiento en el Jalón.
Sociedad MEDOFOSA	Señala el alto valor natural de la zona, propone una lista de especies para su consideración en el Estudio de Impacto Ambiental, indicando que la sola presencia de algunas de las especies de flora sería razón suficiente para la no-implantación de la presa y azud. Entre otras señala la posible presencia de "Thymus loscosii"
Instituto Tecnológico y Geominero de España	Indica la ausencia de información respecto a las áreas de vertido y las posibles afecciones a los ecosistemas asociados al río Jalón
Relación de consultas complementarias	
D.G. de Patrimonio Cultural	Remite a su anterior aportación, señalando que en febrero de 2003 no ha conocido el Estudio de Impacto Ambiental, y que con relación al mismo se deberá considerar el yacimiento del Cámbrico PSM-3 que deberá ser excavado, el yacimiento del jurásico PSM-8 así como medidas de control y supervisión respecto a los materiales precámbricos afectados por el túnel del trasvase. Por lo que se refiere a arqueología estiman necesaria la presencia de un arqueólogo durante las obras de movimiento de tierras. Deberán ser prospectadas igualmente las áreas de extracción y vertido antes del inicio de cualquier actividad sobre las mismas. En particular se procederá a la excavación arqueológica de la paridera Valderigo, paridera de Sardinias y paridera de la Nava, debiendo además documentarse el Acueducto Bº del Infierno y Venta Palacios.
D.G. de Conservación de la Naturaleza	Refleja sobre cartografía la ubicación de los siguientes elementos: LIC ES 2430100. Hoces del Jalón. LIC ES 2430102. Sierra de Vicort.

ALEGANTE	CONTENIDO DESTACADO
	<p>LIC ES 2430151 Cueva del Muerto.</p> <p>LIC ES 2430103 Sierras de Algairén.</p> <p>LIC ES 2430144 Cueva del Sudor.</p> <p>ZEPA ES 0000299 Desfiladeros del río Jalón.</p> <p>IBA 93 Hoces del Jalón.</p> <p>El área de proyecto solapa con alguno de estos elementos salvo la zona final de superficie a inundar y parte de la traza del túnel del trasvase. Además señala cartográficamente los principales hábitats presentes en la zona de proyecto tipificados en el Anexo I del R.D. 1997/95.</p>
D.G. del Medio Natural	<p>Señala las posibles afecciones sobre hábitats naturales de interés comunitario (R.D. 1997/95) en la zona de captación, en la desembocadura del trasvase y en la zona de embalse. Así mismo refleja el solape territorial con los siguientes elementos.</p> <p>LIC ES2430100. Hoces del Jalón.</p> <p>ZEPA ES 0000289 Desfiladeros del río Jalón.</p> <p>IBA 93 Hoces del Jalón.</p> <p>Proporciona un listado de especies indicando su grado de amenaza y su inclusión en los anexos de las Directivas 79/409/CE y 92/43/CE. Finalmente señala que la zona no está protegida por la Red de Espacios Naturales Protegidos de Aragón, no afecta a zonas incluidas en planes de conservación o recuperación de especies, no afecta a puntos de interés geológicos, ni a zonas húmedas de importancia nacional y tampoco afecta al ámbito de aplicación de ningún Plan de Ordenación de Recursos Naturales.</p>

5.8.1.3 Análisis de alegantes a favor y en contra

PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Los Verdes-SOS Naturaleza		X		<p>Expresan su rechazo total al proyecto del embalse por dos razones principalmente:</p> <p>1) Sobreexplotación del río Jalón y la mala calidad de las aguas.</p> <p>2) Saturación en el sector frutícola que será el principal beneficiado por la presa.</p>
SEO- Birdlife		X		<p>Manifiestan que este proyecto afectará a la IBA nº 93 llamada Hoces del Jalón. Estima que el Estudio de Impacto Ambiental no ha considerado especies críticas. Finalmente discute la finalidad de la actuación por entender que no se definen desde el punto de vista de viabilidad las áreas que se pretenden transformar en regadío, y que</p>

Tabla 5.73. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Presa de Mularroya.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
				algunos de estos regadíos pueden afectar a hábitats de aves en estado crítico.
Ayto de Calatayud y D. Lorenzo Celso Ibáñez	X			Presentan un escrito en defensa de las Comunidades de Regantes y las poblaciones existentes entre Calatayud y Morata de Jalón afectadas por el trasvase de aguas del Jalón al Grío.
Ayto de Morata de Jalón, C. de Regantes Acequia de Molinar y C. de Regantes Herencia del Grío.			X	Si bien existe una disconformidad hacia la obra se estima necesaria una sustitución con firme y anchura adecuada de los accesos a todas las fincas afectadas por el embalse. Solicitan la construcción de un puente sobre el Grío, recuperar ingresos municipales por terrenos e industrias en la zona afectada, garantía de que el Ayuntamiento de Morata de Jalón gestione las actividades deportivas en su caso, disponibilidad de agua para abastecimiento y concesión de 1.000 hectáreas de regadío. Además solicitan un caudal mínimo de 5 m ³ /s en el río Jalón y otras cuestiones complementarias.
Ayto de La Villa de Aguarón y de Consuenda, Mancomunidad de Municipios "Sena de Algairén", y C.de Regantes "Plano Bajo", "Camino Viejo" de Almohacid y Estanque de Aguarón.			X	Expresan la zona regable en sus ámbitos y la precariedad del riego. Solicitan la consolidación de los riegos en la zona para preservar el acuífero de Alfamén, que esta consolidación de riegos sea por encima de la cota 441 y que se replantee la variante de la carretera N-IIa.
Ayuntamiento de Alfamén	X			Señala que las dotaciones en su ámbito son menores que las contempladas en proyecto, lo que supone un incremento de superficie a regar.
Ayuntamiento de Alpartir			X	Señala que no se ha tenido en cuenta el riego de la parte baja del municipio e indica que se pueden mejorar los medios de comunicación.
C. de Regantes "El Olivar"	X			Reclama que la superficie de riego tradicional en el t.m. de Alpartir sea tenida en cuenta.

Tabla 5.73. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Presa de Mularroya.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Particulares		X		Mayoritariamente de Morata de Jalón, pero también de Pina de Ebro y Zaragoza. Presentan una alegación basada en 7 cuestiones que les sirven de base para solicitar la retirada total del proyecto y la dedicación de una parte de su presupuesto a la modernización de todo el sistema de riego de la cuenca del Jalón, incluida la explotación del acuífero. Señalan que el embalse supondrá descensos de agua y sedimentos, con lo que esto puede significar en la valoración global del Ebro y estiman una afección directa en relación con el trasvase del Ebro.
		X		Mayoritariamente de Morata, de Jalón y de Zaragoza, pero también de Villamayor, Huesca, Madrid, La Almunia de Doña Godina, Ricla, Miralbueno, Andorra (Teruel), Calatayud, San Juan de Mozarrifar, Valladolid y Alpartir. Presentan una alegación basada en 13 cuestiones sobre las que fundamentan su petición de retirada del proyecto y la dedicación de una parte de su presupuesto a la modernización de todo el sistema de riego de la cuenca del Jalón, incluida la explotación del acuífero. Indican que la evolución de los últimos 26 años el área a beneficiar acredita que no es necesario efectuar la obra, y que las bajas garantías volumétricas son insuficientes para asegurar la alta producción agrícola de la zona.
				X

Tabla 5.73. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Presa de Mularroya.				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
		X		Presentan una alegación basada en 13 cuestiones sobre las que fundamentan su petición de retirada del proyecto y la dedicación de una parte de su presupuesto a la modernización de todo el sistema de riego de la cuenca del Jalón, incluida la explotación del acuífero. Señalan que el área a beneficiar ha alcanzado un notable desarrollo en los últimos 2-5 años y que dicha zona produce excedentes agrícolas. Indican que no está adecuado a la normativa marco de aguas de la C.E.E. y que se puede producir desecación en el Jalón entre Embid de la Ribera y Morata de Jalón. Aducen cuestiones relativas a la seguridad de la presa e idoneidad del material geológico de asentamiento de la presa.
Ayto de Villa de Almohacid de la Sierra			X	Expone la precaria situación de las 500 Has de riego, solicitando la consolidación de esta zona.
S.A.T. 6822 "La Somera"			X	Solicita que se considere dentro de las demandas del embalse a la superficie regable de la S.A.T.
Ayto de Codos y de Tobel, Mancomunidades de Municipios del "Río Grío" y de "Sierra de Vicor-Espigar"		X		Alegan contra las variantes de carreteras, omisión de las mancomunidades o núcleos en el proyecto. Solicitan respeto a las rutas de senderismo y hacen mención a una zona de especial protección
Comunidad de Longares			X	En su escrito expone la superficie de riego actual en el Término Municipal de Longares y las pretensiones futuras. Apoyándose en que su término no ha sido contemplado dentro de las 5.000 Has., solicita que se tenga en cuenta sus expectativas de riego expresadas en una moción del Ayuntamiento, y que adjunta en la alegación.
Ayto de Cariñena		X		Señala que los aprovechamientos de agua suponen un total de 1.500 Has frente a las 560 contabilizadas en el proyecto, pidiendo que se incluyan para recuperar el acuíferos y mantener la actividad agrícola, solicitando igualmente una serie de infraestructuras en barrancos y mejora de conducciones.
Ayto de Muela	X			Apoya el proyecto e insta al promotor a agilizar los trámites para empezar las obras cuanto antes.

PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
ENDESA			X	Solicitan sean tenidas en cuenta las concesiones de las tres centrales hidroeléctricas situadas en el río Jalón.
Compañía Valenciana de Cementos Portland			X	Señala la indefinición de afecciones a la cantera "Cementos Morata", que podría incluso detener la actividad de la fábrica.
Hostelería Río Grío y cinco escritos			X	Exponen que la Hostelería Río Grío ubicada en el parque de Mularroya se verá inundada y con ella su único medio de subsistencia
Varios particulares		X		Diferentes alegaciones unas en relación con una concesión previa, solicitando se respete el caudal de la misma. Otras señalan que el proyecto afectará a elementos de su propiedad e incluso uno solicita la expropiación de toda su propiedad considerando que no expropiado resulta inservible. Finalmente, otras alegan que los precios de indemnización resultan notablemente bajos.

5.8.1.4 Alegantes versus alegaciones

5.8.1.4.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	4
Asociaciones	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	5
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3
Total (Σ)	0	1	0	1	0	2	2	0	2	3	1	11/11

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

5.8.1.4.2 Gráficos

Gráfico Nº 5.39. Alegantes / Nº alegaciones. Presa de Mularroya

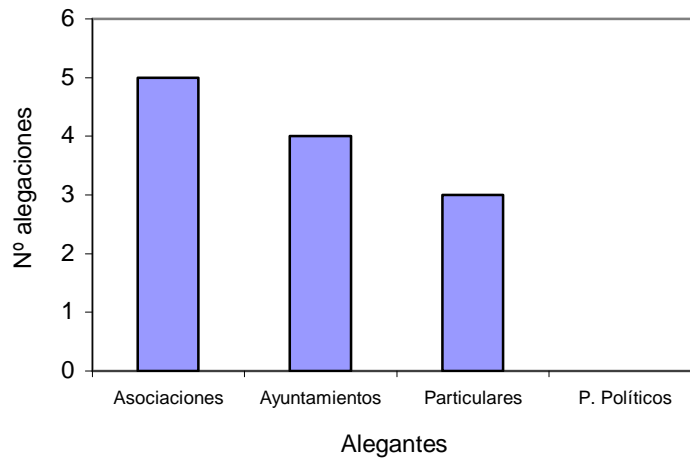
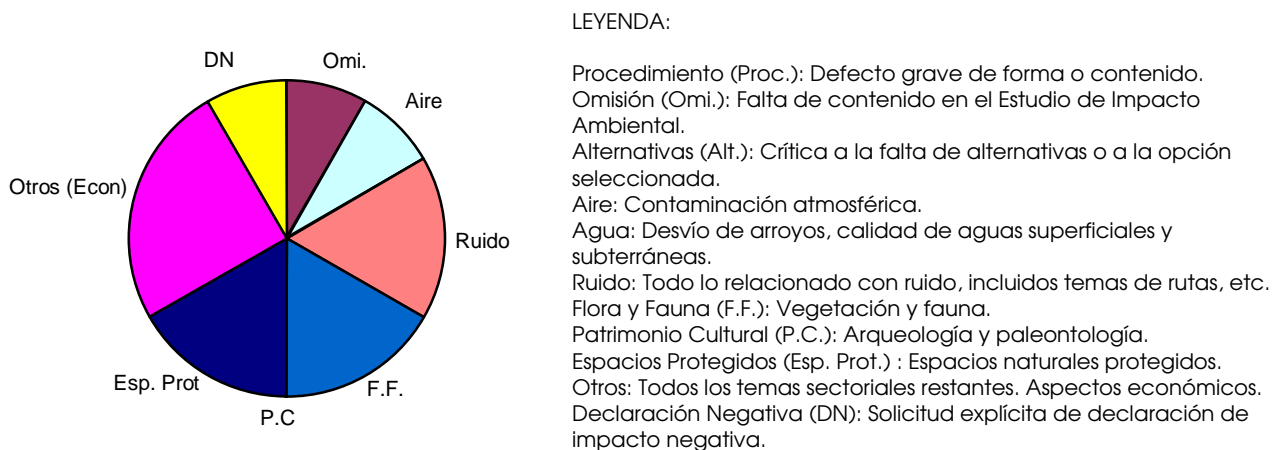


Gráfico Nº 5.40. Tipo de alegaciones / Nº alegaciones. Presa de Mularroya



5.8.1.4.3 Resumen de alegaciones destacadas por alegante

- Aspectos Medioambientales

Los Verdes-SOS Naturaleza expresan su rechazo por la mala calidad de las aguas. SEO Birdlife manifiesta que el proyecto afecta a las Hoces del Jalón.

Algunos hábitats pueden verse modificados por el regadío. Se solicita respeto a las rutas de senderismo.

- Aspectos de Procedimiento y de Forma

El Estudio de Impacto Ambiental no ha considerado especies críticas. El proyecto comporta inexactitudes, omisiones y contradicciones.

Solicitan una moratoria en la aprobación del proyecto hasta que se produzca una mayor y mejor información entre los regantes, y se llegue a

un acuerdo en toda la cuenca que establezca de forma clara y precisa la forma de gestión de los embalses de la cuenca y los costes que, en concepto de canon de regulación, deberán asumir cada una de las zonas regables para los diferentes embalses existentes o futuros.

- Medidas correctoras

Se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción como en las fases de construcción y explotación, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el EslA, y se deberá cumplir lo siguiente:

- Protección y conservación de suelos y la vegetación
 - Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación de trabajo, así como las zonas auxiliares, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración.
 - Debido al potencial riesgo de incendio que presenta la zona, principalmente en torno al pinar de Mularroya, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios.
 - Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, los ya existentes.
- Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas
 - Las aguas residuales producidas se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Éstas, sólo podrán verterse si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos. En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.
 - Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras.
- Protección de la fauna
 - Antes del comienzo de las obras se valorará la posible afección de las principales especies de fauna en relación con la pérdida de hábitat. En este sentido se establecerá un área adecuada de mejora del hábitat en el entorno más próximo posible.

- Se adecuará un calendario de actuaciones considerando los períodos críticos para las especies de fauna localizadas en el área de proyecto y zonas protegidas.
- Se efectuará un inventario detallado de las poblaciones piscícolas en el ámbito del proyecto de azud en el río Jalón.
- Se efectuará un inventario exhaustivo de las siguientes especies: *Thymus loscosii* y *Centaurea pinnata* (ambas especies en peligro de extinción), *Artemisa campestris*, *Centaurea alba* y *Senecio jacobea*.
- Protección atmosférica
 - Para evitar las molestias que el polvo se efectuarán riegos periódicos. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.
- Patrimonio cultural
 - Se realizará una prospección arqueológica y paleontológica del área de trabajo. Si de las prospecciones realizadas se concluyera la existencia de algún yacimiento arqueológico o paleontológico se deberán adoptar las medidas correctoras necesarias para su protección, de acuerdo con la Consejería de Cultura de la CCAA de Aragón.
- Protección de los elementos de la Red Natura 2000
 - La alternativa elegida afecta a la ZEPA ES0000299 llamada "Desfiladeros del río Jalón", así como al LIC ES24330100 llamado "Hoces del Jalón". Dada la afección sobre especies y hábitats, es necesario un proyecto de medidas correctoras de carácter complementario que minimice la afección y que asegure la viabilidad y funcionalidad de los sistemas.
- Seguimiento y vigilancia
 - El proyecto incorporará un plan de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas correctoras y protectoras, así como de propuesta de otras nuevas.

5.8.1.5 Conclusiones

Se trata de una presa sobre el río Grío con la finalidad de contribuir a la regulación de la cuenca, aporte de aguas para la mejora de los regadíos del bajo Jalón y contribuir al abastecimiento de varias poblaciones.

Dado que el río Grío no es capaz de suministrar caudales suficientes para llenar el embalse se proyecta un azud de derivación en el Jalón,

desde el que se trasvasará un caudal adecuado mediante conducción de 13,155 Km.

De esta manera se posibilita el aprovechamiento de los recursos hidráulicos de una cuenca vertiente de 7.412 Km² de extensión, equivalente al 77% del total de la cuenca (9.650 Km²). A esta cifra hay que añadir la superficie de la propia cuenca del río Grío, de 195 Km² de extensión. Las aportaciones medias correspondientes son de 20,4 Hm³/año procedentes del Grío, y cerca de 350 Hm³/año en el Jalón en el punto de trasvase.

De los datos expuestos anteriormente podemos extraer las siguientes conclusiones. En primer lugar, observando la tabla-resumen, el tipo de alegaciones que más aparece es el de aspectos económicos y otros, seguido de fauna y flora y espacios protegidos. También hay alegaciones por omisión en el EslA, por contaminación atmosférica y declaración negativa.

Tal y como se muestra en el Gráfico 5.39, son las asociaciones las que presentan mayor número de alegaciones, seguidas de los ayuntamientos y los particulares. No aparecen alegaciones por parte de los partidos políticos.

Siguiendo el criterio establecido, la puntuación obtenida en la tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones, indica que la situación es correcta.

Las mejoras medioambientales introducidas a través de la participación pública son:

- Protección y conservación de suelos y la vegetación
 - Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación de trabajo, así como las zonas auxiliares, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración.
 - Debido al potencial riesgo de incendio que presenta la zona, principalmente en torno al pinar de Mularroya, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios.
 - Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, los ya existentes.
- Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas
 - Las aguas residuales producidas se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de

agua o sobre el terreno. Éstas, sólo podrán verterse si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos. En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

- Se efectuará un inventario exhaustivo de las siguientes especies: *Thymus loscosii* y *Centaurea pinnata* (ambas especies en peligro de extinción), *Artemisa campestris*, *Centaurea alba* y *Senecio jacobea*.
- Protección atmosférica
 - Para evitar las molestias que el polvo se efectuarán riegos periódicos. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.
- Patrimonio cultural
 - Se realizará una prospección arqueológica y paleontológica del área de trabajo. Si de las prospecciones realizadas se concluyera la existencia de algún yacimiento arqueológico o paleontológico se deberán adoptar las medidas correctoras necesarias para su protección, de acuerdo con la Consejería de Cultura de la CCAA de Aragón.
- Protección de los elementos de la Red Natura 2000
 - La alternativa elegida afecta a la ZEPA ES0000299 llamada "Desfiladeros del río Jalón", así como al LIC ES24330100 llamado "Hoces del Jalón". Dada la afección sobre especies y hábitats, es necesario un proyecto de medidas correctoras de carácter complementario que minimice la afección y que asegure la viabilidad y funcionalidad de los sistemas.

5.9 CASOS PRÁCTICOS: PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL

5.9.1 PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL

5.9.1.1 Introducción

La actuación contempla el conjunto de las infraestructuras necesarias para la puesta en marcha de las Transferencias autorizadas por el Art. 13 de la Ley 10/2001 del PHN. La Ley del PHN autoriza las transferencias desde el Bajo Ebro a los siguientes ámbitos territoriales:

1. Ámbito de planificación hidrológica de las Cuencas Internas de Cataluña. El PHN autoriza la transferencia de un volumen anual de hasta 190 hm³, con origen en la zona del Bajo Ebro y destino en el

área metropolitana de Barcelona con el fin de garantizar el abastecimiento a dicha área metropolitana.

2. **Ámbito de planificación del Júcar.** El PHN autoriza la transferencia de un volumen anual de hasta 315 hm³ con origen en la zona del Bajo Ebro y destino en el ámbito territorial del Plan Hidrológico del Júcar, para abastecer sus áreas deficitarias, identificadas como tales en el Libro Blanco del Agua en España, y en su Plan Hidrológico de Cuenca. Estas zonas deficitarias se corresponden con las zonas de Cenia-Maestrazgo, Mijares-Castellón, Castellón Sur (área de Vall d'Uxó), río Júcar, sistema Vinalopó-Alacantí, Marina Baja y Alta.
3. **Ámbito de planificación del Segura-Almería.** El PHN autoriza la transferencia de un volumen anual de hasta 450 y 95 hm³ con origen en la zona del Bajo Ebro y con destino en el ámbito territorial del Plan Hidrológico del Segura y Sur, respectivamente, donde las zonas con déficit estructural, en las que se realizarán derivaciones, son el Altiplano (Jumilla, Yecla, Pinoso), Alto Segura, Bajo Segura, Cartagena-Litoral, Guadalentín, Almería-Levante, Campo de Nijar, Bajo Andarax, y Aguadulce.

Para llevar a cabo las transferencias autorizadas por la Ley del PHN desde el Bajo Ebro, se plantearon dos grandes ejes:

1. Bajo Ebro-Cuencas Internas de Cataluña, denominado Ramal Norte y destinado a resolver la problemática de falta de garantía de suministro que padece la población del Área Metropolitana de Barcelona, y con vistas a mejorar el rendimiento general de los sistemas de explotación de esta cuenca.
2. Bajo Ebro-Júcar-Segura-Sur, denominado Ramal Sur, que permite resolver los problemas de escasez del mediterráneo desde Tarragona hasta Almería realizándose derivaciones en distintos puntos de las Cuencas del Júcar, Segura y Sur.

De esta forma de los 1.050 hm³ máximos anuales autorizados por el PHN, un máximo anual de 800 hm³ se destinan a las zonas deficitarias del Júcar, Segura y Sur y los 190 hm³/año restantes para las Cuencas Internas de Cataluña.

5.9.1.2 Características del proyecto

- Fecha del Estudio del DIA: 31 octubre de 2003
- Longitud: una conducción de unos 914 km de longitud en total

5.9.1.3 Alegaciones presentadas

5.9.1.3.1 Relación de consultados

La memoria-resumen del "Proyecto de las Transferencias autorizadas por el Artículo 13 de la Ley 10/2001, de 5 de julio (PHN)", define las obras necesarias para realizar dichas transferencias. Con relación al Art. 13 del R.D. 1131/1988, Iniciación y Consultas, con el que se inicia el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, esta memoria-resumen se remitió a un total de 256 entidades, organismos, asociaciones y diversas fuerzas sociales previsiblemente afectadas por la realización del proyecto.

Del total de consultados, se han recibido 79 respuestas, más 24 escritos de remitentes que no fueron incluidos en la consulta, resultando un total de 113 escritos emitiendo sugerencias.

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Diputación Provincial de Barcelona
Agencia Catalana del Agua. ACA
Delegación del Gobierno en Cataluña
Delegado Territorial de Medio Ambiente en Barcelona
Dirección General de Patrimonio Natural y del Medio Físico de la Generalitat de Cataluña
Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat de Cataluña
Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña
Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Cataluña
Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya
Departamento de Industria, Comercio y Turismo de la Generalitat de Catalunya
Delegación Territorial en las Tierras del Ebro Dpto. de Agricultura, Ganadería y Pesca
Junta de Aguas
Confederación Hidrográfica del Ebro
Asociación Riu Besos Viu
Ecologistas en Acció de Catalunya
Sección de Prevención de Incendios Forestales
Associació Per la defensa y L'estudi de la Natura ADENC
Coordinadora Per a la Salvaguarda del Montseny – CSM
Ecomediterránea Fundación para el Medio, La Tierra
Instituto de Ciencias de la Tierra "Jaume Almera"
Acción Ecologista
Diputación Provincial de Tarragona
Consorcio para la Protección Integral del delta del Ebro
Delegación Territorial en las Tierras del Ebro. Dpto. Agricultura, Ganadería y Pesca

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Delegación Territorial en Tarragona
Delegación Territorial en Tarragona. Dpto. de Agricultura, Ganadería y Pesca
Subdelegación del Gobierno en Tarragona
Asociación Conservacionistas de las Tierras del Ebro -ACTE-
Diputación Provincial de Valencia
Delegación del Gobierno en Valencia
Confederación Hidrográfica del Júcar
Dirección General de Modernización de Estructuras Agrarias. Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana
Dirección General de Producción Agraria. Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalitat Valenciana
Dirección General de Recursos Forestales. Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana
Servicio Territorial de Agricultura, Pesca y Alimentación
Dirección General de Planificación y Gestión del Medio. Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana
Dirección Territorial de Medio Ambiente en Valencia
Dirección General de Promoción Cultural. Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana
Confederación Hidrográfica del Júcar
Servicio Territorial de Carreteras-Valencia
Subdelegación del Gobierno en Valencia
Roncadell Grupo de Estudio y defensa del Entorno
Ecologistas en Acción del País Valenciano
Asociación Naturalista de Ayora y La Valle-ANAV
Col.lectiu Ecologista La Balarma-CEB
Centro de Investigaciones sobre desertificación
Diputación Provincial de Castellón
Dirección Territorial de Medio Ambiente en Castellón
Subdelegación del Gobierno en Castellón
Servicio Territorial de Agricultura, Pesca y Alimentación. Generalitat Valenciana Castellón
Servicio Territorial de Carreteras-Generalitat Valenciana Castellón
Subdirección Territorial de Cultura-Castellón
Colla Ecologista de Castelló-CEC
Diputación Provincial Alicante

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Dirección Territorial de Medio Ambiente Alicante
Servicio Territorial de Agricultura, Pesca y Alimentación de Alicante
Servicio Territorial de Carreteras de Alicante
Subdirección Territorial de Cultura-Alicante
Colla Ecologista La Carrasca
Grupo Ecologista Aspe-Gea
Colla Ecologista D'Alacant-Ecologistes en Acció
Confederación Hidrográfica del Segura
Delegación del Gobierno en Murcia
Servicio de Patrimonio Histórico. Dirección General de Cultura de la Región de Murcia
Dirección General de Protección Civil y Ambiental. Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia
Dirección General del Agua. Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia
Dirección General del Medio Natural, Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia
Servicio de Gestión del Medio Natural. Dirección General del Medio Natural de la Región de Murcia
Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia
Secretaría General de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia
Asociación Medio Ambiental Río Chicamo de Abanilla
Asociación Medio Ambiental Malvariche
Asociación Columbares
Cartagena Amigos de la Naturaleza-CAN
Taray Grupo Naturalista Lorquino
Asociación Ecologista La Carrasca
Asociación de Naturalistas del Sureste-Anse
Centro de Recursos de Educación Ambiental-CREA
Ecologistas en Acción
Ecologistas en Acción de la Región de Murcia
Grupo Ecologista Acción Verde
Servicio de Montes Región de Murcia
Asociación de Palomos de Raza Buchona y Fantasía APRBF
Asaja
Centro de Edafología y Biología Aplicada del Segura
Diputación Provincial de Almería

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Delegación Provincial de Almería. Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía
Subdelegación del Gobierno en Almería
Delegación Provincial de Almería. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía
Delegación Provincial de Almería. Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía
Delegación Provincial de Almería. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía
Confederación Hidrográfica del Sur
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental, Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía
Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico
Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía
Secretaría General de Aguas. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía
Delegación del Gobierno en Andalucía
Estación Experimental de Zonas Áridas (EEZA)
Grupo Ecologista Mediterráneo-Gem
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla
Los Verdes de Andalucía
Ecologistas en Acción Sevilla
Asociación Amigos de la Laguna de La Janda
Ruedas Redondas
Asoc. Malagueña para la protección de la vida silvestre-Silvema-Ronda
Fondo Patrimonio Natural Europeo
Dirección General de Conservación de la Naturaleza
Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Asociación defensa Mig Segre-Ademise
ADENA
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental
GREENPEACE
Instituto Geológico y Minero de España
SEO Birdlife
Coagret
Plataforma Rural
Amigos de la Tierra

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Consejo Ibérico de Defensa Natural (CIDN)
Ecologistas en Acción Madrid
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón
Dirección General de Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y turismo de la Diputación General de Aragón
Dirección General de Carreteras. Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Diputación General de Aragón
Dirección General de Infraestructuras y Servicios de RENFE
Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña
Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana
Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia
Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental.
Universidad Cardenal Herrera CEU
Universidad Católica San Antonio
Universidad de Alicante
Universidad de Almería
Universidad de Murcia
Universidad de Valencia
Universidad de Vic
Universidad Miguel Hernández de Elche
Universidad Politécnica de Cartagena
Universidad Politécnica de Valencia
Universidad Ramón Llull
Universidad Rovira I Virgili
Universitat Autònoma de Barcelona
Universitat Jaume I
Universitat Politècnica de Catalunya
Universitat Pompeu Fabra
Escuela Superior de Técnicas Empresariales Aplicadas
Ayuntamiento de Huércal-Overa
Ayuntamiento de Pulpi
Ayuntamiento de Antas
Ayuntamiento de Los Gallardos
Ayuntamiento de Turre

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.

Ayuntamiento de Níjar
Ayuntamiento de Lucainena de Las Torres
Ayuntamiento de Velefique
Ayuntamiento de Filabres
Ayuntamiento de Olula de Castro
Ayuntamiento de Sorbas
Ayuntamiento de Roquetas de Mar
Ayuntamiento de Viator
Ayuntamiento de Huércal de Almería
Ayuntamiento de Yecla
Ayuntamiento de Jumilla
Ayuntamiento de Cieza
Ayuntamiento de Abanilla
Ayuntamiento de Abarán
Ayuntamiento de Albudeite
Ayuntamiento de Alcantarilla
Ayuntamiento de Alhamade Murcia
Ayuntamiento de Archena
Ayuntamiento de Blanca
Ayuntamiento de Campos del Río
Ayuntamiento de Fortuna
Ayuntamiento de Librilla
Ayuntamiento de Puerto Lumbreras
Ayuntamiento de Lorca
Ayuntamiento de Molina de Segura
Ayuntamiento de Ojos
Ayuntamiento de Ricote
Ayuntamiento de Totana
Ayuntamiento de Ulea
Ayuntamiento de Villanueva del Río Segura
Ayuntamiento de Villena
Ayuntamiento de Cañada
Ayuntamiento de Salinas
Ayuntamiento de Monovar
Ayuntamiento de La Romana
Ayuntamiento de Novelda

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Ayuntamiento de Hondón de Las Nieves
Ayuntamiento de Hondón de Los Frailes
Ayuntamiento de Xerta
Ayuntamiento de Uldecona
Ayuntamiento de Tortosa
Ayuntamiento de Santa Bárbara
Ayuntamiento de Roquetes
Ayuntamiento de Mas de Barberans
Ayuntamiento de La Galera
Ayuntamiento de Godall
Ayuntamiento de Aldover
Ayuntamiento de Vinaros
Ayuntamiento de San Jorge
Ayuntamiento de Calig
Ayuntamiento de Alcalá de Chivert
Ayuntamiento de Cervera del Maestre
Ayuntamiento de Sierra-Engarceran
Ayuntamiento de Cuevas de Vinroma
Ayuntamiento de Cabanes
Ayuntamiento de Torre de Endomenech
Ayuntamiento de Sarratella
Ayuntamiento de Santa Magdalena de Pulpis
Ayuntamiento de Traiguera
Ayuntamiento de Tales
Ayuntamiento de Vilanova D'Alcolea
Ayuntamiento de Vall D'Alba
Ayuntamiento de Vilafames
Ayuntamiento de Benlloch
Ayuntamiento de Betxi
Ayuntamiento de Artana
Ayuntamiento de Villavieja
Ayuntamiento de Costur
Ayuntamiento de Las Useras
Ayuntamiento de Alcora
Ayuntamiento de Alfondeguilla
Ayuntamiento de Ribesalbes

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Ayuntamiento de Onda
Ayuntamiento de Peñíscola
Ayuntamiento de La Vall D'Uixo
Ayuntamiento de Algar de Palancia
Ayuntamiento de Estivella
Ayuntamiento de Serra
Ayuntamiento de Losa del Obispo
Ayuntamiento de Sot de Chera
Ayuntamiento de Olocau
Ayuntamiento de Marines
Ayuntamiento de Liria
Ayuntamiento de Pedralba
Ayuntamiento de Benaguasil
Ayuntamiento de Vilamarxant
Ayuntamiento de Cheste
Ayuntamiento de Chiva
Ayuntamiento de Godella
Ayuntamiento de Alborache
Ayuntamiento de Turis
Ayuntamiento de Montserrat
Ayuntamiento de Montroy
Ayuntamiento de Catadau
Ayuntamiento de Carlet
Ayuntamiento de Chella
Ayuntamiento de Benimodo
Ayuntamiento de Tous
Ayuntamiento de Masalaves
Ayuntamiento de Sellent
Ayuntamiento de Sumacarcet
Ayuntamiento de Cotes
Ayuntamiento de Carcer
Ayuntamiento de Beneixida
Ayuntamiento de Xuquer
Ayuntamiento de Navarres
Ayuntamiento de Bolbaite
Ayuntamiento de Anna

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.
Ayuntamiento de Enguera
Ayuntamiento de Montesa
Ayuntamiento de Vallada
Ayuntamiento de Moixent
Ayuntamiento de La Font de La Figuera
Ayuntamiento de Fontanars dels Alforins
Ayuntamiento de Guadasuar
Ayuntamiento de Torres-Torres
Ayuntamiento de Algimia de Alfara
Ayuntamiento de Alfara de Algimia
Ayuntamiento de Domeño
Ayuntamiento de Llombay
Ayuntamiento de Real de Montroy
Ayuntamiento de Dos Aguas
Ayuntamiento de Alcublas
Otras Entidades que remitieron sugerencias a la Memoria Resumen
Mancomunitat de Marquesat (Valencia)
Asociación de Comunidades de Regantes y usuarios del altiplano
Grupo municipal PSPV-PSOE del Ayuntamiento de Villafames
Grupo Municipala Socialista del Ayuntamiento de L' Alcora
Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Vall d'Uxó
Esquerra Republicana de Catalunya
Chunta Aragonesista (CHA)
Consejo Superior de Investigaciones Científicas – Universidad de Valencia
Respuesta conjunta de varias asociaciones ecologistas
Ayuntamiento de la Riera Ciutat de Sant Carles de la Rápita
Ayuntamiento de La Torre de L'Espanyol
Ayuntamiento de Vilalba dels Arcs
Ayuntamiento de Flix
Ayuntamiento de Batea
Ayuntamiento de Deltebre
Grupo Municipal de Esquerra de Amposta (EA-ERC)
Ayuntamiento de Corbera
Mancomunitat Intermunicipal de Real de Montroy, Montroy y Montserrat
Ayuntamiento de Riba-Roja Ebre
Ayuntamiento de Sant Jaume d'Enveja

Tabla 5.75. Relación de consultados. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional.

Colegio Oficial de Biólogos de la Región de Murcia
Ayuntamiento de La Fatarella
Ministerio de Medio Ambiente. Secretaría de Estado de Aguas y Costas
Ayuntamiento Alcanar

5.9.1.3.2 Alegaciones destacadas por su contenido

Se han recibido 243.127 alegaciones firmadas por ayuntamientos, grupos ecologistas, asociaciones y particulares. De ellas, 65.616 muestran su desacuerdo, bien con el contenido del Proyecto, bien por el Proyecto en sí, o bien con el procedimiento. Éstas se catalogan como negativas. Las 177.511 restantes consideran positivo o viable el Proyecto presentado y se catalogan como positivas.

La mayor parte de las alegaciones presentadas hasta la fecha, 242.621, corresponden a modelos estándar, con pequeñas variaciones entre ellas. Hasta la fecha se han identificado diecinueve (19) tipos de alegación, siendo diecisiete (17) de ellas negativas y dos (2) positivas. El resto de las alegaciones recibidas no responden a modelos tipo, por lo que el total de alegaciones diferentes recibidas hasta la fecha es de 506.

La relación de alegantes se agrupa según la siguiente clasificación:

Tabla 5.76. N° de alegaciones por tipo de alegante	
Tipo de Entidad	Número de alegaciones
Administración Autonómica	5
Administración Municipal	590
Asociación	110
Colegios Profesionales	10
Comunidad de Regantes	52
Empresa Privada	202
Fundación	6
Grupo Ecologista	27
Partido político	26
Sindicato	3
Universidad	1
Particulares	242.095
Total alegaciones	243.127

Tabla 5.77. Distribución según carácter (positivas/negativas) de las alegaciones presentadas por cada tipo de entidad alegante		
Tipo de Entidad	Núm. Positivas	Núm. Negativas
Administración Autonómica	1	4
Administración Municipal	40	550
Asociación	46	64
Colegios Profesionales	6	4
Comunidad de Regantes	42	10
Empresa Privada	184	18
Fundación	0	6
Grupo Ecologista	1	26
Partido político	4	22
Sindicato	1	2
Universidad	0	1
Particulares	177.186	64.909
Total alegaciones	177.511	65.616

CAPÍTULO 5

5.9.1.4 Análisis de alegantes a favor y en contra

Tabla 5.78. Análisis de alegantes a favor y en contra. Caso práctico: Plan Hidrológico Nacional				
PARTICIPANTE	A FAVOR	EN CONTRA	AMBIGUO	OBSERVACIONES
Ayuntamientos	X			Responden, en general, con aspectos muy locales.
Asociaciones		X		Se oponen a la construcción del embalse, no al PHN.
P. Políticos		X		Solicitan una moratoria indefinida de los proyectos autorizados por la ley
Particulares		X		
Otros		X		

5.9.1.5 Alegantes versus alegaciones

5.9.1.5.1 Tabla resumen de alegantes y tipo de alegaciones

Tabla 5.79. Tabla- resumen de alegantes y tipo de alegación. Plan Hidrológico Nacional.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	1	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	5
Asociaciones	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	4
P. Políticos	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	4
Particulares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Total (Σ)	1	1	3	0	3	0	0	0	0	3	3	14/14
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

5.9.1.5.2 Gráficos

Gráfico N° 5.41. Alegantes / N° alegaciones. Plan Hidrológico Nacional

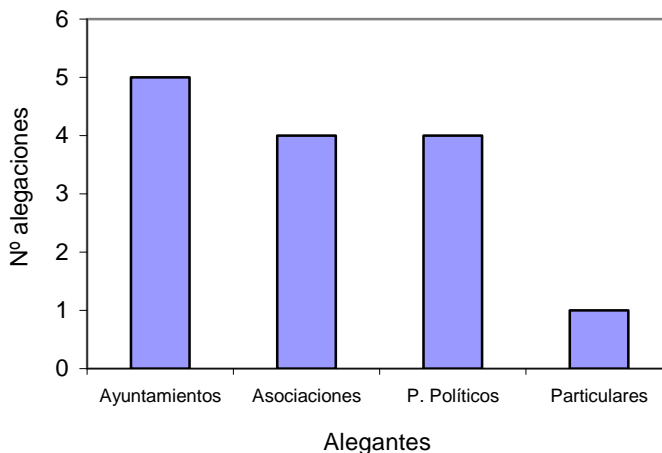
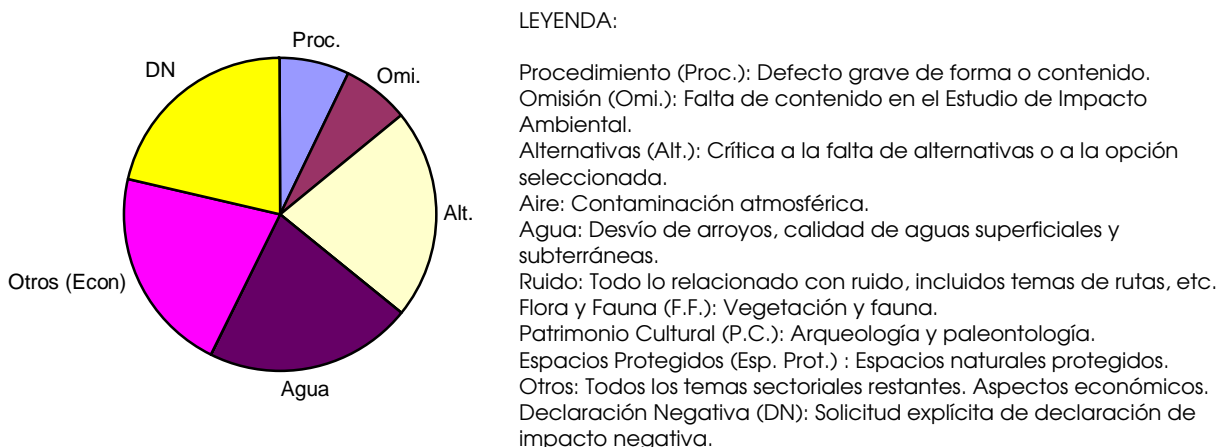


Gráfico N° 5.42. Tipo de alegaciones / N° alegaciones. Plan Hidrológico Nacional



5.9.1.5.3 Resumen de alegaciones destacadas por alegante

- Aspectos Medioambientales

Respecto de los aspectos ambientales a tener en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental, que se extraen de las contestaciones recibidas durante la fase de consultas previas, destacan los siguientes:

Referente a los temas técnicos, en las contestaciones a la memoria-resumen principalmente se cuestionan la capacidad de las infraestructuras proyectadas, la metodología de cálculo de los déficit y las demandas, la necesidad de elementos de regulación, la problemática asociada a la calidad del agua, o la forma de paliar determinados impactos previstos.

Con relación a las vías de comunicación se interesan por la forma en que se van a resolver las posibles intersecciones con las mismas. Se solicita el aprovechamiento de otras infraestructuras hidráulicas ya existentes

como pueden ser el proyecto Júcar-Vinalopó o las obras de Acusur en Almería.

Se menciona la necesidad de tener una visión ecológica de los recursos hídricos. Las contestaciones señalan la problemática asociada a la calidad del agua de abastecimiento a poblaciones, dada la elevada salinidad de las aguas del Ebro. Se considera necesario establecer una garantía especial de suministro de caudales. Se muestra la conveniencia de realizar estudios sobre la disminución de la dilución de los vertidos aguas abajo de la toma.

Se solicita la realización de estudios sobre los impactos ocasionados por la modificación de los sistemas actuales de explotación en los ríos Ter y Llobregat y en los embalses de Mequinenza, Ribarroja y Flix. Requiere de igual modo, la caracterización de las sustancias contaminantes presentes en los sedimentos de los embalses anteriormente citados.

Se muestra la necesidad de llevar a cabo actuaciones tendentes a evitar la transferencia de larvas o adultos de mejillón-cebra, así como los problemas de recepción de nuevas especies.

Con relación al Delta del Ebro se señala la necesidad de realizar una serie de estudios de forma rigurosa y un análisis exhaustivo de las repercusiones en el mismo. Destacan la importancia de conservar la morfología del Delta, la repercusión de la disminución de caudales en la aportación de sólidos, el avance de la cuña salina, afecciones a la cuenca marina del río Ebro y a las zonas marinas anexas. Se expresa el perjuicio que supone el trasvase a las Tierras del Ebro y se sugiere la aplicación de una serie de medidas correctoras.

Otras cuestiones se refieren a las consecuencias de un posible deterioro de la calidad del agua en el tramo inferior del río Ebro. Las alegaciones afirman que la disminución de caudal implicaría un mayor impacto en el ecosistema fluvial de los vertidos aguas abajo del lugar de detracción.

Afección a *Margaritifera auricularia*. Se han recibido alegaciones informando de la presencia de esta especie, recogiendo su preocupación por la afección que pueda sufrir, y mostrando su discrepancia con las medidas propuestas ya que, según los alegantes, no se puede proponer como medida algo que es un deber de la administración, en referencia a la redacción de un Plan de Recuperación de la especie. Esta especie se encuentra incluida en el Anejo II del Convenio de Berna, en el Anejo IV del Catálogo de especies amenazadas de Aragón, en el Anejo IV de la Directiva Hábitat, y en el Catálogo Nacional de especies amenazadas.

Problemática sobre Mejillón Cebra y otras especies. La mayor parte de las alegaciones centradas en este punto hacen alusión a las supuestas graves repercusiones ambientales (principalmente en cuanto a contaminación de los ecosistemas acuáticos) y económicas que tendría la traslocación de esta especie en las cuencas receptoras.

Efecto barrera. Algunas alegaciones recogen la preocupación por el efecto barrera que sobre la fauna supondrá la infraestructura, indicando que las medidas propuestas no son capaces de mitigarlo.

Embalse de Azorín. En cuanto a las de tipo ambiental, se puede decir que las preocupaciones mayores se centran en: pérdida del valor ecológico de la zona, afección a zonas protegidas y a especies protegidas debido a la apertura de canteras, afección a puntos de nidificación de rapaces y pérdida de área de campeo, perjuicios y molestias a la población durante las fases de construcción y explotación, impacto paisajístico durante la fase de construcción.

- Aspectos de Procedimientos

Determinadas contestaciones a la memoria-resumen manifiestan su oposición al Plan Hidrológico Nacional, esgrimiendo una serie de argumentos para oponerse al trámite iniciado. Algunas se oponen expresamente a la construcción del embalse de Azorín, y no al PHN en general. En otras se solicita una moratoria indefinida de los proyectos de transferencias autorizadas por la Ley del PHN o la suspensión del EIA del trasvase del Ebro. También hay contestaciones que se limitan a expresar su opinión favorable al proyecto.

En cuanto al alcance de los impactos que se analizan y al supuesto incumplimiento del Art. 15 de la LPHN, se alega que el EIA no evalúa elementos que son necesarios para el funcionamiento de las transferencias, como las líneas eléctricas para suministro de energía a las estaciones de bombeo, ni las obras complementarias, balsas, vertederos, etc.

Indefinición de caudales ambientales. Ha sido habitual encontrar alegaciones en las que se criticaba la redacción del Proyecto sin haberse aprobado el Plan Integral de Protección del Delta del Ebro, que debería fijar los caudales ambientales para el tramo bajo del río Ebro. Estas alegaciones se presentan desde dos perspectivas, por un lado por la supuesta ilegalidad del Proyecto en cuanto a que no se ha aprobado el citado plan, y por otro lado por la imposibilidad de establecer los caudales.

Afección a Red Natura. Las alegaciones referentes a la Red Natura 2000 indican que el Proyecto de las Transferencias Autorizadas por el Art. 13 de la Ley 10/2001 del PHN y su EIA afectan gravemente a numerosos espacios incluidos en esta Red así como a hábitat de interés y prioritarios protegidos por la Directiva 92/43/CE. Igualmente señalan que probablemente resultarán afectados más espacios que los que aparecen reflejados en el Estudio de Impacto Ambiental, a pesar de que estos se encuentren alejados del ámbito del Proyecto. Igualmente algunos alegantes entienden que la metodología de valoración de los impactos sobre estos espacios que se aplica en el EIA no es la adecuada ya que infravalora las afecciones. Finalmente algunos alegantes opinan que las medidas protectoras y correctoras incluidas en el EIA son inapropiadas y

que no se valoran los efectos indirectos que el Proyecto pudiera causar sobre elementos de la Red Natura 2000 no directamente afectados.

- Impactos en cuencas receptoras:
 - Mezcla de aguas en destino. Algunas alegaciones objetan que no se ha estudiado el impacto que supone la mezcla de aguas de diferente calidad y procedencia, poniendo en duda la idoneidad del agua del Ebro para su utilización en los usos a los que se destina.
 - Insuficiente calidad del agua del Ebro. La principal cuestión planteada de tipo general, hace referencia a que el EIA no evidencia la peor calidad de las aguas del Ebro con relación a las zonas de destino, ni los posibles impactos ambientales y socioeconómicos que este hecho puede provocar.

Asimismo se argumenta que la calidad de las aguas del Ebro es inadecuada para su destino hacia la producción de agua potable. Algunas alegaciones hacen mención también al incremento de costes que supondrían los procesos de potabilización.

Respecto a cuestiones metodológicas sobre los estudios de calidad de agua realizados, varios alegantes afirman que los aspectos de calidad del agua contemplados en la documentación que se ha expuesto al público contienen errores de cálculo o contradice la documentación propia del MMA entregada en julio de 2001 a la Comisión Europea

Embalse de Azorín. Las alegaciones referentes al embalse de Azorín (Monóvar) de carácter técnico son las siguientes:

- Ausencia de estudios de alternativas al embalse, inexistencia de estudios sobre la necesidad de regulación, el vaso se sitúa sobre una zona permeable, la geología del terreno no es la adecuada, la zona esta catalogada como de riesgo sísmico elevado, riesgo para las poblaciones situadas aguas abajo, injustificado coste económico y afecciones sobre los servicios e infraestructuras.
- Aspectos Legales

Se solicita llevar a cabo estudios específicos y actuaciones en determinadas materias con sus consiguientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias, destacando entre otras: prospecciones arqueológicas en la zona gestionada por la Generalitat de Cataluña; prospecciones en la provincia de Castellón debido a la abundancia de yacimientos arqueológicos, elementos etnológicos y arquitectura rural; prospección arqueológica intensiva en la zona de la provincia de Almería; estudios sobre las posibles afecciones al Patrimonio Cultural de Aragón, especialmente en el arte rupestre; estudios detallados de los espacios naturales afectados, especialmente sobre la Red Natura 2000 de Aragón; estudios detallados de las formaciones de artos (*Maytenus senegalensis*) existentes en la provincia de Almería; estudio hidrogeológico de las aportaciones de agua a la

cuenca subterránea de San José en Castellón; estudio sobre los impactos ambientales que puede ocasionar la posible recuperación del acuífero a niveles anteriores a la sobreexplotación.

Otras propuestas recogidas en las contestaciones son: realizar un censo de regadíos, estudiar la influencia de la salinidad, exposición de los tratamientos que se efectuarán con los residuos generados, y el posible incumplimiento de los compromisos adquiridos en el protocolo de Kioto debido a la gran cantidad de energía eléctrica necesaria.

El EIA no cumple con la legislación vigente por no contener todos los aspectos indicados en la misma. La descripción del proyecto supuestamente es incompleta puesto que no recoge aspectos como las cantidades y composición de los residuos, vertidos, emisiones, materiales a utilizar, suelo a ocupar, etc. Las acciones del proyecto no están bien definidas y no se diferencia entre la fase de construcción y la de explotación. El inventario se ha realizado a escala poco adecuada y es confuso. No existe una identificación de impactos, que se debería haber recogido en forma de matriz, la caracterización de efectos no recoge todos los criterios establecidos en el RD 1131/88 y para la valoración no se han utilizado las metodologías comúnmente aceptadas ni las guías elaboradas por la Unión Europea. No se han cuantificado los efectos ni se han utilizado indicadores ambientales. Se evalúan únicamente los impactos residuales y las medidas propuestas se han recogido de forma poco detallada. Se propone como medida correctora la realización de estudios que se deberían haber realizado en el marco del EIA y se recogen medidas para paliar impactos que no se han considerado. El programa de vigilancia ambiental se considera muy elemental y de difícil aplicación. El documento de síntesis no cumple con lo indicado en la legislación vigente puesto que no está redactado en términos fácilmente comprensibles, no recoge las dificultades encontradas durante la redacción del estudio, y ocupa más de 25 páginas.

- Aspectos de Forma

Referente al estudio de soluciones del trazado propuesto, los municipios implicados señalan los puntos de afección, manifiestan su conformidad o disconformidad con el proyecto, solicitando medidas correctoras. En algunos casos se solicita que el trazado no afecte al término municipal, o en el caso del embalse de Azorín, que se desestime esta opción. Algunas contestaciones recibidas se pronuncian sobre las distintas alternativas y recogen propuestas de trazado conceptuales.

Mección al Delta del Ebro: Gran parte de las alegaciones recibidas sugieren que el Proyecto de las Transferencias no asegura el mantenimiento de las condiciones ecológicas del río Ebro y su Delta, pues no determina un caudal ecológico, sino que se limita a aceptar el adoptado por el Plan Hidrológico de la Cuenca del Ebro, sin cuestionar su fiabilidad. Numerosas alegaciones transmiten la preocupación existente en torno a la fijación de un caudal ecológico que según los alegantes no

cumple con los requerimientos ambientales y carece de fundamento científico y técnico.

Los alegantes también resaltan en sus escritos la pérdida de superficie deltaica, la alteración de los acuíferos costeros y los ecosistemas del delta del Ebro y la disminución de la productividad marítima en el entorno del Delta como consecuencia de la falta de aportes sólidos por efecto de la detracción de caudales. Añaden la falta de justificación del argumento según el cual se considera la no-existencia de impacto en el delta basándose en el hecho de que los ecosistemas del delta dependen del régimen hidrológico impuesto por el cultivo del arroz y que las concesiones a este cultivo no se van a modificar, pasando por alto los efectos derivados de la disminución de los aportes sólidos.

En cuanto al estudio realizado sobre la cuña salina, se alega una falta de actualización de los datos de caudales empleados en el estudio de la misma, por lo que, a juicio de los alegantes, no se representa la evolución del fenómeno en los últimos años.

Problemática sobre Mejillón Cebra y otras especies. Se hace referencia a la falta de garantías de las medidas propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental y a la ausencia de información sobre las graves consecuencias que tendría el trasvase si se produjera la dispersión del mejillón cebra. Asimismo se alega que no se han adoptado medidas para evitar la traslocación de otras especies como la almeja asiática, igualmente preocupante.

5.9.1.6 Conclusiones

La actuación contempla el conjunto de las infraestructuras necesarias para la puesta en marcha de las Transferencias autorizadas por el Art. 13 de la Ley 10/2001 del PHN. La Ley del PHN autoriza las transferencias desde el Bajo Ebro a los siguientes ámbitos territoriales:

1. Ámbito de planificación hidrológica de las Cuencas Internas de Cataluña.
2. Ámbito de planificación del Júcar. El PHN autoriza la transferencia de un volumen anual de hasta 315 hm³ con origen en la zona del Bajo Ebro y destino en el ámbito territorial del Plan Hidrológico del Júcar, para abastecer sus áreas deficitarias, identificadas como tales en el Libro Blanco del Agua en España.
3. Ámbito de planificación del Segura-Almería.

Para llevar a cabo las transferencias autorizadas por la Ley del PHN desde el Bajo Ebro, se plantearon dos grandes ejes:

1. Bajo Ebro-Cuencas Internas de Cataluña, denominado Ramal Norte y destinado a resolver la problemática de falta de garantía de suministro que padece la población del Área Metropolitana de

Barcelona, y con vistas a mejorar el rendimiento general de los sistemas de explotación de esta cuenca.

2. Bajo Ebro-Júcar-Segura-Sur, denominado Ramal Sur, que permite resolver los problemas de escasez del mediterráneo desde Tarragona hasta Almería realizándose derivaciones en distintos puntos de las Cuencas del Júcar, Segura y Sur.

De esta forma de los 1.050 hm³ máximos anuales autorizados por el PHN, un máximo anual de 800 hm³ se destinan a las zonas deficitarias del Júcar, Segura y Sur y los 190 hm³/año restantes para las Cuencas Internas de Cataluña.

Las características del proyecto son:

- Fecha del Estudio del DIA: 31 octubre de 2003
- Longitud: una conducción de unos 914 km de longitud en total

En el Gráfico 5.41 se observa que los que más han alegado han sido los ayuntamientos, seguidos de los partidos políticos y las asociaciones, siendo los particulares los que menos alegaciones han presentado.

Por tipo de alegaciones, se observa en el Gráfico 5.42 que se han presentado mayor número de alegaciones por contaminación del agua, falta de alternativas, aspectos económicos y declaración negativa. Les siguen las alegaciones por omisión y falta de procedimientos en el EIA. No se han producido alegaciones en contaminación de aire ni por ruido.

Según el criterio establecido, se observa en la tabla resumen (tabla 5.79) que la situación es mejorable.

De la participación pública se observan las siguientes mejoras medioambientales, de forma, legales y de procedimiento:

- Se menciona la necesidad de tener una visión ecológica de los recursos hídricos.
- Se muestra la conveniencia de realizar estudios sobre la disminución de la dilución de los vertidos aguas debajo de la toma.
- Se muestra la necesidad de llevar a cabo actuaciones tendentes a evitar la transferencia de larvas o adultos de mejillón cebra.
- Con respecto a la afección a Margaritifera auricularia, se han recibido alegaciones informando de la presencia de esta especie, recogiendo su preocupación por la afección que pueda sufrir, y mostrando su discrepancia con las medidas propuestas.
- Consideración de la problemática sobre Mejillón cebra y otras especies.
- Consideración del efecto barrera que sobre la fauna supondrá la infraestructura.

- Embalse de Azorín. En cuanto a las de tipo ambiental, se puede decir que las preocupaciones mayores se centran en: pérdida del valor ecológico de la zona, afección a zonas protegidas y a especies protegidas debido a la apertura de canteras, afección a puntos de nidificación de rapaces y pérdida de área de campeo, perjuicios y molestias a la población durante las fases de construcción y explotación, impacto paisajístico durante la fase de construcción.
- Consideración de la indefinición de caudales ambientales.
- Afección a Red Natura. Las alegaciones referentes a la Red Natura 2000 indican que el Proyecto de las Transferencias Autorizadas por el Art. 13 de la Ley 10/2001 del PHN y su EIA afectan gravemente a numerosos espacios incluidos en esta Red así como a hábitat de interés y prioritarios protegidos por la Directiva 92/43/CE.
- Consideración de los impactos en cuencas receptoras.
- Se solicita llevar a cabo estudios sobre posibles afecciones al Patrimonio Cultural de Aragón, especialmente en el arte rupestre; estudios detallados de los espacios naturales afectados, especialmente sobre la Red Natura 2000, así como un estudio hidrogeológico de las aportaciones de agua a la cuenca subterránea de San José en Castellón.
- Los alegantes también resaltan en sus escritos la pérdida de superficie deltaica, la alteración de los acuíferos costeros y los ecosistemas del delta del Ebro.

6 CONCLUSIONES DE CADA GRUPO DE PROYECTOS

6.1 CONCLUSIONES PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN

6.1.1 TABLA FINAL DE PROYECTOS Y TIPO DE ALEGACIONES

Tabla 6.1. Tabla final de proyectos y tipo de alegación. Vías de Comunicación												
Proyecto	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Autopista M-50 (1998)	0	0	2	2	1	3	0	0	2	2	0	12
Autopista M-50 (2000)	2	2	2	2	1	3	3	0	3	3	0	21
A-6 Madrid-Coruña	0	3	3	0	0	0	2	1	2	3	2	16
Autopista A-9	2	2	2	1	2	1	0	0	0	2	1	13
Oropesa-Cabanes antes DIA	0	0	1	1	2	1	1	0	0	2	0	8
Oropesa-Cabanes después DIA	0	1	2	0	0	0	2	0	2	4	1	12
Autovía Castilla La Mancha	0	1	2	0	0	0	0	0	1	3	0	7
A-41 Madrid-Toledo	2	2	2	0	1	2	2	1	3	3	2	20
Total (Σ)	6	11	16	6	7	10	10	2	13	22	6	109

6.1.2 TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIONES

Tabla 6.2. Tabla final de alegantes y tipo de alegación. Vías de comunicación												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	3	4	5	2	2	3	3	1	5	7	2	37
Asociaciones	3	5	7	3	3	4	2	1	5	8	2	43
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
Particulares	0	2	4	1	2	3	4	0	3	6	2	27
Total (Σ)	6	11	16	6	7	10	10	2	13	22	6	109

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

6.1.3 GRÁFICOS

Gráfico Nº 6.1. Nº alegaciones por proyecto en Vías de Comunicación

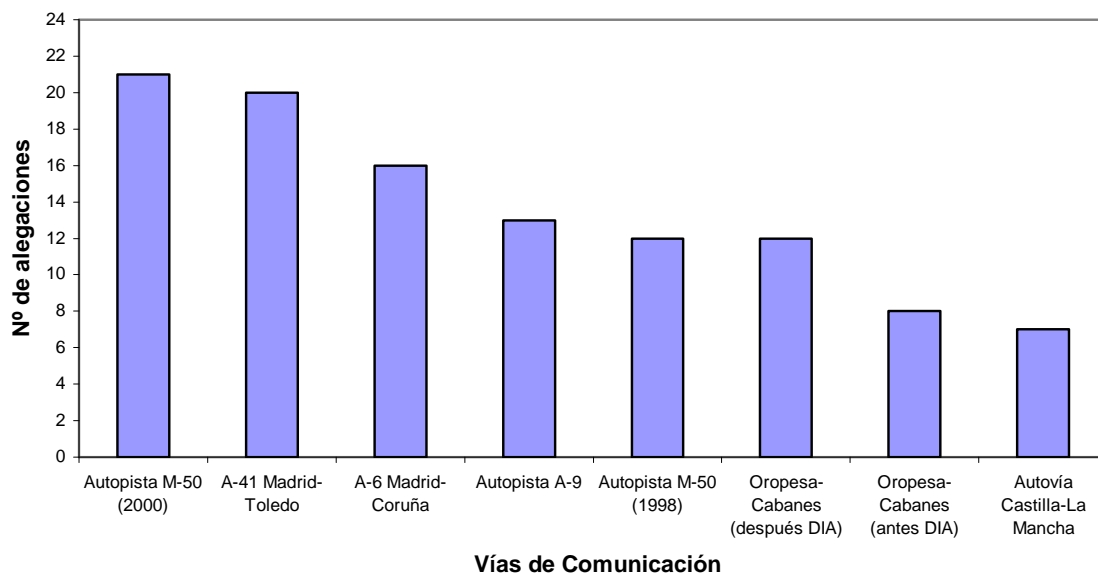
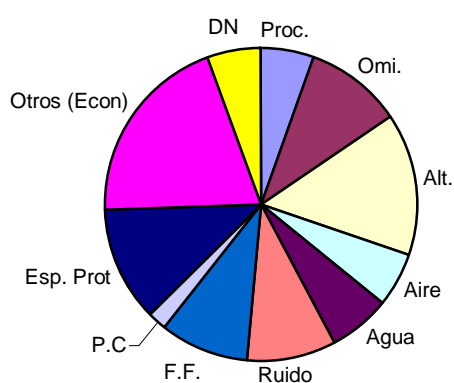


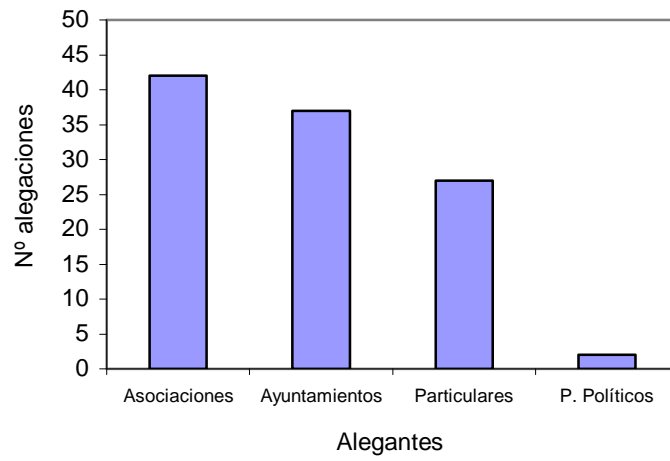
Gráfico Nº 6.2. Nº de alegaciones por tipos de alegaciones en Vías de Comunicación



LEYENDA:

- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (E.P.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (D.N.): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

Gráfico N° 6.3. Número de alegaciones por alegante en Vías de Comunicación



6.1.4 TABLA RESUMEN DE ALEGACIONES PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN

Tabla 6.3. Tabla resumen de alegaciones para Vías de Comunicación						
	Autopista M-50	Autopista A-6	Autopista A-9	Carretera Oropesa-Cabanes	Autovia de Castilla La Mancha	Autopista A-41
Aspectos Medioambient.	<ul style="list-style-type: none"> - Respetar la fauna y la vegetación. - Alto impacto paisajístico. - Impacto por contaminación de aire, ruido, humos y olores. 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacto Ambiental afectando al paisaje, vegetación y fauna. - Algunos indican que una alternativa no es de mayor interés medioambiental. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se trata la contaminación del agua, aire, ruido y fauna. 	<ul style="list-style-type: none"> - Impacto severo producido por la contaminación del aire. - Alegan especies de flora endémicas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitan medidas correctoras para proteger el medio ambiente. - Se carece de la cartografía necesaria de los hábitats naturales inventariados, así como del análisis y concreción de los impactos - Impactos irreversibles en la vegetación y en la fauna de la zona, así como en los bienes de carácter histórico y arqueológico. 	<ul style="list-style-type: none"> - Realizar una evaluación ambiental conjunta de la autopista y las instalaciones. - La autopista repercute negativ., incrementa la contamin. acústica y atmosférica, gran impacto en flora, fauna y patrimonio arqueológico. - Elaborar un mapa acústico, con medidas correctoras, previo a la declaración de EIA. - Rechazo de alternativa propuesta por el destrozo medioambiental.
Aspectos Jurídicos	<ul style="list-style-type: none"> - Vulnera el ordenamiento jurídico. - Cumplir la Directiva 92/43/CE para conservar los hábitats y las especies naturales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Afecta a zonas de importancia internacional para las aves. - El impacto se produce en la vegetación de la ribera y en la fauna. Se incumple la Directiva 79/409/CE. - El proyecto afecta al área de importancia para las aves. 		<ul style="list-style-type: none"> - Alegan que se incumple la Directiva 265/94/CE de especies amenazadas. - Rechazan la carretera porque a nivel estatal y europeo incumple la legislación. - Realizar un nuevo DIA, pues se incumple la legislación y se oculta la información. - Alegan defectos en la tramitación del proyecto. - Incumplimientos legales de aspectos vitales del proceso de participación pública. - Se formula una queja europea contra el Estado Español y la Generalitat Valenciana. 	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitan, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de obras. - El Estudio de Impacto Ambiental carece de la cartografía necesaria de los hábitats. 	<ul style="list-style-type: none"> - Algunas alegaciones manifiestan la disconformidad con el trazado propuesto al no haber tenido en cuenta el planteamiento urbanístico de dichos municipios. - Considera que la alternativa seleccionada resulta incompatible con el planteamiento vigente y que afecta significativamente a los suelos que comprenden el sector de suelo urbanizable. - Propone que el trazado discorra por dicho término municipal enterrado y paralelo al de la actual Autovía Madrid-Toledo

Tabla 6.3. Tabla resumen de alegaciones para Vías de Comunicación

	Autopista M-50	Autopista A-6	Autopista A-9	Carretera Oropesa-Cabanes	Autovia de Castilla La Mancha	Autopista A-41
Aspectos de Forma	<ul style="list-style-type: none"> - Se presentan 620 alegaciones que no han tenido respuesta. - Falsean la Directiva 92/43/CE. - No recogen alegaciones anteriores, demuestra un desprecio al problema medioambiental. 		<ul style="list-style-type: none"> - Los ayuntamientos proponen analizar las alternativas. - No ha estado a información pública durante 30 días hábiles (Art. 17). - Faltan los planos y el documento de síntesis. - No se han estudiado las distintas alternativas. - Hay más de 100 fallos de carácter social y humano 	<ul style="list-style-type: none"> - El EIA no recoge la metodología a utilizar, ni el estudio sobre la aceptación social del proyecto, tal como establece el RD 1131/88 (Art. 10). 	<ul style="list-style-type: none"> - La Administración indican que la D.G. de Carreteras deberá contactar con RENFE para que ésta fije las dimensiones de los cruces con las líneas ferroviarias en servicio y con los tramos del Acceso. - Exponen las medidas preventivas que deben programarse en las proximidades de la ZEPA y solicita, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de recuperación ambiental que incluya el presupuesto del plan de vigilancia. 	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitan la elaboración de una EIA más detallada. - Adecuado diseño global, pto. de conexión con las vías de alta capacidad de Madrid y acceso a la ciudad de Toledo. - Conveniente desplazar el trazado 20 m para ajustarlo mejor a la reserva "SE-45". Impacto acústico en el sur metropolitano, y definir la revegetación con mayor detalle. - Considerar otras alternativas
Aspectos Económicos	<ul style="list-style-type: none"> - Adecuación de la vía por intereses económicos. 					<ul style="list-style-type: none"> - La CAM proyecta la M-419, que cruza en 3 ptos la A-41, existen problemas de conexión con la M-40 y podría causar daños económicos en la conexión de la M-45. - La alternativa seleccionada imposibilita el desarrollo de las ciudades del sur. - Inviabile la explotación minera de la cantera de "Los Llanos", que afectará la economía de la zona.

6.1.5 RESUMEN FINAL DE ALEGACIONES EN LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN

En cuanto a la importancia de los aspectos medioambientales, coinciden las alegaciones en los 6 casos con un impacto a la vegetación, fauna, ruido y contaminación del aire.

La Autovía M-50 y la Autopista A6 alegan, además, impactos al paisaje, mientras que en el caso de la Carretera Oropesa-Cabanes se alega un impacto severo por contaminación del aire. En el caso de la Autovía A-41 se alega, además de lo anteriormente mencionado, una repercusión negativa en el patrimonio arqueológico y, como novedad, se considera conveniente elaborar un mapa acústico con fuentes de ruido actuales, con medidas correctoras, previo a la declaración de EIA.

Finalmente, la Autovía de Castilla-La Mancha solicita medidas correctoras para proteger el medioambiente. También dicen que se carece de la cartografía de los hábitats naturales, así como del análisis y concreción de los impactos.

En cuanto a los aspectos jurídicos, en el caso de la Autovía M-50 alegan que debe cumplirse la Directiva 92/43/CE para conservar los hábitats y especies naturales. De manera similar, en el caso de la Autopista A6 Madrid-Coruña, se dice que el impacto se produce en la vegetación de la ribera y la fauna, incumpliendo así la Directiva 79/409/CE.

En la Carretera Oropesa-Cabanes se incumple la Directiva 265/94/CE de especies amenazadas. Rechazan la carretera porque en el ámbito estatal y europeo se incumple la legislación, de manera que se solicita la realización de una nueva DIA. También hay incumplimientos legales relacionados con aspectos vitales de la participación pública. Como resultado, se formula una queja europea al estado español.

En el caso de la Autovía de Castilla-La Mancha, se solicita, antes de su aprobación, un borrador del proyecto de obras. También se alega que el EIA carece de la cartografía necesaria para los hábitats.

En el caso de la Autovía A-41 se alega incumplimiento con el planteamiento urbanístico de los municipios afectados, considerando que la alternativa seleccionada afecta significativamente a los suelos que comprenden el sector de suelo urbanizable.

En cuanto a los aspectos de forma de la Autovía M-50 se presentan 620 alegaciones que no han tenido respuesta. Se falsea la Directiva 92/43/CE, pues no se recogen las alegaciones anteriores, demostrando un desprecio a la información pública como mecanismo de participación colectiva.

En la Autopista de Atlántico A9 se proponen analizar las alternativas, pues no se han estudiado las distintas posibilidades. El EIA no ha estado a información pública durante los 30 días hábiles que marca el Art. 17, y tampoco presenta los planos y documentos de síntesis.

En la Carretera Oropesa-Cabanes, el EIA no recoge la metodología a utilizar ni el estudio sobre la aceptación social, tal como se establece en el RD 1131/88 (Art. 10).

En la Autovía Castilla-La Mancha, la Administración indica que la D.G de carreteras deberá contactar con RENFE para que este fije las demostraciones de los cruces con las líneas ferroviarias y los tramos de acceso. Se expone qué medidas preventivas deben programarse en las proximidades de la ZEPA, y solicitan antes de su aprobación un borrador del proyecto de recuperación ambiental que incluye el presupuesto del plan de vigilancia.

En el caso de la Autovía A-41 se consideran que el EIA es confuso y de difícil análisis, por lo cual solicitan la elaboración de una EIA más detallada. También se considera conveniente desplazar el trazado 20 metros para ajustarlo mejor a la reserva "SE-45" de suelo, correspondiente al sistema general de comunicaciones oeste, valorar el impacto acústico en el sur metropolitano, y definir la revegetación con mayor detalle.

En cuanto a aspectos económicos se refiere en la Autovía A-41, la CAM ha proyectado una carretera (M-419) que cruzará en tres puntos la autopista, además existen problemas de conexión con la M-40 y podría causar daños económicos en la conexión de la M-45, por lo que se necesitará alcanzar acuerdos económicos.

También consideran algunas alegaciones que la alternativa seleccionada segrega el sur metropolitano, imposibilitando el desarrollo del conjunto de las ciudades del sur y discriminando la competitividad de las empresas de estos términos municipales, al verse obligadas a pagar un peaje por el uso de las infraestructuras.

El trazado de la Autovía, además, hace inviable la explotación minera de la cantera de "Los Llanos", que afectará al interés económico de la zona.

6.1.6 CONCLUSIONES FINALES PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN

Se han analizado las siguientes vías de comunicación:

- Autovía M-50
- Autopista A6 Madrid-Coruña, conexión con Segovia
- Autopista del Atlántico A-9. Tramo Rande-Puxeiros
- Carretera Oropesa-Cabanes
- Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo Toledo-Ocaña
- Autopista de peaje A-41, Madrid-Toledo

Lo que se puede concluir de las 6 vías de comunicación en cuanto a aspectos medioambientales, legales y de forma es:

Coinciden las alegaciones en los 6 casos con un impacto a la vegetación, fauna, ruido y contaminación del aire. La Autovía M-50 y la

Autopista A6 alegan, además, impactos al paisaje y se considera conveniente elaborar un mapa acústico con fuentes de ruido actuales, con medidas correctoras, previo a la declaración de EIA.

Finalmente, la Autovía de Castilla-La Mancha solicita medidas correctoras para proteger el medioambiente. También dicen que se carece de la cartografía de los hábitats naturales, así como del análisis y concreción de los impactos.

En la Carretera Oropesa-Cabanes se incumple la Directiva 265/94/CE de especies amenazadas. Rechazan la carretera porque en el ámbito estatal y europeo se incumple la legislación, de manera que se solicita la realización de una nueva DIA. También hay incumplimientos legales relacionados con aspectos vitales de la participación pública. Como resultado, se formula una queja europea al estado español. En la Autoría de Castilla – La Mancha, se alega que el EIA carece de la cartografía necesaria para los hábitats.

En cuanto a la M-50, se falsea la Directiva 92/43/CE, pues no se recogen las alegaciones no respondidas, demostrando un desprecio a la información pública como mecanismo de participación colectiva.

En la Autopista de Atlántico A9 se proponen analizar las alternativas, pues no se han estudiado las distintas posibilidades. El EIA no ha estado a información pública durante los 30 días hábiles que marca el Art. 17, y tampoco presenta los planos y documentos de síntesis.

En la Autovía Castilla-La Mancha, la Administración expone qué medidas preventivas deben programarse en las proximidades de la ZEPA, y solicitan antes de su aprobación un borrador del proyecto de recuperación ambiental que incluye el presupuesto del plan de vigilancia.

En el caso de la Autoría A-41 se considera conveniente desplazar el trazado 20 metros para ajustarlo mejor a la reserva "SE-45" de suelo, correspondiente al sistema general de comunicaciones oeste, valorar el impacto acústico en el sur metropolitano, y definir la revegetación con mayor detalle.

De los datos expuestos pueden extraerse las siguientes conclusiones:

En primer lugar, observando la tabla resumen final de proyectos y tipo de alegaciones, datos que se representan en el gráfico 6.1, los proyectos que mayor número de alegaciones recibieron fueron la Autopista M-50 y la Autopista A-41 Madrid-Toledo. A continuación, siguen en número de alegaciones presentadas, la A-6 Madrid, Coruña, la autopista A-9, la carretera Oropesa-Cabanes y, en último lugar, la Autovía de Castilla-La Mancha.

Observando las alegaciones totales presentadas por alegante (tabla 6.2 y gráfico 6.2), se concluye que, para las Vías de Comunicación, fueron las asociaciones quienes mayor número de alegaciones presentaron, seguidas de los ayuntamientos y los particulares, que ocupan el tercer

lugar. Por último, y a gran distancia de los grupos anteriores, se encuentran los partidos políticos, quienes presentaron muy pocas alegaciones con respecto a los alegantes antes mencionados.

Por tipo de alegaciones, los aspectos económicos son la principal razón de las alegaciones y, en segundo lugar, la falta de alternativas.

De la tabla 6.2 se observa que donde más alegaciones se presentaron fueron en la autopista M-50. En esta tabla 6.2 también se observa que se presentaron mayor número de alegaciones a la falta de alternativas y otros aspectos económicos. Le siguen los espacios protegidos y la omisión de algún procedimiento. Donde menos alegaciones se presentaron fueron al patrimonio y la contaminación del aire.

Con la participación pública se consiguen mejoras ambientales sobre todos los aspectos anteriores.

6.2 CONCLUSIONES PARA CENTRALES TÉRMICAS

6.2.1 TABLA FINAL DE PROYECTOS Y TIPO DE ALEGACIÓN

Proyecto	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
C.T. de Amorebieta	3	3	0	3	2	1	0	0	0	2	1	15
C. Plana de Vent	0	0	0	3	1	2	1	0	1	3	0	11
Total (Σ)	3	3	0	6	3	3	1	0	1	5	1	26

6.2.2 TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN

Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	0	0	2	1	1	0	0	0	1	0	5
Asociaciones	1	1	0	2	1	1	1	0	1	2	1	11
P. Políticos	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Particulares	1	1	0	1	1	1	0	0	0	2	0	7
Total (Σ)	3	3	0	6	3	3	1	0	1	5	1	26
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

6.2.3 GRÁFICOS

Gráfico Nº 6.4. Nº alegaciones por proyecto en Centrales Térmicas

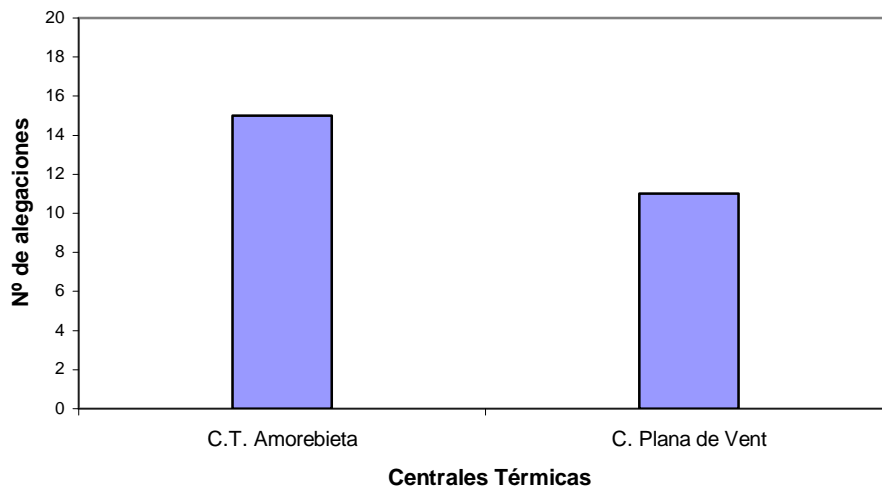
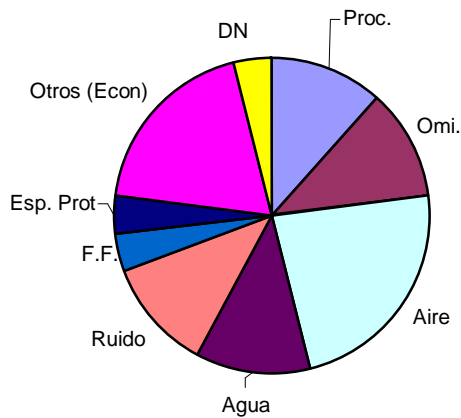


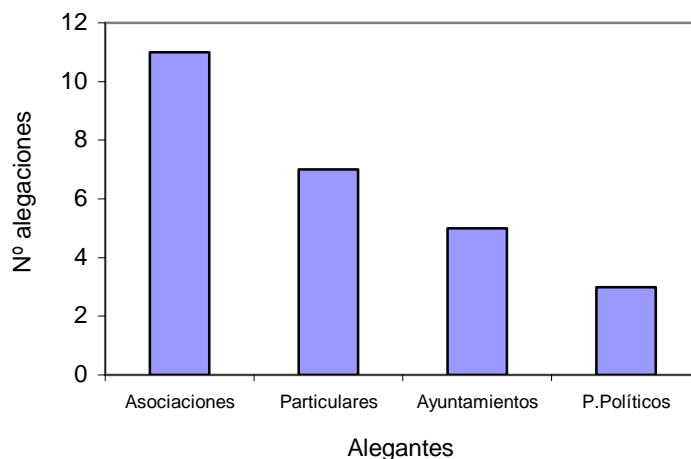
Gráfico Nº 6.5. Nº alegaciones por tipo de alegación en Centrales Térmicas



LEYENDA:

- Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
- Omisión (Omi.): Falta de contenido en el estudio de Impacto Ambiental.
- Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
- Aire: Contaminación atmosférica.
- Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
- Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
- Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
- Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
- Espacios Protegidos (E.P.): Espacios naturales protegidos.
- Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
- Declaración Negativa (D.N.): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

Gráfico Nº 6.6. Nº alegaciones por alegante en Centrales Térmicas



6.2.4 TABLA RESUMEN DE ALEGACIONES PARA CENTRALES TÉRMICAS

Tabla 6.6. TABLA DE CONCLUSIONES: CENTRALES TÉRMICAS		
	Central de Amorebieta	Central de Plana de Vent
Aspectos Medioambientales	<p>Gran Impacto Ambiental por las emisiones producidas a la atmósfera.</p> <p>El proyecto está afectando a la salud, a nivel nacional y a nivel internacional.</p> <p>El O₃ es el contaminante que más preocupa, junto con el NO_x.</p>	<p>Es necesario que se informe sobre las afecciones que las obras pueden tener sobre especies de interés y sobre las comunidades de posidonia que existen en la zona.</p> <p>Informe sobre los efectos de las emisiones de gases de escape del sistema, los vertidos acuosos, el ruido e impactos luminosos, la salud y la avifauna.</p> <p>La modelización del EslA atmosférico sólo analiza los contaminantes NO₂ y SO₂.</p> <p>Se supera el límite de 30 mg/Nm³ de media anual de NO_x de la Directiva 1999/30/CE en varios puntos del territorio.</p> <p>No se evalúan los efectos del O₃ sobre los sistemas naturales.</p> <p>El EslA no considera la superación del ruido en periodo nocturno.</p>
Aspectos Jurídicos	<p>Tal como establece el R.D. 1331/88 Art. 10, párrafo 5, no se informa en el EIA de los métodos utilizados para conocer el nivel de aceptación social del proyecto.</p> <p>No se ha utilizado ningún método para ello, ya que en la etapa de consultas previas al estudio de EIA de la planta de ciclo combinado de Boroa, las mancomunidades y los municipios de la zona no fueron consultados, a pesar de estar directamente afectados.</p> <p>El 30 de Julio de 2002 se aprueba la DIA sobre el proyecto de construcción de 2 grupos de ciclo combinado.</p> <p>El documento de síntesis (Art. 12) no se encuentra redactado en términos asequibles a la comprensión general.</p>	<p>El EslA ni justifica la necesidad de la central en el ámbito territorial, ni especifica que el proyecto lleve aparejado el cierre de la instalación.</p> <p>No contempla alternativas de localización ni la compatibilidad con las centrales nucleares.</p>

6.2.5 CONCLUSIONES FINALES DE LAS CENTRALES TÉRMICAS

Se han analizado las siguientes centrales térmicas:

- Central térmica de Amorebieta
- Central de ciclo combinado de Plana de Vent

De los datos expuestos pueden extraerse las siguientes conclusiones:

En primer lugar, observando la tabla resumen final del proyecto y tipo de alegaciones y los datos representados en el gráfico 6.4, el proyecto que mayor número de alegaciones recibió fue la Central Térmica de Amorebieta.

Observando las alegaciones totales presentadas por alegante en la tabla 6.5 se concluye que fueron las asociaciones las que mayor número de alegaciones presentaron seguido de los particulares. Los que menos alegaciones presentaron fueron los partidos políticos.

En la tabla final 6.4, por tipo de alegación, la contaminación del aire es la principal razón de las alegaciones seguida de otros aspectos económicos. Donde no se presentaron alegaciones fue en la falta de alternativas.

Se han producido mejoras medioambientales. En cuanto a la participación pública se pide que se realicen informes de salud a la población para solucionar el problema de ruido y de contaminación atmosférica.

6.3 CONCLUSIONES DE AEROPUERTOS

6.3.1 TABLA FINAL DE PROYECTOS Y TIPO DE ALEGACIÓN

Tabla 6.7. Tabla final de alegantes y tipo de alegación. Aeropuertos.												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Aerop. (1998) Ciudad Real	1	1	0	2	1	2	2	0	2	2	1	14
Aerop. (2000) Ciudad Real	1	1	2	1	1	1	3	0	3	3	1	17
Aerop. (2006) Ciudad Real	1	1	1	0	1	1	1	0	1	3	1	11
Aeropuerto Madrid	2	3	2	3	3	4	3	2	2	4	2	30
Total (Σ)	5	6	5	6	6	8	9	2	8	12	5	72

6.3.2 TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN

Tabla 6.8. Tabla final de alegantes y tipo de alegación. Aeropuertos												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	1	1	1	3	1	3	3	1	3	4	1	22
Asociaciones	4	3	3	2	4	3	4	1	4	4	4	36
P. Políticos	0	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	5
Particulares	0	1	1	1	1	1	1	0	1	3	0	10
Total (Σ)	5	6	5	6	7	8	9	2	8	12	5	73

CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE

6.3.3 GRÁFICOS

Gráfico Nº 6.7. Nº alegaciones por proyecto en Aeropuertos

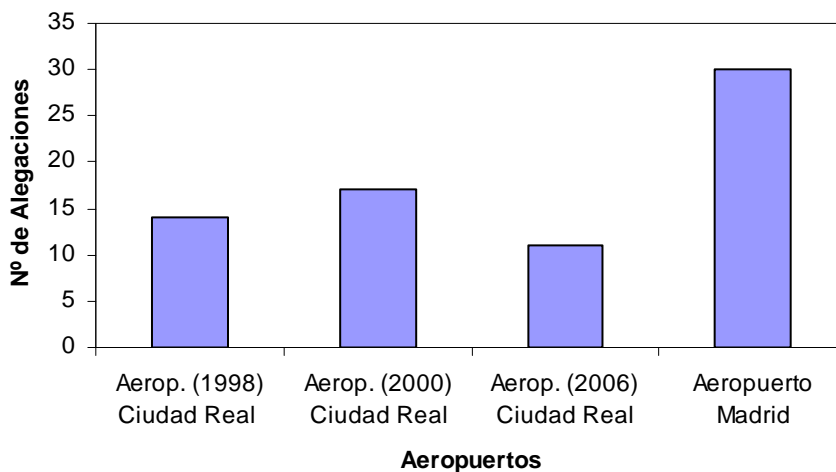


Gráfico Nº 6.8. Nº alegaciones por tipo de alegación en Aeropuertos

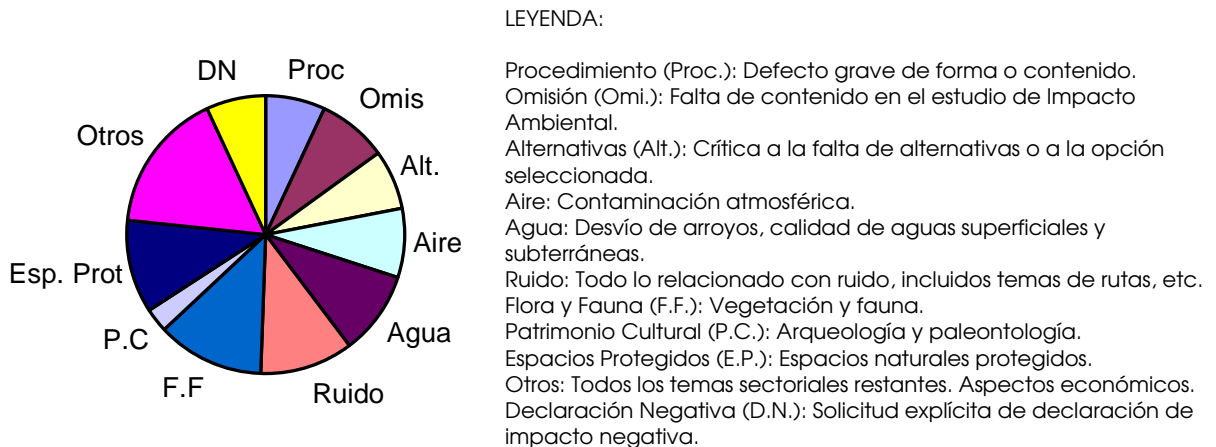
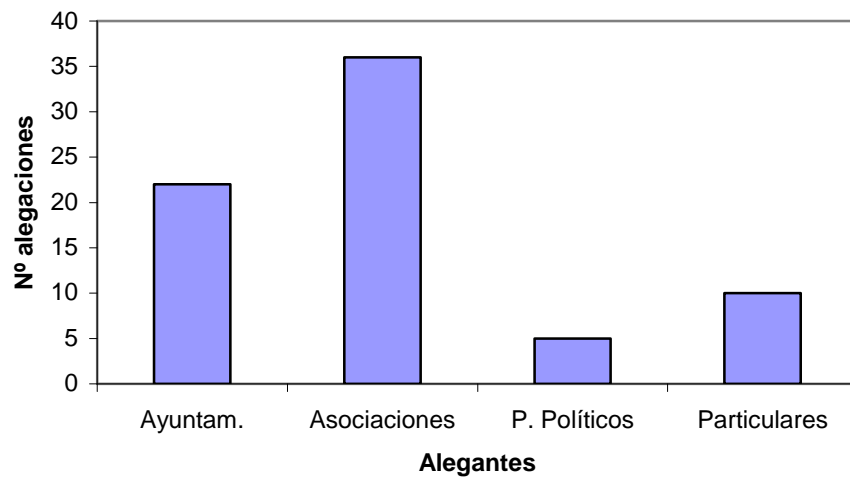


Gráfico N° 6.9. N° alegaciones por alegante en Aeropuertos



6.3.4 TABLA RESUMEN DE ALEGACIONES PARA AEROPUERTOS

Tabla 6.9. TABLA DE CONCLUSIONES: AEROPUERTOS		
	Aeropuerto de Ciudad Real	Aeropuerto de Madrid
Aspectos Medioambientales	<p>Se opone por los impactos medioambientales, paisajísticos y de contaminación.</p> <p>Se oponen por los efectos medioambientales a nivel de fauna y flora y presentan alegaciones en la fase de construcción, en la fase de explotación y en el Plan de Vigilancia del proyecto.</p>	<p>El Aspecto medio ambiental más tratado ha sido el ruido, con un 81% de alegaciones presentadas, y aspectos relacionados con el Aire, Flora y Fauna y Patrimonio Cultural.</p> <p>Determinadas alegaciones hacen mención al diseño de rutas, al cierre nocturno del aeropuerto y a la distribución de las operaciones a lo largo de todo el día.</p> <p>Certificación de las huellas acústicas. se reclama una de las mismas por órgano independiente.</p> <p>Ampliación de la red SIRMA sobre vigilancia del ruido.</p> <p>Control medioambiental que recoja todos los aspectos incluidos las aguas subterráneas, suelos, flora y fauna, ...</p> <p>Cuidar la calidad de las aguas y suelos subterráneos.</p>
Aspectos Jurídicos	<p>Incumple la Directiva de protección de especies de flora y fauna, Art. 12, 13 y 14.</p> <p>Alegan que se incumple la Directiva 79/409/CE relativa a la conservación de aves.</p> <p>Los vecinos del aeropuerto y el Ayuntamiento de Villar del Pozo alegan que no se ha tenido en cuenta la cercanía del aeropuerto a la población.</p> <p>Los alegantes dicen que son zonas prioritarias para las aves, por ello hay que satisfacer las exigencias de la Directiva Comunitaria 79/409/CE relativa a la conservación de las aves.</p> <p>Se presentan alegaciones a la exposición pública del proyecto y éstas se presentan en las conclusiones del proyecto.</p>	<p>No se han recibido alegaciones cuya trascendencia obligue a replantear aspecto alguno del EsIA o del proyecto en si mismo.</p> <p>Se ha insistido en numerosas alegaciones sobre la inexistencia de estudio de alternativas o el insuficiente análisis realizado</p> <p>Algunos alegantes argumentan que se está incumpliendo la legislación vigente al haberse iniciado las obras antes de concluir el trámite de evaluación.</p> <p>La ampliación que se contempla en el EsIA, corresponde a un proyecto de interés público, promovido y aprobado por la Administración General del Estado, y que por tanto la única legislación aplicable al mismo es la de ámbito estatal, y la cual ya ha incorporado al ordenamiento jurídico las Directivas Comunitarias.</p>

6.3.5 CONCLUSIONES FINALES DE LOS AEROPUERTOS

Se han analizado los siguientes aeropuertos:

- Ampliación del Aeropuerto de Madrid
- Aeropuerto de Ciudad Real

De los datos expuestos pueden extraerse las siguientes conclusiones:

En primer lugar, observando la tabla resumen final 6.8, el tipo de alegaciones que más aparece son los de ruido, seguidos de la contaminación del aire, la fauna y aspectos económicos y otros. Donde menos alegaciones aparecen es al procedimiento, a la falta de alternativas y al patrimonio histórico.

Observando las alegaciones totales presentadas por alegante, los que más alegaciones presentaron fueron los ayuntamientos y las asociaciones (tabla final 6.8).

Observando el gráfico nº 6.7, el aeropuerto de Madrid es el que más alegaciones ha presentado seguido del aeropuerto de Ciudad Real.

Lo que se puede concluir del estudio de los 2 aeropuertos en cuanto a aspectos medioambientales es que ha habido mejoras gracias a la participación pública como en el aeropuerto de Madrid, donde el Aspecto medio ambiental más tratado ha sido el ruido, con un 81% de alegaciones presentadas, y aspectos relacionados con el Aire, Flora y Fauna y Patrimonio Cultural. Se ha propuesto una ampliación de la red SIRMA sobre vigilancia del ruido y control medioambiental que recoja todos los aspectos incluidos las aguas subterráneas, suelos, flora y fauna y el cuidado la calidad de las aguas y suelos subterráneos.

6.4 CONCLUSIONES DE LÍNEAS ELÉCTRICAS

6.4.1 TABLA FINAL DE PROYECTOS Y TIPO DE ALEGACIÓN

Tabla 6.10. Tabla final de alegantes y tipo de alegación. Líneas Eléctricas												
Proyecto	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
L.E. Palos – Guillena	2	2	1	0	1	0	2	0	0	2	0	10
L.E. Balboa – Frontera portuguesa	2	1	2	0	0	0	0	0	2	2	0	7
Total (Σ)	4	3	3	0	1	0	2	0	2	4	0	17
CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE												

6.4.2 TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN

Tabla 6.11. Tabla final de alegantes y tipo de alegación. Líneas Eléctricas												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	1	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	6
Asociaciones	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	4
P. Políticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Particulares	2	2	1	0	0	0	1	0	1	2	0	9
Total (Σ)	4	3	3	0	1	0	2	1	2	4	0	20

CRITERIO: 0 < pto < 11 → CORRECTO ; 11 < pto < 22 → MEJORABLE ; pto > 22 → INACEPTABLE

6.4.3 GRÁFICOS

Gráfico Nº 6.10. Nº alegaciones por proyecto en Líneas Eléctricas

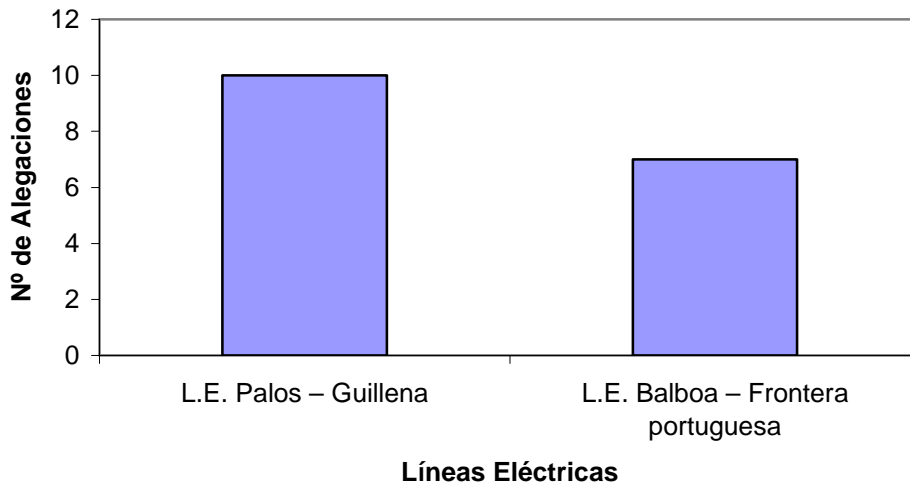


Gráfico Nº 6.11. Nº alegaciones por tipo de alegación en Líneas Eléctricas

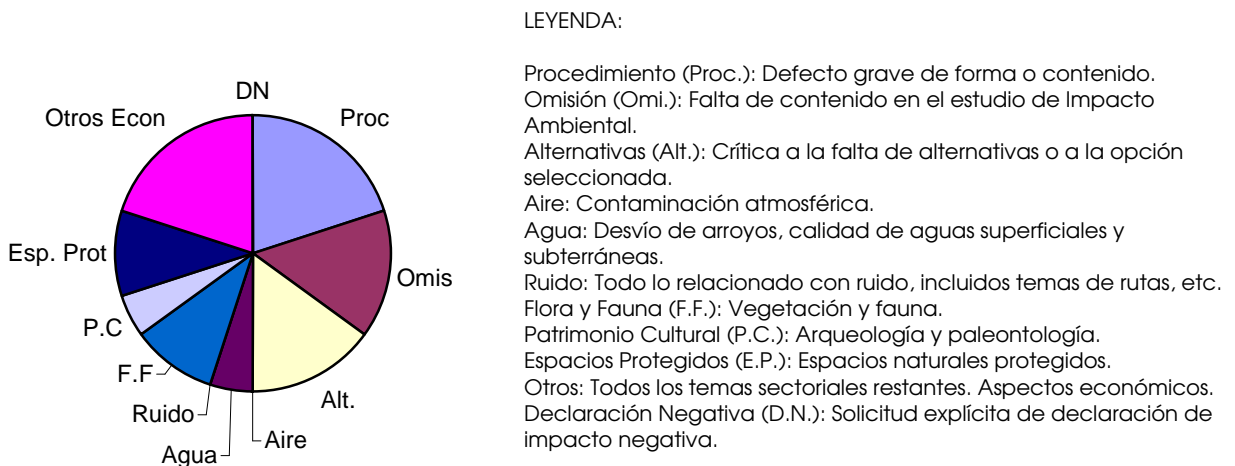
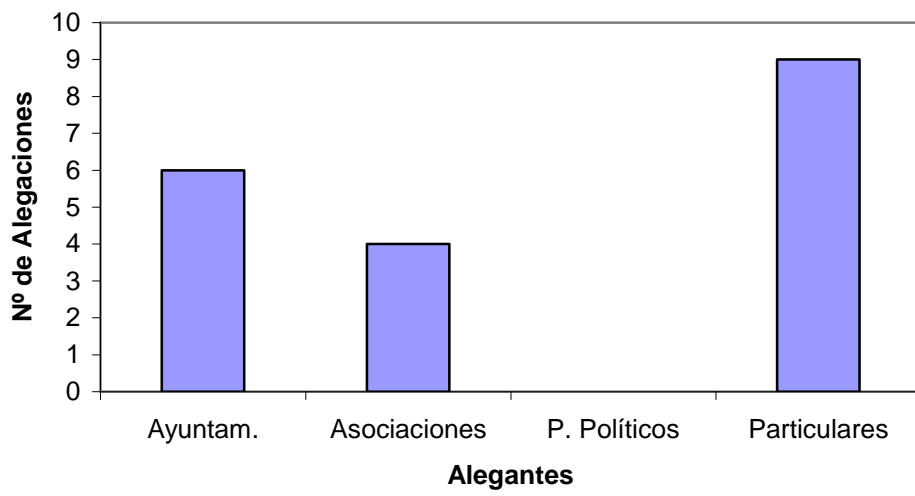


Gráfico N° 6.12. N° alegaciones por alegante en Líneas Eléctricas



6.4.4 TABLA RESUMEN DE ALEGACIONES PARA LÍNEAS ELÉCTRICAS

Tabla 6.12. TABLA DE CONCLUSIONES: LINEAS ELÉCTRICAS		
	Línea eléctrica de Palos - Guillena	Línea eléctrica de Balboa – Frontera portuguesa
Aspectos Medioambientales	<p>Se evitará al máximo la generación de ruidos y no se utilizarán explosivos para preparar las cimentaciones de los apoyos en las zonas próximas a áreas calificadas como de sensibilidad faunística o con algún nivel de protección.</p> <p>Se evitará la construcción durante los meses de abril a agosto, para minimizar la afección en las épocas de cría y nidificación de aves.</p> <p>Con objeto de minimizar el riesgo de colisión de la avifauna con los cables de tierra, se instalarán salvapájaros.</p> <p>Los nidos de especies protegidas se respetarán en todas las fases de construcción y explotación de la línea, a no ser que interfieran en el correcto funcionamiento de la instalación o supongan un riesgo para el ave.</p> <p>No se invadirá ni desviará, en ningún caso, el cauce de los cursos fluviales durante la fase de obras.</p>	<p>Algunas alegaciones consideran ambientalmente viable el proyecto, siempre que cumpla las condiciones que se establecen en el informe técnico. Se alega que no existen problemas ambientales de consideración, siempre que el proyecto discurra fuera de la ZEPA. Otras, en cambio, alegan que la línea eléctrica puede afectar al área II para las aves. La zona debe su importancia ornitológica a la cría de cigüeña. Además, nidifican en ella aves rapaces, especies que aparecen en el Anexo 1 de la Directiva Comunitaria 79/409/CE sobre conservación de aves silvestres.</p>
Aspectos Jurídicos y de procedimiento	<p>Alegan que se debe realizar un informe, indicando por donde discurre el trazado de la línea eléctrica, se encuentra catalogado como suelo no urbanizable.</p> <p>La traza no se ajusta a lo recogido en el Art. 126 del Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana.</p>	<p>Alegan que se subsanen las deficiencias del plano nº 721L001, y las deficiencias referidas al nº de colegiado y firma original.</p> <p>A la vista de la cartografía del área de estudio, habrán de ser cruzados muchos cauces de interés ecológico, aunque no se aprecia inconveniente alguno en legalizar los cruces solicitados con varios arroyos.</p>

Tabla 6.12. TABLA DE CONCLUSIONES: LINEAS ELÉCTRICAS

	Línea eléctrica de Palos - Guillena	Línea eléctrica de Balboa – Frontera portuguesa
Aspectos formales	No se ha tenido en cuenta la participación pública a la hora de realizar el trazado de la línea eléctrica. La información presentada no es suficiente para realizar un condicionado técnico. En la documentación recibida no se muestra el documento de síntesis del EIA.	<p>Se alega que se ha recorrido la zona con personal técnico del promotor para definir el trazado más razonable desde el punto de vista ambiental, considerando que no existen problemas ambientales de consideración siempre que la línea discorra fuera de la ZEPA, y procurando que el trazado no tenga un impacto paisajístico grande. Se considera que la definición del trazado debería ajustarse al máximo a las carretas entre municipios para evitar la invasión a las distintas parejas de cigüeña negra.</p> <p>Los particulares solicitan, entre otras cosas, el cambio de ubicación de un arroyo, desplazándola junto a la linde con otra parcela. Se oponen a que la línea eléctrica pase por terrenos de su propiedad por los efectos nocivos para la salud que produce la exposición a campos electromagnéticos y la afección a encinas y acebuches.</p>

6.4.5 CONCLUSIONES DE LAS LÍNEAS ELÉCTRICAS

Se han analizado las siguientes líneas eléctricas:

- Palos – Gullena
- Balboa – Frontera portuguesa

De los datos expuestos pueden extraerse las siguientes conclusiones:

En primer lugar, observando la tabla resumen final 6.10, el tipo de alegaciones que más aparece son los de procedimiento y aspectos económicos y otros, seguidas de alegaciones relativas a la falta de contenidos en el estudio informativo y falta de alternativas propuestas. Donde menos alegaciones aparecen es en las relativas al patrimonio cultural y al agua, seguidas de ruido y aire.

Observando las alegaciones totales presentadas por alegante, los que más alegaciones presentaron fueron los particulares seguidos de los ayuntamientos y después las asociaciones. Los partidos políticos no presentaron alegaciones (tabla final 6.11).

Observando el gráfico nº 6.10, la línea eléctrica de Palos – Guillena es la que más alegaciones ha presentado seguido de la línea de Balboa – Frontera portuguesa.

Lo que se puede concluir del estudio de las 2 líneas eléctricas en cuanto a aspectos medioambientales es que ha habido mejoras gracias a la participación pública como en el caso de la línea de Palos - Guillena, donde el Aspecto medio ambiental más tratado ha sido el control de la avifauna fundamentalmente, y aspectos relacionados con la protección de los recursos hídricos y el procedimiento de ejecución de las obras. Para el caso de la línea de Balboa – Frontera portuguesa se han tomado unas medidas similares.

6.5 CONCLUSIONES DE REDES FERROVIARIAS

6.5.1 TABLA FINAL DE PROYECTOS Y TIPO DE ALEGACIÓN

Tabla 6.13. Tabla final de alegantes y tipo de alegación. Redes Ferroviarias												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Nueva red ferroviaria en Pamplona	0	0	1	0	0	3	0	0	2	1	0	7
Tramo Valladolid Burgos	0	2	4	0	0	2	2	2	1	1	0	14
Total (Σ)	0	2	5	0	0	5	2	2	3	2	0	21
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

6.5.2 TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN

Tabla 6.14. Tabla final de alegantes y tipo de alegación. Redes Ferroviarias												
Alegante	Proc	Omis	Alt.	Aire	Agua	Ruido	F.F	P.C	Esp. Prot	Otros Econ	DN	Tot (Σ)
Ayuntam.	0	1	2	0	0	2	1	1	1	1	0	9
Asociaciones	0	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	4
P. Políticos	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Particulares	0	0	1	0	0	2	1	1	1	1	0	7
Total (Σ)	0	2	5	0	0	5	2	2	2	3	0	21
CRITERIO: 0 < ptos < 11 → CORRECTO ; 11 < ptos < 22 → MEJORABLE ; ptos > 22 → INACEPTABLE												

6.5.3 GRÁFICOS

Gráfico Nº 6.13. Nº alegaciones por proyecto en Redes Ferroviarias

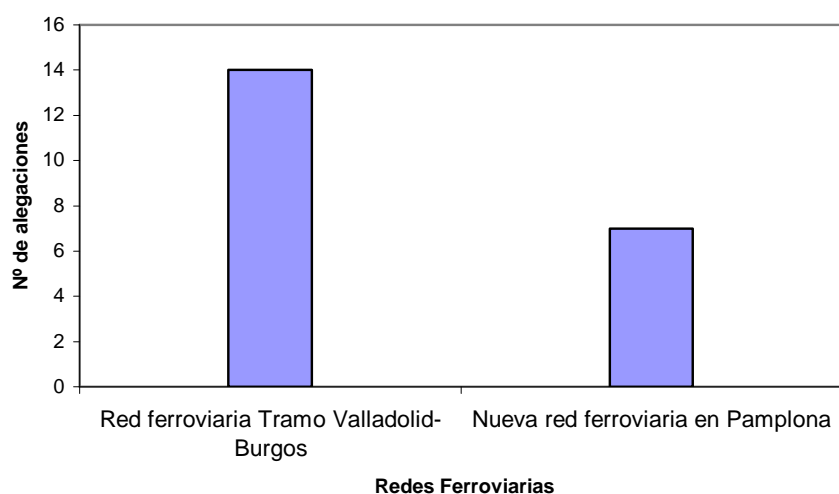
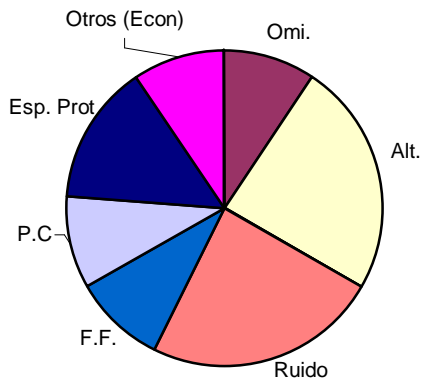


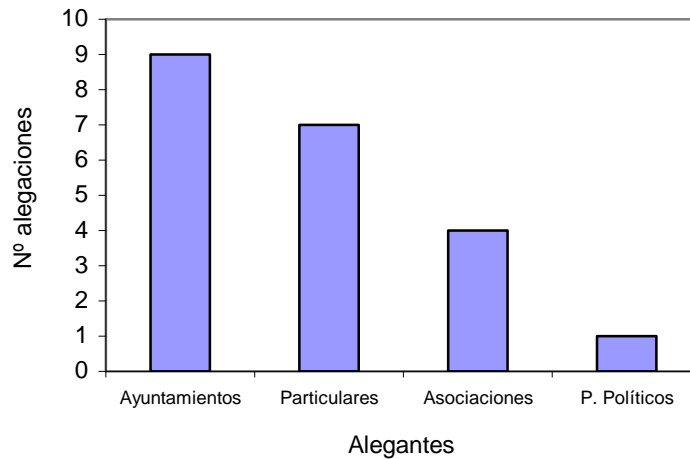
Gráfico Nº 6.14. Nº alegaciones por tipo de alegación en Redes Ferroviarias



LEYENDA:

Procedimiento (Proc.): Defecto grave de forma o contenido.
 Omisión (Omi.): Falta de contenido en el estudio de Impacto Ambiental.
 Alternativas (Alt.): Crítica a la falta de alternativas o a la opción seleccionada.
 Aire: Contaminación atmosférica.
 Agua: Desvío de arroyos, calidad de aguas superficiales y subterráneas.
 Ruido: Todo lo relacionado con ruido, incluidos temas de rutas, etc.
 Flora y Fauna (F.F.): Vegetación y fauna.
 Patrimonio Cultural (P.C.): Arqueología y paleontología.
 Espacios Protegidos (E.P.): Espacios naturales protegidos.
 Otros: Todos los temas sectoriales restantes. Aspectos económicos.
 Declaración Negativa (D.N.): Solicitud explícita de declaración de impacto negativa.

Gráfico Nº 6.15. Nº alegaciones por alegante en Redes Ferroviarias



6.5.4 CONCLUSIONES DE LAS REDES FERROVIARIAS

Se han analizado las siguientes redes ferroviarias:

- Red ferroviaria en la comarca de Pamplona
- Corredor ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo Castejón – Logroño.

De la tabla 6.14 se observa que donde más alegaciones ha habido es en ruido, seguido de espacios protegidos y falta de alternativas al proyecto, y donde menos alegaciones ha habido es acerca del patrimonio cultural y otros aspectos económicos. Del gráfico 6.15 se observa que el grupo que más alegaciones ha presentado es el de los ayuntamientos, seguido de particulares y asociaciones. De las tablas resumen se extrae el dato de que en ambos casos la situación es mejorable.

7 METODOLOGÍA DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

7.1 INTRODUCCIÓN

Con los Capítulos precedentes se han analizado diversos proyectos de Evaluación de Impacto Ambiental en los que la participación pública ha tenido una clara importancia de cara a la aprobación final de dichos proyectos. Además, se ha visto que la legislación se ha venido modificando con el fin de garantizar que la participación pública sea lo más efectiva posible.

De todos los casos estudiados se ha llegado a la conclusión de que esta participación pública es muy compleja y sólo se puede garantizar su buen funcionamiento elaborando una metodología que tenga en cuenta todos aquellos aspectos que garanticen que la sociedad afectada se sienta partícipe y que se reconozca que esta participación ha sido tenida en cuenta en la propuesta final.

El desarrollo de esta metodología se va a exponer en este Capítulo a partir, por un lado, de la consideración de que el proceso de participación pública es multidimensional y, por otra, de que se pueda construir una metodología del proceso de participación pública de aplicación general a cualquier tipo de proyecto.

7.2 MULTIDIMENSIONALIDAD DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La participación ha de estar ligada a las decisiones de política real, que se aplica a transformar la realidad en una dirección nueva.

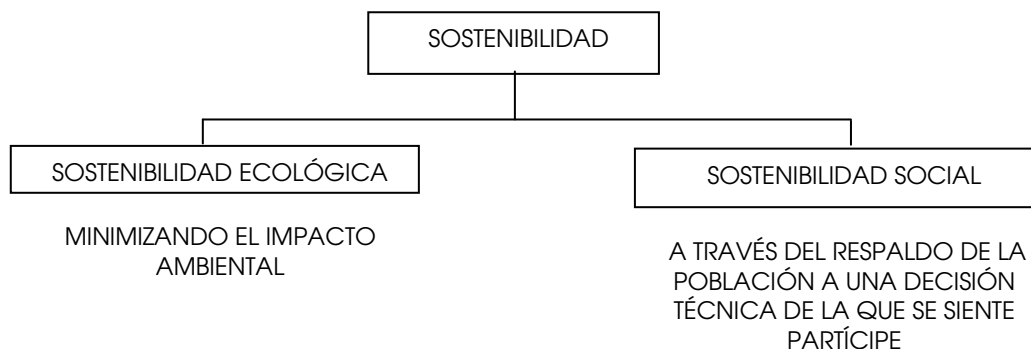


Figura. 7.1.

La experiencia de planificación participada de Urdaibai⁹⁹ nos habla de una manera de trascender el momento presente, con sus dificultades, sus conflictos, sus sectores y sus intereses, sus particularismos, etc...

Participar supone invertir tiempo, esfuerzo, creatividad, etc., de personas concretas, en un proceso que, más que sumar, multiplica porque el resultado de estas aportaciones individuales normalmente es algo diferente y rico. La Figura 7.2 muestra un esquema de la multidimensionalidad del proceso de participación pública que se comenta a continuación.

7.2.1 PARTICIPACIÓN

La participación ambiental ha sido definida como el proceso de implicación directa de las personas en el conocimiento, la valoración, la prevención y la corrección de problemas ambientales (De Castro, 1998)¹⁰⁰. De forma más genérica, la participación es el proceso mediante el cual los individuos toman decisiones sobre las instituciones, programas y ambientes que les afectan. La participación posee una serie de potencialidades y ventajas que pueden ser útiles para hacer frente de manera más adecuada a los problemas ambientales.

⁹⁹ Ver nota al pie nº 45

¹⁰⁰ De Castro, R. Participación y voluntariado ambiental. Características y potencialidades. En Voluntariado ambiental. Participación y conservación del medio ambiente. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Medio ambiente, 1998.

7.2.2 ESQUEMA DE LA MULTIDIMENSIONALIDAD DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

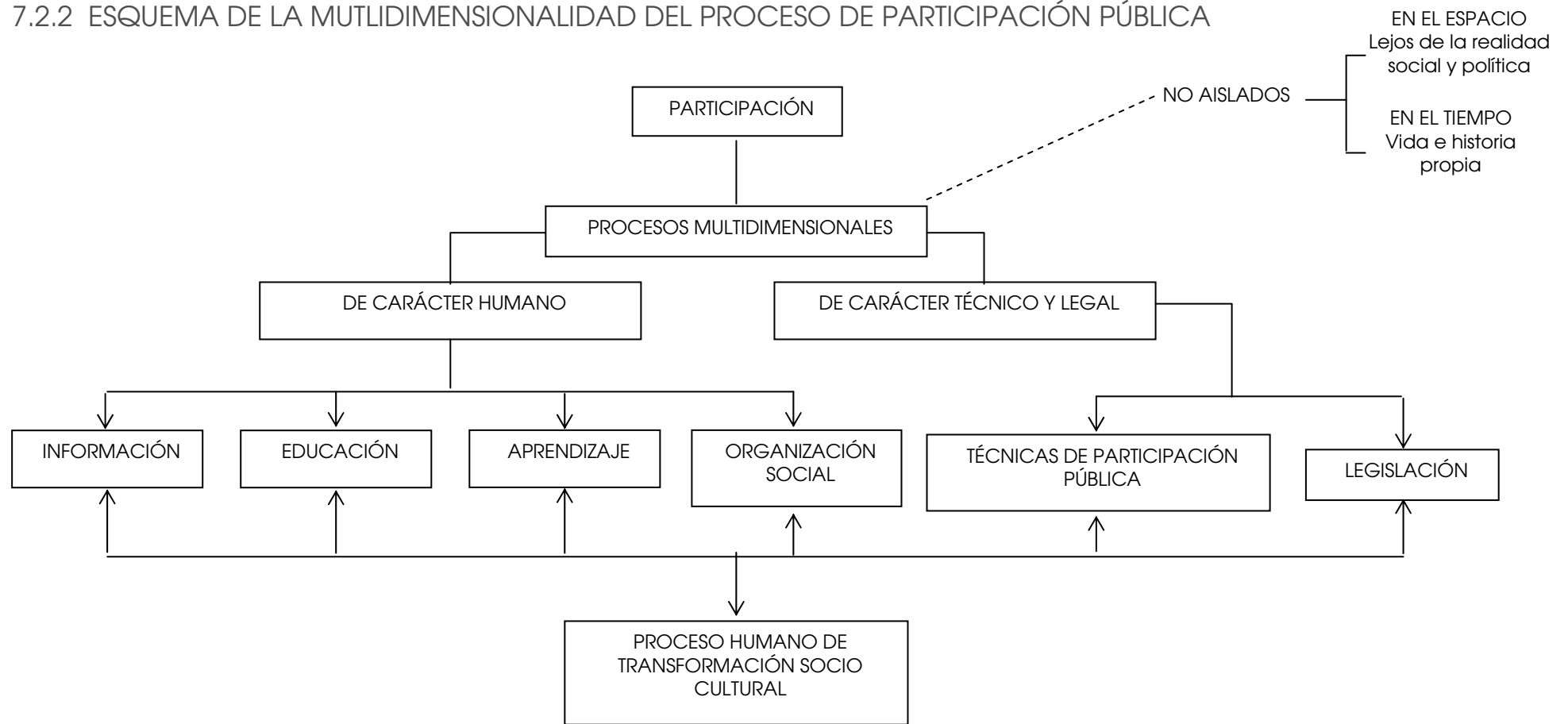


Figura. 7.2. Esquema de la multidimensionalidad del proceso de participación.

Fuente: Elaboración propia a partir de "11 historias de participación pública", Heras 2005

7.2.3 PROCESOS MULTIDIMENSIONALES

Cuando hablamos de participación no estamos hablando de consultas populares. Hablamos de procesos multidimensionales en los que educación, organización, aspectos legales, técnicas puras de participación y otras áreas (acción social), se trabajan en paralelo y van avanzando, retroalimentándose y reforzándose unas a otras.

7.2.3.1 Procesos no aislados

Los procesos no pueden existir aislados, ni en el espacio ya que no se desarrollan en un globo, ni en el tiempo, ya que son procesos que llevan una historia y una vida propia y la huella de su pasado en la participación puede ser clarísima desde el propio inicio del proceso.

7.2.4 PROCESOS MULTIDIMENSIONALES DE CARÁCTER HUMANO

7.2.4.1 Información

Para que los interesados puedan tomar parte con conocimiento de causa es necesario que cuenten con la información adecuada según el tipo de público.

Internet y las herramientas informáticas provocarán cambios importantes en las formas futuras de participar. Ciertamente Internet ya es utilizada como instrumento de información, debate o consulta en materia de medio ambiente.

Internet ha multiplicado las posibilidades de acceso a datos y opiniones sobre temas ambientales. En la actualidad tanto la Administración General como las Comunidades Autónomas poseen páginas WEB de libre acceso específicamente dedicadas a medio ambiente. También el Ministerio de Medio Ambiente pone a disposición de los interesados las memorias resumen de los proyectos conflictivos a nivel estatal para que los ciudadanos presenten más alegaciones por Internet.

7.2.4.2 Educación

Hay que reforzar las relaciones entre los miembros de una comunidad y entre ésta y su entorno.

El trabajo común aplicado a mejorar algún aspecto del medio suele fortalecer vínculos sociales y ambientales. El objetivo es pues redescubrir los lazos entre la gente y el medio ambiente, lazos perdidos por el desconocimiento, los cambios sociales, las transformaciones económicas, etc., ...

7.2.4.3 Aprendizaje

La participación puede ser concebida como un proceso de resolución de problemas en el que las personas tienen oportunidades para:

- Participar y dominar técnicas de procedimiento útiles para actuar en la resolución de problemas ambientales.
- Adquirir información y conocimientos
- Clarificar los propios valores en relación con los temas sobre los que se trabaja.
- Cultivar la creatividad, proponiendo nuevas salidas.
- Mejorar la capacidad de comunicación horizontal.
- Asumir responsabilidades concretas en lucha contra el deterioro ambiental.

Por ello los procesos de participación son cada vez más apreciados como oportunidades para la educación ambiental de los participantes (Heras, 1997)¹⁰¹.

7.2.4.4 Organización Social

La participación puede ayudar a reforzar un tejido social a favor de la conservación del medio ambiente. Compartiendo objetivos, experiencias y responsabilidades, las personas y organizaciones establecen conexiones que perduran más allá de un proyecto concreto y que pueden servir para solucionar otros problemas ambientales.

7.2.5 PROCESOS MULTIDIMENSIONALES DE CARÁCTER TÉCNICO Y LEGAL

7.2.5.1 Técnicas de participación pública

Contamos con un amplio conjunto de posibilidades metodológicas e instrumentos concretos para desarrollar procesos participativos, pero hay que buscar las opciones más adecuadas y efectivas para cada situación (ver Cap. 4).

7.2.5.2 Aspectos legales

Interesa analizar el marco legal, las regulaciones existentes y las competencias de las distintas instituciones públicas con relación al tema a tratar.

101 Heras, F. Medio Ambiente, educación y participación. *Ciclos*, nº 1: 24-27 pp., 1997.

Frecuentemente nos encontramos con el caso de que el marco legal define unos mínimos sobre participación que habrá que respetar.

7.2.6 LA PARTICIPACIÓN COMO FENÓMENO CULTURAL

La participación no es un invento reciente. A lo largo de la historia de la humanidad las personas siempre han “tomado parte” de alguna manera en las cuestiones colectivas. Estas formas de participar constituyen una parte esencial de una cultura.

7.3 ASPECTOS DEL PROCESO

7.3.1 INTRODUCCIÓN

La situación de partida condicionará el proceso participativo. Impulso Inicial, oportunidad, madurez, son conceptos que definen esta situación de partida. Conocer de qué voluntad nace un proceso de participación, qué necesidades lo motivan y quién lo lidera nos acercan a lo que es un proceso de participación.

Hemos analizado experiencias de participación en los que los retos iniciales eran ambientales: Participar en los proyectos de carreteras, presas, aeropuertos, promover un cambio de hábitos en una comunidad, facilitar el aprendizaje para la participación en la acción. Los problemas ambientales no son fruto simplemente de procesos físico-biológicos, sino de la acción humana y que, por tanto reconduciendo esta acción contribuimos a resolverlos (ver Fig. 7.3).

7.3.2 ESQUEMA DE ASPECTOS DEL PROCESO

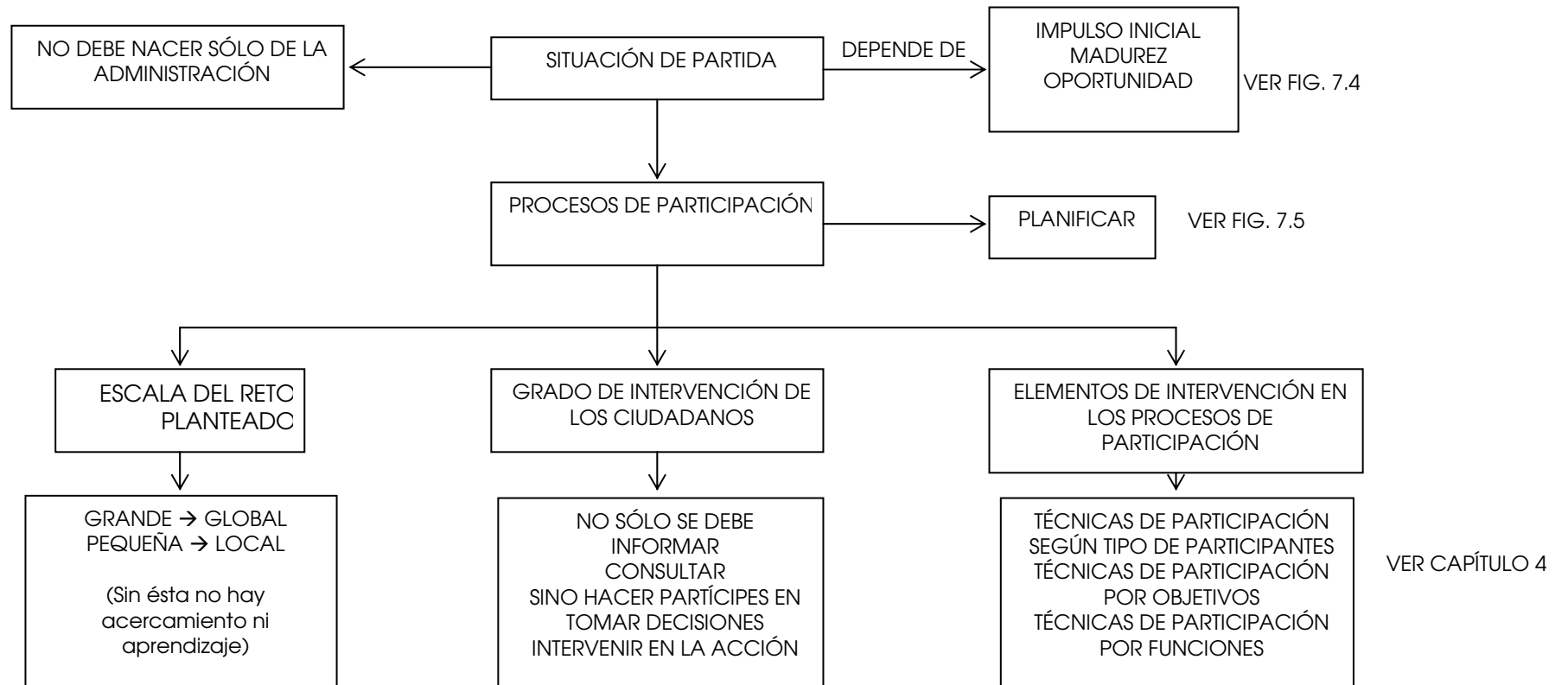


Figura 7.3. Aspectos del proceso.

Fuente: Elaboración propia a partir de "11 historias de participación pública", Heras 2005

7.3.3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA

Para empezar hay que valorar la situación de partida y reconocer las limitaciones con que nos encontramos, y los factores que pueden facilitar el desarrollo de la participación.

Un buen análisis de la situación de partida nos servirá para:

- Poder plantear iniciativas para mejorar el marco en el que se desarrolla la participación.
- Considerar procedimientos realistas y eficientes que aprovechen los recursos existentes.
- Prever los obstáculos a los que habrá que hacer frente a lo largo del proceso.

Aspectos a tener en cuenta antes de empezar la participación pública:

- Legales
- Políticos
- Institucionales
- Socioculturales
- Económicos y humanos

7.3.3.1 Impulso inicial, madurez y oportunidad

La situación de partida condicionará el proceso participativo. Impulso inicial, oportunidad, madurez, son aspectos que nos hablan de la situación inicial. Conocer las necesidades que motivan el proceso de participación y quién es el líder nos acercan a la situación inicial, es decir, al punto que desencadena los procesos de participación. No siempre nacen los procesos de altas instancias de la administración, ni esto debe ser así. A veces, en algunos casos vemos que una asociación o entidad puede detectar unas necesidades y quiere darle soluciones.

- Madurez y oportunidad

La madurez de los agentes implicados en el proceso también nos ha parecido un elemento importante cuando se analiza la situación de partida. Es importante analizar la madurez del equipo que lidera la experiencia, las administraciones que están implicadas y la sociedad donde se desarrolla la experiencia. Esto lo hemos visto a lo largo del análisis de distintos proyectos.

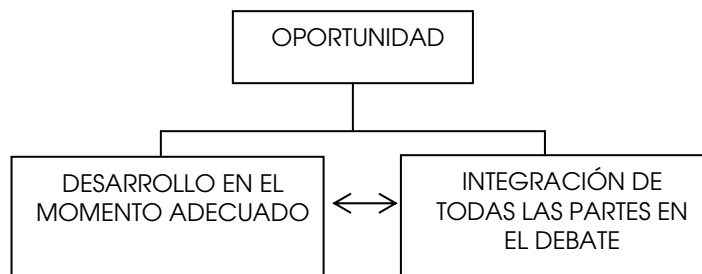
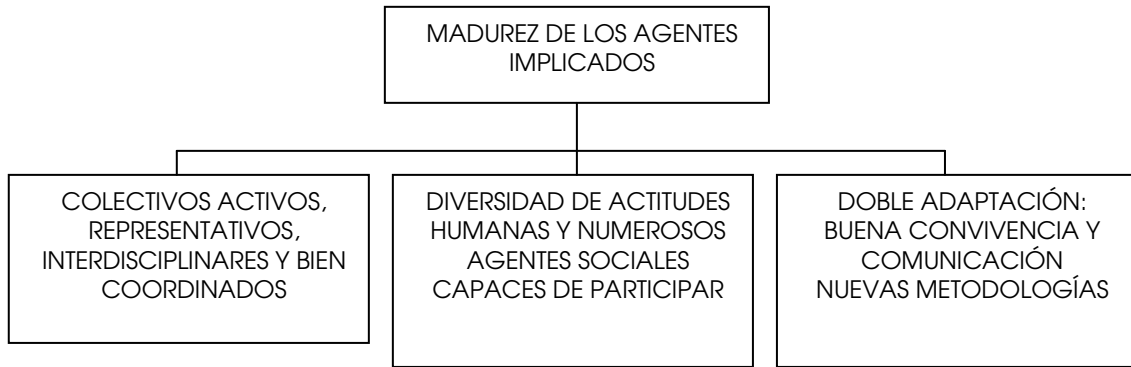


Figura 7.4. Madurez y oportunidad.

Fuente: Elaboración propia a partir de “11 historias de participación pública”, Heras 2005

- Adaptación

Es doble. Por un lado, la convivencia del equipo y su buena sintonía y por otro, una nueva metodología y una gran diversidad de actividades humanas y numerosos agentes sociales en disposición de participar activamente, reflejan también una madurez en la sociedad. También la buena disposición de las administraciones hacia los procesos de participación pública ya es signo de madurez.

7.3.4 PROCESOS DE PARTICIPACIÓN

7.3.4.1 Escala del reto planteado

La participación puede y debe abordar todo tipo de problemáticas, desde lo más local hasta lo más global. La complejidad y amplitud del reto no deben ser limitantes; más bien al contrario ya que estamos seguros de que nos acercamos a las soluciones de los grandes problemas si aprovechamos el consenso y la riqueza de las aportaciones que nos permite la participación.

7.3.4.2 El grado de intervención de los ciudadanos

Es evidente que no es lo mismo informar, consultar, tomar decisiones o intervenir en la acción y aunque en principio los cuatro se admiten como posibles núcleos teóricos de participación, hay que valorar en esta situación la capacidad de tomar decisiones o intervenir en la acción.

7.3.4.3 Elementos de intervención en los procesos de participación

La selección de los instrumentos de participación requiere considerar un amplio conjunto de factores para identificar las opciones más utilizadas y realistas para cada caso. Es importante asegurar que, a lo largo del proceso, haya suficiente información, reflexión y debate de las soluciones que se plantean.

Los grandes proyectos con incidencia en el medio ambiente son sometidos, por la legislación que lo obliga a un período de información pública y alegaciones. Pero nada impide que este procedimiento sea completado después con otras herramientas que permiten que las ideas y sugerencias de los interesados puedan enriquecer el proceso planificador en su fase inicial.

Cada situación exigirá una propuesta metodológica y unos procedimientos de participación concretos. En muchas ocasiones el equipo dinamizador se encontrará con una legislación que indica unos procedimientos concretos que deben ser utilizados pero es importante valorar si los procedimientos son suficientes o si conviene sugerir otras iniciativas que permiten profundizar en la participación.

Cada instrumento tiene distintas potencialidades y limitaciones. Algunos rasgos clave que es conveniente tener en cuenta a la hora de elegir el instrumento más adecuado son:

- Según su función
- Según el tipo de participantes
- Según su accesibilidad
- Según el organizador
- Según su desarrollo temporal

7.3.5 PLANIFICAR EL PROCESO

Lo importante es planificar el proceso de manera que tengamos un horizonte claro y unas etapas concretas que recorrer. Así el vaivén dinámico de las personas nos debe hacer reconducir el proceso pero manteniendo un rumbo claro (ver Fig. 7.5).

7.3.5.1 Compatibilizar los tiempos del proceso con la dinámica social

Es importante resaltar que las diferentes tipologías presentadas tanto en el proceso organizativo como en relación con el marco temporal de las intervenciones no son incompatibles entre sí. Al contrario, el desarrollo de varias de las fórmulas permitirá a la gente potencialmente interesada encontrar la modalidad que mejor se ajuste a sus circunstancias y posibilidades.

La participación de calidad requiere tiempo. Por esta razón es necesario contar con tiempo suficiente para construir relaciones, explorar problemas, recoger los datos que la gente necesitará para analizar el tema, establecer comunicación o considerar las distintas opciones propuestas.

Un programa de participación tiene como motor las personas y grupos implicados en él. Es un proceso social en el que se hace imprescindible compatibilizar los tiempos del proceso participativo con la dinámica social de las personas y grupos inmersos en él.

7.3.5.2 Eficacia del proceso. Su funcionamiento

A menudo se comenta que los procesos de participación ralentizan la toma de decisiones; que gestionar o decidir con la intervención ciudadana es más lento que la toma directa de decisiones. Por parte de los responsables esto es falso. A través de distintos ejemplos en los proyectos analizados se ha visto que la transparencia y el compromiso político que genera la presencia de los ciudadanos a lo largo de esta cadena pueden ser elementos aceleradores del proceso.

La participación contribuye a una resolución más eficaz de los problemas ambientales ya que facilita los mejores diagnósticos de las necesidades hace más rica la búsqueda de soluciones, moviliza mejor los recursos disponibles y pone las soluciones en las manos de los más directamente implicados, porque no permite que ninguna voz, ninguna experiencia, ningún esfuerzo caiga en saco roto.

PLANIFICACIÓN DEL PROCESO

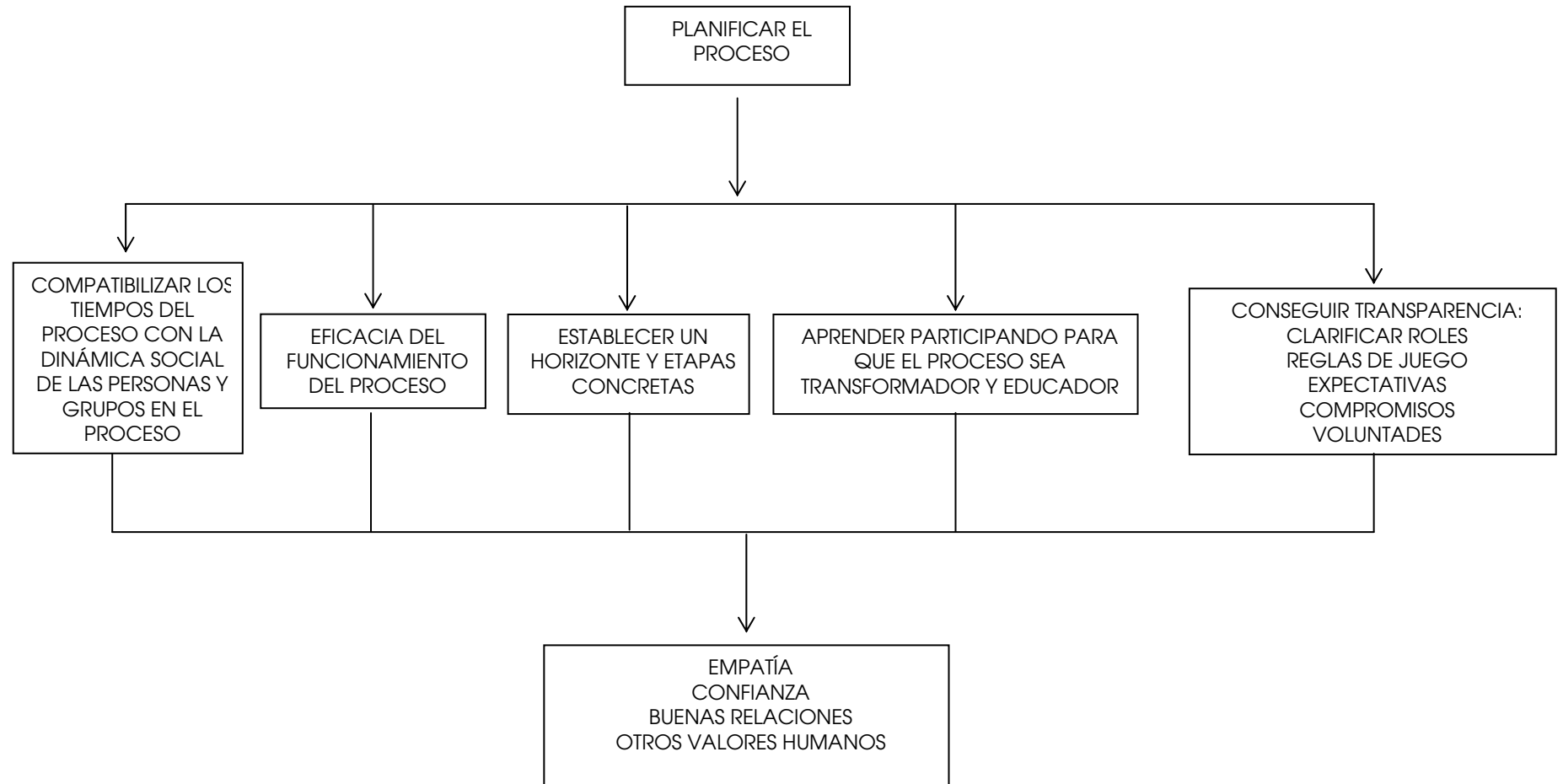


Figura 7.5. Planificación del proceso.

Fuente: Elaboración propia a partir de "11 historias de participación pública", Heras 2005

7.3.5.3 Establecer un horizonte y etapas concretas

Lo imprescindible es planificar el proceso de manera que tengamos un horizonte claro y unas etapas concretas que recorrer. Así, con cada nuevo avance, podremos redirigir el proceso sin tener que ir inventando sobre la marcha. El vaivén dinámico de las personas a través de distintas etapas debe hacer reconducir el proceso pero manteniendo un rumbo claro (Voluntarios Callserola).¹⁰²

7.3.5.4 Aprender participando

Ser agente de la conservación y mejora de un lugar o protagonista en el tratamiento de un problema genera "sentido de pertenencia" en relación a lo tratado. Además, cuando el esfuerzo invertido tiene efectos tangibles, positivos, también se cultiva una sensación de poder, una capacidad para influir en las situaciones dadas.

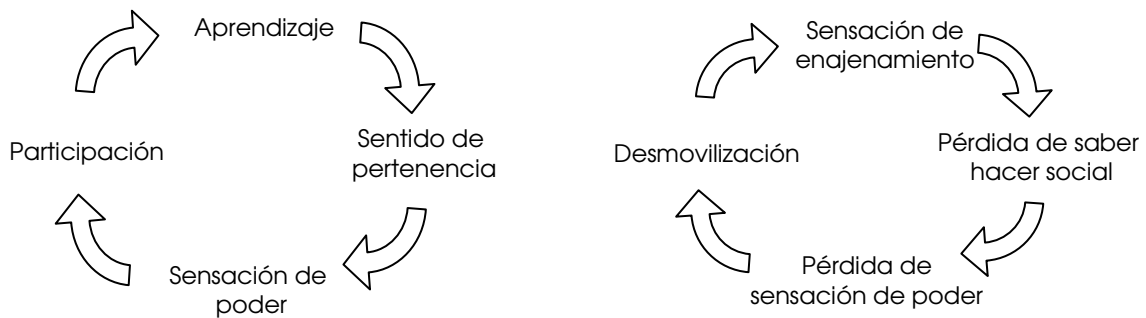


Figura 7.6. Aprender participando.

Cuando los problemas se quedan en manos de otros, se produce una sensación de enajenamiento que se traduce en inhibición.

Tal y como se pretende en los esquemas, las experiencias de participación que resultan personalmente enriquecedoras y que miden resultados tangibles y se presentan como positivos refuerzan el sentido de responsabilidad y predisponen a seguir participando.. Pero la desmovilización también se retroalimenta, predisponiendo a la inhibición ante los retos de sostenibilidad (Heras, 2005)¹⁰³.

102 Voluntaris Callserola, 13 años de colaboración y participación ciudadana. Servei de divulgació, promoció i educació ambiental del Parc de Callserola.

103 Heras, 11 Historias de Participación Pública, 2005.

Pero a “participar se aprende participando” nos dice Pepe desde Polvoranca (Participación en el Parque de Polvoranca)¹⁰⁴. Recordamos que la participación tiene mucho de proceso de aprendizaje. Un proceso en el que todos sus actores, incluidas las mismas técnicas que lo conducen, comparten conocimientos y experiencias para poder avanzar juntos. Un matiz importante es que la participación, como buen proceso transformador, debe ser también educador.

7.3.5.5 Conseguir transparencia

Conseguir transparencia, clarificar roles, reglas de juego, expectativas, compromisos y voluntades.

Dotar de transparencia a los procesos no es tarea fácil. El protagonismo absoluto de los procesos de participación lo tienen los ciudadanos y sus representantes políticos. Son los que tienen las castañas por sacar del fuego pero el técnico tiene un protagonismo relativo ciertamente importante. Es la cabeza visible del proyecto, seguramente hace que el proceso tenga continuidad y exista. Por todo ello nos parece que hay una cierta dosis de ambigüedad y que no es un papel fácil.

La transparencia contribuirá a generar vínculos de confianza entre los participantes pero sobre todo entre estos y los técnicos.

“Al principio, el trabajo de explicación fue muy importante. Más que de forma estructurada, el trabajo iba surgiendo conforme la gente se iba adentrando en el proyecto. Se respondía, reflexionaba y comentaban preguntas: ¿para qué este trabajo?, ¿cuáles son los límites?, ¿qué nos puede aportar a nosotros?, ¿qué podemos aportar nosotros? (Un Plan de Interpretación Participada en el Prepirineo Navarro).¹⁰⁵

7.3.5.6 Buenas relaciones. Empatía, confianza

Hay que compartir la responsabilidad en las decisiones, hablando, escuchando e intercambiando ideas y perspectivas con personas que seguramente tienen mucho que decir: Con los que conocen su terreno, los que resultan afectados, son los que son especialistas y con los que se juegan sus recursos en ello. Posiblemente en un proceso así afloran conflictos pero ahí está lo importante, en que del conflicto nace la solución contrastada. Mejor un conflicto a nivel local que un enfrentamiento grande en que no se llega a ninguna conclusión.

104 Participación en el Parque de Polvoranca. Centro de Educación Ambiental. Polvoranca. 1996.

105 Lumbier, Un Plan de Interpretación Participada en el Prepirineo Navarro. Cerdena – Gavalur, 2000-2003.

Una dimensión humana de los procesos participativos, que por lo demás, requieren una capacitación técnica importante, les aporta ingredientes peculiares:

- Confianza
- Empatía
- Calidez
- Complicidad

Ingredientes importantes para conseguir el éxito.

7.4 CONCLUSIÓN

De todos los casos estudiados, se ha llegado a la conclusión de que la participación pública es muy compleja y sólo se puede garantizar su buen funcionamiento elaborando una metodología que tenga en cuenta todos aquellos aspectos que garanticen que la sociedad afectada se sienta partícipe y que se reconozca que la participación ha sido tenida en cuenta en la propuesta final.

8 CONCLUSIONES FINALES

8.1 CONCLUSIONES POR CAPÍTULOS

8.1.1 CONCLUSIONES CAPÍTULO 1: OBJETO, ANTECEDENTES, METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN, FUENTES DE INFORMACIÓN

La participación es el mejor mecanismo social para solucionar los problemas ambientales.

En el trabajo de investigación se pretende desarrollar una metodología de participación pública analizando distintos proyectos y viendo cómo han participado los distintos alegantes y el tipo de alegaciones más frecuentes ya que la participación pública va a ser una herramienta clave en los procesos de Evaluación de Impacto Ambiental.

Cuando hablamos de participación, no estamos hablando de consultas populares o consensos aislados. Hablamos de procesos multidimensionales en los que educación, aspectos legales, organización, técnicas puras de participación y otras áreas de acción social trabajan en paralelo y van avanzando, retroalimentándose y

reforzándose unas a otras. En la presente Tesis se incluye toda la legislación aplicada a la participación pública en los Capítulos 2 y 3 y las distintas técnicas de participación pública en el Capítulo 4 y algunos comentarios a la educación ambiental; todo ello de gran importancia para una buena participación pública.

Se han seleccionado los tipos de proyectos siguientes, por haber encontrado mayor cantidad de alegaciones y datos válidos para la tesis: vías de comunicación, aeropuertos, centrales térmicas, líneas eléctricas, redes ferroviarias, oleoductos, proyectos hidrológicos.

La metodología para analizar los proyectos consta de la búsqueda y obtención de los proyectos ya realizados o en curso de realización, así como las alegaciones y consultas presentadas. Se analizan metódicamente los participantes clasificados en cuatro grupos. Se ha procedido a identificar y clasificar los tipos de alegaciones. Se han construido las tablas y gráficos que relacionan las intervenciones de cada tipo de alegante con sus alegaciones en cada uno de los proyectos con el fin de poder obtener una información más resumida, mejor organizada para poder extraer mejores conclusiones de cada proyecto en cuanto a los aspectos ambientales, de forma y legales.

El baremo establecido es flexible y se ha realizado consultando a los expertos. Según el número de alegantes versus alegaciones, los proyectos serán mejorables, inaceptables o correctos¹⁰⁶. En las conclusiones finales de cada proyecto se ven las mejoras medioambientales por el tema de la participación pública. Finalmente se desarrolla la propuesta metodológica de participación pública y en el último capítulo se comentan las conclusiones finales y previsiones futuras.

8.1.2 CONCLUSIONES CAPÍTULO 2: ANTECEDENTES, ESTRUCTURA INSTITUCIONAL, PROCESO DE EIA Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EIA

En este Capítulo de la Tesis se ha comentado la Evaluación de Impacto Ambiental, cómo ha ido evolucionando hasta nuestros días la legislación de EIA en España y en la Comunidad Europea.

Después de hacer un repaso a las EIA comentamos la Evaluación de Impacto Ambiental actual, el contenido y su estructura institucional y finalmente la participación pública en las evaluaciones de Impacto Ambiental tal como nos obliga la Ley actual 27/2006.

¹⁰⁶ En algunos casos, pese a que por este baremo un proyecto se considere correcto, el proceso actualmente se puede encontrar paralizado por un juzgado de instrucción.

8.1.3 CONCLUSIONES CAPÍTULO 3: LEGISLACIÓN

Resumimos cómo ha quedado la situación con las nuevas leyes de los proyectos sometidos a EIA. Los proyectos públicos y privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo I deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la fase prevista en la legislación.

Los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo III, así como cualquier proyecto no incluido en el Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la fase prevista en la legislación cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso. La decisión que debe ser motivada y pública se ajustará a los criterios establecidos en el Anexo III. Lo establecido anteriormente no será de aplicación a aquellos proyectos para los que la normativa de las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus competencias, bien exija EIA, en todo caso, bien haya fijado umbrales, de acuerdo con los criterios del Anexo III para determinar cuándo dichos proyectos deben someterse a EIA. En el Anexo de la presente Tesis se muestran los proyectos que han de someterse a Evaluación de Impacto Ambiental o a estimación de impacto ambiental según los anexos de la legislación vigente.

En resumen, se puede decir que aunque solo se han destacado algunos puntos, pero la tendencia en el futuro es una evolución de las evaluaciones ambientales la cual alcanza a más programas y planes que antiguamente, también se denota unas evaluaciones más estructuradas y entrelazadas, es decir, se detalla claramente qué es lo que el estudio de impacto debe tener, a quién consultar, se ve una mayor comunicación y cooperación entre el órgano ambiental y el promotor del plan o programa, trabajando juntos para que el proyecto no perjudique el medio ambiente, consultando para ello a entidades y personas cada vez más definidos, cuyo resultado dará un cada vez más mejorado informe de alegaciones, debido a una mayor comunicación, precisión y más acertado proceso de evaluación. Mediante la evaluación ambiental estratégica se producirán menores daños al medio ambiente, ya que previene antes que corrige un mal ya hecho. Se consigue que cuando sobre un proyecto se empiece una Evaluación de Impacto Ambiental, lo haga desde un inicio próximo a la realidad ambiental, evitando daños que de otra forma se habrían producido.

8.1.4 CONCLUSIONES CAPÍTULO 4: LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA, LOS PARTICIPANTES Y LAS FORMAS DE PARTICIPACIÓN

Los procesos participativos son procesos abiertos e inciertos. Son herramientas de transformación social que permiten abandonar la gestión de una manera renovada, basada en el paradigma de la sostenibilidad. Es pues urgente la tarea de construir nuevos procesos sociales que hagan sostenible la vida en sociedad y, la verdad sea dicha, no se nos ocurre nada para hacerlo sin la participación de la gente¹⁰⁷.

No nos sorprende que la participación pueda ser una moda más en el sentido de hacer política, o un intento de mejorar éticamente la toma de decisiones. Es también el mejor mecanismo social actual para solucionar los problemas.

También sabemos que el encaje de la participación pública en el sistema actual es difícil y complejo. Como hemos visto en el caso del Galacho, existen poderes económicos que no les interesan estos procesos y van a ejercer su influencia para posicionarla en contra, incluso defendiendo información falsa.

Por todo esto es necesario participar; para transformar la realidad, para modificar el rumbo de las decisiones que repercuten tanto en lo social como en lo ambiental, para restablecer lazos entre las personas y para buscar consensos y nuevas formas de intervenir.

Tenemos el objetivo de innovar y transformar para demostrar con resultados que mucho es posible.

Gran parte del estudio realizado en este Capítulo ha sido de gran ayuda para elaborar la Metodología de la Participación Pública que se muestra en el Capítulo 7.

8.1.5 CONCLUSIONES CAPÍTULO 5: CASOS PRÁCTICOS: DESCRIPCIÓN, ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

Los proyectos analizados son los siguientes:

6 VÍAS DE COMUNICACIÓN

- Autovía M-50
- Autopista A6 Madrid-Coruña, conexión con Segovia
- Autopista del Atlántico A-9. Tramo Rande-Puxeiros
- Carretera Oropesa-Cabanés

107 PINADO, F., coord. REBOLLO, O., MARTÍ, J. Para la participación ciudadana; bases, métodos y técnicas. Barcelona. Diputación de Barcelona, 2002.

- Autovía de Castilla-La Mancha. Tramo Toledo-Ocaña
- Autopista de peaje A-41, Madrid-Toledo

2 AEROPUERTOS

- Ampliación del Aeropuerto de Madrid
- Aeropuerto de Ciudad Real

1 PRESA

- Presa de Mularroya

2 CENTRALES TÉRMICAS

- Central térmica de Amorebieta
- Central de ciclo combinado de Plana de Vent

2 LÍNEAS ELÉCTRICAS

- Línea eléctrica Palos-Guillena
- Línea eléctrica Balboa-Frontera portuguesa

2 REDES FERROVIARIAS

- Nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona
- Corredor ferroviario Noroeste de Alta Velocidad. Tramo "Castejón – Logroño"

1 OLEODUCTO

- Oleoducto Rota-Zaragoza

1 GASODUCTO

- Red de Gasoductos de transporte en Sagunto

PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL

Del análisis de la participación pública se ve que la mayoría de las alegaciones coinciden con un impacto a la vegetación, fauna y ruido y contaminación del aire en las vías de comunicación. Los que más alegaciones presentaron fueron las asociaciones.

Por ejemplo, en los aeropuertos el tipo de alegaciones que más aparecen son las del ruido seguidas de la contaminación del aire, la fauna, aspectos económicos y otros.

Los que más alegaciones presentaron fueron los ayuntamientos y asociaciones.

Lo que se puede concluir de analizar todos los proyectos es que desde que se considera la participación pública, se han realizado

algunos proyectos más acordes con el medio ambiente. Esta tendencia se observa en los proyectos de vías de comunicación.

Algún proyecto como el de la Central Térmica de Amorebieta, con respecto de la participación pública no se observan mejoras en cuanto a los aspectos medioambientales por las emisiones a la atmósfera porque no se ha consultado a la gente ni a los ayuntamientos a pesar de estar directamente afectados.

En los aeropuertos se han realizado varias declaraciones de Impacto Ambiental que se han conseguido a través de la participación pública abundante y se han conseguido mejoras medioambientales.

Vemos en el análisis de los cuadros resumen de participación pública realizados en cada proyecto que la situación es mejorable en la mayoría de los casos.

Como consecuencia de estos estudios, se deduce que la falta de una participación pública planificada crea muchos obstáculos que retrasan la realización del proyecto y lo encarecen.

La finalidad del proyecto es conseguir la aprobación en el menor tiempo posible. Toda la filosofía de impacto está en conseguir una buena participación pública.

8.1.6 CONCLUSIONES CAPÍTULO 7: METODOLOGÍA DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Esta metodología pretende aportar ideas prácticas a todos los que deben promover o facilitar iniciativas de mejora ambiental y de avance hacia una participación pública en los proyectos conflictivos.

Lo que se trata es de desarrollar, a través de esta metodología de participación pública mediante el estudio de alegaciones, un aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y humanos que garantice a largo plazo el mantenimiento y mejora de los valores ambientales solucionando los problemas ambientales.

Resulta muy útil antes de empezar el proyecto prever las posibles situaciones conflictivas para solucionarlas evitando de esta forma el retraso del proyecto y los costes añadidos.

El objetivo es que resulte de utilidad para los que trabajan en las administraciones públicas y piensen que en ellas se deba prestar atención a los intereses e ideas de los ciudadanos.

La ventaja de los procesos largos es que se aprende mucho por el camino. Analizando estos proyectos conflictivos nos puede ayudar

mucho a buscar soluciones futuras a problemas ambientales. Muchos de los enfrentamientos a favor y en contra se deben a una falta de información. Otras veces sí que son útiles las alegaciones en contra y tienen gran importancia porque se refieren a incumplimientos de aspectos legales.

Una de las ventajas de una buena participación es que el proceso es más transparente, más ajustado a la necesidad, más acorde a los recursos y más asumido por los implicados y hasta la propia solución será más sólida o permanente que si estuviera pensada por un exclusivo equipo de técnicos, como ha pasado en algunos casos.

La participación posee una serie de potencialidades y ventajas que pueden ser útiles para hacer frente de manera más adecuada a los problemas ambientales. Tenemos mejores diagnósticos de las necesidades. La gente se encuentra cerca de los problemas, cuenta con información de primera mano que puede ser de gran valor para realizar un diagnóstico de la situación de partida. En todo caso, la participación permite reconocer mejor cómo perciben la situación aquellos más directamente afectados o más cercanos a ella.

Mayor riqueza en la búsqueda de soluciones a través de la participación puede generar un conjunto más amplio de opciones para resolver los problemas planteados. Las poblaciones locales poseen una valiosa sabiduría con relación a la gestión del entorno.

Movilización de recursos: La participación facilita que se pueda disponer de los recursos humanos y materiales con que cuentan los participantes sociales. En muchas ocasiones las respuestas adecuadas para atajar un problema sólo están en manos de la propia comunidad, lo que hace que sea muy importante que se impliquen. Las personas participativas fomentan la integración social, reforzando y estructurando a las comunidades. La participación puede ser una oportunidad excelente para generar o reforzar un tejido social a favor de la conservación del medio ambiente.

La participación desarrolla en sentido de pertenencia y la identificación de las personas con su medio. Autores como Pol defienden que la vivencia del lugar, el sentirse agente en su conservación o transformación, es clave para construir un sentido de pertenencia (El Zaragozano)¹⁰⁸.

La participación proporciona:

- Oportunidades para el aprendizaje y para ejercer la responsabilidad ambiental.

¹⁰⁸ El Zaragozano. Parque Olivar, conservado y dinamizado a través de un intenso proceso de participación vecinal.

- Practicar y dominar técnicas y procedimientos útiles para actuar en la resolución de problemas ambientales.
- Adquirir información y conocimientos.
- Cultivar la creatividad, proponiendo nuevas salidas.
- Mejorar la capacidad de comunicación horizontal.

Por ello los procesos de participación son apreciados como oportunidades para la educación ambiental de los participantes (Heras, 1997)¹⁰⁹.

La participación facilita que los intereses de la gente sean tenidos en cuenta. De esta forma, puede tener un efecto integrador de intereses en los procedimientos de toma de decisiones.

La participación puede prevenir conflictos: Los métodos de toma de decisiones en los que las consultas a los sectores interesados son muy limitados propician la aparición de conflictos (Elcome y Baines, 1999)¹¹⁰. La participación permite comprender mejor las soluciones alcanzadas.

Limitaciones:

- Las limitaciones en la participación pública es la falta de información del público, lo que en la práctica se traduce en tener que gestionar y proponer un proceso de participación en un contexto dinámico de desinformación creciente.
- En este sentido es importantísimo el apoyo en metodologías que contribuyen a hacer explícito un grado de desinformación.
- La complejidad del tema exige un especializado conocimiento técnico y formativo. Sólo la gente participa y se posiciona en el proceso con un grado elevado de desconocimiento y una incertidumbre relacionada con una sensación generalizada de que muchas decisiones están tomadas de antemano.

Las respuestas ante los problemas ambientales pueden acarrear limitaciones tanto personales como colectivas.

Cada vez más, la gente será capaz de aceptar y compartir decisiones que afecten negativamente a alguno de sus intereses

109 Heras, F. Medio Ambiente, educación y participación. Ciclos, nº 1: 24-27 pp., 1997.

110 Elcome, D. y Baines, J. Steps to success. Working with residents and neighbours to develop and implement plans for protected areas. Gland, Suiza: IUCN. Commission on Education and Communication; European Committee for EE, 1999.

(Subirats, 2001)¹¹¹. La participación puede facilitar la continuidad de las intervenciones decididas.

La selección de los instrumentos de participación requiere considerar un amplio conjunto de factores para identificar las opciones más útiles y realistas para cada caso. En todo caso es importante que a lo largo del proceso haya suficiente información, reflexión y debate de las soluciones planteadas.

A la hora de proponer un método y unos procedimientos es importante:

- Valorar los déficit de información y de reflexión sobre el tema.
- Considerar el contexto sociocultural en el que se va a desarrollar la participación.

8.2 CONCLUSIONES FINALES DE LA TESIS

La participación es el mejor mecanismo social actual para solucionar los problemas ambientales. La participación permite contar con la diversidad de intereses, expectativas y percepciones de los que están involucrados en las soluciones de estos problemas. No permite que ninguna voz y ninguna experiencia caiga en saco roto.

El encaje de la participación en el sistema actual es difícil y complejo. Hay grupos de personas que juegan fuerte para defender sus intereses como vemos en la experiencia del Galacho¹¹²: "Existen poderes económicos a los que no les interesa estos procesos y que van a ejercer su influencia en la población para posicionarla en contra, incluso defendiendo información falsa.

Cuando hablamos de participación, no estamos hablando de consultas populares o consensos aislados, hablamos de procesos multidimensionales en los que educación, organización, aspectos legales, técnicas puras de participación y otras áreas de la acción social trabajan en paralelo y van avanzando, retroalimentándose y reforzándose unos a otros. No confundamos el propio proceso con los instrumentos que utilizamos.

A través del análisis de casos se ha visto que cuando los colectivos son activos, representativos y especialmente grandes y bien coordinados, permiten una participación más satisfactoria y acometer

111 Subirats, J. Nuevos mecanismos participativos y democracia: promesas y amenazas. En J. Font (coord.), *Ciudadanos y decisiones públicas*. Barcelona: Ariel, 2001.

112 El Galacho de Juslibol: "Una historia de aprendizaje en el último meandro abandonado del río Ebro en Zaragoza. Dpto. de Geografía y Ordenación Territorial de la Universidad de Zaragoza.

proyectos importantes o incluso planificar la gestión del ámbito que les afecta.

En la participación además del reto ambiental, encontramos un proceso paralelo de reforzamiento social de aprendizaje colectivo. A menudo lo que aglutina a las personas es la oportunidad de resolver un problema. La experiencia satisfactoria de resolver problemas permite abordar asuntos más complejos, analizarlos y marcar una estrategia.

La participación puede y debe abordar todo tipo de problemáticas, desde lo más local hasta lo más global; la complejidad y amplitud del reto no deben ser limitantes ya que nos acercamos a las soluciones de los grandes problemas si aprovechamos el consenso y la riqueza de las aportaciones que nos permite la participación.

En relación con el funcionamiento de los procesos participativos nos hemos preguntado por su eficacia. Son más lentos porque producen un retraso en la toma de decisiones. Sería más rápida la toma de decisiones por parte de los responsables. Creemos que esto es falso. La transparencia y el compromiso político que aseguran la presencia de los ciudadanos a lo largo de esta cadena pueden ser elementos aceleradores del proceso.

La ventaja de la participación es que el proceso es más transparente, la aplicación de soluciones más ajustada a la necesidad, más acorde a los recursos y más asumida por los implicados. La propia solución será más sólida y transparente que si estuviera pensada por un exclusivo equipo de técnicos o marcado por directrices difíciles de explicar.

8.3 PREVISIONES FUTURAS

Los trabajos de investigación que se pretenden continuar son los siguientes:

Con la metodología propuesta se pretende intentar aplicarla a nuevos proyectos de Impacto Ambiental con el fin de validarla totalmente o ajustarla a la vista de esta nueva investigación.

Investigar las nuevas normativas que están publicándose relacionadas con la participación pública y reajustar la metodología elaborada en esta Tesis si es necesario, para optimizarla y adecuarla a la nueva legislación.

REFERENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR FERNÁNDEZ, Susana. «Conflicto y Medio Ambiente: el enfoque actores-recursos». Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental nº 50. Febrero 2003.

ALIÓ, M^a.A. y OLIVILLA, M. (coords.) Per viure bé nosaltres i les generacions que vindran. Com prendre part a fer sostenibles els nostres pobles i ciutats. Barcelona : Diputació de Barcelona, 1999.

ANIZ, M.. Voluntarios en el Parque Nacional de Aigüestortes i Estany de Sant Maurici. Boletín de la Sección del Estado Español de Europarc, 9, 27-28., 1999.

ARCE, Rosa "Evaluación de Impacto Ambiental, intervención integrada V Congreso Nacional de Medio Ambiente", 2005.

ARNAL, Eva; DÍEZ, Ricardo y FERNÁNDEZ, Sandra. «El enfrentamiento político suscitado por el trazado de una autovía (Hoces del Gabriel)». Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental nº 50, Febrero 2003.

BARRERO, Mauricio y GARNICA, Noelia. «El conflicto político-social entre el gobierno chileno y los Mapuche Lafkenches debido al paso de la carretera costera por territorios indígenas». Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental nº 50. Febrero 2003.

BENAYAS, J. & ALBERT, M.J. El juego de la Autopista. Educación Ambiental, 2, , pp. 9-12, 1990.

BLANCO, I. Planificación participativa local. Las Agendas Locales 21 como caso paradigmático. La participación ciudadana en los procesos de la Agenda 21 Local. CENEAM, abril de 2002.

BOCALETTI, Mara Lorena y RAUSCHER, Marcia Gabriela. «La crisis que provoca la ausencia de participación en la declaración de protección de un área en territorio indígena (Guatemala)». Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental nº 50. Febrero 2003.

BORRINI-FEYERABEND, G. (ed.) Beyond fences. Seeking social sustainability in conservation. Gland, Suiza: IUCN, 1997.

BORRINI-FEYERABEND, G., Farvar, M. T., Nguingiri, J. C. & Ndangang, V.A. Co-management of Natural Resources: Organising, Negotiating and Learning-by-Doing. Heidelberg (Germany): GTZ and IUCN, Kasperek Verlag, 2000.

BORRINI-FEYERABEND y otros. «Co-gestión de recursos naturales» 2000.

CASQUETTE, J. Política, cultura y movimientos sociales. Bilbao: Bakeaz, 254 pp, 1998.

CASTROVIEJO, M. (coord.). Prácticas para la planificación de espacios naturales. Madrid: ICONA, 1991.

CRUZ TRECET, Juan y LOZANO, María José. «Prolongado conflicto social por la construcción de una presa en Itoitz (Navarra)». Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental nº 50. Febrero 2003.

DE CASTRO, R. Participación y voluntariado ambiental. Características y potencialidades. En Voluntariado ambiental. Participación y conservación del medio ambiente. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Medio ambiente, 1998.

DE CASTRO, R. Voluntariado ambiental. Claves para la acción proambiental comunitaria. Binissalem: Di7 Edició. Col. Monografías de Educación Ambiental nº7, 292 pp. 2000.

DE CASTRO. Acerca del voluntariado ambiental, 2000.

DECAER, D.J. et al. From clients to stakeholders: a philosophical shift for fish wildlife management. Human dimensions of wildlife, Vol 1, nº 1: 70-82, 1996.

DIENEL, P.C. y Harms, H. Repensar la democracia. Los núcleos de Intervención Participativa. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2000.

ELCOMÉ, D. y BAINES, J. Steps to success. Working with residents and neighbours to develop and implement plans for protected areas. Gland, Suiza: IUCN. Commission on Education and Communication; European Comitee for EE, 1999.

FERRERAS, K y otros. La presa del río Guadalquivir. Aula Verde, nº 18. Junta de Andalucía, 1998.

FOLCH, R. Ambiente, emoción y ética. Barcelona: Ariel, 1998.

FONT, N. Democracia i participació ciutadana: algunes experiències innovadores. Barcelona: Ed. Mediterrània. 1998.

FRANQUESA, T. y Cervera.M y Espigulé, J. Una nova relació amb la natura i amb la gent. L'experiència dels voluntaris de Collserola. Barcelona: Universitat de Barcelona. Monografies Psico-socio-ambientals nº5, 1993.

GOMÀ, R. y FONT, J. La democracia local: un mapa de experiencias participativas. En J. Font (coord.) Ciudadanos y decisiones públicas. Barcelona: Ariel, 2001.

GONZÁLEZ, R. (coord.) Processos participatius en la gestió d'espais naturals. Barcelona: Fundació Jaume Bofill, 2001.

HERAS, F. Medio Ambiente, educación y participación. Ciclos, nº 1: 24-27 pp., 1997.

HERAS, F. Participación ciudadana, educación ambiental y acción local, en Actas Nuevas propuestas para la acción. Reunión internacional e expertos en educación ambiental, Santiago: Xunta de Galicia: UNESCO, pp 725-740. 2000.

HERAS, F. Entretanto: Guía práctica para dinamizar procesos participativos sobre problemas ambientales y sostenibilidad. GEA, 2002.

HERNANDEZ, "La Legislación de EIA en España" 2000.

JUNGK, R. y MÜLLERT, N. Future workshops. How to create desirable futures. Londres: Institute for Social Inventions, 1987.

LUMBIER, Un Plan de Interpretación Participada en el Prepirineo Navarro. Cerdena – Gavalur, 2000-2003.

MARTÍN, P. Balance de diferentes técnicas participativas para integrar metodologías creativas. En Villasante, T.R.; Montañés, M. y Martí, J. (coords). La investigación social participativa. Construyendo ciudadanía. Vol 1. Barcelona: Ed. El Viejo Topo. 2000.

NICHOLSON, S. y SCHREINER, B.K. Community participation in city decision making. The Open University Press, 1973.

OEPEN, M. Environmental communication in a context. En Communicating the environment. Pp. 41-6. Peter Lang, Col. Environmental education, communication and sustainability, nº 7. 2000.

PARTICIPACIÓN en el Parque de Polvoranca. Centro de Educación Ambiental. Polvoranca. 1996.

PIETX I COLOM, J. Custodia del territorio: una oportunidad de participación y alianza para la conservación y el uso sostenible de los recursos en los espacios naturales y su entorno. En: La integración social de los espacios naturales protegidos, pp. 249-264. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León. 2005.

PINDADO, F. (coord.) Eines per a la participació ciutadana. Bases, mètodes i tècniques. Diputació de Barcelona. Papers de Participació ciutadana. 6, 2002.

POL, E. La apropiación del espacio. En A. Fernández (Ed.). El debate sobre el espacio y la familia. Barcelona: Contextum, 1993.

PUENTE, R. Y Lora, C. Parque Cultural Miraflores: símbolo de conquista ciudadana. En Seminario "Construir la ciudad posible", CENEAM, julio de 2002.

RIVERA, M.L., Castaño, A. Y Mateos, J. Juego de simulación del patronato del Parque Nacional de Doñana. Ed. Patronato del Parque Nacional de Doñana, 1992.

RUBIO GARCÍA. Parque Natural de Baixa Limia – Serra do Xurés. En Cooperación y resolución de conflictos en espacios naturales protegidos. Madrid: Comunidad de Madrid y Europarc España, 1998.

SÁNCHEZ, J. Internet como instrumento de participación. En J. Font (coord.) Ciudadanos y decisiones públicas. Barcelona: Ariel, 2001.

SERRA DEL PINO, J. Futuros de Urdaibai: Entre lo posible y lo deseable. Gobierno Vasco y centro UNESCO de Euskal Herria, 1999.

- SOSTENIBILIDAD en España, Informe de primavera (OSE), 2005.

SUBIRATS, J. Nuevos mecanismos participativos y democracia: promesas y amenazas. En J. Font (coord.). Ciudadanos y decisiones públicas. Barcelona: Ariel, 2001.

TABARRA, J.D. 1999. Acció ambiental. Aprenentatge i participació vers la sostenibilitat. Binissalem: Di7 edició. Monografies d'Educació Ambiental, 1999.

TETBURY TOWN Appraisal Group. Tetbury Town Appraisal. Tetbury: Tetbury Town Council, 1993.

TONUCCI, F. La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad. Salamanca: Fundación Germán Sánchez Ruipérez, 220 pp. 1997.

VOLUNTARIOS CALLSEROLA, 13 años de colaboración y participación ciudadana. Servei de divulgació, promoció i educació ambiental del Parc de Callserolla.

VV.AA. Participation works. 21 Techniques of community participation for the 21st century. New Economics Foundation, 1998.

VV.AA. Trinitat Nova ¿Un futuro sostenible? Conclusiones del taller EASW realizado en el IES Roger de Flor, en Trinitat Nova. European Comisión. DG XIII-D, 1999.

VVAA. Criteris sobre les normes reguladores de la participació ciutadana. Material per a la discussió, octubre 2001.

PÁGINAS WEB

- CENEAM: Centro Nacional de educación Ambiental:
<http://www.mma.es/educ/ceneam/>
- CLAYTON, A.; Oakley, P. y Pratt, B. Empowering people. A guide to participation, 1997. En:
<http://www.undp.org/csopp/paguide.htm>
- Ecologistas en Acción: <http://www.eapv.org>
- Empresa y Medio Ambiente:
<http://www.empresaymedioambiente.com>
- FAPAS: <http://www.fapas.netcom.es>
- Fundación Entorno Empresa y Medio Ambiente:
<http://www.fundacion-entorno.org>
- Greenpeace. <http://www.greenpeace.es>
- SEO: <http://www.seo.org>
- SPEA (2001). Motivos para participar. En
<http://www.terra.es/personal3/participambient>
- THE AARHUS CONVENTION New Castle Workshop. Public participation in making local environmental decisions. Londres: Department of the Environment, Transport and the Regions, 2000. En internet: www.unece.org/env/pp
- WILCOX, D. The guide to effective participation. New Economics Foundation, 1994. En
<http://www.partnerships.org.uk/guide.index.htm>
- WWF/ADENA: <http://www.wwf.es>
- Ecourban. Programa de Educación para la Sostenibilidad y Nuevas Tecnologías: <http://www.ecourban.org/>
- Red EARE@. Boletín electrónico mensual de la Estrategia Aragonesa de Educación Ambiental:
http://portal.aragob.es/servlet/page?_pageid=3681&_dad=portal30
- ONG ECU – Centre Mediterrani i Generalitat de Catalunya:
<http://www.eucc.net/educc/>
- Agenda 21 Local: <http://www.agenda21-local.net>
- Education for Sustainable Development Toolkit:
<http://www.esdtoolkit.org/>

- Guías de Educación Ambiental del Ayuntamiento de Barcelona: <http://www.mcrit.com/crbs/documentacio/publicacions/publicacions.htm>
- Grupo de Investigación en Educación Ambiental (GPEA) de Brasil: <http://www.ufmt.br/gpea>
- Ambientech: <http://www.ambientech.org/>
- Ecoagentes – Agencia Europea del medio Ambiente: <http://ecoagents.es.eea.eu.int/>
- III Jornadas de Educación Ambiental de la Comunidad Autónoma de Aragón: <http://portal.aragob.es> (Departamentos & Organismos / Medio Ambiente / en “Temas de Actualidad”)
- Medio Ambiente para los Jóvenes Europeos (CE-Dirección Gral. de Medio Ambiente): http://europa.eu.int/comm/environment/youth/index_es.html
- “El Medio Ambiente”, Un material didáctico online, Santillana Educación, S.L.: <http://www.indexnet.santillana.es/indexnet2003/monograficos/medioambiente>
- Proyecto de Medio Ambiente Berde-Berdea, Obra Social de Kutxa: <http://www.berde-berdea.net>

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 3.1. CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN	58
TABLA 3.2. EVOLUCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA LEGISLACIÓN	62
TABLA 4.1. ASPECTOS CLAVE EN LA SELECCIÓN DE INSTRUMENTOS Y METODOLOGÍAS PARA LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA.....	73
TABLA 4.2. PARTICIPACIÓN ASOCIATIVA EN ESPAÑA: PUNTOS FUERTES Y DÉBILES	83
TABLA 4.3. EVOLUCIÓN ANUAL DE LOS PROYECTOS, DIAS Y RESOLUCIONES	93
TABLA 4.4. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXPEDIENTES DE EIA, POR TIPO DE PROYECTOS, TRAMITADOS DESDE 1988 A 2004 ART. - 13 RD 1131/1988	95
TABLA 4.5. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXPEDIENTES DE EIA, POR TIPO DE PROYECTOS, TRAMITADOS DESDE 1988 A 2004 (II) - ART. 14 RD 1131/1988	97
TABLA 4.6. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXPEDIENTES DE EIA, POR TIPO DE PROYECTOS, TRAMITADOS DESDE 1988 A 2004 - ART. 17 RD 1131/1988	98
TABLA 4.7. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXPEDIENTES DE EIA, POR TIPO DE PROYECTOS, TRAMITADOS DESDE 1988 A 2004 - ART. 16 Y 18 RD 1131/1988	99
TABLA 4.8. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXPEDIENTES DE EIA, POR TIPO DE PROYECTOS, TRAMITADOS DESDE 1988 A 2004 - ART. 19 RD 1131/1988	100
TABLA 4.9. EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE EXPEDIENTES DE EIA, POR TIPO DE PROYECTOS, TRAMITADOS DESDE 1988 A 2004 - ART. 22 RD 1131/1988	101
TABLA 4.10. EJEMPLOS DE TÉCNICAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA Y PARTICIPANTES MÁS PROBABLES	104
TABLA 4.11 TÉCNICAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA CLASIFICADAS POR FUNCIÓN	105
TABLA 4.12. TÉCNICAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA CLASIFICADAS POR OBJETIVOS.....	106
TABLA 4.13. LISTA DE GRUPOS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	114

TABLA 4.14. EFICACIA DE DIFERENTES TÉCNICAS DE COMUNICACIÓN SOBRE DIFERENTES PÚBLICOS.....	115
TABLA 4.15. OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN VARIAS ETAPAS DE LA EIA	122
TABLA 4.16. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS DE UN PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	123
TABLA 4.17. NIVELES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA	125
TABLA 4.18. Nº DE VISITANTES EN EL CENTRO NACIONAL DE EDUCACIÓN AMBIENTAL (CENEAM).....	131
TABLA 4.19. APORTACIONES QUE PUEDEN PROPORCIONAR LOS MÉTODOS PARTICIPATIVOS.....	137
TABLA 5.1. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA M-50.....	148
TABLA 5.2. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA M-50	150
TABLA 5.3. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA M-50	154
TABLA 5.4. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AUTOPISTA M-50. ALEGACIONES EN EL DIA 1998.	155
TABLA 5.5. TABLA-RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AUTOP. M-50. ALEGACIONES EN EL DIA 2000.	156
TABLA 5.6. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA A-6 MADRID-CORUÑA.....	163
TABLA 5.7. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA A-6 MADRID-CORUÑA.....	164
TABLA 5.8. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA A-6 MADRID-CORUÑA.....	165
TABLA 5.9. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AUTOPISTA A6, MADRID-CORUÑA.....	165
TABLA 5.10. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO, A-9.....	171
TABLA 5.11. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO, A-9.	171
TABLA 5.12. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO A-9.	172
TABLA 5.13. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: CARRETERA OROPESA-CABANES.....	179

TABLA 5.14. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: CARRETERA OROPESA-CABANES.....	180
TABLA 5.15. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: CARRETERA OROPESA-CABANES.....	182
TABLA 5.16. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. CARRETERA OROPESA-CABANES. ANTES DEL DIA.....	183
TABLA 5.17. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. CARRETERA OROPESA-CABANES. DESPUÉS DEL DIA.....	183
TABLA 5.18. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: AUTOVÍA CASTILLA-LA MANCHA.	192
TABLA 5.19. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: AUTOVÍA CASTILLA-LA MANCHA	193
TABLA 5.20. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: AUTOVÍA CASTILLA-LA MANCHA	195
TABLA 5.21. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AUTOVÍA DE CASTILLA-LA MANCHA.	196
TABLA 5.22. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA A-41, MADRID-TOLEDO.....	199
TABLA 5.23. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA A-41, MADRID-TOLEDO.....	202
TABLA 5.24. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: AUTOPISTA A-41, MADRID-TOLEDO.....	206
TABLA 5.25. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AUTOVÍA A-41, MADRID-TOLEDO.....	207
TABLA 5.26. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: CENTRAL TÉRMICA DE AMOREBIETA.....	214
TABLA 5.27. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: CENTRAL TÉRMICA DE AMOREBIETA.....	215
TABLA 5.28. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: CENTRAL TÉRMICA DE AMOREBIETA.....	216
TABLA 5.29. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. CENTRAL TÉRMICA DE AMOREBIETA.....	217
TABLA 5.30. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: CENTRAL DE PLANA DE VENT.....	221
TABLA 5.31. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: CENTRAL DE PLANA DE VENT.....	222
TABLA 5.32. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: CENTRAL DE PLANA DE VENT.....	224

TABLA 5.33. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: CENTRAL DE PLANA DE VENT.....	225
TABLA 5.34. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. CENTRAL DE CICLO COMBINADO DE PLANA DE VENT.....	225
TABLA 5.35. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: AEROPUERTO DE CIUDAD REAL	231
TABLA 5.36. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: AEROPUERTO DE CIUDAD REAL.....	232
TABLA 5.37. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA.....	233
CASO PRÁCTICO: AEROPUERTO DE CIUDAD REAL.....	233
TABLA 5.38. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA.....	235
CASO PRÁCTICO: AEROPUERTO DE CIUDAD REAL.....	235
TABLA 5.39. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AEROPUERTO DE CIUDAD REAL. AÑO 1998.	237
TABLA 5.40. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AEROPUERTO DE CIUDAD REAL. AÑO 2000.	237
TABLA 5.41. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AEROPUERTO DE CIUDAD REAL. AÑO 2006.	238
TABLA 5.42. EVOLUCIÓN CRONOLÓGICA DE LOS PROCEDIMIENTOS ABIERTOS DESDE DISTINTAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN RELACIÓN CON EL AEROPUERTO DE CIUDAD REAL.....	242
TABLA 5.43. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID	250
TABLA 5.44. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID.....	252
TABLA 5.45. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID.....	259
TABLA 5.46. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID.....	261
TABLA 5.47. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: LÍNEA ELÉCTRICA DE PALOS-GUILLENA	266
TABLA 5.48. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: LÍNEA ELÉCTRICA DE PALOS-GUILLENA	267
TABLA 5.49. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: LÍNEA ELÉCTRICA DE PALOS-GUILLENA	270
TABLA 5.50. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. LÍNEA ELÉCTRICA PALOS-GUILLENA.....	273

TABLA 5.51. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: LÍNEA ELÉCTRICA DE BALBOA-FRONTERA PORTUGUESA	277
TABLA 5.52. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: LÍNEA ELÉCTRICA DE BALBOA-FRONTERA PORTUGUESA ..	278
TABLA 5.53. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: LÍNEA ELÉCTRICA DE BALBOA-FRONTERA PORTUGUESA ..	280
TABLA 5.54. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. LÍNEA ELÉCTRICA BALBOA-FRONTERA PORTUGUESA.....	282
TABLA 5.55. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA	285
TABLA 5.56. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA	286
TABLA 5.57. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA	288
TABLA 5.58. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. NUEVA RED FERROVIARIA EN LA COMARCA DE PAMPLONA.....	290
TABLA 5.59. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: CORREDOR FERROVIARIO NOROESTE DE ALTA VELOCIDAD. TRAMO: CASTEJÓN – LOGROÑO	292
TABLA 5.60. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: CORREDOR FERROVIARIO NOROESTE DE ALTA VELOCIDAD. TRAMO: CASTEJÓN – LOGROÑO.....	292
TABLA 5.61. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. CASO PRÁCTICO: CORREDOR FERROVIARIO NOROESTE DE ALTA VELOCIDAD. TRAMO: CASTEJÓN – LOGROÑO	295
TABLA 5.62. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA.....	298
TABLA 5.63. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA.....	299
TABLA 5.64. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: OLEODUCTO ROTA-ZARAGOZA.....	301
TABLA 5.65. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. OLEODUCTO ROTA – ZARAGOZA.....	302
TABLA 5.66. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: RED DE GASODUCTOS DE TRANSPORTE EN SAGUNTO.....	305
TABLA 5.67. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: RED DE GASODUCTOS DE TRANSPORTE EN SAGUNTO.....	306
TABLA 5.68. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: RED DE GASODUCTOS DE TRANSPORTE EN SAGUNTO.....	308

TABLA 5.69. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. RED DE GASEODUCTOS DE TRANSPORTE EN SAGUNTO	309
TABLA 5.70. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: PRESA DE MULARROYA.	312
TABLA 5.71. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: PRESA DE MULARROYA.	313
TABLA 5.72. ALEGACIONES DESTACADAS POR SU CONTENIDO. CASO PRÁCTICO: PRESA DE MULARROYA.....	314
TABLA 5.73. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: PRESA DE MULARROYA.....	316
TABLA 5.74. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. PRESA DE MULARROYA.	320
TABLA 5.75. RELACIÓN DE CONSULTADOS. CASO PRÁCTICO: PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL.....	327
TABLA 5.76. Nº DE ALEGACIONES POR TIPO DE ALEGANTE	337
TABLA 5.77. DISTRIBUCIÓN SEGÚN CARÁCTER (POSITIVAS/NEGATIVAS) DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS POR CADA TIPO DE ENTIDAD ALEGANTE.....	337
TABLA 5.78. ANÁLISIS DE ALEGANTES A FAVOR Y EN CONTRA. CASO PRÁCTICO: PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL	338
TABLA 5.79. TABLA- RESUMEN DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL.	338
TABLA 6.1. TABLA FINAL DE PROYECTOS Y TIPO DE ALEGACIÓN. VÍAS DE COMUNICACIÓN	347
TABLA 6.2. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. VÍAS DE COMUNICACIÓN	348
TABLA 6.3. TABLA RESUMEN DE ALEGACIONES PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN	350
TABLA 6.4. TABLA FINAL DE PROYECTOS Y TIPO DE ALEGACIÓN. CENTRALES TÉRMICAS.....	355
TABLA 6.5. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. CENTRALES TÉRMICAS.....	355
TABLA 6.6. TABLA DE CONCLUSIONES: CENTRALES TÉRMICAS	357
TABLA 6.7. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AEROPUERTOS.....	358
TABLA 6.8. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. AEROPUERTOS.....	359
TABLA 6.9. TABLA DE CONCLUSIONES: AEROPUERTOS	361

TABLA 6.10. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. LÍNEAS ELÉCTRICAS	362
TABLA 6.11. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. LÍNEAS ELÉCTRICAS	363
TABLA 6.12. TABLA DE CONCLUSIONES: LINEAS ELÉCTRICAS	365
TABLA 6.13. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. REDES FERROVIARIAS	368
TABLA 6.14. TABLA FINAL DE ALEGANTES Y TIPO DE ALEGACIÓN. REDES FERROVIARIAS	368

ANEXOS

ANEXO I

- TABLAS DE PROYECTOS SEGÚN LAS DISTINTAS LEGISLACIONES

ANEXO II

- TIPOS DE PROYECTOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

ANEXO III

- TABLA DE EVOLUCIÓN TEMPORAL DE LA PROCEDENCIA DE LAS ALEGACIONES POR CC.AA.