



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 639

## MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ IGNACIO LLORENS TORRES

Sesión núm. 34

celebrada el miércoles, 10 de marzo de 1999

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia de la señora directora general de Calidad y Evaluación Ambiental (Carrillo Dorado) para informar sobre:

- |  | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Su posición sobre el proyecto de ampliación del muelle Fernández Ladreda en el puerto de Ferrol y sobre el proyecto global de cierre de la ensenada de A Malata en la misma Ría. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/001413) .....  | 18622         |
| — Grado de cumplimiento de la declaración de impacto ambiental que afecta a la entrada en funcionamiento de la nueva pista del Aeropuerto de Barajas (Madrid). A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 212/001703) .....   | 18627         |
| — Actuaciones realizadas a fin de impedir que el Ministerio de Fomento y el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) incumplan los requisitos establecidos en la declaración de impacto ambiental de Barajas, antes del funcionamiento de la nueva torre de control y la tercera pista. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/001694) ..... | 18627         |

- **Comparecencia del señor secretario general de Medio Ambiente (Muriel Gómez) para explicar la situación de los procedimientos de declaración de impacto ambiental, así como sobre la elaboración de la nueva normativa. A solicitud del Grupo anterior. (Número de expediente 213/000975) .**

18637

**Se abre la sesión a las diez de la mañana.**

**COMPARECENCIA DE LA SEÑORA DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL (CARRILLO DORADO) PARA INFORMAR SOBRE:**

- **SU POSICIÓN SOBRE EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL MUELLE FERNÁNDEZ LADREDA EN EL PUERTO DE FERROL Y SOBRE EL PROYECTO GLOBAL DE CIERRE DE LA ENSENADA DE A MALATA EN LA MISMA RÍA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/001413)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, da comienzo la sesión correspondiente al día de hoy con la comparecencia de la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, a quien le doy, una vez más, en nombre de la Comisión, la bienvenida al Congreso de los Diputados.

De acuerdo con la opinión de los portavoces de los diversos grupos políticos aquí representados, se va a producir una alteración del orden del día. En primer lugar, vamos a debatir el punto número 3, que se refiere al informe de la posición del Ministerio sobre el proyecto de ampliación del muelle Fernández Ladreda en el puerto de Ferrol y sobre el proyecto global de cierre de la ensenada de A Malata en la misma ría.

Tiene la palabra la directora general doña M.<sup>a</sup> Dolores Carrillo Dorado. La comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto y, en concreto, por el señor Rodríguez del Bloque Nacionalista Galego.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL** (Carrillo Dorado): Buenos días, señorías.

Como bien dice el presidente, la comparecencia solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto se refiere a la información sobre el proyecto de ampliación del muelle de Fernández Ladreda, en el puerto de Ferrol, y sobre el proyecto global de cierre de la ensenada de A Malata en la misma ría. Me referiré a los dos, y también a las competencias de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental respecto a estos proyectos, es decir, cuáles han sido las actuaciones realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental o la dirección general precedente,

que era la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental.

Respecto a Fernández Ladreda, he de decir que la ampliación se refiere al proyecto muelle de cerramiento norte en el Fernández Ladreda. Con relación a este proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dictó la resolución de 21 de noviembre de 1996, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de referencia. Es importante recalcar esa resolución. En preguntas precedentes en relación con este tema se mencionó que lo que nosotros decíamos es que no había que hacer evaluación de impacto ambiental, pero no es así. Lo que hace la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con esa resolución es decidir no someter el proyecto a procedimiento reglado porque pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva del Consejo 85/337, de 27 de junio de 1985. Como SS.SS. saben, ésta directiva comunitaria después se reconvierte en el Real Decreto Legislativo sobre evaluación de las consecuencias sobre el medio ambiente de proyectos públicos y privados. De acuerdo con esa directiva y con la trasposición correspondiente, los proyectos del anexo I eran obligatorios de ser sometidos a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental y los que estaban en el anexo II quedaban a discreción de los Estados miembros. He de decir también en relación con este punto que se hizo una trasposición incorrecta de la directiva en ese real decreto legislativo cuando nos incorporamos a la Unión Europea y que el anexo II no se traspuso a nuestra legislación, lo cual concluyó que en nuestra legislación tengamos única y exclusivamente un anexo I que traspone el anexo I de la directiva, incorporando algunos proyectos del anexo II, pero quedan los proyectos del anexo II que nunca se incorporaron. Independientemente de esta trasposición incorrecta, siempre ha sido práctica el que los proyectos del anexo I fueran obligadamente sometidos a procedimiento reglado y, en cuanto a los del anexo II, se ha estudiado la necesidad de someterlos a este procedimiento reglado.

Una vez clarificado este aspecto, del examen de este proyecto concreto, de su análisis ambiental y también de la visita a la zona —he de decir que siempre se realiza una visita a la zona—, se concluyó que las obras previstas, especialmente algunas de las que se incluían, no introducían en general modificaciones significativas en la hidrodinámica de la zona ni en la calidad de las aguas. Esta conclusión a la que llega el órgano ambiental se basa en la documentación del proyecto y en el análisis ambiental que se le había dado, incluyendo también, informes de organismos como, por ejemplo, el Centro de Experimentación de

Obras Públicas y el Instituto Oceanográfico. Tal como se expone en la propia resolución antes citada, no se observó la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesitasen de un proceso de evaluación de impacto ambiental reglado para determinar la posibilidad de establecer medidas mitigadoras. Esto en cuanto a lo que hace referencia a la ampliación del muelle.

El segundo tema que nos ocupaba en este punto de la comparecencia era el cierre de la ensenada de A Malata. El proyecto de cierre de A Malata incluía entre las actuaciones la colocación de un elemento regulador del flujo mareal en la ensenada de A Malata. Este elemento regulador posibilita el cierre parcial y voluntario de la ensenada, no suponiendo en ningún caso —creo que esto es importante— el cierre total y definitivo de la misma. Baste señalar que con el elemento regulador deflactado éste quedaba por debajo del nivel del agua, incluso en condiciones de bajamar máxima viva equinoccial.

La declaración de impacto ambiental de este proyecto data de febrero del año 1996 y, por tanto, no fue realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, sino, como decía, por la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental del antiguo Ministerio Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. La citada resolución condicionaba la instalación de la barrera reguladora a la presentación de un acuerdo del pleno del Ayuntamiento del Ferrol, manifestándose a favor de la construcción, y de un informe, que era necesario y preceptivo, del Instituto Español de Oceanografía que fuera favorable a la parte del estudio de impacto ambiental relativa a los efectos de la barrera. A la presentación del acuerdo del pleno del Ayuntamiento del Ferrol y del informe del Instituto Español de Oceanografía —hecho éste que no se ha producido hasta la fecha—, la actual Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental emitiría una resolución señalando si las condiciones para establecer el régimen de funcionamiento del elemento regulador incluidas por el promotor son suficientes a los fines del control de cierre y apertura del mismo.

Me gustaría finalmente en esta comparecencia, puntualizar uno de los aspectos que se ha señalado, cual es el acuerdo del plenario del Ayuntamiento del Ferrol. Por lo que se refiere al acuerdo del plenario del Ayuntamiento de Ferrol, de fecha 24 de abril de 1998, que prohibía cualquier tipo de relleno portuario en el espacio portuario y aun no siendo un aspecto propio de la evaluación de impacto ambiental, cabe señalar que el artículo 18.1 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante dice textualmente —creo que esto es importante para marcar cuáles son las actuaciones que debe realizar el Ministerio de Medio Ambiente—: Para articular la necesaria coordinación entre las administraciones con competencias concurrentes sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. **(El señor vicepresidente, Ballesteros Morcillo, ocupa la Presidencia.)**

Concluyo con esto mi exposición sobre las actuaciones que se han desarrollado en los proyectos por parte del Ministerio de Medio Ambiente o del antiguo MOPTMA en lo que compete a la evaluación de impacto ambiental. Quedo a su disposición para cualquier pregunta que quieran formular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): proponente, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Para hacer una evaluación ponderada del problema que estamos tratando las administraciones respectivas, concretamente aquellas encargadas de evaluar cualquier de impacto ambiental o afectación del medio ambiente en general, deberían tener un conocimiento muy próximo del sistema de las rías de Galicia y, de forma muy específica, de aquella que es la más cerrada y característica con que cuenta el país, la de Ferrol. A nadie se le oculta que esta ría, de forma especial, es una especie de piscifactoría natural que representa una de las pocas riquezas estables y potencialmente aumentables con las que cuenta el país, de competencia claramente autonómica, como es la pesquera y, sobre todo, la marisquera. En el caso de Ferrol este proceso no hizo más que aumentar, a pesar del gravísimo deterioro medioambiental que sufre la ría desde los años sesenta, sin que vaya acompañada de un impulso industrial ni de un ascenso demográfico, sino todo lo contrario, la población de la comarca, concretamente la de la ciudad de Ferrol disminuye y hay un declive y un deterioro industrial patente del Estado español. Hay que tener esto presente para saber por qué razón estos proyectos cuentan con tanta oposición ciudadana.

De todo el proyecto al que aludió la señora directora hay una parte que es la más preocupante porque es la que se está ejecutando: es, efectivamente, el cierre norte de Fernández Ladreda, que representa un relleno de más de 50.000 metros cuadrados, relleno que viene a sumarse al de Endesa para realizar el puerto carbonero, con más de 70.000 metros cuadrados; el de Megasa con muchísimos miles de metros cuadrados y en aumento; el del Atlántico; los que se hicieron ya para cubrir los espacios de la ensenada de A Malata para obras de carácter deportivo, etcétera. Ahora se añade este cierre norte de Fernández Ladreda después del gravísimo impacto ambiental y visual que representó el puerto carbonero. Su sola contemplación convenecería a cualquiera de que es imposible cometer en otra parte del Estado español semejante atrocidad. Por otro lado, está totalmente injustificado por la cantidad de espacio portuarios libres que existen y por los que Defensa tiene prácticamente abandonados.

Por mucho que digan las administraciones interesadas, hay pruebas contundentes de que en este caso no se sometió el proyecto a procedimiento reglado en nombre de una directiva europea que, como se ve, no está perfectamente bien traspuesta, aunque era prescriptivo que determinadas obras, las que estaban en el anexo I, necesitaban la declaración de impacto ambiental. Por otra parte, hay organizaciones de carácter ecológico con fundamentación científica y con documentos sobre el flujo de las mareas y de las corrientes marítimas en la zona que demuestran que estas

obras sí afectan claramente al flujo mareal y a la dinámica marina en la ensenada de A Malata.

Pero es más, la ensenada de la Malata está catalogada por un informe oficial de la Consellería de Pesca y Marisqueo como *sementeira potencial do resto da ría*, es decir, lugar donde se puede sacar la simiente natural para que se pueda aumentar el proceso de marisqueo en el resto de la ría. Las movilizaciones sociales fueron prácticamente unánimes y, efectivamente, el Ayuntamiento de Ferrol, por unanimidad también, sin exclusión de ninguna fuerza política, en abril de 1998 declaró que en el ámbito portuario no se contemplará ningún relleno que supusiera ampliación del espacio portuario.

La declaración reglada de impacto ambiental no existe y hay competencias concurrentes. Hay una que es brutalmente concurrente, y aquí no se movió una ficha para que hubiese una coordinación entre las administraciones. En concreto, en la Ley de Protección Ambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia, de 2 de enero de 1995, se dice que en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Galicia será obligatorio el sometimiento a la evaluación de efectos ambientales de todos los proyectos, públicos o privados, de ejecución de obras, instalaciones o cualquier otra actividad contemplada en las diferentes legislaciones sectoriales, tanto de la Comunidad Autónoma de Galicia como del Estado, que precisen o prevean la necesidad de la realización de un estudio ambiental y no estén contemplados en el anexo del Decreto 442/1990. La autoridad portuaria en estas competencias confluyentes aún no ha realizado el estudio especial de los espacios portuarios y, por lo tanto, está prácticamente impidiendo que el Ayuntamiento de Ferrol ejerza sus competencias municipales. Según sentencias del Tribunal Supremo, por lo demás muy discutibles, no se puede actuar sobre el borde marítimo, pero después de transformada físicamente por obras la confluencia del mar y la tierra, la competencia municipal sí es clara. Si el ayuntamiento, en el avance del Plan general de ordenación municipal urbana, tiene que saber cuáles son los usos y las afectaciones que hace la autoridad portuaria, y ésta no realiza los estudios de servicios especiales, difícilmente se puede llegar a un acoplamiento y a una coordinación de todas estas competencias que afectan claramente a bienes y a riquezas de carácter colectivo y, en este caso, a más de mil familias.

Señora directora, yo pedí esta comparecencia porque, a pesar de que la Administración del Estado escapó siempre del conflicto y amparó las actuaciones de la autoridad portuaria, quiero decirles que se está jugando con fuego. En esta zona hay más del 24 por ciento de paro, y es un colchón fundamental el marisqueo. Usted sabe que, además de las mareas negras, hay continuos rellenos como los que le señalé anteriormente y que el único banco que queda activo de toda Galicia, incluso un banco marisquero de almeja babosa del que se saca la simiente para las zonas del sur, es el banco de As Pías. El de la Malata, si se limpiase, todo el mundo sabe que daría trabajo a otras 300 ó 400 personas. Yo, que ya tengo 50 años, le puedo asegurar que el deterioro medioambiental de la ría es tan espantoso que entre mi infancia y hoy, sin proceso industrial alguno, sino con retroceso, se ha producido lo siguiente: de haber anguilas, sollas y camarones en las desembocaduras de los ríos,

hoy prácticamente el ecosistema es un desierto, a no ser por la resistencia de la almeja fina y de la almeja babosa, que, como sabe usted, son las características poblacionales de Galicia y la ría en la que mejor se conserva. Estos rellenos —y de ahí la oposición ciudadana y la oposición institucional— están conduciendo cuando menos a un despropósito y a un empobrecimiento cada vez más manifiestos.

En relación con la barrera mareal, tengo que decir que no se construirá porque afortunadamente el ayuntamiento también tiene claro que eso no debe ir a misa. Si tuviéramos una administración autonómica mínimamente consciente de lo que nos estamos jugando, creo que hubiese entrado en litigio judicial, incluso en este caso, como lo hace en otras ocasiones, la Generalitat de Cataluña, que usted sabe que entró en conflicto precisamente por competencias concurrentes de la Ley de Puertos del Estado.

Y acabo con una afirmación. No hay más que ver la ría de Ferrol para darse cuenta de que Defensa y la autoridad portuaria actúan de manera colonial en la zona.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Popular, único grupo que desea intervenir, tiene la palabra el señor Fariñas.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Queremos dar la bienvenida a esta Comisión a la directora general y agradecerle su intervención porque en buena parte me ha evitado una intervención farragosa al hacer referencia al expediente técnico de aprobaciones de las distintas fases de este proyecto.

No quisiera dejar pasar esta oportunidad para decir que al hablar del puerto de Ferrol estamos hablando de los principios de la ciudad en sí; ciudad que se va conformando a raíz de las ventajas que para la comarca litoral supuso la instalación en aquella costa de un puerto importante, amén de un arsenal. Hablamos además de una difícil situación por la que pasó Ferrol años atrás debido a una reconversión industrial que nos ha dejado un paupérrimo entramado económico y social, con pérdida demográfica de población, con pérdida de puestos de trabajo y, sobre todo, con una pérdida importante en el movimiento económico que en aquella zona supuso su principal actividad durante muchos años, que fue la construcción naval.

El puerto lo significa hoy prácticamente todo para el futuro de la ciudad. Esto no puede ser discutible ni en esta Comisión ni en ningún otro foro. Ha servido durante muchos años, sigue sirviendo actualmente, y el Grupo Parlamentario Popular está convencido de que tiene que servir sirviendo, como correa de transmisión para el crecimiento integral y para el desarrollo económico, social y de empleo en nuestra comarca. Hoy el puerto está en elevadísimas cotas de productividad. Un informe elaborado por el señor González Laxe, ex presidente de la Xunta de Galicia del Partido Socialista durante cinco años, un estudio serio, corrobora que el puerto de Ferrol es el de mayor rentabilidad por metro cuadrado, aparte de ser el que mayor crecimiento experimenta en cuanto a incremento de mercancías portuarias.

No se debe jugar en estos momentos con el futuro de una ciudad y de una comarca que, insisto, están pasando por unos momentos difíciles, aunque afortunadamente parece que empieza a levantar cabeza. Que el puerto debe crecer, porque lo necesita, es obvio, pero es que además nosotros, los habitantes de aquella comarca, también necesitamos el crecimiento del puerto. No es discutible que en toda la comarca hay multitud de empresas que dan trabajo a decenas de miles de personas debido a la actividad que el puerto genera en sí mismo. No será el Grupo Parlamentario Popular el que ponga trabas al desarrollo y a la adecuación de nuestro puerto a unas exigencias que cada vez son más grandes según las normas y las directivas comunitarias, si es que queremos tener un puerto puntero. Si no queremos tener un puerto puntero, también debemos decirlo claramente. Jugar a ambigüedades no es posible en este momento. Tengo que decir que en una de estas adecuaciones clave para el desarrollo del puerto de Ferrol, algo que no contempla la Unión Europea en sus dictámenes es calificar al puerto de Ferrol de inspección, de puesto fronterizo para realizar control sanitario de productos vegetales o animales que provengan de terceros países. Conseguir esta calificación, exige unas instalaciones entre las que se encuentra la que actualmente es motivo de debate en esta Comisión. Es una necesidad vital para el desarrollo del puerto, para seguir generando puestos de trabajo y empleo directo e inducido en las empresas de las comarcas que acceden a subcontratas procedentes del puerto.

Ferrol no está en condiciones de rechazar absolutamente ni una sola inversión y menos cuando estas inversiones se refieren a instituciones, empresas que infraestructuralmente son piedra de toque de nuestro desarrollo. Otros estudios importantes, senos y avalados por personalidades e instituciones, tanto privadas como públicas, señalan que el puerto llegaría a su saturación absoluta en cuanto a superficie en el año 2001; en cuanto a líneas de atraque, en estos momentos el puerto de Ferrol está ya saturado. Seguimos insistiendo, con más énfasis si esto es posible, en que es absolutamente necesario proceder al relleno que se ha citado de los 50.000 metros cuadrados en el interior del puerto de Ferrol.

Con respecto al carbón, que es la principal actividad que el puerto desarrolla, se ha citado aquí una factoría clave para nuestro desarrollo, que es la siderurgia Megasa. Curiosamente vivo a escasos metros de esta factoría y absolutamente todos los vecinos de Narón y comarca estamos tremendamente satisfechos de que se haya procedido al relleno de estos 90.000 metros cuadrados, porque ello ha supuesto un incremento notabilísimo tanto de la riqueza como de los puestos de trabajo, no sólo en Narón sino en la comarca entera y ello, repito, por la importantísima y elevada cantidad de puestos de trabajo inducidos que esto genera.

También es justo reconocer la existencia del convenio que firmó en 1990 el Ayuntamiento de Ferrol cuando estaba gestionado por el Partido Socialista, por exculpar si acaso cierta parte de responsabilidad, en el que se decía clarísimamente que, a cambio de unas propiedades que Puertos del Estado tenía en Ferrol y que eran cedidas para disfrute de todos los ferrolanos vía instalaciones deportivas, entre las cuales se encuentran vanas pistas de tenis, un campo-estadio de atletismo y el actual campo de fútbol

donde el Racing de Ferrol desarrolla su actividad deportiva en la segunda división B —todo esto ya ha sido puesto a disposición de los ferrolanos—, el ayuntamiento debía permitir el relleno de 126.000 metros cuadrados en el puerto de Ferrol, aunque ha incumplido su parte del convenio. Resulta que el puerto ya no tiene intención de rellenar estos 126.000 metros y solamente se quedará en unos cincuenta y tantos mil, puede que llegue a 60.000 metros cuadrados. Todavía seguimos poniendo trabas al cumplimiento de un convenio que ha sido legalmente firmado en el año 1990.

Yo no quisiera calificar ciertas actitudes de irresponsables, pero, desde luego, lo que afirmo es que están más cargadas de ideología y de búsqueda de resultados electorales que de un carácter constructivo que en estos momentos debe unir sobre todo a los que tenemos la altísima responsabilidad de velar por los intereses generales de todos los ferrolanos, por no decir de toda la provincia de la Coruña, a la que representamos como diputados. Siendo naturales de esta comarca y residentes en ella, deberíamos poner énfasis y, por lo menos, llegar así a acuerdos y a un consenso para que no se frene de ninguna manera el crecimiento de Ferrol.

Con ciertas actuaciones se ponen en peligro fondos Feder, que, como todos sabemos, proceden de la Unión Europea y que, de perderlos, no volveríamos a recuperarlos. Además, estamos poniendo también en peligro la ejecución de algún que otro proyecto, que no por no citarlo aquí deja de ser importante y adyacente a este mismo proyecto, que son los paseos marítimos de A Malata, Caranza y Ribera de Xuvia, que van absolutamente paralelos a este mismo proyecto y a la llegada de los fondos Feder. Es verdad que se pueden juzgar las actuaciones de las instituciones locales, pero nuestra obligación es tener una mayor visión global del Estado y defender los intereses que están por encima de cualquier otro interés localista.

No quisiera dejar pasar esta oportunidad para decir que el representante del Ayuntamiento de Ferrol en la autoridad portuaria, compañero de formación política del solicitante de esta comparecencia, en ningún momento se ha negado a la ejecución de este proyecto. Tengo aquí el acta de la reunión celebrada en la autoridad portuaria, de fecha 25 de junio de 1996, en la que se recogen clarísimamente las votaciones de todos los miembros de esa junta. Expresamente no se niega la necesidad de ejecutar esta obra.

Como conclusión, quisiera decir que parece que poco importan los distintos procesos legales aprobados que hay en estos momentos en la mesa con respecto a este proyecto y que más parece interesar hacer ruido diciendo que, efectivamente, se podría dar mayor empleo a los mariscadores, a los cuales respeto profundamente por tener en mi familia también personas que se dedican al noble arte del marisqueo, pero en ningún momento puede servir de excusa para el desarrollo de esta actividad, entre otras cosas porque todos los informes técnicos, ya sean del Instituto Español de Oceanografía o de la propia Consejería de Agricultura de la Xunta de Galicia, expresan claramente que no va a sufrir ningún daño que pueda perjudicar a esta actividad. A mí me gustaría que hoy saliese de aquí la idea de que Ferrol no puede de ninguna manera rechazar estas inversiones.

Para terminar en tono más relajado, con respecto a las anguilas y sollas, tengo que decir que yo vivo al lado del

mar y de pequeño también tenía la oportunidad de mariscar. Cogíamos cangrejos, nécoras y camarones, pero no cogíamos anguilas, porque no había; todos sabemos que cuando llega la anguila se terminan los crustáceos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): Tiene la palabra la señora directora general.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL** (Carrillo Dorado): Señor presidente, como he dicho, me voy a ceñir a los temas que son competencia de mi Dirección General. Aquí se han hecho muchos planteamientos de tipo socioeconómico que van más allá de la competencia concreta de esta Dirección General.

Me gustaría hacer dos comentarios sobre algunos de los temas que sí entran en el marco de estas competencias, siendo uno de ellos la aplicación de la legislación. Nosotros, como órgano ambiental de la Administración central, entramos cuando el órgano sustantivo o el promotor pertenece a la misma Administración. Como órgano ambiental de la Administración central lo que hacemos es aplicar la legislación nacional y esa legislación nacional, vuelvo a decir, es el real decreto legislativo que tenemos, que proviene de una directiva comunitaria. Las comunidades autónomas pueden tener una legislación que aplican en el ámbito de sus competencias, pero nosotros, aplicamos la misma legislación a todas las comunidades autónomas y a todos los proyectos que son promovidos por promotores o cuando el órgano sustantivo también pertenece a la Administración del Estado. Creo que este tema es importante.

Aunque sea reiterativo porque ya lo he dicho en mi intervención, nos hemos referido a dos proyectos: uno disponía de declaración de impacto ambiental y sobre el otro hubo una resolución acerca de la no necesidad de someterlo al procedimiento reglado. Esta segunda resolución se produjo, como he dicho antes, después del análisis del proyecto, de la evaluación del análisis ambiental, de la información que nos había sido transmitida, de la visita de la zona y de los informes del Instituto Español de Oceanografía y del Cedex (Centro de Experimentación de Obras Públicas). Con toda esta información nosotros emitimos esa resolución. La situación de la ría tendrá una situación histórica, pero, evidentemente, no se circunscribe a estos proyectos. Tendrá su historia, pero no es lo que se estudia en el marco de si es necesario o no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Reitero que lo que hemos hecho ha sido aplicar la legislación vigente como órgano ambiental de la Administración del Estado. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): Señor Rodríguez, sólo puede intervenir a efectos aclaratorios. Es costumbre en esta Comisión no abrir un segundo debate. Si lo hace, sepa que se va a reabrir un nuevo debate.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero decirle sólo a la señora directora general que cuando menos tendría que haber un acuerdo en que hay concurrencia compe-

tencial, que la pesca y marisqueo es competencia de la Xunta de Galicia y que evidentemente la Xunta en este caso, no movió un dedo por ejercer sus competencias en materia medioambiental, lo cual afecta a la pesca y al marisqueo de manera sensible.

En este caso, represento a la opinión pública manifestada por la unanimidad de las fuerzas políticas que actúan en el Ayuntamiento de Ferrol, entre las cuales está el Partido Popular. En segundo lugar, hay que hacer una visita al puerto de Ferrol para saber que un tercio de los días del mes está toda la línea de atraque sin un solo barco. Si se confunden las necesidades portuarias con poner galpones y almacenes en el espacio portuario, esa es otra cuestión. A estas alturas está todo el relleno de más de 70.000 metros cuadrados para el puerto carbonero sin ser ocupado, por nada. En las propias respuestas del Gobierno se dice que hay un polígono natural para hacer el almacenado de las mercancías, que es el polígono Do río do pozo.

Quiero dejar constancia porque hay una riqueza real manifiesta que todos podemos comprobar que son las miles de personas que viven del marisqueo y 1.600 millones para mover tierra me parecen muchos millones. Ahora bien, si seguimos con esta política de paseos marítimos, de movimientos de tierras, mientras que la economía real se va empobreciendo, sería mejor que se quedaran con los fondos Feder.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Fariñas.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Es verdad que echando una mirada al puerto de Ferrol puede dar la impresión de que ciertos días sus líneas de atraque están vacías, pero de lo que no cabe duda es que si vemos más detenidamente el puerto de Ferrol, hay que hacer la consideración de que el puerto es tipo *tramp* —el señor Rodríguez sabe perfectamente a lo que me estoy refiriendo—, es decir, de líneas irregulares, que en ciertos momentos está saturado y en otros libre, pero que no obedece a la estructura de un puerto de línea regular que tiene más o menos todos los días la misma cantidad de línea de atraque ocupada. Hay ciertos días, por sus características de puerto *tramp*, que está saturado y eso significa que hay muchísima actividad.

A lo que aspira el Grupo Parlamentario Popular es que este puerto, aparte de acceder a otras líneas y a otro cabotaje, pueda acceder también a unas instalaciones que le doten de un calado superior al actual, que es de 10 metros de fondo, cosa que no tiene en este momento y a unas líneas de atraque mayores que las actuales para que, aparte de ese tercio que el señor Rodríguez muy alegremente dice que está libre, podamos tener también la parte restante saturada, libre también, pero por exceso de línea y nunca por exceso de presencia de buques en nuestro puerto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): La señora directora general tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL** (Carrillo Dorado): Poco puedo apuntar a lo dicho, puesto que los planteamientos que se han hecho en esta segunda intervención exceden de las competencias de mi Dirección General.

Simplemente me reitero en lo que he expresado.

— **GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL QUE AFECTA A LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DE LA NUEVA PISTA DEL AEROPUERTO DE BARAJAS (MADRID). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 212/001703)**

— **ACTUACIONES REALIZADAS A FIN DE IMPEDIR QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) INCUMPLAN LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE BARAJAS, ANTES DEL FUNCIONAMIENTO DE LA NUEVA TORRE DE CONTROL Y LA TERCERA PISTA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/001694)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): Vamos a continuar con el orden del día. Por acuerdo de la Mesa se van a tratar los puntos número 1 y 2. La comparecencia número 1703, referida al grado de cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de la nueva pista del Aeropuerto de Barajas, del Grupo Federal de Izquierda Unida, y la número 1694, sobre la nueva torre de control y la tercera pista, del Grupo Socialista.

La señora directora general tiene la palabra.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL** (Carrillo Dorado): La intervención que voy a hacer se refiere a estos dos aspectos. Aunque esta comparecencia se produce con un cierto retraso puesto que la tercera pista entró en funcionamiento en el mes de noviembre pasado las actuaciones de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental hasta la puesta en marcha de esa tercera pista. Y en la segunda parte me referiré a cuál es el grado de cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, de abril de 1996, respecto a la puesta en marcha de esta tercera pista.

Me gustaría iniciar esta intervención poniendo de manifiesto algo que debe quedar claro y es que, de conformidad con la legislación comunitaria y con la legislación nacional en materia de evaluación de impacto ambiental, el cumplimiento de las condiciones establecidas en las declaraciones de impacto ambiental en orden a la adecuada protección del medio ambiente es responsabilidad —y quiero que quede claro— del órgano promotor del proyecto —en este caso, el ente público AENA—, al que le corresponde el cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental. Asimismo, es conveniente recordar que tanto el artículo 7 del Real Decreto Legislativo 1302/1986 como el artículo 25 del Real Decreto 1131/1988, establecen claramente que corresponde a los órganos competentes por razón de la materia el seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Y

añade: Sin perjuicio de ello, el órgano ambiental podrá recabar información de aquéllos, así como efectuar las comprobaciones necesarias en orden a verificar el cumplimiento del condicionado. Es importante que quede claro al principio de esta intervención que el cumplimiento del condicionado le corresponde al promotor del proyecto y que al órgano ambiental le corresponden la vigilancia y las comprobaciones necesarias para verificar que ese condicionado se está cumpliendo.

Al margen de todos estos planteamientos de tipo legal, de las responsabilidades legales que tenemos atribuidas como Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en tanto que órgano ambiental del Estado en el seguimiento de estas declaraciones de impacto ambiental, el seguimiento del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental de la tercera pista de Barajas ha sido y sigue siendo una preocupación y una tarea permanente de esta Dirección General. Tanto antes de la puesta en marcha de la tercera pista como después ha ocupado buena parte de los recursos humanos no siempre sobrados de los que disponemos precisamente para vigilar el cumplimiento de esta declaración de impacto ambiental.

En esta materia esta Dirección General ha cumplido las funciones que le atribuye la legislación vigente en materia de protección radiológica. A tal efecto, he de decir que han sido múltiples las actuaciones para recabar del órgano sustantivo la información acreditativa del efectivo cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado de manera sistemática —y escritos tengo, algunos conmigo y otros en los archivos de mi Dirección General— a la Dirección General de Aviación Civil la remisión de la documentación acreditativa del cumplimiento del promotor, es decir de AENA, de las condiciones establecidas en la declaración de impacto ambiental, habiéndose realizado visitas oportunas a las obras por parte de los funcionarios de esta Dirección General. Asimismo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha mantenido, además de con el promotor y con el órgano sustantivo, es decir, con la Dirección General de Aviación Civil, múltiples reuniones con representantes de esta Dirección General de Aviación Civil, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento y de AENA, así como con otros organismos que, de una u otra manera, estaban vinculados y que han tenido que intervenir o en el cumplimiento de esa declaración de impacto ambiental; me refiero concretamente al Centro de Experimentación de Obras Públicas (Cedex) y al Consejo Superior de Investigaciones Científicas, es decir, el Instituto de Acústica, con los que hemos mantenido reuniones con objeto de comprobar el cumplimiento de esta declaración.

La documentación aportada tanto por la Dirección General de Aviación Civil como por AENA ha sido convenientemente analizada por los técnicos de la Dirección General a efectos de verificar si esa documentación y las actuaciones que se estaban desarrollando iban en la dirección de cumplir el condicionado de la declaración. He de decir también, en aras a que dispongan de toda la información, que yo misma me he reunido, antes de la puesta en marcha de esa tercera pista, con representantes de los alcal-

des de los municipios, con organizaciones y asociaciones de vecinos afectados por esta ampliación, cuyas inquietudes han sido escuchadas debidamente por de esta Dirección General.

Por otra parte, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, dentro del marco de la declaración de abril de 1996, forma parte, junto con representantes de la Dirección General de Aviación Civil, de la comisión de vigilancia del ruido, creada también por esta declaración, la cual tiene atribuidas funciones relativas al seguimiento de los impactos sonoros producidos por las aeronaves. Esta comisión ha mantenido reuniones en las que se ha realizado un exhaustivo seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo para el cumplimiento de la declaración en materia de ruido.

Como es sabido, el impacto ambiental más significativo de la ampliación del aeropuerto de Barajas en relación con esta tercera pista ya puesta en funcionamiento es el impacto acústico. En consecuencia, las medidas correctoras del ruido son una parte fundamental de las condiciones que establecía la declaración de impacto ambiental. Entre otras medidas correctoras del ruido producido por la operación aeroportuaria, la declaración de impacto ambiental estableció la obligación de elaborar y aprobar, en el plazo de un año, y de ejecutar en el plazo máximo de seis años, un plan de aislamiento acústico contra el ruido producido por las aeronaves de las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas de 65 decibelios para las horas del día y de 55 decibelios para las horas nocturnas, de acuerdo con unas especificaciones y directrices concretas, cuya financiación corresponde al órgano promotor, AENA, mediante al creación de un fondo.

De acuerdo con lo que establece la declaración de impacto ambiental, la elaboración y la ejecución del plan de aislamiento acústico es, vuelvo a decir, responsabilidad de AENA y la aprobación del mismo correspondió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, previo informe favorable de tres instituciones que también se recogían en la declaración de impacto ambiental y a las que me he referido anteriormente: el Instituto de acústica Torres-Quevedo, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas; el Cedex —Centro de Experimentación de Obras Públicas—, y la Dirección General de Urbanismo y Vivienda. Además del informe favorable de estas tres instituciones, el plan de aislamiento acústico que se nos presentó debía llevar un informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil. Toda esa documentación es la que se presentó a la Dirección General, tal y como recoge la resolución que aprueba el plan de aislamiento acústico, y se nos remitió en septiembre del año 1998. Precisamente el ejercicio de esta función asignada a la Dirección General, aprobar el plan de aislamiento acústico, ha sido la actuación más importante y que más dedicación nos ha exigido de todas las llevadas a cabo en el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, porque en esa condición sí había una implicación directa de la Dirección General, en el sentido de que tenía que manifestar su opinión y aprobar el plan de aislamiento acústico.

El análisis y la valoración por los servicios de la Dirección General de la documentación constituida por el plan de aislamiento acústico que había presentado AENA el 4

de septiembre de 1998, los numerosos contactos que habíamos mantenido con los organismos técnicos implicados en la materia, con los ayuntamientos afectados y con las asociaciones vecinales, así como con la Dirección General de Aviación Civil y con AENA culminaron, como bien saben, con la aprobación de ese plan de aislamiento acústico mediante una resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 4 de noviembre de 1998, por la que se aprobaba el plan de aislamiento acústico. La citada resolución aprobó el Plan estableciendo una serie de condiciones encaminadas a asegurar el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Creo que todos ustedes conocen el contenido de esta resolución. A mí me gustaría destacar algunos de los temas importantes porque posiblemente era la pieza clave de todo el condicionado de esa declaración en lo que respecta al menos a las competencias directas de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Como SS.SS. saben, uno de los temas que se planteaba y que nos condujo a establecer ese condicionado había sido que los escenarios de referencia que establecía la declaración de impacto ambiental eran para los años 1994, 2000 y 2010, y fueron modificados en el estudio de plan de aislamiento acústico que había presentado AENA. En este caso, los escenarios de referencia sometidos a aprobación eran para los años 1997, 2000 y 2010. La declaración de impacto ambiental reconocía la posibilidad de modificación de los escenarios de referencia, pero también establecía de forma clara cuál debía ser la metodología para llevar a cabo la modificación de esos escenarios de referencia. Al aprobar el plan entendimos que la metodología que se había seguido para la modificación de esos escenarios no había sido, de manera estricta, la que se recogía en la declaración de impacto ambiental, lo cual nos llevó a solicitar la validación de los resultados del modelo de simulación que había sido utilizado mediante medidas de los sonómetros en situación real. Entendíamos que, para poder dar el visto bueno al plan de aislamiento acústico que se nos presentaba, con una modificación de los escenarios de referencia respecto a lo que indicaba la declaración de impacto ambiental, que era lo que nosotros debíamos respetar como órgano ambiental, era necesario validar todos los estudios que se habían hecho en ese plan que se nos presentaba para su aprobación y que era fundamental que esa validación tuviera lugar con medidas reales, mediante sonómetros colocados en situación real. También se había producido un elemento importante, la modificación de las rutas, que había sido introducida en el modelo de simulación, pero entendíamos que debía ser comprobada con medidas directas, lo que concluyó en el condicionado de aprobación. En el condicionado de la aprobación hay varios elementos importantes. Por una parte, se dice que, en tanto en cuanto no se tenga un conocimiento de la situación real, seguirán vigentes las zonas de afección que se definían en la declaración de impacto ambiental.

Como bien saben, esta resolución de aprobación del plan de aislamiento acústico establece dos cosas importantes, da nuevas funciones a la comisión de vigilancia del ruido, es decir, amplía la participación de la comisión de vigilancia del ruido donde, además de estar la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de Cali-

dad y Evaluación Ambiental, se incorporan representantes de los ayuntamientos afectados; también se establece un grupo de trabajo de carácter técnico, constituido por los organismos que originalmente tuvieron que manifestarse respecto del plan de aislamiento acústico que se nos presentó para su aprobación, es decir el Cedex y el Instituto de Acústica, que se incorporan a ese grupo de trabajo, cuyas labores se recogen en la propia resolución.

He de decirles que, al día de hoy, el grupo de trabajo está operativo y ha presentado a la comisión de vigilancia del ruido un plan de trabajo. La resolución de aprobación del plan de aislamiento acústico da un plazo de seis meses para que los trabajos estén finalizados. Esos trabajos deberán estar finalizados, de acuerdo con ese calendario, a principios del mes de mayo. Esto es lo que les puedo contar. Quedo a su disposición para cualquier otra pregunta.

Respecto al otro tema apuntado, el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental original, quiero dejar claro lo que ya he dicho al principio, que como órgano ambiental hemos realizado todas las actuaciones que han estado en nuestra mano, dentro del marco legal atribuido, para hacer un seguimiento del cumplimiento de esta declaración de impacto ambiental, así como del calendario, es decir, cuándo tenía que estar cumplido ese condicionado. En la actualidad, en su mayoría, las condiciones están cumplidas o en fase de ejecución.

Me gustaría pasar brevemente por el distinto condicionado e indicarles la situación en este momento. En relación con la condición número 1, sobre nuevos escenarios de demanda, en este momento no tenemos ninguna información. La declaración de impacto ambiental establece que los estudios deben estar finalizados en el plazo de tres años, que se cumple el día 12 de abril del año 1999. Como Dirección General, no hemos recibido del órgano promotor ninguna información sobre este aspecto concreto, pero sí analizaremos la documentación a la vista de lo que exige la declaración de impacto ambiental. No es necesario leer la condición número 1, porque es clara y meridiana en cuanto a lo que se pide al órgano promotor y a la información que tiene que suministrar.

Otro de los temas importantes era la condición número 2.2.1.1, sobre medidas de aislamiento acústico, que es fundamentalmente el plan de aislamiento acústico; ya me he referido a todas las actuaciones que se han llevado a cabo para la aprobación del plan de aislamiento acústico que, como he dicho anteriormente, tuvo lugar con la resolución de 4 de noviembre.

Otro de los aspectos de la declaración es la condición 2.1.2, relativa a modificaciones de las rutas de salida. Como saben, esta condición establece básicamente evitar el sobrevuelo a baja altura por las poblaciones próximas al aeropuerto. La solicitud por parte de nuestra Dirección General del cumplimiento de esta modificación de rutas ha sido permanente. Se han aprobado nuevas rutas que están siendo experimentadas, y nosotros, a través de la comisión de vigilancia del ruido, estamos haciendo un seguimiento de su impacto, al igual que lo está haciendo el grupo de trabajo que está elaborando la medida de la posible huella afectación acústica.

Otra condición es la 2.1.3, sobre modificaciones y restricciones a las operaciones nocturnas, que establece básicamente las limitaciones acústicas nocturnas. Uno de los temas importantes que recoge es que la utilización de la reversa de los motores como medio de frenado quedará restringida entre las 23 y las 7 horas. Asimismo, la Dirección General de Aviación Civil, de acuerdo con AENA, deberá justificar y establecer la modificación posible de todas las rutas de salidas nocturnas. Como saben, esto se ha cumplido, y las restricciones para el año 2000 se realizarán en su momento. De otro lado, se suprimirán las operaciones de salidas de aeronaves del capítulo 2 entre las 24 y las 6 horas, y a partir del año 2000 será entre las 23 y las 7 horas.

La condición 2.1.4 de la declaración sobre otras medidas correctoras de ruido se refiere a las limitaciones acústicas en diversas zonas del aeropuerto. En este sentido, el promotor debía elaborar estudios precisos sobre mediciones de ruido y medidas correctoras para el mismo derivado fundamentalmente de las operaciones en las áreas de aparcamiento y también en las pruebas de motores o de tránsito terrestre de aeronaves. A requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, las zonas de pruebas de motores se desplazaron desde una zona muy próxima a Barajas a otra en la que el impacto acústico es absolutamente nulo, al menos para las poblaciones afectadas por esa zona de prueba de motores.

La condición 2.2. se refiere a la financiación del planta de aislamiento acústico, estableciendo que se debe crear un fondo de financiación. Desde la Dirección General solicitamos por escrito a AENA que nos definiera cuál era la provisión de fondos que se preveía dentro de sus presupuestos para la realización del plan de aislamiento acústico. De acuerdo con la información recibida, AENA hizo una aportación en el año 1997 de 1.000 millones, y en el año 1998, de 2.500 millones. El presupuesto para 1999 es de 2.005 millones.

En relación con la condición 2.3, comisión de gestión del plan de aislamiento acústico y comisión técnica, la comisión de gestión del plan viene funcionando con participación de los ayuntamientos, en este caso no participa la Dirección General. Por otra parte, la comisión técnica valorará las solicitudes de subvenciones, las informará y las elevará para su aprobación por la citada comisión de gestión.

La condición 2.4, sobre medidas preventivas de planeamiento territorial y urbanístico contra el ruido, establece una disminución de la población afectada. En este caso, y sólo con carácter verbal porque no tenemos papeles en nuestra mano, en la Dirección General sabemos que esta condición sobre las medidas de planeamiento territorial está en proceso de realización, precisamente para evitar en buena medida el incremento de la población que podría estar afectada por esta tercera pista.

En relación con la condición 2.5, sobre seguimiento, control y vigilancia del ruido aeroportuario, y la 2.5.1, programa operativo de seguimiento y control del ruido, AENA deberá diseñar un programa operativo de seguimiento y control del ruido basado en una red de medidores, lo que se está comprobando a través del grupo de trabajo y de la comisión de vigilancia del ruido; la situación está actualmente en revisión, en el marco de estos trabajos de la comisión de vigilancia del ruido, y se está analizando la posibili-

dad de establecer fonómetros en situaciones distintas e incluso en aquellas localizaciones donde las poblaciones próximas afectadas lo soliciten.

La condición 2.5.2 se refiere a informes periódicos sobre el ruido. AENA ha de producir trimestralmente un informe que contenga los niveles de ruido equivalente registrados en formato alfa numérico y gráfico, así como las situaciones pormenorizadas por aeronaves de salida y entrada. Asimismo, AENA elaborará un informe sobre el estado real y los avances producidos en su caso en relación con el ruido aeroportuario y la eficacia de las medidas correctoras aplicadas. AENA debe remitir todos estos informes a la comisión de vigilancia del ruido y a los miembros de la comisión de gestión del plan y, en todo caso, en la propia declaración se dice que se harán públicos. Tal y como me informan desde la comisión de vigilancia del ruido, estos datos se han ido suministrando a la comisión y, en ocasiones, se han reclamado ampliaciones de esta información.

La condición 2.5.3 se refiere a la propia comisión de vigilancia del ruido, que se creó en el marco de la declaración de impacto ambiental, y en el marco de la resolución de 4 de noviembre, por la cual se aprueba el plan de aislamiento acústico, se amplían sus funciones y además se incluye a los representantes del conjunto de ayuntamientos afectados.

El apartado 3, otras condiciones, se refiere, por una parte, a prevención de accidentes y medidas de actuaciones en emergencia, y en este caso se dice que se revisará el plan de emergencia interior del aeropuerto. He de decirles que nosotros, previamente a la entrada en funcionamiento de la tercera pista, solicitamos reiteradamente de las autoridades de Aviación Civil que nos remitieran documentación fehaciente de que se estaba cumpliendo este importante apartado de la declaración de impacto ambiental. Con fecha 30 de octubre de 1998 la Comisión de Protección Civil de la Comunidad de Madrid emitió informe favorable sobre el plan de emergencia aeronáutica del aeropuerto.

Otros temas han sido la protección de la calidad de las aguas y del dominio público hidráulico en lo que a contaminación de aguas se refiere. En este caso, las condiciones sobre el tratamiento de aguas residuales mediante depuradoras, la separadora de hidrocarburos y el encauzamiento de arroyos se han cumplido.

Respecto al tema de los vertederos para sobrantes de tierra que se han producido durante las obras de construcción de la tercera pista, debía estudiarse la ubicación y debía autorizarse la idoneidad ambiental de la situación de estos vertederos tanto por la Confederación Hidrográfica del Tajo como por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Esta condición también se ha cumplido.

En cuanto a la condición 3.4, de recuperación ambiental e integración paisajística, se ha redactado un proyecto de recuperación ambiental en el marco de la recuperación de las áreas afectadas.

La condición 3.5 se refiere al seguimiento y programa de vigilancia de la propia declaración. Deberá incluir una descripción de las medidas relativas a las condiciones 2.1.1, 3.3 y 3.4; asimismo, deberá incluir un informe sobre la condición 3.2 y, trimestralmente, desde la fecha prevista de operatividad de la nueva pista, datos de la red

de medidores de contaminación atmosférica. Esto se ha cumplido y se están obteniendo datos sobre contaminación atmosférica, que es otra de las solicitudes que se están haciendo por parte de ayuntamientos y asociaciones vecinales. Próximamente se va a mantener una reunión con los responsables del aeropuerto con objeto de aumentar y mejorar esta red de vigilancia de la contaminación atmosférica.

La condición 3.6 se refiere a documentación adicional en relación con la prevención de riesgos. La Dirección General de Aviación Civil indica que remitiría antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de las prescripciones que se establecen en la declaración y un informe en relación con distintas condiciones, las 2.1.1, 2.3, 3.3, 3.4 y 3.5, así como un análisis de la evaluación de riesgos de los depósitos de carburante y del plan de emergencia modificado. Esta información ha sido remitida a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en cumplimiento de la declaración.

Esto es un resumen de cómo estamos al día de hoy en el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Quedo a su disposición para contestar las preguntas que quieran formularme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): De acuerdo con el orden del día, tiene la palabra la representante de Izquierda Unida, señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL**: Quiero agradecer a la Mesa y a los diferentes grupos el acuerdo de modificación del orden del día, porque un error en mi propia percepción de la convocatoria me hizo entender que era a las diez y media. Por tanto, pido disculpas y agradezco a los grupos que hayan tomado este acuerdo que nos permite realizar esta intervención. Agradezco también la presencia aquí de la directora general.

Quiero iniciar esta intervención planteándole que, como usted es perfectamente consciente, la decisión de ampliación de la tercera pista tuvo una fuerte contestación, una fuerte oposición y, finalmente, el elemento que obtuvo el mayor nivel de consenso fue que todo el proyecto estaba fuertemente condicionado al cumplimiento de unos requisitos cuya ejecución iba a durar varios años. Hoy nos ha planteado una explicación sobre la situación actual y sobre los elementos más conflictivos en el desarrollo de la declaración de impacto ambiental y lo que ello significa. Copiando las palabras del Defensor del Pueblo, diré que quizá sea formal o administrativamente correcta pero, desde luego, no responde en ningún caso a la situación actual, ni a cómo se han ido produciendo los acontecimientos de puesta en funcionamiento de la tercera pista en el aeropuerto de Barajas, ni a lo que para mi grupo es un elemento básico de corrección de un proyecto conflictivo: la declaración de impacto ambiental. Para nosotros, el órgano medioambiental tiene una enorme importancia en el seguimiento y la vigilancia de los datos, así como en la comprobación del cumplimiento de las normas medioambientales, porque de su actuación va a depender que se cumpla lo que de fondo significaba esa declaración de impacto ambiental. Creo que la ciudadanía afectada y los municipios, teniendo

en cuenta el esfuerzo que se ha hecho por asumir ese proyecto en las mejores condiciones, no merecen que nos escapemos haciendo ciertas filigranas en el análisis de la situación.

Uno de los elementos más preocupantes son los nuevos escenarios de demanda. Usted nos ha comentado que el Ministerio de Fomento, AENA, o a quien corresponda, no ha entregado los datos, pero yo creo que hay una conciencia generalizada de que se ha presentado, a diestro y siniestro, un proyecto de ampliación de Barajas con una cuarta o quinta pista; se ha hecho en sede parlamentaria, en la ciudad de Madrid, en la Comunidad de Madrid y en los medios de comunicación. Donde ha sido posible se ha condicionado o se está tratando de condicionar el propio articulado de la declaración de impacto ambiental al que usted hacía referencia, que es de una enorme importancia y con el que yo estoy de acuerdo. Lo que le planteábamos al ministro era que se estaba condicionando a la opinión pública dando por hecho que es posible hacer la ampliación de Barajas de otra manera. Que mi grupo sepa, si bien se han manifestado instituciones como el propio Defensor del Pueblo, Medio Ambiente no ha hecho una declaración formal que recuerde al promotor y al Ministerio de Fomento lo que marca la declaración de impacto ambiental, que pone condicionantes muy claros al futuro crecimiento de Barajas. Me parece que no es suficiente con que se diga: cuando se presenten los estudios de localización de demanda. Creo que hay que hacer una expresión formal, clara, de lo que dice la declaración de impacto ambiental, de los límites y, por tanto, sobre la cuestionabilidad del proyecto de ampliación que se ha ido presentando en todos los escenarios posibles y que ha ido proyectándose en la medida en que ha sido posible. Creo que esta es una parte importante.

El Ministerio de Medio Ambiente, desde noviembre de 1996, siempre se ha manifestado en esa dirección en sus reuniones con los alcaldes y con los afectados, y ha adquirido unos compromisos claros y contundentes de no ampliar el aeropuerto de Barajas, de que la ampliación se reduciría, única y exclusivamente, a una tercera pista. Por tanto, esto es algo más que un problema administrativo, porque la posible ampliación de Barajas o la posible modificación de los elementos que inspiraron cierto nivel de acuerdo en la propia declaración —en la que se introducían las condiciones y los límites al crecimiento de Barajas— es una decisión de gran importancia social y política. Por tanto, el Ministerio de Medio Ambiente tiene que dar una respuesta cuando se plantea algo que, tal como lo hizo el ministro de Fomento en sede parlamentaria, distorsiona de fondo la declaración de impacto ambiental; es más, al ministro le gusta cuestionarla. Nosotros pedimos una postura clara, en línea con la que ya adoptó en su momento el Ministerio de Medio Ambiente.

Por otro lado, las medidas de aislamiento acústico son el elemento que más critica nuestro grupo en lo que a la actuación del Ministerio de Medio Ambiente y de la Dirección General se refiere. La resolución del 4 de noviembre de 1998 significa, en primer lugar, avalar los retrasos, los incumplimientos y las diferentes actuaciones que eran responsabilidad del organismo promotor. Para nosotros estaba claro que antes de un año a partir de la publicación de la declaración debía elaborarse el plan de aislamiento acústico,

que tendría que aprobarse antes de la entrada en funcionamiento de la nueva pista del aeropuerto de Barajas y que su ejecución se tenía que llevar a cabo durante seis años. Pero lo cierto es que desde la declaración de impacto ambiental pasan una serie de años en blanco y que el fondo de la declaración de impacto ambiental decía lo que quería decir, o sea, que el plan de aislamiento acústico tenía que estar en funcionamiento antes de la puesta en marcha de la tercera pista. Para nuestro grupo no vale que la propia resolución marque un período de seis meses para adecuar las nuevas rutas en el supuesto de la puesta en marcha de la tercera pista, porque la declaración significa que ese trabajo tiene que estar realizado y contrastado antes de su puesta en marcha. En cuanto a las modificaciones de las rutas, que es el siguiente elemento importante, se llega a decir por parte de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes que para el cálculo de las huellas de afectación sonora incluidas en el plan de aislamiento acústico se han tenido en cuenta las modificaciones, y que posteriormente a la puesta en marcha de la tercera pista se admiten errores en la modificación de las rutas establecidas.

Nos parece que el conjunto de ambas cosas significa haber validado *in extremis* el día 4 de noviembre —puesto que se empeñó el ministro de Fomento en inaugurar la pista el día 6 de noviembre— una serie de actuaciones que se tenían que haber resuelto —teniendo en cuenta lo que significó para todos la declaración— antes de poner en marcha la tercera pista. Yo creo que ese era el compromiso de los ministerios, era lo que esperaban el conjunto de afectados y eran, por lo menos desde nuestro punto de vista, los límites que tenía que haber establecido el Ministerio de Medio Ambiente a la hora de validar con una resolución la puesta en marcha de la tercera pista.

Hay un tercer elemento importante que hace referencia a la prevención de accidentes y a las medidas de emergencia. Se ha planteado también que la Comunidad de Madrid —no recuerdo la fecha que usted nos ha indicado— había validado el plan de emergencia. Mi grupo tiene el acta de fecha 25 de octubre, no hemos podido obtener el acta posterior para saber en qué términos se produce la aprobación del plan de emergencia, pero lo que sí tenemos claro es toda la serie de deficiencias que se observan en ese momento, 25 de octubre de 1998, en dicho plan: no se especifican las operaciones internas ni las especiales que se puedan desarrollar y que puedan generar riesgo; no se indica el programa de mantenimiento de medios humanos y materiales; no se presenta un calendario en el capítulo de implantación; los planes de autoprotección de cada uno de los edificios del aeropuerto han de ser informados favorablemente por el Ayuntamiento de Madrid; el proyecto de ampliación de los depósitos de combustible ha de ser legalizado por la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid; el plan de evaluación de riesgos de los depósitos de carburante ha de ser informado favorablemente también por el Ayuntamiento de Madrid. Son una serie de deficiencias importantes. No recuerdo la fecha que usted ha citado **(La señora Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Carrillo Dorado: El 30 de octubre.)** Esto es del 25; es imposible que esa serie de deficiencias fueran corregidas entre el 25 y el 30 de octubre. Por tanto, es un elemento clave y de nuevo nos encontramos haciendo de la

declaración de impacto ambiental una vía para validar una serie de problemas y elementos que en todo caso deberían de haber supuesto un retraso en la inauguración de la tercera pista.

He olvidado decir que, además de ese problema de fechas, de ese plan de emergencia, si no me equivoco, debe ser informada la población potencialmente afectada: deberá ser informada, según la Ley de Protección Civil, de los planes de emergencia citados. Por tanto, tampoco había tiempo para un proceso de información sobre el proyecto. En estas condiciones ha sido denunciado a la Fiscalía de Medio Ambiente por la propia Federación de Asociaciones de Vecinos y por los afectados, y se siguen denunciando los incumplimientos de la declaración de impacto ambiental. Hay una conciencia generalizada de que la resolución del 4 de noviembre de 1998, si bien pone algunos límites, faltaría más, a lo que pretendía en ese momento el Ministerio de Fomento, valida los incumplimientos de la declaración de impacto ambiental que han venido reivindicando los diferentes afectados, las asociaciones de vecinos y todos los ayuntamientos afectados.

Esos son los elementos básicos en los que mi grupo quería centrar la intervención. Queremos saber con claridad cuál es la posición del Ministerio y de la Dirección General; queremos saber también con claridad cuál es la proyección de los nuevos planteamientos que se hacen para el aeropuerto de Barajas. Es necesario que se sepa que no se han atendido ni se ha dado respuesta a los elementos contenidos en la propia declaración. Esta es la información que mi grupo quiere hoy recabar.

Finalmente, una pregunta. Nos ha dicho que es verdad que se están produciendo modificaciones y restricciones en las operaciones nocturnas. Nos gustaría saber si la Dirección General tiene documentación acreditativa de todos los registros de las trayectorias porque es un dato clave para poder afirmar que se ha restringido el uso de la reversa y que se han prohibido las operaciones de salida de aeronaves —capítulo 2— entre las 24 y las 6 horas. Si existen todos estos registros en el Ministerio, mi grupo agradecería que nos los hicieran llegar, porque es un tema importante para resolver la controversia entre los que dicen que se cumple y los que sienten que no se cumple.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ballesteros Morcillo): Para sustanciar la solicitud de comparecencia del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Buenos días, señora directora general. Quiero agradecerle su comparecencia y decirle que no he entendido como un reproche por su parte el que fuera hoy cuando podemos debatir las consecuencias del incumplimiento de la declaración de impacto ambiental, en relación fundamentalmente con la puesta en funcionamiento de la tercera pista. Tenga la seguridad de que no es responsabilidad de los grupos parlamentarios de la oposición. Mi grupo viene solicitando desde el mes de julio de 1996 cumplida información al promotor. Coincidimos en que es claro y notorio que la responsabilidad en el cumplimiento de la declaración de impacto es de AENA. Venimos también reclamando información puntual del grado de seguimiento y de control de

cada una de las medidas contempladas en la declaración a la ministra de Medio Ambiente; tenemos reclamada desde hace más de dos años su presencia en esta Comisión y es la primera vez que tenemos oportunidad de que un responsable del Ministerio de Medio Ambiente comparezca ante la misma para poder hacer un análisis del grado de cumplimiento de la declaración. Por tanto, quiero agradecerle su comparecencia.

Hemos recibido en dos ocasiones la respuesta de los directores generales de AENA, aunque se una forma tardía (digo los porque hemos sufrido tres, uno en cada momento), y en dos ocasiones la del ministro de Fomento, una el 15 de junio de 1998, cuando, a la pregunta de los grupos de por qué no se tenían en cuenta los aspectos más importantes de la declaración de impacto en tiempo y en contenido por AENA, calificó esta declaración de mera circular administrativa que no iba a supeditar para nada los planes de AENA ni del Ministerio de Fomento.

Las referencias que ha hecho usted esta mañana son lógicas. Creo sinceramente que como profesional, como responsable de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se ha preocupado por hacer el seguimiento para que la declaración de impacto se cumpla, pero tenemos también la impresión de que ha estado usted muy sola, poco apoyada políticamente por el Ministerio de Medio Ambiente, y a los hechos nos remitimos. La situación a día de hoy es que la ampliación del aeropuerto de Barajas en una pista más —la tercera—, después de un amplio debate social y de un amplio período de alegaciones, estaba condicionada desde el punto de vista medioambiental por el cumplimiento de todas y cada una de las medidas de minimización del ruido según la declaración de impacto.

El primer punto que queremos resaltar es que el escenario del aeropuerto se diseñaba con la previsión de que podría colapsarse, debido al aumento de la demanda, en el año 2010 ó 2012 y que, antes de los tres años desde la publicación de la declaración de impacto ambiental, habrían de realizarse los estudios, informes y declaraciones por parte de AENA, tanto desde el punto de vista medioambiental como económico y social, para buscar las posibles localizaciones de un segundo aeropuerto en Madrid.

El actual aeropuerto de Barajas, con la puesta en funcionamiento de la tercera pista, 110 puede crecer más por razones urbanísticas y medioambientales y, sobre todo, por razones de salud pública. Estamos hablando de un problema gravísimo: el exceso de ruido proveniente de un número altísimo de operaciones es realmente insoportable. En el año 1991 empezó a debatirse la ampliación y el plan director fue modificado por la sensibilidad y el empuje de una mujer, la secretaria de Estado de Medio Ambiente, para hacer posible esta declaración de impacto.

La resolución del 4 de noviembre, a la que haré referencia después, coincido con la portavoz de Izquierda Unida en que se viene a salvar la cara del ministro de Fomento para que pueda inaugurar la tercera pista al día siguiente, porque la declaración de impacto ha sido incumplida desde el principio. Ha sido incumplida pese a que el ministro de Fomento y los diferentes directores generales de AENA han caído en diferentes contradicciones. En la primera ocasión, en el mes de mayo de 1997, el primer director general de AENA nos dijo que el plan de aislamiento acústico esta-

ría aprobado un mes después, acababa de constituirse la comisión de gestión. Un mes después, era cesado. Posteriormente, otro director general habló de que se preveía un plan de aislamiento para el mes de julio. Entremedias, hay circulares del Cedes y de usted misma en las que dejan constancia de que ese borrador de plan no se ajusta en ninguno de sus contenidos a lo establecido por la declaración de impacto. Hay que felicitarla porque actúa consecuentemente con las competencias que tiene de informar previamente para que el agente promotor no dé por válido ese plan. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El 4 de noviembre, un año después, nos encontramos con que hay que poner en funcionamiento la tercera pista y no hay plan de aislamiento. Surge esa resolución que deja en evidencia una vez más al Ministerio de Fomento y a AENA. Les dice: este plan es rechazado porque las mediciones de ruido real no se han producido; no nos consta técnicamente que esas mediciones sean reales. Como tampoco les consta que el nivel de afectación a la población, que disminuía en un 80 por ciento, se atuviera a la realidad. El único fin que tenía la huella sonora dibujada por AENA al desvirtuar la realidad era excluir a miles de afectados para minimizar el problema y ahorrar en su presupuesto. Y hemos preguntado por ese supuesto porque sólo aparece la cantidad inicial de 2.000 millones de pesetas. Preguntarnos por el grado de compromisos, ya que no se puede comprometer un presupuesto si el plan no está aprobado. A día de hoy estamos sin plan pero tenemos la resolución de 4 de noviembre que dice que tendrá que llevarse a cabo antes de seis meses.

Como no voy a repetir cuestiones que ya ha planteado la portavoz de Izquierda Unida, le diré que todos los grupos en esta Cámara y también los ciudadanos hemos tenido mucho interés desde el principio en discutir cada uno de los puntos con sentido común y con el mayor rigor técnico, en el Parlamento, en otros foros y a través de diferentes iniciativas, para ver dónde estaban las dificultades. El enorme desgaste que a veces se produce en la opinión pública lleva a interpretar de manera maniquea a quienes defendemos que es posible defender el desarrollo económico y social de una región o de un país respetando la calidad de vida de sus ciudadanos, su medio ambiente y su salud, en este caso.

Si las dificultades eran de aplicación técnica y requerían retrasos, esos retrasos en absoluto podían suponer que, tres años después, la tercera pista que ya estaba licitada estuviera en funcionamiento y, sin embargo, no hubiera plan de aislamiento acústico, que se tenía que haber aprobado un año después de la declaración y comenzado a ejecutar en las viviendas de mayor afectación para que estuvieran aisladas del ruido que padecían y del que iba a producir la puesta en funcionamiento de la nueva pista. No ha sido así porque está claro que no se trataba de cuestiones técnicas, sino de voluntad política. El promotor, AENA, y el Ministerio de Fomento no han tenido interés en ningún momento en cumplir la declaración de impacto ambiental en sus dos elementos fundamentales: el plan de aislamiento y el punto 2.1 de las nuevas localizaciones. Usted no tiene los estudios, esos estudios que hemos leído en la prensa. A veces habla de 40, a veces de 80; se supone que esos estudios se han pagado con fondos públicos, pues los desconocemos.

El 1 de abril termina el plazo para presentar ante el Parlamento y ante la opinión pública los estudios que ubiquen un segundo aeropuerto para Madrid. Las referencias que hacía hace unos días el ministro de Fomento en la Comisión de Infraestructuras, en la que compareció para explicarnos su voluntad e intenciones y la línea en la que ha estado trabajando, la de ampliación del aeropuerto en dos pistas más sin estudios previos de impacto ambiental, como dice la declaración; el escenario en que nos movemos, en el cual la tercera pista se encontrará colapsada en el año 2010-2012, y el tiempo medio de nueve años necesario para hacer un nuevo aeropuerto, todo esto viene a dar la razón a los expertos que hicieron la declaración: de 1996 a 1999 era tiempo más que suficiente para haber hecho esos estudios y haber buscado ubicación para el segundo aeropuerto, que puede ser Camporreal. Si se hubieran hecho ya los estudios de impacto ambiental y se hubiera licitado la obra con la misma celeridad con que AENA ha llevado a cabo las demás cuestiones, llegaríamos al 2010 o al 2012 con un nuevo aeropuerto, teniendo en cuenta ese tiempo que por término medio se emplea en la construcción de un nuevo aeropuerto, que puso como ejemplo el señor ministro. Es decir, ni siquiera vamos a coger nuestros propios parámetros sino que, de sus propias palabras, extraemos la falta de sensibilidad a lo largo de todo el tiempo hacia el medio ambiente y los ciudadanos madrileños en el cumplimiento de una norma legal. Y esto pasa también con la modificación de rutas, porque los aviones sobrevuelan poblaciones a muy baja altitud. Si realmente se está cumpliendo la normativa europea y la propia declaración, ¿por qué no se nos facilitan las rutas? Cuando no se facilita la información ni a su Dirección General, ni a los ayuntamientos, como aquí se ha dicho, ni a los grupos parlamentarios es porque esa información no se corresponde con lo que se está diciendo. Se siguen sobrevolando poblaciones y cada vez hay más poblaciones afectadas, urbanizaciones como Arroyo del Fresno, La Granjilla, La Moraleja, una serie de rutas que de manera continuada, como dicen los expertos, se van modificando sin la antelación suficiente para evitar correr riesgos de seguridad. Aquí nadie quiere crear falso alarmismo, pero el Sepla y otras organizaciones de pilotos se han quejado de cómo se está haciendo y del verdadero riesgo que existe. Por otra parte, a las compañías aéreas no se les ha obligado a cumplir las rutas, al menos nosotros no hemos obtenido ninguna contestación al respecto aunque lo hemos solicitado reiteradamente. ¿Se aplica algún tipo de sanción cuando se desvían de las rutas? El director del ente dijo que las desviaciones suponían aproximadamente el 60 por ciento, y a partir de ese momento preguntamos cuáles eran las sanciones. La comisión de vigilancia del ruido, como usted sabe, se ha reunido últimamente y realmente hay que empezar por hacer las mediciones correctas y situarlas en los lugares correctos, contando con la participación de los ayuntamientos, a los que se está excluyendo desde el principio. Usted es su interlocutora y sabe perfectamente que esto es así.

En cuanto al problema de la comisión técnica para recabar las solicitudes, usted sabe que en un primer momento AENA ha rechazado todas las solicitudes de las viviendas o equipamientos que no estaban afectados por su huella sonora; es decir, que volvía a no enmendarla. Si la resolu-

ción de 4 de noviembre dice que esa huella sonora no se corresponde con la realidad, que hay que modificarla y que en tanto en cuanto se hacen mediciones reales hay que tener como referencia la declaración de impacto, ¿por qué vuelve a rechazar la resolución de 4 de noviembre? Son miles de solicitudes.

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, le ruego que vaya concluyendo porque ha desbordado sobradamente el tiempo previsto.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Así lo haré, señor presidente, aunque yo creo que esta mañana todos hemos superado el tiempo previsto.

Hay miles de solicitudes. Efectivamente, ha habido una corrección, de manera que después, cuando ya esté definida la huella sonora, se decidirá si les corresponde o no, pero usted sabe como yo que las aeronaves del capítulo 2, que tenían que haber sido sustituidas en el primer año de la declaración de impacto, siguen sobrevolando y siguen produciendo mucho ruido, que el horario para que no haya vuelos nocturnos de 24 horas a 6 de la mañana ha comenzado ahora, cuando se tenía que haber hecho a los seis meses de la declaración de impacto. AENA, a través de un escrito, reconoce que sólo se puede reducir en parte. Son más de 40 vuelos nocturnos los que los vecinos y los ayuntamientos tienen comprobado que se producen por encima de los niveles de ruido permitidos. Este es un problema grave sobre el que ayer tuvo ocasión de pronunciarse el Defensor del Pueblo, que ha recibido muchísimas quejas y últimamente más de 10.000 firmas de vecinos afectados por la nueva huella. Francamente, ni ha habido ni hay voluntad del órgano promotor.

Nosotros podemos respaldar su gestión personal, la suya, no la de su ministra, que no ha comparecido ante esta Comisión para dar explicaciones. Nosotros compartimos esto que ustedes publican. Cómo no lo vamos a compartir si en la primera de las revistas dicen que se va a cumplir la declaración de impacto, que no se va a ampliar el aeropuerto y en la resolución de 4 de noviembre modifican los planteamientos de AENA, pero la cuestión es que los hechos son tozudos y nos encontramos con que, por encima de esos intereses ciudadanos, de esa calidad de vida y, de esos intereses medioambientales, hay intereses urbanísticos, hay intereses económicos, están presionando las compañías aéreas, está Iberia presionando, y supone un despilfarro ampliar en dos pistas más un aeropuerto para después prometer cerrarlo dentro de 20 años. Qué incoherencia y qué sobrados debemos estar de recursos económicos, si es que eso es cierto, porque el sentido común nos dice que una vez más el Ministerio de Fomento, que es el máximo responsable, nos está intentando tomar el pelo, y perdone la expresión.

Por tanto, muchas gracias por su comparecencia, pero nos sentimos totalmente insatisfechos por la actuación del Gobierno en esta cuestión tan importante a lo largo de estos tres años.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, doña María Teresa de Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Muchas gracias, señora directora general, por su comparecencia ante esta Comisión para hablamos de un tema de la importancia y de la transcendencia que tiene la declaración de impacto ambiental y sus consecuencias sobre la ingente cantidad de madrileños que viven en el entorno del aeropuerto de Barajas, que, como aquí han indicado los portavoces de Izquierda Unida y del Grupo Socialista, se ven afectados en altísimo grado por la contaminación acústica que se está produciendo.

Bien es cierto que la decisión de ampliar la tercera pista tuvo una fuerte contestación y que se supeditó en parte al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental; estamos de acuerdo en ello y creemos que no es admisible que los madrileños que viven en ese entorno, como he indicado, soporten esa cantidad de decibelios —excesiva, por supuesto—, con las implicaciones de diversa índole que ello puede ocasionar a los afectados. Por cierto, creo que la señora directora general es una de las afectadas puesto que vive en el entorno al que nos estamos refiriendo.

Nadie puede negar que se están tomando medidas, algunas están en prueba, otras se están llevando a cabo, y creo que se va por el buen camino, sin embargo, queda muchísimo por hacer. Ahora bien, no debemos confundir la actuación del Ministerio de Fomento, sea adecuada o no, como ustedes han indicado, con la comparecencia que aquí se ha solicitado. Aquí se ha solicitado la comparecencia de la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental para que nos indique cómo está llevando a cabo su función. ¿Y cuál es su función en este caso? Comprobar que se cumplan las medidas correctoras que se establecen en la declaración de impacto ambiental. Por consiguiente, yo creo que deberíamos centrarnos en esta comparecencia y en el motivo por el cual se ha solicitado, puesto que en la Comisión de Industria podrán comparecer el ministro de Fomento y los altos cargos del Ministerio para hablar de los temas que aquí se han debatido; creo que ése es el lugar adecuado y no éste.

No estoy de acuerdo con algunas de las manifestaciones que se han hecho. Por ejemplo, la señora García-Hierro ha indicado que agradecía a la directora general que compareciera, que ya era hora de que alguien del Ministerio lo hiciera en esta Comisión pues se llevaba solicitando desde hacía largo tiempo. Ahora que se han incorporado a la Comisión la señora Narbona y la señora Urán creo que ellas podrán corroborar que estoy en lo cierto si digo que el orden del día de las comisiones se decide en la reunión de Mesa y Portavoces. En la última reunión de Mesa y Portavoces se solicitaron por primera vez estas comparecencias, que eligieron las representantes del Grupo Socialista y del Grupo de Izquierda Unida, y ni una sola vez en los dos años que usted ha citado se ha pedido la comparecencia ni de la ministra ni de ningún alto cargo del Ministerio de Medio Ambiente para hablar del aeropuerto de Barajas. Pregunten ustedes a sus portavoces, y verán que esto es lo correcto. Hay una gran armonía en la Comisión, en las reuniones de Mesa cada grupo elige un par de comparecencias y, aparte de un caso concreto, como el de la semana pasada, nunca ha denegado nadie la comparecencia.

Volviendo a la comparecencia de la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, creo que ella ha venido

para informarnos del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental sobre la tercera pista del aeropuerto de Barajas, y nos ha indicado —y creo que así es efectivamente— que ha ocupado una buena parte de los recursos humanos de que dispone la Dirección General. En primer lugar, desearíamos que los recursos humanos de que dispone fueran mayores porque creemos que una de las funciones importantes que tiene su Dirección General es vigilar el cumplimiento de las medidas correctoras de las declaraciones de impacto sobre Barajas y de todas las declaraciones de impacto que hace el Ministerio. Nosotros siempre hemos solicitado más recursos humanos, tanto cuando estábamos en la oposición como ahora, porque creemos que son necesarios para realizar una de las funciones, importantes que tiene el Ministerio. No obstante, sabemos que los recursos humanos son limitados y que el presupuesto es lo que es.

Nos ha indicado que se han efectuado visitas a las obras, que han tenido reuniones con representantes de Aviación Civil, de AENA, de Fomento, del Cedes, con objeto de comprobar el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Nos ha dicho que se analiza la documentación aportada por Aviación Civil, que ha habido reuniones con los afectados y que la Dirección General está en la comisión de vigilancia del ruido, y yo creo que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental está cumpliendo adecuadamente su función. Otra cosa es que el Grupo Parlamentario Popular está con los afectados por la contaminación acústica y cree que realmente son insostenibles los niveles de contaminación que padecen y que hay que tomar las medidas adecuadas para mitigar estos efectos.

Se ha hablado de las medidas correctoras y del aislamiento acústico de las viviendas. Este aislamiento acústico es responsabilidad de AENA, y nosotros apoyamos que se haga y que AENA invierta lo necesario, como se ha comprometido, pero insisto en que esto tampoco está dentro de las competencias que tiene la Dirección General. El plan de aislamiento acústico, como se ha indicado aquí, se aprobó mediante una resolución de noviembre de 1998 con una serie de condiciones encaminadas al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, función que corresponde a la Dirección General y del Ministerio de Medio Ambiente.

Aquí se ha hecho un repaso, que no voy a repetir para no alargarme demasiado, sobre los puntos de la declaración ambiental que se están cumpliendo, y nosotros vemos que efectivamente se están cumpliendo muchos de ellos, pero queda mucho camino por andar. Creemos que son importantes las medidas de aislamiento acústico, como han indicado todos los portavoces —quiero repetirlo—, y creemos que es esencial que se vaya por este camino. Se están modificando las rutas de salida, y espero que dentro de poco esto sea un hecho. En el caso concreto de las salidas nocturnas, parece ser que hay algún vuelo que se ha colado y que ha aterrizado a una hora indebida. Nosotros esperamos que esto se corrija, sin embargo, esto no es competencia de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Creemos que es importante que exista la comisión de vigilancia del ruido, como también algo sobre lo que no se ha hecho hincapié, que es la protección de la calidad de las

aguas y del dominio público hidráulico de esta zona, con las depuradoras y las separadoras de hidrocarburos que están en funcionamiento. Son muy importantes los vertederos para el sobrante de las tierras procedentes de las obras y también es importante la recuperación ambiental y paisajística. No obstante, estoy de acuerdo con los demás portavoces en que todo esto queda en un segundo plano ante los enormes problemas de ruido que padecen una gran cantidad de madrileños.

Por ello, nosotros, el Grupo Parlamentario Popular, solicitamos a la directora general que siga cumpliendo sus funciones de seguimiento y vigilancia de las medidas correctoras y la animamos a que, en su papel vigilante, haga todo lo posible para que el gran número de municipios afectados por el ruido del aeropuerto de Barajas y de la tercera pista puedan ver mitigados sus efectos.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones de los distintos portavoces, tiene la palabra la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, doña María Dolores Carrillo.

La señora **DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL** (Carrillo Dorado): Agradezco a las tres portavoces, y me alegra mucho que sean mujeres, sus intervenciones y también su felicitación por el trabajo realizado, trabajo difícil, trabajo arduo. Yo personalmente no quiero ponerme medallas, pero tengo que decir que me siento satisfecha del trabajo que se ha hecho desde la Dirección General. Hay muchas cosas sobre las que aquí se ha hablado que exceden, como se ha dicho también, de mis competencias. Si yo tuviera otras competencias, posiblemente haría otras cosas, pero desgraciada o afortunadamente tengo las competencias que tengo, las que me da el Decreto de creación del Ministerio de Medio Ambiente. Puedo compartir planteamientos que se han hecho de forma personal, pero en mis funciones en el Ministerio tengo que restringirme a las que son. Creo que es importante que les diga esto.

Me gustaría hacer dos reflexiones con carácter general sobre lo que aquí se ha dicho. Yo, que tengo la oportunidad de participar en muchas reuniones en el marco de la Unión Europea con colegas míos de otros países comunitarios en las que se tratan temas medioambientales, puedo decir que evidentemente van muy por delante de nosotros en algunos temas. Pero sí les quiero decir —y es el sentimiento general— que la integración del medio ambiente en las políticas sectoriales es una asignatura pendiente en España y en otros muchos países. Como bien saben, en la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de Cardiff se estableció un programa de trabajo y, por primera vez en una cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno, se habló de la importancia de integrar el medio ambiente en las políticas sectoriales y se establecieron tres grandes políticas: la energética, la de transporte y la de agricultura.

Tuve también la oportunidad de participar el año pasado en la primera reunión que ha habido en el seno de la Unión Europea de un Consejo de Ministros conjunto de Transportes y Medio Ambiente, en la que se habló de muchos de los temas que aquí se están planteando, y lo que quiero decir es que el problema de la integración del medio

ambiente en las políticas sectoriales existe y que las autoridades medioambientales tenemos que seguir haciendo grandes esfuerzos, cada una en su sector y en su ámbito de actividad. Es una lucha en la que tenemos que seguir y que yo, en la medida de mis responsabilidades, sigo cada día en el Ministerio de Medio Ambiente. Como les he dicho al principio, creo que no se me pueden pedir más responsabilidades de las que tengo. Yo respondo en esta Comisión por lo que me compete hacer, y lo que compete hacer a otros no es mi ámbito de actividad.

De los planteamientos que se han hecho con carácter general, para no repetirme, ha habido dos temas fundamentales: por un lado, el plan de aislamiento acústico y, por otro, los planteamientos respecto a la posible futura ampliación. Vuelvo a decirles que lo que yo tengo que hacer es vigilar el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. En lo que respecta a la ampliación, como decíamos al principio, la primera condición de la declaración de impacto ambiental de abril de 1996 establece que en el plazo de tres años tendrán que hacerme llegar los estudios que se han hecho en el marco de lo que se pide en la declaración de impacto ambiental. Y cuando yo reciba formalmente, como órgano ambiental, esos documentos, en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, los analizaré. Ustedes me dicen que se ha hablado en otros ámbitos de esta cuestión, y yo evidentemente no puedo pronunciar me como órgano ambiental sobre lo que se escribe en los periódicos ni sobre lo que se dice en distintos medios. Tengo que pronunciar me sobre lo que oficialmente me llega en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Hasta el 12 de abril tienen de plazo, y en esa fecha, si no se cumple esa condición, yo remitiré una carta señalándoles que estoy pendiente de que se me remita esta documentación, en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Creo que esto es importante.

No me voy a pronunciar aquí sobre la ampliación, porque además la declaración de impacto ambiental recoge oportunamente que, independientemente de los planes del Ministerio de Fomento, cualquier ampliación que este Ministerio proponga sobre nuevas pistas deberá pasar por un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Procedimiento reglado en el que se contemplarán no las exigencias que ya se contemplaron en el caso de la tercera pista, sino otras nuevas que están apareciendo, como es una cuestión en la que yo coincido plenamente, entre otras cosas porque, como ha dicho la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, yo también vivo en Barajas. Siempre digo a los que vienen a visitarme que yo también vivo en Barajas y sufro el ruido. Esa cuestión importante para el futuro planteamiento ambiental de la ampliación de Barajas es la contaminación atmosférica. Ha habido muchas informaciones en la prensa, y yo me remito a la información que me tienen que trasladar oficialmente. En cualquier caso les digo que todo proyecto de ampliación deberá pasar el procedimiento reglado, procedimiento que saben no es fácil, que incluirá unos estudios sobre impacto ambiental muy exigentes, más exigentes de los que ya existieron en su momento, y una información pública en la que todos los afectados, incluida yo misma, podamos manifestarnos como ciudadanos sobre este proyecto. Todo esto creo que deja claro el tema de la ampliación.

En cuanto al plan de aislamiento acústico, debo decirles que no aprobarnos *in extremis* este plan de aislamiento acústico, sino que como directora general tuve una remisión formal, por parte del director general de Aviación Civil, en marzo de 1998, si no recuerdo mal la fecha, de ese plan de aislamiento acústico, que yo devolví diciendo que dicho plan no reunía las condiciones que debe cumplir de acuerdo con la declaración de impacto ambiental. No se nos puede decir que estamos haciendo el juego al Ministerio de Fomento porque yo oficialmente devolví ese plan de aislamiento acústico y la resolución que sacó la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 4 de noviembre tampoco es demostrativa de que estemos haciendo el juego al Ministerio de Fomento. En ese caso fuimos muy escrupulosos y muy respetuosos del contenido de la declaración de impacto ambiental y por eso condicionamos como lo hicimos.

Sobre el retraso en la aprobación he de decir que se produce como consecuencia de que el plan nos llega con mucho retraso. El plan de aislamiento acústico y la resolución de aprobación señalan cuáles han sido esos plazos. Había un año para la remisión de ese plan por Aviación Civil, que debería haberse producido en abril de 1997, y nosotros oficialmente recibimos el plan, con todos los documentos que tenían que aportamos, en septiembre de 1998, es decir con retraso de 18 meses. Personalmente —y está en los archivos— he remitido cartas al director general de AENA recordándole que el plan de aislamiento acústico seguía sin llegar y que nosotros teníamos que hacer nuestro trabajo de análisis de esos documentos. No valía con que nos remitieran el plan con todos los informes para que al día siguiente tuvieran la aprobación; nosotros tenemos que estudiar esos informes, informes que como en el caso del Cedex —y se dice también en la resolución de aprobación—, no eran concluyentes. Ésa es la razón por la que sacamos esa resolución instando de nuevo a que hicieran mediciones reales.

Se sigue diciendo que los temas no están cerrados. Evidentemente no están cerrados, las rutas están cambiando pero existe una comisión de vigilancia del ruido que con toda transparencia y también he de decir que por presiones y por permanentes reivindicaciones de esta dirección general, se propuso que participaran representantes municipales. En la nueva comisión de vigilancia del ruido de la declaración de impacto ambiental solamente y en exclusiva estaba la Administración y en la nueva resolución aparecen ya los representantes de los municipios afectados. Es un gran canal de transparencia para que todos los ciudadanos sepan los trabajos que se están haciendo y puedan canalizar sus reivindicaciones, sus preocupaciones y los temas que quieran elevar.

Todos esos instrumentos nos dan la garantía de que las cosas se están haciendo con rigor, con seriedad y es a lo que me comprometo, dentro del marco de mis competencias, como siempre les digo. A eso es a lo que he venido al Ministerio de Medio Ambiente, y les puedo asegurar que eso es lo que hago día tras día en ese Ministerio.

Carácter general, creo que he expuesto las grandes líneas generales, habría tema para muchas horas, pero aquí me quedo.

El señor **PRESIDENTE:** Muchísimas gracias, doña María Dolores Carrillo, por su presencia.

Damos por finalizada entonces su comparecencia.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE MEDIO AMBIENTE (MURIEL GÓMEZ) PARA EXPLICAR LA SITUACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL, ASÍ COMO SOBRE LA ELABORACIÓN DE LA NUEVA NORMATIVA. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 213/000975.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día, que se refiere a la explicación de la situación de los procedimientos de declaración de impacto ambiental, así como sobre la elaboración de la nueva normativa. Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Socialista. Había pedido la comparecencia de la ministra de Medio Ambiente; no ha podido asistir, y es sustituida por el secretario general de Medio Ambiente, don Juan Luis Muriel, cuya sustitución fue aceptada en su día en la reunión de la Mesa por el grupo que había solicitado la comparecencia.

Tenemos por tanto ocasión de dar la bienvenida una vez más a esta Comisión al secretario general de Medio Ambiente, don Juan Luis Muriel, al cual ruego pase a la Mesa lo antes posible.

Tiene la palabra don Juan Luis Muriel.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE MEDIO AMBIENTE** (Muriel Gómez): Agradezco al grupo solicitante la oportunidad que nos da de poder comparecer en la Cámara y responder a todas las cuestiones que deseen plantearnos sobre los temas que fijan en su petición de comparecencia.

Una vez leída la remisión que hace esta Comisión al Ministerio de Medio Ambiente, espero responder a las peticiones que deduzco me hacen en el epígrafe en negrita que llega con la nota de remisión y que es básicamente la situación de los procedimientos de impacto ambiental y el borrador o anteproyecto de la nueva ley de impacto ambiental.

Como SS.SS. bien conocen, el real decreto de creación del Ministerio de Medio Ambiente establece que corresponde a la Dirección General de Calidad Ambiental, a la directora que acaba de retirarse, las tareas de evaluación ambiental que establece la normativa básica del Estado en la materia. Concretamente saben ustedes que esta función está adscrita a la Subdirección General de Evaluación Ambiental y Actuaciones Sectoriales, que entre otras tiene la función de elaborar las propuestas de declaración de impacto ambiental, la selección de los proyectos que deben ser sometidos al procedimiento reglado de declaración de impacto ambiental, el seguimiento y vigilancia del cumplimiento de las medidas correctoras establecidas en las declaraciones y la valoración de los estudios de impacto ambiental. El desarrollo de dichas funciones implica en la práctica la necesidad de abordar proyectos de gran comple-

jididad técnica, contemplados en la actual legislación del Estado, como son desvío de cauces de ríos, ampliaciones de aeropuertos, presas, carreteras, trenes de alta velocidad, etcétera. Al margen de las tareas regladas, se desarrollan otra serie de trabajos conexos, que consumen una cantidad apreciable de tiempo y recursos asociados a este tipo de tareas, siendo los más significativos por ejemplo, el análisis y tramitación de las distintas quejas de la Comisión Europea, el análisis y la emisión de certificados ambientales de proyectos financiados por el Fondo de Cohesión y análisis de proyectos para decidir si determinados proyectos deben ser sometidos o no a procedimientos reglados de evaluación de impacto ambiental.

Permítanme resumirles brevemente las distintas fases del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. El procedimiento se inicia con la fase de consultas previas que realiza el órgano ambiental y si bien es cierto que estas consultas son potestativas, salvo en el caso de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, dichas consultas se realizan de forma sistemática y muy extensiva a instituciones, asociaciones, administraciones públicas que puedan estar interesadas por el proyecto. Dependiendo del número de municipios afectados por cada proyecto, se realiza un número de consultas, que suele estar entre 40 y 80 aunque tengo que decirles que frecuentemente superan el centenar.

Las principales tareas que se llevan a cabo en esta fase y que se realizan en el órgano ambiental, son la revisión del documento de consultas, el denominado memoria-resumen, y en su caso se solicita al promotor que lo complete o lo modifique. En segundo lugar, se seleccionan los organismos a consultar y se les remite por correo certificado la documentación. En tercer lugar, se analizan las respuestas recibidas y se remiten al promotor para que las tenga en cuenta a la hora de realizar el estudio de impacto ambiental. En el escrito de remisión se especifican, asimismo, los principales aspectos que debe observar el promotor de la obra.

Teniendo en cuenta esta fase de consultas, el promotor realiza el estudio de impacto ambiental y el documento del proyecto. Entramos así en una segunda fase del procedimiento. En algunos casos, el órgano ambiental realiza además un seguimiento durante la elaboración del estudio de impacto ambiental, a fin de garantizar que el documento que se remita y se someta a información pública contenga todos los requisitos e información necesaria. Aunque no sea preceptiva, esta revisión previa es de especial utilidad, dado que en muchas ocasiones se evitan modificaciones posteriores mucho más costosas en tiempo y en dinero.

Posteriormente, y una vez realizado, el promotor remite el proyecto y este estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública para que la subdirección formule la correspondiente declaración de impacto ambiental. El órgano ambiental ha de analizar dicha documentación previamente a la emisión de la declaración, para definir si han sido adecuadamente estudiadas o no las distintas afectaciones ambientales que se intufían en el proyecto, esto es las distintas alternativas, los posibles impactos sobre zonas de especial protección de aves o las medidas compensatorias que hubiera lugar a establecer. Las tareas a efectuar una vez recibido el expediente son la revisión y análisis detalla-

do del proyecto y del estudio de impacto ambiental. En caso de que el estudio no haya analizado adecuadamente los impactos, habrá de requerirse al promotor información complementaria o, si es muy defectuosa, incluso hacer una mediación; hacer el análisis de las alegaciones de la información pública y del informe del promotor sobre las mismas. En muchos casos es preciso también celebrar reuniones con el promotor, con otras administraciones o asociaciones para aclarar determinados aspectos relacionados con el proyecto. Hay también visitas sobre el terreno para conocer la realidad física y afecciones del proyecto. Finalmente, se produce la formulación de la declaración, sus condicionados y anejos.

Tal como establece el Real Decreto 1.131/1988, la declaración de impacto, en este caso realizada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, determina a los solos efectos ambientales la conveniencia o no de realizar el proyecto, y en caso afirmativo fija las condiciones en las que debe realizarse. Una vez publicada la declaración, es remitida al órgano de la Administración que ha de dictar la resolución administrativa de autorización del proyecto. Saben ustedes que si existe discrepancia entre el órgano con competencia sustantiva y el órgano ambiental, resuelve el Consejo de Ministros.

La última fase del procedimiento, una vez formulada la declaración de impacto ambiental, es el seguimiento y control que ello conlleva. Durante la fase de redacción del proyecto de construcción, se realiza la comprobación de que los contenidos del estudio y la declaración de impacto ambiental se reflejan adecuadamente en dicho proyecto. Durante la ejecución de las obras se realiza la vigilancia y control para comprobar que se cumple con lo previsto en el proyecto. Durante la fase de funcionamiento, una vez finalizadas las obras, se analizan los informes periódicos exigidos en algunas declaraciones de impacto ambiental, durante los años siguientes a la puesta en servicio.

Con ello, creo haber dado respuesta brevemente a ese epígrafe de la petición de comparecencia que afirmaba debía explicar el procedimiento de declaración de impacto ambiental y entro ya en la segunda parte, la explicación de cómo está el borrador de anteproyecto de impacto ambiental.

El punto de partida en materia de legislación ambiental lo constituye sin duda la Directiva 85/337, que como SS. SS. conocen se traspuso a nuestro ordenamiento jurídico a través del Real Decreto legislativo 1.382/1986 de evaluación de impacto ambiental, cuyos preceptos, como también conocen SS. SS., tienen el carácter de legislación básica estatal, a tenor de lo dispuesto en el artículo 149.1.2.<sup>a</sup> de la Constitución. El real decreto legislativo fue objeto de un posterior desarrollo mediante otro Real Decreto, el 1.131/1988, de 30 de septiembre. Es conocido que la incompleta trasposición de la directiva del año 1985 dio lugar a la apertura de un procedimiento de infracción que en la actualidad se encuentra en fase de dictamen motivado. Este hecho, unido a la necesidad de trasponer la nueva Directiva 97/11, de 3 de marzo, hacían necesario proceder a adecuar la normativa básica española a los requerimientos y nuevas prescripciones comunitarias.

Es cierto que este proceso de adecuación del ordenamiento jurídico ha sufrido cierto retraso debido también a

la existencia, como conocen SS. SS., de una cuestión de inconstitucionalidad sobre la materia. Por ello fue necesario, en su día, posponer la tramitación de este importante anteproyecto de ley con el fin de clarificar el marco constitucional donde nos movíamos. Una vez que el alto tribunal ha dictado sentencia sobre esta materia, la sentencia 13/1998, de 22 de enero, hemos reanudado la tramitación del mencionado anteproyecto.

Antes de entrar a analizar el contenido de este borrador de anteproyecto, quisiera insistir en algo que quizás SS. SS. consideran obvio, y es el carácter de borrador que tiene el actual documento. En este momento estamos finalizando un primer proceso de consultas escritas, y dada la importancia de esta nueva normativa queremos poner en marcha un amplio proceso de participación con los sectores sociales afectados. Este proceso que vamos a desarrollar a través de diversas mesas sectoriales, quiere garantizar la participación de los distintos sectores que tienen algo que decir, comunidades autónomas, ONG, universidades, agentes económicos y sociales. Hay que decir además que en estas mesas muchas veces hay distintas sensibilidades en las comunidades autónomas dependiendo del departamento del que se trate.

Hecha esta salvedad, el borrador de anteproyecto se estructura en seis capítulos, veintiocho artículos, una disposición transitoria, una adicional, otra derogatoria, tres disposiciones finales y tres anexos. Como novedades, permítanme subrayar las siguientes. En primer lugar introduce, como no podía ser de otra forma, las aportaciones de la Directiva 97/11, destinadas a clarificar, completar y mejorar las normativas relativas al procedimiento de evaluación, incorporando además las disposiciones del Convenio sobre evaluación de impacto ambiental en un contexto transfronterizo. Aparece por primera vez en la legislación básica española la referencia a planes y programas y sin duda supone una novedosa introducción en el derecho interno de la denominada evaluación ambiental estratégica, adelantándose de esta forma el derecho de evaluación ambiental español a la próxima regulación comunitaria.

En estos momentos como quizás conozcan SS. SS., existe una nueva propuesta de directiva sobre esta cuestión, adoptada por la Comisión en diciembre de 1996, que ya ha sido objeto de dictamen por el Parlamento Europeo. Se amplía el número de proyectos públicos o privados que deben someterse de forma obligatoria a la evaluación de impacto ambiental. En efecto, se incorpora no sólo la relación de proyectos del mismo anexo 1 de la Directiva 97/11, que como saben pasa de nueve tipos de proyectos a veintinueve, sino que también aparecen relacionados en el mismo aquellos otros proyectos reflejados en el anexo 11 de la directiva, para los que se han fijado umbrales por la Administración ambiental en virtud de lo reflejado en el artículo 4.2 de la mencionada directiva. Se incorpora también a este anexo 1 —como saben, los proyectos en él incluidos deben someterse a la evaluación de impacto ambiental— aquellos otros proyectos a los que las leyes sectoriales concretas españolas obligan a estar sometidos a este tipo de procedimientos. Se establece que los proyectos del anexo 11 de la directiva deberán ser sometidos a evaluación cuando así lo decida el órgano ambiental competente una vez realizado un pormenorizado estudio caso a caso, siguiendo por tanto

los criterios y las directrices establecidas en la propia Directiva 97/11. La ley introduce un régimen sancionador inexistente hasta la fecha, clasificando las infracciones en muy graves, cuya multa iría de 5.000.000 a 200.000.000 de pesetas; graves, de 100.000 a 5.000.000 de pesetas; y leves, de hasta 100.000 pesetas.

Por lo demás, el texto legal mantiene la característica esencial del derecho vigente en materia de evaluación ambiental, y no es otra que la dualidad del órgano sustantivo órgano ambiental, que supone la separación entre la función de autorización y la función de evaluación. La autorización final se concede por el órgano con competencia sustantiva, mientras que la evaluación ha de ser realizada por el órgano de la Administración que tiene la competencia ambiental. Finalmente, el texto contempla mecanismos de participación y colaboración de las diferentes administraciones públicas y del público interesado en el proceso de evaluación ambiental.

Éstas son sin duda las principales líneas de este nuevo borrador de anteproyecto, que como insistía hace un momento es un texto base de referencia que debe ser estudiado, revisado, trabajado y modificado en su actual redacción, con las observaciones que fundamentalmente aporten esas mesas sectoriales a las que hacía referencia, desde las comunidades autónomas a las organizaciones no gubernamentales, y los diferentes departamentos ministeriales que actúan como órganos sustantivos o promotores de proyectos.

Además de estas instituciones, el texto ha sido remitido al conjunto de entidades representadas en el Consejo Asesor de Medio Ambiente.

En la actualidad se están analizando observaciones remitidas con el fin de mejorar y clarificar el texto inicialmente propuesto y el objetivo de este proceso de participación pública —no puede ser otro—, es lograr un anteproyecto de ley consensuado y operativo que permita una aplicación eficaz de este importante instrumento de tutela ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del grupo solicitante de la comparecencia, tiene la palabra su portavoz, doña Cristina Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: Muchas gracias señor Muriel, por su presencia en sustitución de la comparecencia solicitada a la ministra de Medio Ambiente para el tema objeto de nuestra petición, que debo reconocer no ha respondido, en particular en la primera parte de su exposición, a lo que nosotros pedíamos. Yo no pedía una descripción del procedimiento de declaración de impacto ambiental sino una valoración de la situación de los procedimientos relativos a la normativa sobre impacto ambiental, puesto que la situación de estos procedimientos nos preocupa en particular a raíz de las declaraciones que el propio secretario de Estado de Aguas y Costas hacía en una carta cuyo contenido no ha sido en ningún momento desmentido.

Ésta es la primera vez, señor Muriel, que en esta Comisión de Medio Ambiente pedimos que el Ministerio nos explique cómo se están realizando los trabajos correspondientes a las declaraciones de impacto ambiental tres años después de creado el Ministerio y también tres años des-

pués de que la ministra asegurara en esta misma Comisión que el procedimiento de la legislatura del Gobierno Socialista, como usted ha señalado, había sido objeto de una queja ante la Comisión Europea y de una amplio número de quejas en cuanto a la insatisfacción por sus procedimientos, y se comprometiera a hacer de estas declaración de impacto ambiental algo mucho más eficiente y satisfactorio.

Por tanto, cuando pedía la comparecencia de la ministra a la que usted ha respondido, quería saber, y espero me lo conteste en función de las preguntas que le voy a hacer, cómo habían evolucionado a mejor los procedimientos de declaración de impacto ambiental, porque desde el primer momento tuvimos la percepción de que a pesar de los compromisos que asumía la ministra ante esta Cámara no se estaban dando los pasos necesarios para que las declaraciones de impacto ambiental dejaran de ser insatisfactorias.

Por ejemplo, nos llamó mucho la atención el hecho de que la estructura del Ministerio de Medio Ambiente se convirtiera en una sola dirección general a las dos direcciones generales hasta ese momento existentes; a una de ellas correspondía precisamente todo el trabajo que incumbe a la declaración de impacto ambiental y se sumó el contenido y las tareas de la extinta Dirección General de Política Ambiental, que entre otras cosas tenía las competencias relativas a la política de residuos. Por tanto un contenido muy extenso, muy problemático que hoy día se unifica en una sola dirección general y que reduce lo que entendemos es un ámbito de decisión política de extraordinaria envergadura. Por eso no nos puede llamar la atención haber asistido esta mañana aquí a una intervención de la directora general de Calidad Ambiental, que por muchos esfuerzos y buena voluntad que ponga viene a confirmar que algo tan trascendente como la declaración de impacto ambiental sobre la ampliación de Barajas simplemente no se ha cumplido puesto que la tercera pista se ha puesto en funcionamiento sin que se cumplan los requisitos que se exigían como previos para la puesta en marcha de dicha tercera pista.

Por tanto, se rebajó el ámbito de alcance político de las declaraciones de impacto ambiental sumando estas tareas a otras que también son de extraordinaria importancia, como las correspondientes a la política de residuos. Además, no se ha producido un incremento significativo de técnicos que trabajen para analizar los estudios de impacto ambiental y todo el conjunto de documentación que acompaña a los procedimientos de declaración de impacto ambiental. El número de técnicos se dobló entre 1993 y 1996 y quisiera preguntarle la evolución del número de técnicos adscritos a la subdirección general correspondiente entre 1996 y 1998.

Como señala en sus referencias el secretario de Estado en cuanto a cómo está funcionando la declaración de impacto ambiental, siguen siendo muy Insatisfactorios los plazos en que se llevan a cabo las resoluciones correspondientes. Le voy a citar solamente dos, señor Muriel, que llaman poderosamente la atención de las 69 que se han producido hasta febrero del año pasado. Hay una en particular cuyo origen se pierde en la noche de los tiempos, por lo que a la vista de la resolución no puedo saber en qué momento se inició este trámite. Me refiero a la variante de

la nacional III a la altura de Perales de Tajuña, en la provincia de Madrid, que según la resolución publicada en el Boletín Oficial del Estado solamente se dice que el día 19 de septiembre de 1996 se dio traslado de las respuestas de la dirección general, pero no se dice en qué momento se remitió la memoria-resumen. Pues bien, contando a partir del momento del traslado de las respuestas, es decir en una fase ya relativamente avanzada del procedimiento, se tardó más de dos años —la resolución es de 29 de octubre de 1998— en ese supuesto. En torno a los dos años hemos encontrado numerosos casos, y por ejemplo dos años es lo que ha tardado la resolución de la declaración de impacto ambiental en la carretera entre San Sebastián y Santiago de Compostela, la nacional 634, y muchas otras con las que no voy a aburrirle puesto que supongo sabe que éste es uno de los problemas que existen. Hay una enorme dilación en los procedimientos, pero no es con mucho lo más grave, porque si al final de ese proceso todos se quedaran satisfechos de los contenidos de la declaración de impacto ambiental, podríamos decir que se ha hecho un trabajo muy difícil que culmina de manera satisfactoria.

Sin embargo, como señala el secretario de Estado en su carta a la directora general y como señala no solo él sino también muchas personas expertas en esta materia, el peor efecto de una declaración de impacto ambiental es sembrar dudas vaporosas e inconcretas, imponer condicionamientos de futuro y dejar la duda de la legalidad ambiental del proyecto. Por desgracia, ése es el caso más normal, por lo menos respecto a las obras hidráulicas. En vez de cerrar un juicio definitivo sobre las obras se abre una situación de incertidumbre que puede prolongarse años y años con inseguridad total para los afectados. Todo esto lleva a decir que se trata de un proceso kafkiano del cual se desconocen incluso los efectos jurídicos que se derivan.

Quisiera saber qué se ha hecho en la secretaría general para perfeccionar la calidad de los estudios de impacto ambiental y todo el conjunto de documentos que llevan a la resolución correspondiente de la declaración de impacto ambiental. Este tema fue recurrente durante el Gobierno socialista, la imperfección tanto de los estudios de impacto ambiental como de la propia elaboración de la resolución de impacto ambiental, y vemos que a tenor de lo que dice el número dos del Ministerio seguimos en una situación muy insatisfactoria.

Además de cuántas personas se dedican en estos momentos a estas materias dentro del Ministerio, quisiera preguntarle qué se ha hecho en relación con las empresas que se dedican a hacer estudios de impacto ambiental, qué exigencias de calidad o de profesionalidad se están pidiendo, qué número de empresas tiene contrastadas en estos momentos el Ministerio como empresas solventes. Recuerde, señor Muriel, que el listado de empresas y las condiciones respecto de las mismas es algo que algunas comunidades autónomas ya han regulado en el ámbito de sus competencias y me gustaría saber si el Ministerio va también en esa dirección.

Hay algún otro tema que quisiera preguntarle, por ejemplo qué está pasando con la vigilancia respecto al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. También ahí es donde han surgido quizá, las quejas de mayor envergadura, porque una vez que se culmina un trámite que pare-

ce sigue siendo un trámite burocrático y no un trámite de verdadero contenido ambiental, resulta que las condiciones que se imponen para el funcionamiento futuro de la obra objeto de declaración de impacto ambiental no se vigilan adecuadamente. Por tanto, quisiera preguntarle qué personal está trabajando dentro del Ministerio de Fomento, que tiene competencia de vigilancia que se añade a la vigilancia que deben tener los órganos sustantivos, y quisiera saber por qué el Ministerio en estos momentos no parece estar utilizando, como se propuso cuando ya se hablaba del proyecto de integración del Instituto Geológico Minero, al personal que en las distintas provincias podría hacer una magnífica labor de reconocimiento posterior del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental en lo que se refiere a las medidas correctoras que por desgracia no se están llevando a cabo.

Quisiera preguntarle, señor Muriel, cuántos conflictos existen en este momento con comunidades autónomas que se quejan ante el Ministerio de que éste permite que se lleven a cabo obras que de acuerdo con la legislación autonómica en vigor deberían, verse sometidas a un procedimiento previo en el ámbito autonómico de evaluación y declaración de impacto ambiental. Me consta que existen algunos conflictos pero quisiera saber si como secretario general responsable de esta materia, tiene usted en estos momentos información de cuáles son estos conflictos y de qué se está haciendo al respecto.

También quisiera saber si mientras se aprueba la nueva legislación de impacto ambiental en la que de acuerdo con la trasposición literal de la directiva está previsto el establecimiento de un régimen sancionador, el Ministerio piensa hacer algo respecto a las declaraciones de impacto ambiental que no se cumplen, por ejemplo Barajas. Naturalmente, el hecho de que no se haya cumplido en tiempo y forma la declaración de impacto ambiental de Barajas, creo que ni siquiera esa sanción máxima que prevé el borrador del anteproyecto de ley se equipara en coste a lo que ha dejado de invertir hasta la fecha el Ministerio de Fomento para aislar las viviendas que están siendo objeto de ruido superior al tolerable, de acuerdo con lo que incluso ayer señalaba en este Congreso el Defensor del Pueblo.

Quisiera saber también qué se va a hacer respecto a otra declaración de impacto ambiental que no se ha cumplido, que es la correspondiente a la carretera nacional VI, carretera de La Coruña, en la variante de Guadarrama, de fecha 3 de julio de 1996, otra que no se está cumpliendo.

Me gustaría saber si existen en este momento actuaciones previstas para financiación en Fondo de Cohesión que carecen de declaración de impacto ambiental o al menos de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental eximiendo de las mismas, porque me consta que es una de las cuestiones que ha retrasado la presentación ante Bruselas y quisiera saber cuál es la situación actual.

También me gustaría saber qué se está haciendo con las actuaciones de regeneración de playas, que aunque no están contempladas en la normativa vigente en la última fase de la legislatura del Gobierno Socialista y aunque no era obligatorio se comenzaron a hacer estudios de impacto ambiental, precisamente porque la regeneración de playas supone la extracción en profundidad de arenas que muchas

veces pertenecen a ecosistemas de extraordinario valor. Pasando a la nueva norma, la norma en que se está trabajando, me gustaría saber por qué se imputa al hecho de esperar a la sentencia del Tribunal Constitucional el no haber modificado durante dos años aquellos aspectos que fueron objeto de la infracción de la Unión Europea, porque es verdad que en aquellos aspectos donde la normativa todavía en vigor es deficiente no hubiera sido necesario esperar a la sentencia del Tribunal Constitucional, que por otra parte hace ya más de un año que se ha producido y todavía estamos con un borrador en estado de consultas, tal como señalaba esta mañana el secretario general.

Por lo que se refiere al borrador, ya nos ha dicho que por supuesto no es un texto definitivo, y por tanto alguna de las cosas que le voy a señalar desde el grupo parlamentario pediríamos que se modificaran en el texto actual porque este borrador que ha circulado y el que hemos conocido de forma indirecta es una trasposición prácticamente literal de la directiva 97/11 pero no aporta soluciones a algunos problemas específicos que hemos señalado, es decir todo lo que se corresponde con la exigencia de calidad de los estudios de impacto ambiental o la vigilancia posterior de su cumplimiento; sobre todo nos preocupa que en el articulado de ese borrador se establecen medidas que pueden generar problemas en su aplicación. Por ejemplo, en lo que se refiere al sometimiento de evaluación de impacto ambiental de determinados planes y programas, nos encontramos con que el texto no especifica que esa evaluación debe ser independiente de la evaluación a que en su caso deban someterse los proyectos concretos que compongan el plan, teniendo en cuenta —esto es especialmente relevante— que de acuerdo con el borrador hay una previsión de que existan criterios de exclusión para que el proyecto que esté dentro de un plan pueda quedar ajeno a la declaración de impacto ambiental específica. En esta parte del articulado tampoco se establece un trámite de información y participación pública, sino exclusivamente de consulta a aquellas administraciones públicas que puedan verse afectadas por la ejecución de los planes y programas, con lo cual creemos que se va en contra de lo que está defendiendo la Comisión Europea.

Respecto a otros elementos del texto, se desaprovecha la oportunidad prevista en el artículo 2 de la directiva que se traspone en cuanto a establecer un procedimiento único.

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, le ruego que vaya concluyendo.

La señora **NARBONA RUIZ**: Estoy terminando, señor presidente.

Se pierde la oportunidad de establecer un procedimiento único para cumplir los requisitos de esta directiva y los de la directiva denominada IPPC. Esto creemos que debería ser corregido.

En cuanto al contenido del estudio, el texto no incorpora la necesaria interacción de los factores a tener en cuenta que establece la propia directiva, por tanto parece que se mantiene el texto del artículo del Real Decreto de 1988.

Para ir terminando, nos llama la atención que se dejen fuera proyectos que deberían someterse a la evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la propia directiva en

relación con las presas. En la directiva se dice específicamente que presas y otras instalaciones destinadas a retener agua o almacenarla permanentemente cuando ese volumen sea superior a 10 millones de metros cúbicos; pues bien, en el texto que ustedes ahora mismo tienen se dice que para someterse a evaluación el embalse debe tener más de 15 metros de altura pero no habla en absoluto de qué pasa con el volumen que se establece como umbral por parte de la directiva y no entendemos por qué se traspone en este caso no de forma literal.

En general y como ya ha sido señalado por parte de algunos de los expertos que han analizado este texto, nos encontramos con que el borrador no traspone adecuadamente la directiva en algunas de sus exigencias de información pública, de contenido de los proyectos, de razones de exclusión de los mismos y nos gustaría que estas cuestiones se mejoraran en el trámite a que en estos momentos está sometido el texto. Sin embargo, insistimos en que nos preocupa todavía más que durante tres años, y a pesar del compromiso asumido por la ministra de Medio Ambiente en esta Cámara, no se haya mejorado en absoluto sino que hayan aparecido deficiencias continuadas en el trabajo de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y nos gustaría conocer las medidas que el secretario general, después de haberse puesto de manifiesto la disconformidad del propio secretario de Estado ha llevado o piensa llevar a cabo para mejorar la calidad de estos procedimientos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa**.)

En nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra doña Presentación Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Quiero dar las gracias al señor secretario general de Medio Ambiente por su comparecencia en sustitución de la señora ministra y me voy a ceñir fundamentalmente a lo que es el borrador de la ley de declaración de impacto ambiental con algunas apreciaciones respecto al trabajo desarrollado hasta ahora con la legislación actual. Es cierto que la legislación que en estos momentos nos sirve para hacer las declaraciones de impacto ambiental es insuficiente. Era necesario la trasposición de la directiva y se está haciendo con muchísimo retraso, pero también es cierto que además de lo ya apuntado por la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, desde el propio Ministerio de Medio Ambiente se están haciendo actuaciones que no solamente contravienen las propias declaraciones de impacto ambiental, sino que además se están haciendo verdaderos ataques al medio ambiente. Le puedo poner un ejemplo. Hace poco tiempo Costas ha hecho la regeneración de una playa en la provincia de Castellón y ha acabado con plantas endémicas de la zona. Si el Ministerio de Medio Ambiente con o sin declaración de impacto ambiental está acabando con nuestra propia flora, imaginemos qué está sucediendo cuándo hay que hacer el seguimiento de las declaraciones de impacto ambiental. La anterior compareciente decía que estaba muy satisfecha con el trabajo desarrollado por la dirección general, podemos decir que sí se puede estar satisfecho del trabajo que se ha hecho para seguir manteniendo la situación tal y como estaba o empeorándola en algunas ocasiones.

Me gustaría saber qué medidas se adoptan desde la dirección general y desde la Secretaría General de Medio Ambiente cuando se dan actuaciones de estas características, porque desde el propio Ministerio se pueden hacer obras que perjudican directamente al medio ambiente, algo excesivamente grave.

Entrando en el borrador que nos ha llegado de manera indirecta para poder plantear esta comparecencia, puesto que está en fase de consulta, nos gustaría que se tuvieran en cuenta algunas apreciaciones que desde este grupo parlamentario le vamos a hacer. Hay cosas que nos preocupan. En primer lugar, en algunos aspectos se hace una transposición totalmente literal de lo que es la directiva que se va a aplicar, siendo poco ambiciosos a la hora de plantearnos ir más allá en algunas determinaciones. Nos preocupa mucho la posibilidad que tiene la Administración de poder excluir proyectos que hayan sido aprobados específicamente por ley. La finalidad que se quiere conseguir con este artículo es invalidar la ley de evaluación de impacto ambiental que se pueda llegar a aprobar, cuando al Gobierno le interese excluirlo. Con presentar un proyecto de ley en esta Cámara, cualquier proyecto, independientemente del impacto ambiental que tenga, queda excluido de la ley de evaluación de impacto ambiental, algo grave porque pueden quedar excluidos bastantes proyectos según el interés que pueda tener el Gobierno de turno.

En la aplicación de esta directiva nos preocupa mucho también el recorte que se hace a la información y a la participación de los ciudadanos. Es el momento adecuado para que se pueda legislar de manera suficientemente abierta y avanzada con la participación de la ciudadanía a la hora de poder plantear sus exigencias o los defectos que pueda tener cualquier proyecto. Como decía el secretario general, es verdad, que se pueden producir avances, por ejemplo que por primera vez se puedan incluir los planes y programas en una evaluación estratégica española, pero después de leer el borrador vemos que tampoco nos lleva a una conclusión adecuada, porque se queda en la total y absoluta ambigüedad sin saber exactamente qué pretenden hacer.

También queremos plantear que excluir obras en un anexo es una arbitrariedad cuando además se hace caso por caso. En el anexo II quedan excluidas muchas obras que tendrían la obligación de quedar sometidas a la declaración de impacto ambiental porque se pueden cometer grandes destrozos. Un ejemplo es el suministro de agua potable que queda excluido en el anexo II en función de que la Administración pueda decir si o no cuando podríamos estar hablando de un proyecto donde se tendría que meter una tubería de grandes dimensiones a través de un monte. La arbitrariedad de la Administración en este caso no debe quedar excluida sino todo lo contrario, debe quedar fijada cuando existen también otra serie de apreciaciones que no tendrían por qué estar excluidas de la posibilidad de someterse de manera obligada a declaración de impacto ambiental, como puede suceder con algunas instalaciones de centrales térmicas de determinadas potencias, pues el que tenga menos potencia no quiere decir que tenga menos impactos. Dejarlo a la arbitrariedad de la Administración no es lo más correcto ni lo más ambicioso por parte del ministerio de Medio Ambiente, que se supone tendría que velar de manera más clara y eficaz por el medio ambiente.

Es muy importante que no sólo se hable del impacto directo que se produce, sino del impacto permanente que se lleva a cabo a través de determinadas obras. Se evalúa el impacto que sufre en el momento de hacer la obra, pero no el impacto permanente. Pongamos el caso de una carretera. ¿A qué impacto se está sometido permanentemente con la circulación de tráfico que va discurrir durante el tiempo de utilización de esta carretera? Este dato está excluido en el borrador al que hemos tenido acceso.

Nos asombra que está hasta ahora la actuación de la propia Administración. Dentro de las sanciones que planteaba como una novedad en el borrador, la Administración queda excluida; sólo se habla de sancionar los proyectos privados pero no de la actuación que están teniendo diferentes ministerios en cuanto a sus proyectos con determinadas evaluaciones de impacto ambiental. No creo que tengan que ser sólo las inversiones o las empresas las que tengan que estar sometidas a sanción sino la propia Administración porque hasta ahora está demostrado que no cumple la legislación ni las declaraciones de impacto ambiental. Esperemos que con las consultas a que se va a someter este borrador se tengan en cuenta las sensibilidades de determinados colectivos que están muy preocupados con este tema y se mejore cuando llegue a convertirse en proyecto de ley. Desde nuestro grupo parlamentario, después de lo leído hasta ahora y del borrador que se nos ha facilitado, tenemos que decirle que además de las grandes deficiencias del borrador hay una actuación más grave. Parece que en el anteproyecto lo importante es que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental incordie lo menos posible, y que al final primen más los objetivos económicos que se estén planteando con los diferentes proyectos que la defensa y el cuidado del medio ambiente. Escucharemos las aclaraciones que nos haga el secretario general de Medio Ambiente, esperando que de esa consulta tengamos una verdadera declaración de impacto ambiental que prime la defensa del medio ambiente y no los intereses económicos.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, su portavoz doña María Teresa de Lara tiene la palabra.

La señora de **LARA CARBÓ**: Gracias al secretario general del Ministerio del Medio Ambiente por las explicaciones que nos ha dado sobre el primer aspecto motivo de la comparecencia, que era la situación de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental. Ha hecho un informe exhaustivo de los mismos que le agradecemos enormemente, pese a que parece no era lo que solicitaba la señora Narbona, autora de la petición de comparecencia. Lamentamos que la señora Narbona no haya podido explicar suficientemente en su petición de comparecencia, de manera que el secretario general pudiera responder exactamente a lo que ella quería y que tal vez no supo plasmar por escrito. La señora Narbona ha dicho de forma tajante, como ella suele ser, que ha quedado demostrado esta mañana no se ha cumplido la declaración de impacto ambiental de la tercera pista de Barajas. Esto es muy propio de la señora Narbona, pero ha quedado demostrado punto por punto que se ha ido analizando todos los apartados de la declaración de impac-

to ambiental de la tercera pista, con alguna pequeña excepción en cuanto a plazos hemos visto cómo se están cumpliendo todos los puntos de la declaración de impacto ambiental. Luego, señora Narbona, es precisamente lo contrario de lo que ha afirmado S.S. No entiendo sus afirmaciones. Ha dicho también que quería un aclaración, que esperemos se la dé el secretario general porque lo ha dicho con contundencia, sobre las deficiencias continuadas en el trabajo de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Vamos a ver qué nos contesta el secretario general; son afirmaciones bastantes serias cuando esta mañana se ha dicho aquí lo contrario.

Respecto al anteproyecto de ley de evaluación de impacto ambiental para adecuarla a los requerimientos comunitarios, ya se nos ha indicado que es un borrador, pero tiene unos aspectos que merece destacar y otros que podrán mejorarse en este proceso de participación que se ha abierto. Rápidamente querría destacar cinco puntos que en opinión del Grupo Parlamentario Popular son importantes. El primero es la ampliación del número y tipo de proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental, es un aspecto positivo aunque seguramente habrá que hacer una relectura de la lista de proyectos ya que nuestro grupo no entendemos por qué se habla de someter a evaluación de impacto ambiental a parques eólicos muy pequeños y no se considera la necesidad de las plantas de cogeneración. Como ha dicho el secretario general esto es un borrador y estamos en un proceso abierto.

En segundo lugar, es importante someter a evaluación de impacto ambiental los planes y programas. Ello representa un avance importante ya que tiene sentido una evaluación de impacto ambiental por trozos en grandes obras e infraestructuras, y permitirá una evaluación general de todos los impactos. Además, también se tienen en cuenta los impactos acumulativos con otros proyectos preexistentes en vez de analizar cada proyecto de manera aislada.

En tercer lugar, quiero destacar la importancia de solicitar la presentación de proyectos alternativos. La documentación y el análisis del impacto medioambiental de un proyecto no es completo si no se contemplan alternativas, entre otras la alternativa cero, es decir la de no hacer nada con todos sus impactos medioambientales, económicos y sociales. En esta normativa se pone énfasis precisamente en el análisis de todas estas alternativas.

En cuarto lugar creo que es importante permitir una amplia participación de los afectados en la tramitación de la evaluación de impacto.

En quinto lugar creemos que también es bueno endurecer el régimen sancionador y disciplinario, ya que cuando no se cumple con las obligaciones administrativas o se incumplen las medidas correctoras indicadas y la que está obligada siempre la parte que efectúa la obra, esto debe castigarse y sancionarse al objeto de que las medidas correctoras que van en la declaración de impacto ambiental se cumplan.

Sin más, destacando estas cinco medidas que creo son importantes, tengo que decir que hay otra serie de puntos en los que indudablemente se irán matizando ciertas cosas en este proceso de participación que se ha abierto y esperamos que pronto tengamos en este Congreso y podamos hablar ya de un proyecto de ley de evaluación de impacto

ambiental, que falta nos hace para superar las deficiencias que tiene el anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario general, don Juan Luis Muriel.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE MEDIO AMBIENTE** (Muriel Gómez): Si me permite, señor presidente, voy a ir a por una botella de agua, pues tengo la boca seca.

El señor **PRESIDENTE**: Lo lamento. Vamos a interrumpir la sesión por dos minutos. **(Pausa)**.

Se reanuda la sesión dando la palabra al secretario técnico del Ministerio de Medio Ambiente, don Juan Luis Muriel, no sin antes pedirle disculpas —esta Presidencia toma buena nota— por la falta de servicio.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE MEDIO AMBIENTE** (Muriel Gómez): Muchas gracias, señor presidente.

La verdad es que como hombre del sur aún no me acostumbro a las calefacciones madrileñas y me provocan bastante sed.

Llevo una mañana tremenda, primero la portavoz socialista me asciende a secretario de Estado y ahora el querido presidente me hace secretario general técnico. Seguiré intentando responder como secretario general del Ministerio y desde luego dar cumplida respuesta a SS.SS.

La señora Narbona dice primero que no he contestado a lo que usted plantea y después me pregunta concretamente cómo se están realizando las declaraciones de impacto ambiental. Pues conforme al procedimiento reglado, como no podía ser de otra forma y por eso lo expliqué. Me consta que usted lo conoce, pero creí que debía explicárselo porque usted me preguntaba cómo estamos realizando las declaraciones. Como no puede ser de otra forma en una Administración pública; de acuerdo a la norma, de acuerdo a los dos reales decretos legislativos.

Me plantea si son satisfactorias o insatisfactorias. Realmente la satisfacción o no que podemos recibir en un momento dado unas personas u otras es algo subjetivo, tiene distintos puntos de vista y a veces es difícilmente evaluable; para ustedes al parecer no son satisfactorias, para nosotros son todo lo satisfactorias que nos permiten los recursos humanos y técnicos que tenemos y desde luego si hay demoras, si hay plazos que no se cumplen no son achacables en modo alguno al órgano ambiental, porque como usted bien sabe el órgano ambiental no es el protagonista de este procedimiento, sino que es uno más de los sujetos que participan en él junto al promotor de la obra, el órgano sustantivo y todas las personas que participan en el proceso de información pública. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdona señor Muriel. Señora Urán, le ruego que deje de hablar por teléfono.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE MEDIO AMBIENTE** (Muriel Gómez): Continúo.

Somos uno más de los participantes en ese proceso y muchas veces esas demoras, esos plazos son fases de con-

sultas previas donde no responden tampoco en plazo los promotores de la obra, o son períodos de correcciones o para completar información que se demoran históricamente. Le pongo por caso en una de las obras —a las que después me referiré sobre la eficacia o no de la actual subdirección general— en la que el órgano promotor ha tardado cuatro años en completar la información. Si ese proceso de evaluación ambiental se demora durante cuatro años no es porque el órgano ambiental, la dirección general no ha sido eficiente, es que para completar la documentación el órgano promotor ha tardado cuatro años en reunir la información completa. Con esto quiero decirle que a lo mejor parte de esa insatisfacción que usted tiene, que desde luego no es mía, no es producida por este órgano adscrito a la secretaría general, sino por otros órganos de la Administración del Estado o incluso privados a los que con tanto ardor —y me alegro mucho— defiende la portavoz de Izquierda Unida.

No ha habido una reducción. Creo señora Narbona que aún no ha comprendido el organigrama de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Los residuos no están en la Subdirección General de Evaluación (**La señora Narbona pronuncia palabras que no se perciben**); la subdirección es específica como bien sabe, y me ponía aquí el subdirector —y lo digo como anécdota y para distender un poco la reunión— que entre otras muchas competencias que tenía la subdirección y que le había comentado también tenía la de responder las preguntas parlamentarias, y se quejaba de que eran bastante abundantes. Los residuos están en otra subdirección y no hay el menor problema de que se mezclen. Aquí en la Subdirección General de Evaluación sólo se llevan las evaluaciones, los certificados ambientales para fondos de cohesión, las vías verdes y los procedimientos de queja de la Unión Europea, pero no los residuos como había dicho. Como ya se ha debatido el tema de Barajas, me va a permitir que no vuelva a entrar en él. En todo caso, si S. S. tiene interés en que yo personalmente le responda, con mucho gusto me cita, mañana mismo si quiere, y yo comparezco y hablamos sobre Barajas, pero creo que para eso compareció la directora general de Calidad y Evaluación Ambiental.

Yo, a diferencia de usted, no creo que las declaraciones de impacto ambiental tengan que tener un alcance político. Usted me dice que la declaración de impacto ambiental no tiene un alcance político. Es que no es el ámbito que debe tener una declaración de impacto ambiental, debe ser esencialmente un ámbito técnico, ver si un determinado proyecto tiene tinas afecciones ambientales, evaluarlas, ver qué magnitud tienen y si en virtud de ello, se puede recomendar que se haga o no se haga un determinado proyecto. Ése es el ámbito, como digo, exclusivamente técnico y no político que deben tener las declaraciones de impacto ambiental, porque para hacer política podemos estar usted y yo y no los técnicos de la Subdirección General de Evaluación Ambiental. No es ni su criterio ni el mío el que tiene que guiar a esos técnicos de Evaluación Ambiental, sino que tienen que ser al día de hoy los dos reales decretos legislativos, que no están para hacer política, sino para garantizar determinadas salvedades ambientales.

Me dice usted como timbre de gloria, y además yo se lo aplaudo, que desde 1993 a 1996 ustedes duplicaron los técnicos que se dedicaban a hacer este tipo de trabajo. Enhora-

buena, señora Narbona, creo que es algo importante. Pero me reconocerá al menos que desde 1986 a 1993 tenían lo que tenían, de 1993 a 1996 ustedes lo duplicaron y ahora no sé si me pide que desde 1996 a 1998 nosotros lo volvamos a duplicar. No creo que tengamos en esas necesidades, como a continuación trataré de justificar.

Desde que en el año 1986 se estableció el procedimiento de evaluación ambiental en España se han presentado 654 proyectos. De ellos, se han resuelto al día de hoy 306. Desde septiembre de 1996, año en que entró este Gobierno, se han resuelto 70 declaraciones, no 69, como usted me decía, y hay 40 resoluciones sobre proyectos a los que no era necesario someterlos al proceso de evaluación de impacto ambiental. Comprenderá usted, señora Narbona, que en estos dos años hemos estado ampliamente por encima de la media. Realmente, usted, coge con los decretos, puede saber cuándo se nombró a las personas -en septiembre de 1999 hará tres años-, pero no se preocupe que llegaremos sobradamente y cumpliremos esa cifra. De momento estamos dentro de lo que fue también la línea del anterior Gobierno. Por lo tanto, no creo que tenga que estar mucho más 'insatisfecha que lo que estuvo entonces. A lo mejor, un poquito más, Siempre hay que hacer algún fuego de artificio, pero desde luego no mucho más porque estamos dentro de la media, como le he demostrado.

Decía usted que los procedimientos se demoran, que hay procedimientos que este Ministerio no es capaz de resolver, no es capaz de sacar adelante. Me va a permitir que le lea procedimientos que tienen entrada en los años 1990 y 1991 y que en septiembre de 1996 no estaban resueltos. Por ejemplo, el acceso oeste a Cartagena, que entró en 1991; la prolongación de la N-II, que entró en 1990; el salto de Jánovas, que entró en 1993; la variante de Tarazona, que entró en 1990; la travesía Astorga-León-Burgos, que entra en 1990; la presa de Gor, que entra en 1989; la presa de Yesa, que entra en 1991. Todas ellas son obras cuyos procedimientos de impacto ambiental en seis años no se han acabado. A mí eso también me produce insatisfacción. No me diga que el Ministerio se demora. Al parecer otro Ministerio anterior al de Medio Ambiente tardaba seis años en resolver procedimientos o no los resolvía en ese tiempo. Me volverá a dar la razón, señora Narbona, porque, conociendo los expedientes, el órgano ambiental a veces no es el responsable, sino que hay otros órganos, otros promotores, que a veces demoran innecesariamente las fases de consulta o los procedimientos para completar información. Podemos hablar cada uno lo que queramos, pero tenemos que poner las cosas en su término justo y desde luego no utilizar dos varas de medir. Yo creo que debemos utilizar para todos el mismo metro, a ser posible el que está en París, en la Oficina de Pesas y Medidas.

No hay conflictos con las comunidades autónomas. Usted dice que los tenemos. Hay dos conflictos con la Comunidad Autónoma de Andalucía y yo creo que eso entra dentro del guión, del guión de los dos años de gobierno de mi partido en España y los años que coinciden de gobierno de su partido en Andalucía. Pero realmente, y se lo digo con toda certeza, si la Junta de Andalucía conoce, y me consta que la conoce la última sentencia del Tribunal Constitucional y hace una lectura adecuada de ella, verá

que no tiene por qué tener conflictos de competencia con la Administración del Estado.

Me habla también de las sanciones, que son bajas, que no le parece adecuado el régimen sancionador que se establece en la ley. Posiblemente a mí también me gustaría que fuera mayor, pero usted sabe también que muchas veces las leyes no dependen de lo que a usted o a mí nos guste, sino que necesariamente hay que entrar en un proceso de concertación social, de diálogo con otras administraciones. En eso estamos. Estamos con la sensación de lograr puntos de encuentro. Muchos de los requisitos que vamos a recoger en el nuevo texto los van a tener que aplicar comunidades autónomas. Y es necesario contar con ellas, \*insisto. Además, dentro de cada comunidad autónoma, según sea el departamento, hay distintas sensibilidades, con lo cual a veces es difícil llegar a puntos que puedan ser de común acuerdo. Piense siempre, señora Narbona, que el Ministerio de Medio Ambiente será lo más exigente posible en cuanto a garantizar las garantías ambientales. Le digo también que no debe ser tan malo el texto de ley cuando MÍ siquiera la Comunidad Autónoma de Andalucía ha mandado objeciones en esa fase de consulta inicial que hemos realizado. Sí, por cierto, cinco comunidades gobernadas por el Partido Popular. **(Rumores.)**

Nosotros no eximimos proyectos de la declaración de impacto ambiental salvo los que se recogen en ese articulado famoso del proyecto de ley, que también citaba la portavoz de Izquierda Unida. Los gobiernos hacen proyectos de ley, las Cámaras aprueban esas leyes y, lógicamente, serán los representantes de la soberanía popular los que establecerán el listón de calidad ambiental. Quiero decirle que si la ley que presentemos en su día va a ser muy exigente será porque hayamos alcanzado un amplio respaldo social y administrativo para ello, un amplio respaldo del Gobierno y después un amplio respaldo de SS.SS. Si no, no será exigente, señora diputada. Por lo mismo, eximir o no una obra determinada dependerá de la exigencia de SS.SS., no del interés coyuntural de un gobierno; en to caso de la voluntad de SS.SS., que son quienes tienen capacidad para legislar. Me parece además mucho más interesante que si hay que eximir por cualquier razón de índole social relevante una determinada obra o un determinado proyecto, lo observen, lo discutan y lo debatan SS.SS., con todo el proceso que tiene para llegar a la ciudadanía, que hacerlo por otro procedimiento, que, puede ser menos representativo. Es un tema sobre el que vamos a trabajar pero hay que tener en cuenta que, cuando cuando llega la hora de la realidad, de aplicar la ley el proceso de evaluación ambiental, a veces no pueden quedar recogidas perfectamente en un texto todas las cosas y hay que crear salvedades, lugares de salida para determinadas situaciones. Y es mejor que eso se haga con el respaldo, con el conocimiento y con el debate de una Cámara legislativa que en otros ámbitos.

Me habla de la regeneración de playas y si se someten o no a evaluación de impacto ambiental. A mí me parece muy interesante que la regeneración de las playas se someta a evaluación de impacto ambiental. Creo que es positivo que se haga porque cualquier obra en la costa tiene unas consecuencias inmediatas en otro tramo de la costa próximo a ella. Y el ejemplo del litoral español es clamoroso en este aspecto. También hubiera sido necesario que esas declara-

ciones de impacto ambiental se hubieran hecho para los paseos marítimos, eso paseos marítimos de cemento y hormigón con que se han llenado las costas españolas y que han tenido una grave repercusión en nuestro litoral, han producido movilización de las dinámicas tradicionales de flujos en la costa, que desaparezcan playas y que aparezcan otras nuevas. Estos paseos marítimos, que afortunadamente ya no se hacen, y sólo se están terminando los que había iniciados también debían haberse sometido a estudio de impacto ambiental, a evaluación de impacto ambiental y a su posterior declaración.

Señorías, estamos ante una ley, no ante el reglamento que la concreta. Saben SS.SS. que la actual normativa del Estado es un real decreto de 1986 y un reglamento de 1988 que lo desarrolla. En el Real decreto de 1986 no están establecidos todos los detalles, todos los procedimientos, todas las características, que se desarrollan posteriormente y se completan en el reglamento de 1988. Por tanto, no pidan que la ley contenga todo el proceso normativo desarrollado, porque eso tiene que encajarse en el posterior reglamento que desarrolle esa ley, como es habitual en el procedimiento jurídico español. Las leyes, como bien saben, tienen un carácter más general. Ya decía algún ilustre predecesor suyo en esta Cámara que le dejaran a él hacer los reglamentos. Quizás en el reglamento, como pasó en el de 1988, se desarrollen los criterios y directrices que, ya le digo, señoría, que es imposible desarrollar en la ley. Me hablan de si sometemos los planes y proyectos, de si sometemos los planes y programas y sometemos después los proyectos, y eso es algo que no está regulado en la ley, aunque indudablemente habrá que regularlo, bien en esta fase de desarrollo y de consenso que se va a iniciar con los distintos sectores sociales, o bien en la fase de desarrollo reglamentario.

Sabe la señora Narbona que buena parte de las precauciones que hay que aplicar hoy a los procesos de evaluación ambiental no están recogidas en el real decreto de 1986, están recogidos en el reglamento que lo completaba del 1988. A veces critican que el borrador que hay circulando sea una transcripción literal de la directiva y otras veces me dicen que por qué no nos atenemos a la transcripción literal de la directiva. En principio, hay una obligación clara de adaptar a nuestro ordenamiento Jurídico la directiva de 1985 que, como saben, está mal adaptada, y la directiva de 1997. Incluso, nosotros al introducir los planes y programas y la evaluación estratégica, avanzamos e incluimos también la futura directiva que está ya vista por el Parlamento Europeo y que esperamos que sea una realidad inmediata, la evaluación estratégica ambiental.

No hay disconformidad del secretario de Estado con el procedimiento, como ustedes me plantean. En el Ministerio de Medio Ambiente, igual que cualquier organismo que se precie en una sociedad plural y democrática, hay distintos puntos de vista. A mí no me sorprende todas las mañanas —permítame la ironía— oír al señor Borrell decir cosas distintas a las que dice el señor Almunia, y son del mismo partido. afortunadamente en una sociedad democrática puede haber puntos de vista distintos. Lo importante es que se trabaje, que se debata y se llegue a textos como este borrador, que no nos satisface completamente ni a mí ni al secretario de Estado, seguramente tampoco a usted, pero

que nos puede servir de base para alcanzar ese texto definitivo que espero que un día próximo, antes del verano, podamos traer a esta Cámara, para que SS.SS. legislen. Pero, sinceramente, no hay una disconformidad de procedimientos. Esa carta que salió publicada en algún medio de comunicación es una carta que se dirige a la directora general de Evaluación Ambiental. Estuvimos trabajando sobre ella y demostramos que algunas cosas no eran exactas, que algunos procedimientos nuestros no eran excesivamente puntillosos, desde el punto de vista reglamentario. De ahí salió un borrador mejor, que es el que usted tiene. Esta es la forma habitual de trabajar en un Ministerio donde no hay una mentalidad monolítica que diga, señores, esto es lo que hay, y todos detrás.

Señora portavoz de Izquierda Unida, nosotros no promovemos obras que atenten contra el medio ambiente. Nosotros, como Ministerio de Medio Ambiente, promovemos obras que encajan en lo que es la normativa que este Estado se ha dado a sí mismo a través de sus Cámaras, para garantizar los procedimientos ambientales o cómo se hacen las obras públicas. Eso, señora mía, no es atacar el medio ambiente, sino que es lo que tenemos que hacer en un Estado democrático: acatar y cumplir la legislación vigente. Si la legislación vigente nos parece escasa —a mí me lo parece, creo que a usted también—, convenzamos a los ciudadanos, convenzamos a los sectores sociales de todo tipo y condición y hagamos una normativa ambiental más exigente. Pero me da la sensación de que ni en el partido de la señora Narbona, ni en el suyo ni en el mío nos van a dejar ir mucho más lejos en determinados aspectos. Me da esa sensación. Podría poner un ejemplo, pero no se trata de tirarnos los trastos, sino de buscar caminos de aproximación, que es lo que intentamos con este proceso de debate de esta ley.

Es importante conocer el marco en el que nos movemos a la hora de hacer este borrador, y es el de la directiva de 1997. Para que comprenda el anexo 2 del borrador, tengo que explicarle que en la directiva se establece, en un anexo 1, aquellos planes que tienen que someterse necesariamente a evaluación de impacto ambiental y que tiene la ventaja de que, con respecto a la de 1985, el tipo de proyectos pasa de nueve a 21. Además, en la normativa española hay determinadas leyes que exigen que determinados proyectos —que no están en estos 21— se sometan a ese trámite; también están recogidos en nuestro anexo 1. Y la directiva europea, no el borrador establece además, en su anexo 2 determinados proyectos para los que dice que, si se establecen por los Estados miembros unos umbrales determinados para ese tipo de proyectos que están en el anexo 2 de la directiva, se pueden incorporar al anexo 1. Es una trasposición a la legislación de cada país. Nosotros hemos aportado un buen número de proyectos del anexo 2 al anexo 1 estableciendo el correspondiente umbral. Es decir, el anexo 1 del borrador es muchísimo más amplio que el anexo uno de la directiva europea. Por ello debe quedarse tranquila, pues pedimos que un mayor número de proyectos que los que se piden en Europa se sometan obligatoriamente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Porque para esos proyectos del anexo 2 la propia directiva de 1997 establece, en el artículo 4.2, que pueden ser examinados caso a caso y puntualmente por el órgano ambiental del Estado

miembro para ver si se someten o no a evaluación de impacto ambiental. Es la directiva europea, no el borrador de ley, la que establece esa potestad de que el órgano ambiental del Estado miembro evalúe uno a uno los proyectos y decida si los somete a evaluación de impacto ambiental o no. Nosotros podíamos haber sido muy cómodos, podíamos haber traspuesto literalmente y haber dicho: Todo el anexo 2 de la directiva al anexo 2 del borrador. No. A los que consideramos que existen umbrales que son tangibles y que se pueden medir, les hemos puesto el umbral y los hemos pasado al anexo 1, de obligado cumplimiento, y los otros, señora portavoz, los ponemos en el anexo 2, siguiendo escrupulosamente el texto del artículo 4.2 de la directiva de 1997.

Por tanto, no es que queden a capricho o a arbitrio del Gobierno de turno, es que lo establece así la propia directiva europea, que es la que debemos trasponer. Y —como he dicho— hemos sido más exigentes que la propia directiva europea. Insisto, en que junto a la lectura de los periódicos, que es algo siempre recomendable y que es mejor hacer a primera hora de la mañana, les recomiendo la lectura de los textos en los que nos basamos para desarrollar las leyes. Un proyecto de abastecimiento será sometido o no a valoración de impacto ambiental, dependiendo de las afecciones. Tenga en cuenta que, dependiendo de quien sea el promotor de la obra, puede estar sometido a distintas normativas. Sabe usted que las comunidades autónomas tienen una legislación, desarrollada para su comunidad autónoma, basada en esta legislación básica. Hay proyectos que en la legislación básica del Estado no están recogidos como obligatorios, pero que sí pueden estarlo en la legislación que desarrolle la comunidad autónoma. A nosotros, como tenemos que hacer la normativa básica, lo que nos corresponde es trasponer la directiva y no ir mucho más allá, porque a veces, si vamos mucho más allá, invadimos competencia de otra Administración pública. Por ello hemos tenido que esperar a la sentencia del Tribunal Constitucional, para que se deslindara claramente hasta dónde llegaba la competencia del Estado y hasta dónde llegaba la competencia de las comunidades autónomas.

Quiero decirle que si el abastecimiento del agua tiene que atravesar dos cepas y cuatro montes, seguramente, habrá que someterlo a valoración de impacto ambiental. Si el abastecimiento de agua no tiene esas afecciones tendrá otro procedimiento que posiblemente no sea el de valoración de impacto ambiental. Comprenda que estos criterios no pueden ser homogéneos y generales para todo el procedimiento. Así lo contempla la propia directiva europea y establece esa posibilidad.

Como defensor de la economía de mercado, me satisface mucho que usted se queje de que sólo sancionamos a las empresas privadas en el régimen sancionador y no a las administraciones públicas. Como persona particularmente sensibilizada con esa economía de mercado, y también como miembro activo de la sociedad civil durante otro período de mi vida, me parece que cuantas más garantías se tomen contra la Administración por parte del ciudadano, mejor. Y fijese que le he dicho contra la Administración. Pero parece que, en el ámbito de las administraciones públicas, el camino entre ellas no es la sanción, sino, lógicamente, el cumplimiento de la ley. Si no se cumple la ley

por parte de la Administración pública, sabe usted que en un Estado de derecho como el nuestro hay mecanismos para corregir eso, que no siempre es la potestad de nadie, sino otros mecanismos que garantizan que se cumplan las normas en una sociedad civilizada. Puede que a usted eso le haga gracia, a mí me enorgullece que haya garantías de los ciudadanos frente a las administraciones públicas en una sociedad de derecho. A usted le hace gracia, a mí me enorgullece. **(La señora Narbona Ruiz pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Narbona, usted sabe perfectamente que, en aplicación del Reglamento, no ha lugar a debate.

Por tanto, doy por finalizada la sesión.

La señora **NARBONA RUIZ**: Señor presidente, pido la palabra porque el señor Muriel ha hecho alguna afirmación que no se corresponde con mis palabras. De acuerdo con el Reglamento, ...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Narbona, sabe que si algo puede distinguir ejercicio de esta Presidencia es precisamente la interpretación más flexible posible del Reglamento. En este caso, no la hay, puesto que el turno termina aquí. Por tanto, doy por finalizada la sesión.

La señora **NARBONA RUIZ**: En cualquier caso, pido al secretario general que conteste por escrito a las preguntas que le he formulado y que no me ha contestado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Narbona, esta es una reflexión que conocen todos los comparecientes que han venido otras veces, por eso esta Presidencia no ha estimado oportuno trasladarla. Es imposible contestar a todos los planteamientos que hacen SS.SS., muchas veces, incluso limitando un poco el objeto del punto del día, desbordándolo. Todos ellos saben que todo lo que no pueden contestar en su comparecencia, porque es materialmente imposible tener todos los datos a su disposición, lo pueden facilitar por escrito.

En ese sentido, ruego al señor compareciente que aquellas preguntas que le han sido hechas y que se ciñen al orden del día sean contestadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE MEDIO AMBIENTE** (Muriel Gómez): Si me lo permite, señor presidente, pediría a la señora Narbona que tenga la amabilidad de exponérmelas por escrito; no hace falta que las registre en esta Cámara. Me las da ahora o me las envía por fax y yo con mucho gusto se las contesto.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a la señora Narbona que las facilite a esta Presidencia, que a su vez se las remitirá a usted.

Se levanta la sesión.

**Era la una y treinta minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid  
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.  
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**