



6.9.2011

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición 0980/2007, presentada por Torkild Todsén, de nacionalidad danesa, en nombre de Borgergruppen (Grupo de Ciudadanos), sobre el proyecto de autopista entre Kiplev y Sønderborg en Dinamarca

1. Resumen de la petición

El peticionario protesta contra los planes de construcción de una autopista entre Kiplev y Sønderborg que, en su opinión, entra en conflicto con la legislación de la UE en materia de medio ambiente, en particular, con la Directiva 92/43/CEE del Consejo relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y la Directiva 79/409/CEE del Consejo relativa a la conservación de las aves silvestres. Además de las repercusiones adversas del proyecto en la naturaleza, la ruta elegida supondrá viajes innecesariamente más largos para muchos conductores y más de 5 000 toneladas de emisiones de CO₂ anuales adicionales, con lo que ello implica para un entorno que ya está sometido a una gran tensión. Por tanto, el peticionario solicita la intervención del Parlamento Europeo a fin de garantizar que las autoridades danesas competentes cumplan la legislación de la UE en la materia.

2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 4 de marzo de 2008. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 192, apartado 4, del Reglamento).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 17 julio 2008.

El peticionario expone su preocupación por el hecho de que el proyecto danés de una autopista entre Kiplev y Sønderborg repercute considerablemente en varias áreas protegidas de la zona. Dichas zonas son las siguientes:

- 1) LIC y ZPE Hostrup sø, Assenholm mose og Felsted Vestermark (DK009X058);
- 2) LIC y ZPE Rinkenæs skov, Dyrehaven og Rode skov (DK009X0068);
- 3) ZPE Flensborg Fjord og Nybøl Nor (DK009X0064).

En concreto, la autopista atravesará la zona de Hostrup sø y pasará cerca de la instalación de Rinkenæs skov.

Según expone el peticionario, el proyecto ha sido sometido a consulta popular y más del 85 % de los comentarios recibidos eran contrarios al mismo. Dado que el proyecto conllevará un deterioro significativo en las áreas designadas, el peticionario sostiene que el proyecto debería detenerse de forma inmediata.

El peticionario hace hincapié en que hay una autopista ubicada en la zona oeste de Hostrup sø. La autopista prevista atravesaría el lugar hacia el sur y el núcleo de la zona, por tanto, se encontraría, junto a una zona de tráfico. El aumento del tráfico ejercería una mayor presión en la zona, sobre todo, con respecto al ruido y los contaminantes. La alimentación de las aves y sus modelos de reproducción se verían perjudicados debido a las perturbaciones derivadas del ruido constante.

La autopista formaría asimismo una barrera entre la zona de Hostrup sø y la zona del lago que se encuentra al sur y que alberga también una gran cantidad de aves.

El peticionario expone también que la autopista podría alterar las condiciones hidrológicas en la zona de Hostrup sø puesto que los niveles de agua del suelo se reducirían durante las obras de construcción. Esta consecuencia no ha sido investigada antes de la autorización a pesar de que el daño podría resultar irreparable.

El peticionario llama la atención sobre el hecho de que los hábitats de la zona son sensibles al nitrógeno con un límite de tolerancia aproximado de entre 10 y 20 kg./ha/año. La deposición media de nitrógeno de la zona ya supera los 20 kg./ha/año. En consecuencia, los niveles de tolerancia actuales para los hábitats designados ya se han superado. La autopista añadiría una presión mayor sobre los hábitats, lo que tendría un efecto negativo para el mantenimiento de los hábitats naturales protegidos.

Por último, el peticionario destaca que existen alternativas mejores a la autopista desde el punto de vista del medio ambiente y de la gestión del tráfico, tales como la ampliación de la carretera actual.

Comentarios de la Comisión sobre la petición

Como se indicaba en la petición, la Comisión recibió una queja sobre este proyecto en 2006. La Comisión ha evaluado la queja así como el voluminoso material de documentación que fue presentado.

La autopista entre Kliplev y Sønderborg se estipula en la enmienda nº 27 al plan regional 2001-2012 que Sønderjyllands Amtsråd (consejo del condado de Sønderjylland) aprobó el 5 de septiembre de 2005. La enmienda al plan regional va acompañada de una evaluación del

impacto ambiental que fue llevada a cabo para el proyecto.

La enmienda nº 27 fue debatida en la Naturklagenævnet (Comisión de Reclamaciones de Protección de la Naturaleza) que, mediante decisión de 16 de mayo de 2006, confirmó el plan. De este modo, el plan pasó a ser definitivo.

El artículo 6, apartado 3, de la Directiva sobre hábitats dispone que cualquier plan o proyecto que pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares se someta a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. Las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión. Conforme al artículo 7 de la Directiva sobre hábitats, las obligaciones impuestas en virtud de los apartados 2, 3 y 4 del artículo 6 de la Directiva sobre hábitats se aplicarán también a las zonas clasificadas como zonas de protección especial.

Por tanto, la realización de una evaluación conforme al artículo 6, apartado 3, de la Directiva sobre hábitats exige que se haga uso del mejor conocimiento científico para evaluar el impacto del proyecto. El proyecto sólo podrá ser autorizado si las autoridades se aseguran de que no repercutirá negativamente en los lugares en cuestión. Debería existir una seguridad científica razonable de que dicho impacto existe en el momento de su autorización. En consecuencia, la evaluación del proyecto por partes o la posposición de parte de la evaluación (las denominadas prácticas de «fragmentación») no se permiten.

Sobre la base de la información de la petición, parecen existir deficiencias en la evaluación de los efectos de: 1) el ruido del tráfico en los pájaros para los que se han designado zonas protegidas, 2) emisiones de nutrientes adicionales de la carretera y el tráfico en una zona que ya recibe nutrientes por encima de niveles críticos y 3) reducción de los niveles de las aguas subterráneas durante las obras de construcción.

Basándose en esto, la Comisión ha decidido incoar un procedimiento de infracción contra Dinamarca por la aplicación incorrecta del artículo 6, apartado 3, de la Directiva sobre hábitats.

Conclusiones

La Comisión informará a la Comisión de Peticiones sobre el resultado del procedimiento de infracción.»

4. Respuesta de la Comisión, recibida el 24 de abril de 2009.

«Tal como indicó en su comunicación anterior, la Comisión recibió una queja en relación con este asunto y, en junio de 2008, remitió un escrito de requerimiento a Dinamarca por la aplicación incorrecta del artículo 6, apartado 3, de la Directiva sobre hábitats¹. Las principales cuestiones planteadas fueron la evaluación de los efectos de 1) el ruido del tráfico en las aves, 2) las emisiones de nutrientes adicionales de la carretera, y 3) la reducción de los niveles de

¹ Directiva 92/43/CEE, DO L 206 de 22.7.1992.

las aguas subterráneas durante las obras de construcción.

Dinamarca contestó al escrito de requerimiento en julio de 2008. La respuesta evalúa minuciosamente las especies de aves presentes en la zona y el riesgo de perturbación correspondiente en función de la ubicación de sus hábitats. Se han llevado a cabo nuevas evaluaciones de los nutrientes que muestran que éstos no tendrán repercusiones importantes. Por último, se ha modificado el proyecto para evitar la reducción de las aguas subterráneas (se ha sustituido un túnel por un puente).

El proyecto se debatió también en una reunión celebrada con las autoridades danesas en octubre de 2008 y, desde entonces, han presentado información adicional en varias ocasiones.

El peticionario plantea, en primer lugar, que no debería haberse elegido el trayecto de la autopista actual porque existen mejores alternativas. Cabe subrayar que la Directiva sobre hábitats no prohíbe las actividades humanas en los espacios Natura 2000. De hecho, el objetivo del artículo 6 es la autorización de actividades, siempre que se cumplan unas condiciones determinadas. Como primera medida, todo plan o proyecto debe someterse a una evaluación ambiental adecuada para determinar si afectará de forma apreciable al lugar en cuestión. La Directiva no dispone que deban estudiarse soluciones alternativas si se concluye que el plan o proyecto no causarán un perjuicio notable.

En segundo lugar, el peticionario afirma que la autopista contraviene al artículo 12, apartado 1, letra d), de la Directiva sobre hábitats porque perjudicará el desarrollo de varias especies de ranas que figuran en el anexo IV de la Directiva. Cabe señalar que el artículo 16 permite establecer excepciones al sistema de protección rigurosa dispuesto en el artículo 12. En vez de emplear excepciones, el proyecto puede también ejecutarse de forma que se reduzcan, o incluso se eliminen, las posibles repercusiones apreciables en las especies en cuestión. En estos casos, pueden emprenderse medidas paliativas. Las autoridades danesas publicaron en abril de 2008 un Plan de Conservación de la Naturaleza¹ para la autopista en cuestión, donde se detallan las medidas paliativas previstas (casi doscientos abrevaderos, dieciséis pasos para ranas, vegetación para “guiar” a las ranas a la hora de cruzar la autopista, etc.). Por tanto, parecen haberse evitado las posibles repercusiones notables de la autopista y no existe infracción del artículo 12 de la Directiva en este sentido.

En cuanto a las repercusiones sobre las aves, como ya se ha establecido anteriormente, la respuesta evalúa minuciosamente los riesgos de perturbación asociados a las especies de aves de la zona en función de la ubicación de sus hábitats. En virtud de la información disponible, las principales especies de aves anidan a más de un kilómetro de distancia de la autopista y no existe riesgo de perturbación a causa del ruido. Respecto al estudio al que se refiere el peticionario, podría ser algo irrelevante para el caso que nos ocupa, ya que no está claro que el estudio verse sobre una autopista de características similares, como, por ejemplo, con respecto a la densidad de tráfico, y algunas de las especies mencionadas no figuran en el espacio Natura 2000 de Hostrup Sø.

La evaluación global de la Comisión de la información relativa al caso es que la evaluación del impacto ambiental se ha completado con la información aportada en la respuesta al escrito

¹ <http://www.vejdirektoratet.dk/imageblob/cache/191818.pdf>

de requerimiento y durante el otoño de 2008. La nueva información no altera las conclusiones iniciales de la evaluación de impacto (a saber, que el proyecto no afectaría de forma apreciable al lugar). Basándose en esto, la Comisión ha concluido que no existen pruebas irrefutables ni fundamentos jurídicos que permitan incoar un procedimiento de infracción.

Por este motivo, la Comisión decidió dar por concluida la investigación de este caso el 19 de marzo de 2009.

Conclusión

La Comisión ha dado por concluida la investigación del caso debido a la falta de pruebas claras de cualquier infracción de la legislación comunitaria en materia de medio ambiente.»

5. Respuesta de la Comisión, recibida el 11 febrero 2011.

La Comisión ha examinado detenidamente este proyecto de construcción de una autopista en el marco de un procedimiento de infracción. El proyecto se debatió también en una reunión paquete celebrada con las autoridades danesas.

En su respuesta al escrito de requerimiento de la Comisión, las autoridades danesas incluyeron una evaluación minuciosa del impacto del ruido en las aves presentes en la zona (en función de la ubicación de sus hábitats), que pueden verse afectadas por el proyecto.

Las autoridades danesas también aportaron cálculos específicos y mapas relevantes correspondientes al ruido generado por la nueva autopista comparando la situación (con respecto al impacto del ruido calculado sobre la estimación de aumento del tráfico en la zona), antes y después de la construcción de la nueva autopista. La evaluación de estos mapas indica que la variación calculada en el nivel de ruido en las zonas correspondientes en torno al lago es de aproximadamente 0 dB (-2-+2 dB). Por tanto, esto confirma que, en lo que respecta a contaminación acústica, las repercusiones del proyecto en las aves, en caso de que se produzcan, serán muy moderadas.

6. Respuesta de la Comisión, recibida el 6 de septiembre de 2011 (rev. III).

La Comisión ha dado por concluida la investigación del caso el 10 de marzo de 2009 debido a la falta de pruebas claras de cualquier infracción de la legislación comunitaria en materia de medio ambiente. La Comisión no ha recibido ninguna nueva información que afecte a dicha conclusión y, por tanto, no tiene nada que añadir a las comunicaciones anteriores.