

**PRIMER ENCUENTRO EUROAMERICANO DE GRUPOS VIALES
AMBIENTALES**

**REVISIÓN CRÍTICA DEL GRADO DE APLICACIÓN
DE LAS MEDIDAS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL
AMBIENTAL EN LAS OBRAS**

Felipe Ruza Tarrío

Abril de 1999



PRIMER ENCUENTRO EUROAMERICANO DE GRUPOS VIALES AMBIENTALES.

REVISIÓN CRÍTICA DEL GRADO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL AMBIENTAL EN LAS OBRAS, RESPECTO A LO PREVISTO EN LOS PROYECTOS.

Punto de vista de la Administración General del Estado Español.

Felipe Ruza Tarrío.

Pretender que cuanto se va a decir a continuación refleja el criterio exacto de la Administración General de Estado español, en cuanto al tema que encabeza esta nota, resultaría absolutamente pretencioso, las posturas de la Administración pueden resultar dispares según el papel que le toque jugar a cada una.

Nos limitaremos a indicar, con espíritu crítico, como se hacen las cosas, las dificultades que se encuentran y los medios que se pueden utilizar, desde el punto de vista de la Administración de Carreteras del Estado, que es uno de sus Organismos con mayor capacidad de inversión.

La política de evaluación del impacto ambiental, impuesta, actualmente, a nivel mundial, plantea acciones preventivas, que siempre resultan más eficaces y menos costosas, que las correctoras que es preciso aplicar cuando el mal ya está hecho, suponiendo que éste tenga entonces remedio.

Pero el adelantarse a los acontecimientos, nos exige realizar un ejercicio de predicción y en esta tarea, por muy buena voluntad que se ponga, cabe siempre la posibilidad de cometer errores de apreciación.

Esto exige, como es lógico, el realizar posteriormente las comprobaciones necesarias para determinar si la predicción de impactos sobre los distintos elementos del medio fue correcta y si las medidas correctoras establecidas funcionan como se esperaba o hay que adoptar otras complementarias.

El seguimiento y control de las afecciones ambientales que pueden producirse, tanto al ejecutar un proyecto como posteriormente en su explotación, se convierten así, en una pieza fundamental del proceso de evaluación, y en la única garantía de que el proyecto resulta en realidad, ambientalmente admisible.

La legislación española sobre la materia, como todos saben, emana de la Directiva 85/337/CEE, recientemente modificada por la 97/11/CE, traspuesta la primera, por Real Decreto Legislativo 1302/86 y desarrollado éste por el Real Decreto 1131/88, en el que se establece (Artículo 11) el programa de vigilancia ambiental, con el objetivo expuesto anteriormente.

Según El Artículo 26 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (R.D. 1131/88, de 30 de Septiembre), los objetivos a cumplir mediante la vigilancia son los siguientes:

- "a) Velar para que, en relación con el Medio Ambiente, la actividad se realice según el proyecto y según las condiciones en que se hubiera autorizado.
- b) Determinar la eficacia de las medidas de protección ambiental contenidas en la Declaración de Impacto.
- c) Verificar la exactitud y corrección de la Evaluación de Impacto Ambiental realizada."

Otras funciones adicionales son:

- * Ajustar o modificar las medidas correctoras previstas según su evolución.
- * Ser una fuente de datos importante para mejorar el contenido de los futuros estudios de impacto ambiental.
- * Permitir la detección de alteraciones no previstas en el Estudio de Impacto Ambiental y en su caso proponer las medidas correctoras adecuadas.

Por su parte las Declaraciones de Impacto Ambiental, con las que se culmina el proceso de evaluación de impacto ambiental, contienen una serie de condiciones de obligado cumplimiento para que el proyecto objeto de evaluación pueda ser ejecutado.

Estos condicionantes se refieren, unos a modificaciones del Estudio Informativo, información adicional y estudios complementarias que deben ser aprobados, bien antes de la aprobación del Proyecto de Construcción, o bien previo al acta de replanteo. Otros, plantean medidas de control y seguimiento de la obra, así como sobre los efectos que sobre el entorno produce la puesta en explotación de la carretera, y la comprobación de la eficacia de las medidas

correctoras adoptadas, operaciones que pueden extenderse hasta los tres años después de terminada la obra.

Una de estas prescripciones, obliga a establecer un programa de vigilancia ambiental, para el seguimiento y control de los impactos, y comprobación de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, y en el condicionamiento de la propia DIA. Al mismo tiempo, fija ya los plazos en que deben emitirse determinados informes o complementarse la información del Proyecto, así como, el período de tiempo durante el que deben realizarse estas comprobaciones.

El Programa de Vigilancia Ambiental, debe entenderse, por lo tanto, como un conjunto de criterios de carácter técnico que, en base a la predicción realizada sobre los efectos ambientales del proyecto, permite a la Administración realizar su comprobación y seguimiento eficaces y sistemáticos, así como sobre lo estipulado en la Declaración de Impacto Ambiental y sobre aquellas otras alteraciones de difícil previsión que pudieran aparecer en la fase de explotación o funcionamiento. El Programa debe funcionar como un sistema abierto con capacidad para modificar, cambiar o adoptar el proyecto, a las nuevas situaciones que se planteen, manteniendo las líneas fijadas en los objetivos establecidos.

Las fechas o hitos que suelen fijar las DIA's, como comienzo de los plazos al final de los cuales deben ser emitidos los informes, son:

Aprobación del proyecto de construcción.
Acta de comprobación del replanteo.
Acta de recepción de las obras.

La periodicidad de los informes se fija en 3 meses, 6 meses ó 1 año, según de que tipo de informe se trate, y en el plazo máximo de control se extiende a 3 años.

Si tenemos en cuenta que estos informes deben realizarse, generalmente, sobre cuestiones tales como la permeabilidad territorial; la localización de canteras, vertederos e instalaciones complementarias; protección del sistema hidrológico; contaminación atmosférica y acústica; protección de la fauna y de la flora; defensa contra la erosión; protección del patrimonio histórico-artístico, y arqueológico; integración paisajística y recuperación ambiental, se puede comprender que cada obra puede dar lugar a numerosos informes que deben ser emitidos en fechas muy diferentes, y éstas son fijas, pues están sometidos a procesos administrativos y a la marcha de las obras que, en ocasiones, sufren prórrogas, con lo que si no se conoce esta circunstancia con prontitud, da lugar a confusiones y peticiones de informes que todavía no ha llegado el momento de ser emitidos. En la actualidad el número de informes a emitir en los próximos tres años supera la cifra de 900.

Este importante volumen de trabajo nos obligó a diseñar y construir una base de datos que recoge la información necesaria para la Dirección General de Carreteras, con relación a las Declaraciones de Impacto Ambiental, y nos permite un mejor control de las mismas, dado el número, elevado, como queda dicho, de ellas. Este instrumento informático facilita su seguimiento en cuanto a cumplimiento de plazos y remisión de los informes al órgano ambiental correspondiente,

y facilita, al mismo tiempo, mucha información que puede resultar útil para otros temas.

Gracias a ello, se va cumpliendo la remisión de informes al órgano ambiental en los plazos establecidos en las DIA's, de manera razonable.

Este flujo de informes, nos ha permitido constatar una gran variedad en su calidad y en su contenido. Desde microinformes sintéticos a extensos informes, claramente excesivos, que no se justifican con el seguimiento planteado por el legislador.

Esta disparidad en la elaboración de los informes nos han conducido a la preparación de un manual que permita unificar criterios en cuanto a su forma, alcance y contenido, de forma que se evite la excesiva brevedad, que no llega a cumplimentar los objetivos perseguidos; la reiteración de contenidos, con la incorporación de gran parte del Estudio de Impacto Ambiental y la excesiva extensión que dificulta la evaluación del informe.

En esta tarea estamos. Se plantea que el manual, una vez finalizado, facilite la elaboración de los informes a los que deban realizarlos, normalizando y concretando su contenido, así como que facilite su análisis y aprobación, tanto por parte de la Dirección General de Carreteras, como por la del órgano ambiental correspondiente.

El contenido del manual está orientado a facilitar dichos informes. Consideramos que constituirá una herramienta útil, en la que se recojan procedimientos y metodologías aplicables, conceptos a analizar, datos a aportar, etc., de forma que se garantice el cumplimiento de las condiciones impuestas por la DIA y lo prescrito en la legislación vigente.

Pero todo ello carecería de valor si el órgano ambiental no está de acuerdo con lo que le vamos a presentar, y por ello, pretendemos consensuar con dicho órgano el contenido del manual, de forma que los informes que se elaboren contengan la información necesaria y suficiente, sin aportaciones superfluas, para que la labor de control y seguimiento se realice con la máxima eficacia.

Con ello se conseguirá, por otra parte, la reducción de los costes y el tiempo de elaboración de los informes. La Dirección General de Carreteras carece actualmente de medios materiales y humanos (equipos pluridisciplinarios), que puedan llevar a cabo tal volumen de trabajo. Se pretende ir dotando a las Demarcaciones de Carreteras del Estado de mejores medios, como es el que dispongan de sonómetros que les permitan realizar las primeras comprobaciones y el seguimiento. De todas formas será necesario la contratación de asistencias técnicas que permitan realizar esta labor con todo tipo de garantías.

Además de por todo lo dicho, la importancia de estos informes se acrecienta, porque son solicitados frecuentemente tanto por los Órganos de la Comisión Europea, como requisitos para la concesión de financiación de la obra, como por el Parlamento Español para atender, en ambos casos, las quejas presentadas ante ellos.