

Madrid: la relevancia de los casos judiciales sobre el impacto ambiental de las infraestructuras

M^a CONSUELO ALONSO GARCÍA

Sumario

	<u><i>Página</i></u>
1. Trayectoria y valoración general	630
2. Legislación	632
2.1. Normativa aprobada en el año 2008	632
2.1.1. Caza y pesca	632
2.1.2. Subvenciones	632
2.1.3. Montes	633
2.2. Otros documentos	633
2.2.1. Sometimiento a información pública del Plan de Ordenación de los Recursos naturales del Parque de la Sierra de Guadarrama	633
2.2.2. Modificación del Mapa de Ruido del Aeropuerto de Barajas	634
3. Organización ambiental autonómica	636
4. Instrumentos para la ejecución de la política ambiental	637
5. Jurisprudencia	639
5.1. Jurisprudencia ambiental del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad de Madrid	639
5.1.1. Necesidad de Evaluación de Impacto Ambiental	639
5.1.2. Infracciones en materia de aguas continentales	640
5.1.3. Anulación de las Resoluciones de un tramo de duplicación de la calzada de la carretera M-501	641

	<i>Página</i>
5.2. Jurisprudencia de otros Tribunales referida a situaciones ambientales en la Comunidad madrileña (remisión)	644
5.2.1. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea de 25 de julio de 2008: Obras de ampliación y reforma de la M-30	644
5.2.2. Indemnización pecuniaria a determinados vecinos por los perjuicios derivados del ruido del aeropuerto de Barajas	646
5.3. Auto del Tribunal Constitucional 88/2008, de 2 de abril	647
6. Problemas ambientales	648
6.1. Sometimiento al trámite de información pública del «Estudio de viabilidad y el anteproyecto de la nueva carretera M-61 para enlazar la A-6, la M-607 y la A-1»	648
6.2. Deterioro del Parque Regional del Sureste	649
6.3. Posible privatización del Canal de Isabel II	650
7. Apendice informativo	651
7.1. Lista de responsables de la política ambiental de la Comunidad de Madrid	651
7.2. Listado de jurisprudencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid	652

* * *

1. TRAYECTORIA Y VALORACIÓN GENERAL

Para la política ambiental de la Comunidad de Madrid, el año 2008 ha sido un período relativamente tranquilo en lo que se refiere a la adopción de nuevas medidas normativas en la materia. Esta apacible calma en el terreno legislativo no ha sido, sin embargo, la tónica dominante en el ámbito jurisdiccional, en el que los Jueces y Tribunales han dado cauce y solución a las demandas ante ellos planteadas por amplios colectivos de defensa ambiental frente a algunas importantes iniciativas y proyectos desarrollados bien por el Ejecutivo madrileño bien por otras Administraciones públicas que conllevan notables implicaciones ambientales.

Buena parte de los pronunciamientos judiciales dictados en este período han resultado muy reveladoras respecto de la necesidad de incorporar la variable ambiental en el diseño y construcción de proyectos, obras y actividades, especialmente los relacionados con las infraestructuras viarias, de tal

manera que la autoridad jurisdiccional no vacila a la hora de fallar la anulación de las resoluciones que autorizan los mismos si no se prueba la existencia o su adecuación al estudio ambiental previo. Así, se ha anulado el nuevo proyecto autonómico de desdoblamiento de la carretera M-501, y se ha declarado la necesidad de este tipo de análisis para la realización de las obras de ampliación y mejora de la autovía de circunvalación de la capital, la M-30, (aunque en este caso se trata de una carretera sobre la que la Comunidad de Madrid no dispone de competencia alguna, al ubicarse en el término municipal de la capital).

Por otro lado, se ha advertido también la absoluta globalización del ámbito jurisdiccional en lo que se refiere los problemas ambientales. En efecto, las sentencias recaídas sobre conflictos ambientales en la Comunidad madrileña no provienen sólo las instancias judiciales encargadas de aplicar Derecho autonómico, sino que proceden también de otros órganos judiciales, como el Tribunal Supremo y el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, lo que demuestra la trascendencia que, en ocasiones, tiene la política local y autonómica para el Derecho ambiental nacional y comunitario europeo.

Además, el incremento del número de decisiones judiciales dictadas en materia de medio ambiente es también sumamente revelador de la clara concienciación ecológica de los ciudadanos, tanto individualmente considerados como agrupados en asociaciones y organizaciones que tienen como fin su protección, y que no vacilan en utilizar todos los instrumentos jurídicos y de agotar todas las instancias administrativas y judiciales que el ordenamiento pone a su disposición para la defensa de sus intereses.

Respecto de los problemas ambientales, más que la aparición de nuevas circunstancias y situaciones que pudieran generar discrepancias y desacuerdos entre las diferentes Administraciones públicas o entre la Administración autonómica y los ciudadanos, –aunque también los hay, como el anuncio de posible privatización del Canal de Isabel II–, cabría señalar la continuidad y persistencia de algunos debates que todavía distan de estar resueltos, como el trazado medioambientalmente más adecuado para el cierre norte de la carretera de circunvalación M-50, o los generados con la aprobación del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del futuro Parque regional del Guadarrama.

A nivel de organización, sí se ha producido una importante racionalización de la estructura de la antigua Consejería de Medio ambiente y Ordenación del Territorio, con la finalidad de integrar en la misma el área de vivienda y de agrupar en uno sólo aquellos órganos que puedan tener similares

funciones de protección ambiental, logrando una más coherente sistematización orgánica que redunde en un ahorro de los costes administrativos y económicos del sistema. Igualmente, se ha procedido a sustituir a algunos de los titulares de determinados órganos de la misma, como la propia Consejera, así como los de la Secretaría General Técnica, de la Dirección General de Medio Ambiente y de la Dirección General de Evaluación ambiental.

2. LEGISLACIÓN

2.1. NORMATIVA APROBADA EN EL AÑO 2008

2.1.1. Caza y pesca

Las normas relativas a la caza y la pesca sólo han alcanzado en este período el nivel de Orden. Las mismas tienen por objeto definir las zonas en las que se pueden cazar determinadas especies (como el jabalí en la Zona de Caza Controlada y en la Reserva Nacional de Caza de Sonsaz, y la de palomas migratorias desde puestos fijos en pasos tradicionales situados en la Comunidad de Madrid), y las limitaciones y épocas hábiles que regirán durante la campaña cinegética 2008-09 (Orden 604/2008, de 1 de abril), así como el establecimiento de vedas y regulación especial de la actividad piscícola en los ríos, arroyos y embalses de la Comunidad (Orden 31/2008, de 23 de enero).

Por su parte, mediante Orden 1049/2008, de 4 de junio, se crea la Comisión de Homologación de Trofeos de Caza mayor y se establecen normas para su funcionamiento.

2.1.2. Subvenciones

Desde el punto de vista de la gestión ambiental, la Orden 1131/2008, de 10 de noviembre modifica la 671/2008, de 10 de abril, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a las Pequeñas y Medianas Empresas (PYME) para la implantación y mantenimiento voluntarios de sistemas de gestión y auditoría medioambiental y se convocan dichas subvenciones para el año 2008. Es interesante el fortalecimiento de los nuevos instrumentos de gestión ambiental, especialmente el Sistema comunitario de Auditoría y Gestión ambiental (EMAS) o el etiquetado ecológico, fomento que ya viene realizando hace tiempo la Comunidad de Madrid, con normativa y acciones de estímulo dirigidos tanto a las propias instancias administrativas como a los empresarios.

2.1.3. Montes

En relación con los montes, destaca la Orden 1104/2008, de 12 de junio, por las que se establece la relación de materiales de base para la producción de material forestal de reproducción identificados en la Comunidad de Madrid y se establecen las regiones de procedencia y la relación de materiales de base para otras especies de interés forestal. Asimismo, la Orden 2255/2007, de 21 de septiembre aprueba las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la ejecución de obras y trabajos de mejora forestal en montes de titularidad privada, que tendrán que realizarse con adecuación a las previsiones contenidas en el Plan Forestal de la Comunidad de Madrid.

2.2. OTROS DOCUMENTOS

2.2.1. Sometimiento a información pública del Plan de Ordenación de los Recursos naturales del Parque de la Sierra de Guadarrama

La Resolución de 7 de noviembre de 2008 acordó someter a los trámites de audiencia a los interesados e información pública, por un período de tres meses, el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Sierra de Guadarrama en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid (recuérdese que el espacio de dicho Parque también se extiende por el territorio de otra Comunidad autónoma: la de Castilla y León). Dicho documento ya había sido informado favorablemente por la Asamblea en noviembre de 2006. No obstante, el mismo ha tenido que ser revisado para adaptarse a las exigencias de las nuevas Leyes estatales dictadas sobre la materia: la de Patrimonio Natural y Biodiversidad (Ley 42/2007, de 13 de diciembre) y la de Parques Nacionales (Ley 5/2007, de 3 de abril).

En el mismo se contempla la protección, en diversas categorías, de más de 100.000 hectáreas de superficie de terreno, de las cuales 76.650 tienen la máxima protección por su elevado valor ecológico y su biodiversidad. Otras 47.000 hectáreas se constituyen como zona periférica de protección, siendo su finalidad amortiguar las actuaciones que pudieran comprometer la calidad ambiental de la zona.

El PORN contiene, además, dos nuevas figuras de protección: la «Zona de Transición», que tiene como objetivo servir como colchón protector para futuros desarrollos, y la de «Paisaje Protegido», que incluye alguno de los ecosistemas más característicos de la sierra madrileña. Igualmente, se prevén como zonas especiales tres áreas que tradicionalmente se han dedicado al deporte del esquí.

Como ya habíamos señalado en nuestro anterior informe, la propuesta de dicho Plan había sido muy contestada por algunas organizaciones ecologistas, como «Ecologistas en Acción», que han visto en su aprobación definitiva un intento institucional de dar «vía libre» y amparar los nuevos planes generales que han elaborado los Municipios afectados por la futura declaración, que han aprovechado dicha situación para tramitar unos nuevos documentos urbanísticos que permitirán la construcción de nuevas viviendas e infraestructuras, lo que aumentará la presión urbanística en la zona.

2.2.2. Modificación del Mapa de Ruido del Aeropuerto de Barajas

Aunque la aprobación de los Mapas de Ruido correspondientes a infraestructuras aeroportuarias es de competencia estatal, siendo elaborados por la Administración General del Estado (art. 4 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido), la incidencia medioambiental de una infraestructura como un gran aeropuerto como es el de Madrid (Barajas) en el conjunto regional es enorme, por lo que nos detendremos brevemente en su análisis.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 14 de esta Ley y de los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre y 1367/2007, de 19 de octubre, que la desarrollan, el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) procedió a elaborar los Mapas de Ruido de las grandes infraestructuras aeroportuarias civiles españolas, que son las que exceden de 50.000 movimientos anuales (entendiendo como movimientos tanto los de despegue como los aterrizajes, con exclusión de los que se efectúen únicamente a efectos de formación en aeronaves ligeras). Estos son los de Alicante, Bilbao, Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Tenerife Sur, el Prat de Barcelona y Barajas en Madrid.

Estos Mapas de Ruido tienen como objetivo, según señala el artículo 15 de la Ley, permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica de una determinadas zona, permitiendo la realización de predicciones globales para la misma, y posibilitando la adopción fundada de planes de acción para disminuir el ruido en ellas y adoptar, en general, las medidas correctoras que sean adecuadas a tal efecto.

Estos instrumentos debían estar aprobados antes del 30 de junio de 2007 (Disposición adicional 1 de la Ley).

El relativo al aeropuerto de Barajas fue publicado en el BOE, a efectos de información pública, precisamente el día en que terminaba el citado plazo previsto en la Ley para su aprobación. El escenario contemplado en el mismo venía referido a los datos del año 2005. La razón que motivó esta decisión

fue la necesidad, impuesta por mandato legislativo, de que el período anual representado fuese lo más reciente posible, y los resultados obtenidos homogéneos y comparables, por lo que fue dicha fecha la que se fijó de manera común para los diez aeropuertos sometidos al ámbito de aplicación de la norma.

Sin embargo, en dicha fecha el problema acústico del aeropuerto de Madrid no coincidía con el actual, pues la cuarta pista del aeródromo no entró en funcionamiento hasta 2006. Por esta circunstancia, el área de afectación del mismo era más reducida que la actual.

Esta eventualidad dio lugar a que el Gobierno de Madrid presentara alegaciones al mismo. Entre las críticas formuladas por el Ejecutivo autonómico se incluían que la entrada en funcionamiento de la T-4 hizo que en el primer semestre de este año, el número de operaciones en el aeropuerto se incrementase un 12,2% sobre el mismo período de 2006, lo que era causa de un gravísimo impacto a los Municipios próximos. Además, el Mapa se elaboró con el censo de población de 2001, lo que tampoco reflejaba la realidad del número de ciudadanos afectados. Por su parte, la organización ecologista «Ecologistas en Acción», además de varias asociaciones vecinales y municipales, solicitaron que se volvieran a evaluar determinadas zonas afectadas por el ruido para adecuar los parámetros obtenidos a las molestias reales que sufren las personas afectadas, y que se redujeran los valores límites de calidad acústica por considerar los fijados en el Mapa elevados y poco protectores, así como que se incluyeran en el mismo los valores límite para los espacios libres, zonas verdes y espacios protegidos, cuestión que tampoco se trataba en el mapa inicialmente redactado. Esta misma organización criticaba también que la modelización y las mediciones realizadas no recogían fielmente los datos reales, como eran la altura de los puntos de evaluación sobre el nivel del suelo, que no se ajustaban a la Directiva del ruido, y que tampoco se había tenido en cuenta la dispersión horizontal, es decir el desvío real de la trayectoria del avión sobre la ruta nominal, que es mucho mayor que la estándar que se ha tenido en cuenta para elaborar el mapa.

Por estos motivos, la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA acordó, junto con el Ministerio de Medio ambiente y Medio Rural y Marino, recalcular el Mapa estratégico de ruido que presentasen las variaciones significativas con respecto a los datos del año 2005, entre ellos los de Barcelona, Madrid-Barajas y Valencia, que han sido actualizados con el escenario de 2007, con el objeto de que sirvan como referencia para la redacción de su correspondiente Plan de Acción.

Concretamente, la actualización del documento que nos ocupa se ha efectuado en diciembre de 2008, y se denomina «Actualización de los Mapas Estratégicos de ruido de los grandes aeropuertos. Aeropuerto de Madrid-Barajas», y se puede encontrar en la página web de AENA. El contenido del mismo se refiere a los niveles sonoros, exposición al ruido, y mapa de zonas de afección.

3. ORGANIZACIÓN AMBIENTAL AUTONÓMICA

La nueva ordenación se introduce en el Decreto 77/2008, de 3 de julio, del Consejo de Gobierno, por el que se establece el número y denominación de las Consejerías de la Comunidad de Madrid. La misma dispone, en su artículo 1, que la Administración de la Comunidad de Madrid queda organizada en determinadas Consejerías, entre las que se encuentra la de «Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio».

Por su parte, el Decreto 102/2008, de 17 de julio, del Consejo de Gobierno, por el que se modifican parcialmente las competencias y estructura orgánica de algunas Consejerías de la Comunidad de Madrid, establece, en su artículo 3, las siguientes disposiciones:

1.–La supresión de las Direcciones Generales de Agricultura y Desarrollo Rural, del Medio Natural, de Medio Ambiente Urbano, de Promoción y Disciplina Ambiental (además de la de Arquitectura y Rehabilitación).

2.–La Viceconsejería de Vivienda pasa a denominarse Viceconsejería de Vivienda y Suelo.

3.–La Dirección General de Medio ambiente asume la competencia de las antiguas Direcciones Generales de Agricultura y Desarrollo Rural, de Medio Ambiente Urbano y del Medio Natural.

4.–La Dirección General de Evaluación Ambiental asume las competencias en materia de disciplina ambiental que correspondía a la antigua Dirección General de Promoción y Disciplina Ambiental.

Como consecuencia de estos cambios, la estructura básica de dicha Consejería queda como sigue:

- a) Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio
- b) Viceconsejería de Vivienda y Suelo
- c) Secretaría General Técnica
- d) Dirección General de Medio Ambiente, que agrupa las extintas Direcciones Generales de Medio ambiente Urbano y del Medio Natural y asume sus competencias.
- e) Dirección General de Evaluación Ambiental, que asume las competencias en materia de disciplina ambiental que correspondía a la Dirección General de Promoción y Disciplina Ambiental.
- f) Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial
- g) Dirección General del Suelo
- h) Dirección General de Vivienda y Rehabilitación
- i) Instituto de la Vivienda de Madrid (IVIMA)
- j) Instituto de Realojamiento e Integración Social (IRIS)
- k) Instituto Madrileño de Investigación y Desarrollo Rural, Agrario y Alimentario (IMIDRA)
- l) Empresa Pública INVICAM, Innovación y Vivienda de la Comunidad de Madrid, Sociedad Anónima
- m) Areas de Promoción Empresarial, Sociedad Anónima (ARPEGIO)
- n) Empresa Pública Tres Cantos
- o) Empresa Pública GEDESMA, Sociedad Anónima, Gestión y Desarrollo del Medio Ambiente de Madrid.

4. INSTRUMENTOS PARA LA EJECUCIÓN DE LA POLÍTICA AMBIENTAL

Habiendo la Comunidad de Madrid consolidado ampliamente la su legislación y reglamentación propia en materia de medio ambiente, ahora buena parte de la atención de la Consejería se centra en la elaboración, seguimiento y fomento de iniciativas y programas destinados a hacer de la protección del medio ambiente una realidad en la región.

Las acciones más destacables en este sentido son la permanencia y actualización constante de dos importantes Estrategias autonómicas que fueron aprobadas en 2006: la de Calidad del Aire y Cambio Climático, denominado

Plan Azul, y que tiene como objetivo temporal el año 2012, y la de Residuos, que continuará hasta 2016. Derivada de esta última es la construcción de la nueva planta de tratamiento de residuos de Arganda del Rey, una infraestructura que cuenta con capacidad para el tratamiento de residuos de construcción y demolición de 450.000 toneladas anuales. La misma es, además, absolutamente respetuosa con el medio ambiente, ya que se integra en un entorno marcado por explotaciones mineras, lo que supone que no se añade molestia alguna ni a la fauna ni a la población, evitando la generación de un nuevo impacto paisajístico, se ha construido en parte sobre un vertedero de inertes totalmente recuperado y, por ende, utiliza paneles solares para la obtención de energía, lo que evita la producción anual de más de 1.000 toneladas de CO₂ a la atmósfera.

Por lo que respecta a los programas, los más destacados son los destinados a crear y mejorar los espacios verdes, como la inauguración del parque público de San Sebastián de los Reyes, de más de 50 hectáreas de extensión, y que constituye el espacio verde más grande de dicha localidad, o la plantación de nuevos bosques de abedules, hayas y álamos que mejorarán la masa forestal del Valle del Lozoya, y que pertenece a un ambicioso plan del Ejecutivo autonómico que en los últimos cuatro años ha invertido más de tres millones de Euros en actuaciones destinadas a la conservación de las 25.600 hectáreas naturales que ocupa la Comarca del Lozoya. Esta misma finalidad de preservación de la superficie verde autonómica es la que preside la «Campaña contra incendios forestales INFOMA 2008», en la que la Comunidad invierte 41 millones de Euros para la prevención, vigilancia y extinción de incendios forestales que tiene su época de mayor riesgo en el verano.

Asimismo, es interesante destacar algunas otras iniciativas madrileñas destinadas a la concienciación de la población, especialmente de los niños, en la protección del medio ambiente, como la ampliación con 350 actividades de la oferta de los centros de Educación ambiental, las acciones relacionadas con el fomento de la adopción y tenencia responsable de animales, que es el antecedente del Plan de Protección y Bienestar Animal (2008-2011) que está preparando la Comunidad, o el Programa sobre rapaces nocturnas dirigida a escolares, denominado «Amigos de los búhos», que tiende a favorecer el conocimiento de las rapaces nocturnas y entender sus problemas de conservación. Asimismo, el «Programa Aula Abierta 2008» permite fomentar la participación y creatividad de la población en el desarrollo sostenible.

5. JURISPRUDENCIA

5.1. JURISPRUDENCIA AMBIENTAL DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD DE MADRID

5.1.1. Necesidad de Evaluación de Impacto Ambiental

La sentencia del TSJ de Madrid de 13 de junio de 2008 resuelve el recurso contencioso-administrativo contra diversas resoluciones dictadas por diferentes órganos del Ministerio de Industria en relación con los requerimientos formulados por el Ayuntamiento de Penagos (Cantabria) en relación con dos subestaciones eléctricas situadas en Herrera de Pisuerga (Palencia) y en Soto de Ribera (Asturias).

Respecto de la primera resolución, el Tribunal inadmite el recurso interpuesto por la entidad local puesto que la instalación de referencia no se localiza en el término municipal del Ayuntamiento demandante, sino en otro, y la parte recurrente no ha puesto de manifiesto causa alguna de la que pueda derivarse un perjuicio medioambiental relacionado con dicha actividad para el territorio que abarca su término municipal, habiendo alegado solamente que la subestación forma parte del entramado de Red Eléctrica de España. Tal argumento no puede propiciar que cualquier Corporación pueda impugnar cuantos actos administrativos se dicten en relación con el transporte de energía eléctrica, aún cuando se trate de instalaciones muy alejadas de su término municipal.

Por lo que afecta a la otra subestación, respecto de la cual la demandante vinculaba la legalidad de las resoluciones recurridas (que amparaban la ampliación y modificación primeramente autorizada a 220KV y luego ampliada a 400KV), a la omisión de la evaluación de impacto ambiental, la Sala aplica la regla introducida por la Directiva 1997/11/CEE, que dispone que todo proyecto que implique la construcción de una línea eléctrica con tensión superior a 220 KV requiere la pertinente evaluación de impacto ambiental, y no sólo cuando se trate de una nueva construcción en sentido estricto, sino también cuando el proyecto se refiera a una ampliación de la línea.

Por tanto, y en atención a la Jurisprudencia en este sentido dictada por el Tribunal Supremo, la Sala acuerda estimar el recurso y anular la resolución por ser este acto disconforme a Derecho.

En relación con la misma temática, exigencia o no de evaluación de impacto ambiental, la Sentencia del TSJ de la Comunidad de Madrid de 21 de julio de 2008 resuelve el recurso plantado por France Telecom España,

S.A. contra la resolución del Consejero de Medio ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, por la que se le impone a la misma una sanción de multa por importe de 60.001 Euros por la comisión de una infracción muy grave de la Ley 2/2002, de Evaluación de Impacto ambiental de la Comunidad de Madrid, por la instalación de una estación base de telefonía celular en Aranjuez sin disponer de la Declaración de Impacto ambiental positiva, al serle exigible dicho análisis por estar incluido el proyecto en el epígrafe 49 del anexo III de dicha Ley.

El Tribunal anula dicha sanción porque la instalación se había puesto en marcha en el año 1999, con las licencias municipales entonces exigibles y sin evaluación de impacto ambiental porque la norma que prevé dicho estudio no se publica hasta 2002. Se está, por consiguiente, sancionando por la comisión de unos hechos que cuando se realizan no eran constitutivos de infracción. Ello conlleva a afirmar que se está aplicando de forma retroactiva una norma sancionadora, lo que vulnera el derecho a la legalidad penal consagrado en el artículo 25.1 del Texto constitucional. Termina la Sala concluyendo que «No cabe duda que la actuación administrativa examinada vulnera el artículo 25.1 de la Constitución en cuanto está aplicando al recurrente un tipo infractor que no estaba en vigor en la fecha en que se comenten los hechos...».

5.1.2. Infracciones en materia de aguas continentales

Otro grupo importante de sentencias dictadas por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el período considerado en este informe son las relativas a las abundantes sanciones por vulneración de la normativa de aguas derivadas de la realización de actuaciones que pudieran afectar al dominio público hidráulico sin el pertinente título jurídico autorizador, como la realización de vertidos de aguas residuales a un canal de la Confederación Hidrográfica del Tajo procedente de dos viviendas de una finca agrícola (Sentencia de 27 de junio de 2008), la acumulación de sustancias, concretamente escombros, que puedan constituir peligro de contaminar las aguas o su entorno con incidencia significativa en el dominio público hidráulico (Sentencia de 6 de mayo de 2008), la derivación de aguas subterráneas de un sondeo mediante elementos mecánicos e instalaciones (Sentencia de 5 de junio de 2008), o la derivación de las aguas subterráneas procedentes de un pozo existiendo elementos mecánicos para la extracción con destino a abrevadero de ganado equino (Sentencia de 8 de febrero de 2008).

En general, estas sentencias no tienen mucho interés doctrinal, ya que las mismas se limitan, en su mayor parte, a determinar si la infracción come-

tida está debidamente calificada por el órgano sancionador en cuanto a su gravedad y si la cuantía de la multa es o no proporcionada a la conducta reprochable efectivamente contenida.

El pronunciamiento jurídico más interesante es el contenido en el primero de los fallos señalados, que califica las infracciones en materia de aguas como sancionables si son productoras de un riesgo para los bienes ambientales jurídicamente protegidos, riesgo que se produce por el mero hecho de realizar el vertido sin autorización. El fundamento jurídico 2º de la misma así lo establece al considerar que «Es reiterada doctrina que, lo sancionable no es el vertido en sí, sino que los mismos puedan deteriorar la calidad del agua o las condiciones de desagüe del cauce receptor; por ello, para la Ley lo sancionable es el vertido sin autorización por que la autorización administrativa se erige en requisito necesario para que los vertidos puedan ser efectuados sin sanción, cumpliéndose el tipo de la infracción por el propio hecho de que se produzcan aquellos, sin contar con la preceptiva autorización. Y ello es así porque la norma legal no dice que se tengan que deteriorar las aguas o las condiciones de desagüe del cauce receptor para que se produzca el tipo de infracción sino que los vertidos puedan deteriorarlas».

5.1.3. Anulación de las Resoluciones de un tramo de duplicación de la calzada de la carretera M-501

Dos han sido las sentencias dictadas en 2008 sobre el desdoblamiento de la calzada de la carretera M-501, conocida como «carreteras de los pantanos»: La sentencia de 14 de febrero de 2008 y la de 1 de julio de 2008.

En ambas se ha declarado la nulidad de pleno derecho del Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 21 de julio de 2005, por el que se declaran las citadas obras de interés público, obligando a reponer el procedimiento administrativo al momento inmediatamente anterior al que el mismo fue dictado y, en su caso, restituyendo a su estado anterior la zona afectada por el proyecto.

Además, en la primera de ellas, interpuesta por «CODA-Ecologistas en Acción», se anula también la resolución de la Consejería de Transportes de 25 de octubre de 2005 por la que se aprueba la relación de bienes y derechos afectados por el expediente de expropiación forzosa; y en la segunda, en la que el demandante es la «Sociedad Española de Ornitología» (SEO), se anula, asimismo, la resolución de 27 de julio de 2005, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se hace pública la adjudicación del contrato de duplicación de la misma.

El relato de los hechos que han dado lugar a estas decisiones jurisdiccionales ya lo hemos efectuado en Informes anteriores de esta obra. No obstante, conviene, a modo de resumen, recordar la situación precedente que está en el origen del litigio:

En 1997, la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid aprobó técnicamente el proyecto de trazado para la duplicación de calzada de la carretera M-501 en el tramo comprendido entre las carreteras M-511 a M-510, posteriormente reducido. Dicho proyecto se sometió a evaluación de impacto ambiental, recayendo la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental (DIA). En la misma, el proyecto se dividía en dos tramos, antes y después del inicio de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), «encinares del río Alberche y río Cofio», que fue declarado en 2006 por la Comisión Europea como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), de acuerdo con la Directiva de Hábitats, y para su inclusión en la red Natura 2000. La DIA fue favorable para el primer tramo y desfavorable para el segundo. En el tramo que obtuvo DIA favorable, el proyecto fue ejecutado y entró en servicio en el año 2001.

En 2000, un informe elaborado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) a instancias de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, para la realización de un análisis ambiental y de la influencia sobre la fauna silvestre del desdoblamiento y puesta en servicio del tramo de carretera que discurría por la ZEPA, concluyó que los efectos de las obras y de la puesta en servicio de la infraestructura tendrían efectos negativos sobre los elementos naturales a corto, medio y largo plazo, proponiendo un trayecto alternativo para la circulación y recomendando una serie de medidas correctoras para reducir los impactos ambientales.

En el año 2001, la Consejería de Medio Ambiente declaró la iniciación del procedimiento del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la ZEPA. Sin embargo, dos años después, la Consejería de Transportes e Infraestructuras aprobó el denominado «Proyecto de Ensanche y Mejora de la carretera M-501, tramo M-522 a Navas del Rey».

En 2004, los Ayuntamientos afectados solicitaron de la Comunidad de Madrid el desdoblamiento de la carretera. Asimismo, en julio de 2005 se elaboró por la Dirección General de Carreteras un estudio del tráfico rodado que soportaba el tramo en cuestión, y en el que se consideraba justificada la necesidad de duplicación por los accidentes de tráfico y las congestiones de la vía.

Como consecuencia de estas solicitudes e informes, la Consejería de Transportes e Infraestructuras ordenó la redacción de un nuevo proyecto de ensanchamiento que contemplara la duplicación de calzadas. Por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de julio de 2005 –y hoy anulado por las sentencias que comentamos–, se resolvió la discrepancia existente entre el órgano sustantivo y el ambiental sobre ese nuevo proyecto a favor del primero, y se declaró, asimismo, el interés general de aquél por imperiosas razones de seguridad vial. No obstante, se procedió a redactar un nuevo proyecto cuidando de subsanar los problemas en los que hacía hincapié el estudio del CSIC y en la adopción de medidas correctoras y medidas compensatorias.

Este nuevo proyecto fue aprobado por la Consejería de Transportes el 25 de octubre de 2005. Dicho acuerdo es el que ha resultado también anulado en la primera sentencia mencionada.

Los fundamentos jurídicos que conducen al órgano jurisdiccional a anular los referidos acuerdos se basan en dos consideraciones:

La primera, que hubiera sido necesario la intervención de los órganos públicos que tienen asumida las funciones en materia de medio ambiente en el ámbito autonómico, únicos a quienes correspondía determinar si era preciso o no ampliar o corregir la antigua DIA, no siendo en ningún caso admisible la delegación de esta competencia en el órgano sustantivo o en las entidades privadas que realizan el proyecto o en el órgano encargado de resolver las discrepancias. Dicho análisis ambiental era requerido al tratarse de un proyecto sólo semejante al anterior, y que contenía diversos cambios en el trazado de la carretera sobre los que no tuvo ocasión de recaer la precedente evaluación de impacto ambiental, y dado que entre la DIA y la aprobación del nuevo proyecto habían transcurrido sobradamente el plazo en que aquélla consideraba vigentes sus decisiones.

Finalmente, y respecto a la virtualidad del Plan de Integración Ambiental que la Administración esgrime como documento que sustituye a la DIA, el contenido de aquél no sólo parece contradecir las conclusiones entre la primitiva DIA y el informe que al respecto elaboró en su día el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, sino que, además, no figura en el mismo ni su autoría material ni la titulación o especialización de sus autores que, por otro lado, no pueden suplantar a los órganos administrativos ambientales en el análisis de las implicaciones que sobre el medio ambiente tiene el nuevo proyecto.

Como segundo argumento, defiende la Sala que los actos impugnados adolecen de un sustancial requisito que determina su nulidad: la omisión de la necesaria consulta a la Comisión Europea cuando se trate, como es el caso, de la realización de planes o proyectos amparados en razones imperiosas de interés público que puedan afectar a terrenos que figuren en la lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) o a Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

5.2. JURISPRUDENCIA DE OTROS TRIBUNALES REFERIDA A SITUACIONES AMBIENTALES EN LA COMUNIDAD MADRILEÑA (REMISIÓN)

Aunque por razones sistemáticas y metodológicas, no es este el lugar adecuado para analizar estas sentencias, ya que existen otros dos capítulos de esta obra destinados al estudio de la jurisprudencia del Tribunal Supremo y del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea, no podemos dejar de hacer una breve reseña de las mismas, dada la trascendencia de dichos fallos para la conformación y el desarrollo de la política y el ordenamiento jurídico de protección ambiental en la Comunidad autónoma de Madrid.

5.2.1. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea de 25 de julio de 2008: Obras de ampliación y reforma de la M-30

Antes de referirse a esta decisión hay que advertir previamente que la autovía de circunvalación M-30 no es un eje viario que dependa competencialmente de la Comunidad de Madrid, sino del Ayuntamiento de la capital. No obstante, la trascendencia de la vía para el desarrollo del transporte y, por consiguiente, de la economía en el conjunto de la región es considerable.

La sentencia del Tribunal de Luxemburgo de 25 de julio de 2008, *as. C-142/07*, resuelve una cuestión prejudicial presentada al Tribunal de Justicia por el Juzgado de lo Contencioso-administrativo número 2 de Madrid, en el marco del litigio planteado entre la asociación «Ecologistas en Acción-CODA» y el Ayuntamiento de Madrid en relación con la resolución administrativa que autorizaba las obras. Concretamente, se refiere a si las obras de ampliación y mejora de la misma, por otra parte ya efectuadas, deben ser sometidas a evaluación de impacto ambiental por exigirlo así la normativa comunitaria europea aplicable.

El Ayuntamiento de Madrid alegaba la no exigencia del estudio ambiental del proyecto debido al carácter de vía urbana de la misma y los diversos proyectos en los que ésta se ha dividido, un total de quince, cada uno de los cuales no supera los 5 Kms., longitud que es menor que la que requiere la normativa aplicable para la realización de aquel tipo de análisis.

Respecto de la primera cuestión, la Sala entiende que si bien es cierto que las Directivas comunitarias europeas no se refieren expresamente a las vías urbanas como proyectos que deban ser sometidos a esta técnica ambiental, las mismas tienen un ámbito de aplicación muy amplio, y resultaría contrario a Derecho comunitario que una actuación quedara sin ser sometida a esta evaluación por no haber sido mencionada expresamente en la norma aplicable (punto 28). Por otra parte, las Directivas sí se refieren, entre las actuaciones que han de ser sometidas a previa verificación de sus efectos ambientales, a las «autopistas» y a las «vías rápidas», si bien es cierto que no se refiere expresamente a las vías urbanas. Sin embargo, para el Tribunal, estos conceptos enunciados lo son de Derecho comunitario, además de que no cabe excluir que las clases de vías que se mencionan en las mismas se localicen tanto en aglomeraciones urbanas como fuera de ellas (punto 29).

Además, dicha vía puede ser encuadrada dentro de la definición de «vía rápida» que sí incluye en su ámbito de aplicación la Directiva 85/337, y que, remitiendo a lo dispuesto en el Acuerdo europeo de 15 de noviembre de 1975, sobre las principales vías de tráfico internacional, considera como tal «una vía reservada a la circulación automovilística, accesible sólo desde accesos o cruces reglamentados y en la que está especialmente prohibido detenerse o estacionar en la calzada», por lo que cabría considerar que, a falta de exclusión expresa de las carreteras situadas en aglomeración urbana, este término incluye las vías urbanas que reúnan las características enunciadas (punto 30).

Finalmente, señala la curia que los Estados miembros deben aplicar la normativa comunitaria de forma plenamente acorde con las exigencias que la misma les impone, teniendo en cuenta su finalidad esencial que en este caso consiste en que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente en virtud, entre otros criterios, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan a una evaluación con respecto a sus efectos ambientales (punto 33).

Desde la segunda consideración, que afecta al fraccionamiento del proyecto, el Tribunal indica que la finalidad de la normativa comunitaria aplicable no puede eludirse mediante el fraccionamiento de un proyecto. El hecho de que no se considere el efecto acumulativo de varios proyectos no debe tener como consecuencia práctica que se sustraigan en su totalidad a la obligación de evaluación, cuando, considerados conjuntamente, puedan tener efectos significativos en el medio ambiente (punto 44).

Ahora bien, esta decisión se dicta en el ámbito de un proceso de cuestión prejudicial, por lo que el Tribunal europeo sentencia que incumbe al

juez nacional determinar si los estudios, audiencias e informes practicados por las autoridades nacionales constituyen, respecto de los proyectos controvertidos, una evaluación de impacto ambiental en el sentido exigido por la normativa comunitaria europea.

Teniendo en cuenta esta respuesta, el Juzgado de lo Contencioso-administrativo que planteó la cuestión dictó la sentencia de 16 de octubre de 2008. En la misma se anula la Resolución del Concejal del Area de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, por la que se acordó desestimar el recurso de reposición planteado frente a la Resolución anterior del mismo órgano mediante la que se aprobó la realización de una serie de proyectos relativos a la M-30 sin evaluación de impacto ambiental.

Habrá que esperar la resolución del recurso de apelación que, en su caso, dicte el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, para ver si, como en otros fallos dictados por el mismo sobre esta cuestión, considera la necesidad de realizar un procedimiento de evaluación ambiental sustitutivo y de urgencia para los tramos de vía ya ejecutados o en curso de ejecución, y una auténtica evaluación de impacto ambiental para los que todavía no se han realizado.

5.2.2. Indemnización pecuniaria a determinados vecinos por los perjuicios derivados del ruido del aeropuerto de Barajas

La Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008 estima el recurso de casación interpuesto por varios vecinos de la urbanización Ciudad Santo Domingo (Algete, en Madrid), por la vulneración a su derecho a la intimidad domiciliaria o del derecho al libre desarrollo de la personalidad en el domicilio que provoca el ruido del sobrevuelo de aviones a baja altura procedentes del aeropuerto de Madrid-Barajas.

La Sala, teniendo en cuenta el mandato del artículo 10.2 de la Constitución que le obliga a tener presente, entre otros fallos, el de la Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 16 de noviembre de 2004, *caso Moreno Gómez contra España*, considera probado por los recurrentes que la perturbación causada por el ruido sufrido en el recinto donde tienen su morada es suficiente, por su entidad, naturaleza y duración, para generar molestias que lo trastornan más allá de los límites aceptables (FJ 11). Por este motivo, reconoce el derecho de los recurrentes a que cese esta situación, –aunque deja a la Administración competente la adopción de las medidas adecuadas a tal fin–, así como a la compensación económica de los perjuicios

sufridos, que se estiman por el alto Tribunal en 6.000 Euros para cada uno de los demandantes.

Sin embargo, y por lo que respecta a la vulneración del derecho fundamental a la integridad física y moral, el Tribunal no considera que se haya acreditado un riesgo relevante para que la lesión pueda llegar a producirse. También es rechazada la pretensión de vulneración del derecho a la vida de los recurrentes, porque no se ha acreditado que se hayan producido vertidos o pérdidas de queroseno ni que la polución derivada de los escapes de los motores se concentre en la urbanización afectada hasta niveles tales que amenacen la vida de sus residentes. Tampoco la existencia de factores de riesgo es acogida por el Tribunal, que considera que para atender a las condiciones de seguridad ya se establecen las regulaciones correspondientes que aplican las Administraciones competentes.

5.3. AUTO DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL 88/2008, DE 2 DE ABRIL

Ya habíamos señalado en el informe anterior cómo el nuevo párrafo introducido en el apartado 3 del artículo 100 de la Ley madrileña 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, realizada por la Ley 3/2007, de 26 de julio, de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración de la Comunidad de Madrid, exige a los agentes forestales la obligación de contar con una autorización judicial cuando pretendan, en el ejercicio de su función de inspección, entrar en los montes o terrenos forestales de titularidad privada.

Este apartado se añade, así, al precepto original (art. 100 citado), que establece que los agentes forestales tienen la consideración de agentes de autoridad y podrán entrar en los montes o terrenos forestales con independencia de quien sea su titular. Esta facultad es la que ahora se limita, lo que no deja de llamar la atención, pues la Ley madrileña así modificada fue pionera en su día, ya en 1995, en la consideración de dichos agentes como agentes de autoridad, adelantándose con esta decisión a la Ley de Montes estatal, que no les atribuyó dicha condición hasta la reforma operada en 2006.

El Presidente del Gobierno interpuso en octubre de 2007, un recurso de inconstitucionalidad, que fue admitido a trámite por providencia del Pleno del Tribunal Constitucional de fecha 20 de noviembre de 2007, produciéndose la suspensión de la vigencia y aplicación del precepto impugnado.

El actual auto obedecía a que, próximo a finalizar el plazo de cinco meses que señala el art. 65.2 LOTC desde que se produjo la suspensión del

precepto impugnado, el supremo intérprete de la Constitución ha de pronunciarse de nuevo sobre si debe mantenerse la misma o no.

Tras la ponderación de los intereses afectados, el Tribunal hace prevalecer los valores medioambientales, dados los perjuicios irreparables o de muy difícil reparación que para éstos se derivarían del levantamiento de la suspensión de este proceso, sin que de esta medida, evidentemente vinculada a la función medioambiental que realizan estos bienes como expresión del mandato contenido en el artículo 45 de la Constitución, se deduzcan limitaciones irrazonables conforme a criterios socialmente aceptados o desproporcionados del derecho de propiedad, por cuanto no supone una anulación de la utilidad meramente individual del derecho ni altera la reconocibilidad de las facultades disponibilidad que éste conlleva ni las posibilidades reales de hacerlo efectivo. Los posibles perjuicios que el mantenimiento de la suspensión pudiera producir sobre los intereses particulares afectados carecen de la virtualidad necesaria y no pueden prevalecer sobre los intereses generales vinculados a la protección y defensa ambiental (FJ 8).

Estos razonamientos le llevan a apreciar el mantenimiento de la suspensión del precepto legal mencionado.

6. PROBLEMAS AMBIENTALES

6.1. SOMETIMIENTO AL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL «ESTUDIO DE VIABILIDAD Y EL ANTEPROYECTO DE LA NUEVA CARRETERA M-61 PARA ENLAZAR LA A-6, LA M-607 Y LA A-1»

El mismo se aprueba mediante Resolución de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras (BOCM de 29 de abril de 2008), para la evaluación de impacto ambiental del proyecto que constituye, en definitiva, el cierre norte de la autovía de circunvalación de la M-50.

El proyecto se inserta dentro del Plan de Ampliación de la Red de Transportes de la Comunidad de Madrid previsto para el período 2007-2011, y se ha promovido por el Ente público Madrid Infraestructuras del Transporte (MINTRA), dependiente de la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

Para paliar los efectos ambientales negativos de la misma, –que los ecologistas y otras plataformas ciudadanas y políticas de oposición a la obra concretan fundamentalmente en el impacto sobre las especies de la fauna y la flora, así como los espacios naturales afectados por el itinerario de la vía, en el

favorecimiento de la contaminación acústica y de la atmosférica provocada tanto por el incremento del tráfico como por la creación de los respiraderos de los túneles producirá, así como la degradación ambiental por la posible recalificación del suelo actualmente protegido en la zona oeste-, la Comunidad ha previsto varias medidas compensatorias, como son: la construcción de tres túneles a lo largo de los 32,8 Kms. de la misma, el principal de los cuales discurrirá bajo el Monte del Pardo (con una longitud de unos 10 Kms.), que, además de comenzar y finalizar fuera de los límites de este espacio natural, incorpora otro auxiliar únicamente para la ventilación, a efectos de no tener que abrir chimeneas intermedias en la zona. Todos ellos se construirán con un asfalto hecho de neumáticos reciclados en desuso. Asimismo, se prevé un plan de soterramiento del tendido eléctrico, que favorecerá, entre otras actuaciones, la conservación del águila imperial.

Por su parte, el Ejecutivo comunitario europeo no ve, en principio, impedimento a la construcción de esta vía. En junio de 2008, el comisario de Medio Ambiente, Stavros Dimas, respondiendo a una pregunta parlamentaria presentada por el eurodiputado socialista Carlos Carnero, consideró que el Ejecutivo comunitario «tiene entendido que va a iniciarse un procedimiento de información pública, consulta que se inscribirá en la evaluación de impacto ambiental» exigida por la normativa de la Unión Europea. Asimismo, para el Comisario, la información disponible indica que se han puesto en marcha los procedimientos adecuados y que no hay, por lo tanto, motivos para concluir, al menos de momento, que las disposiciones de las directivas comunitarias pertinentes no estén siendo aplicadas correctamente.

6.2. DETERIORO DEL PARQUE REGIONAL DEL SURESTE

Especial atención informativa por parte de los grupos ecologistas de la Comunidad de Madrid ha tenido del Parque Regional del Sureste (incluido en la Red Natura 2000) por los problemas ambientales advertidos en el mismo, como son la preocupación por la restauración y mayor protección del complejo lagunar de las Esperillas, a las que actualmente se producen vertidos contaminantes, incluyendo escombros e incluso hidrocarburos, procedentes de un oleoducto que discurre en sus cercanías. A ello hay que añadir el desastre ecológico de la «laguna de aceite», que supone la filtración de contaminante en el subsuelo y en los campos adyacentes, pudiendo tener repercusiones sobre la salud pública.

Igualmente se solicita por estas organizaciones que se proceda al control de la caza en determinados parajes del Parque en los que la actividad cinegética está prohibida.

Finalmente, otro problema denunciado por los ecologistas son las explotaciones ilegales de áridos (graveras y plantas de tratamiento) en dicha área. Pese a haber sido clausuradas algunas de ellas en puntos sensibles, aún continúan su actividad unas siete instalaciones. Finalmente, se insiste en la necesidad de aprobar de manera definitiva del Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Regional, que acumula un retraso de nueve años.

6.3. POSIBLE PRIVATIZACIÓN DEL CANAL DE ISABEL II

Otra situación bastante contestada por algunos grupos ecologistas y políticos de la región (Ecologistas en Acción, Federación Regional de Asociaciones de Vecinos; Attac, WWF/Adena y Plataforma en Defensa de los Servicios Públicos) ha sido el anuncio de la posibilidad de constituir por la actual empresa pública que gestiona el agua en la Comunidad madrileña, el «Canal de Isabel II», una sociedad anónima para la realización de actividades relacionadas con el abastecimiento de aguas, saneamiento, servicios hidráulicos y obras hidráulicas en la Comunidad.

Las bases jurídicas que harían posible la creación de la misma se encuentran en los artículos 16 y siguientes de la Ley 3/2008, de 29 de diciembre, de acompañamiento a los presupuestos autonómicos de 2009. La justificación de la autorización que la Ley concede se basa, según el Preámbulo de la misma, en los nuevos retos que el futuro plantea la gestión del agua en Madrid, y que básicamente son dos: garantizar el caudal de agua necesario para asegurar el abastecimiento de agua a la población, el desarrollo económico y el crecimiento sostenible de la región en los próximos años, y segundo, asegurar la calidad del agua para su adaptación a los múltiples usos que se van a hacer de la misma y a los nuevos parámetros establecidos en la legislación nacional y europea. Afrontar estos retos exigirá de la Comunidad de Madrid y del Canal de Isabel II un gran esfuerzo adicional de inversión en nuevas infraestructuras y procesos tecnológicos. Estos nuevos desembolsos podrían obtenerse, según la norma, mediante la participación de los ciudadanos interesados en el capital social de la nueva empresa.

Los motivos ambientales que los grupos y asociaciones referidas esgrimen para fundamentar su oposición al proyecto, y que han suscrito con la firma de un «Manifiesto contra la privatización del Canal de Isabel II», se centran en el empeoramiento de la calidad del servicio que conllevaría la medida, el final de las campañas de ahorro de agua, el abandono de las inversiones para reducir las pérdidas en las redes de distribución, al ser actuaciones poco rentables desde el punto de vista económico, la paralización de los planes destinados a la protección de riberas, etcétera.

No obstante, la propia previsión legal impone el límite de participación de capital privado en la sociedad de un máximo del 49 por ciento del mismo, además de otras restricciones y controles, particularmente los relativos al régimen jurídico de los bienes, cuya titularidad la mantendrá el Canal, y respecto a la atribución de potestades y el ejercicio de derechos y obligaciones encomendados a la Comunidad de Madrid relacionados con los servicios hidráulicos, especialmente en materia de concesiones y autorizaciones relacionadas con los servicios de abastecimiento, saneamiento y reutilización; potestades administrativas en materia de aducción y depuración de aguas; los servicios de abastecimiento y saneamiento que presta, así como las funciones relacionadas con los servicios hidráulicos que le hayan sido encomendados por la Comunidad de Madrid a las Entidades Locales en virtud de los correspondientes convenios.

7. APÉNDICE INFORMATIVO

7.1. LISTA DE RESPONSABLES DE LA POLÍTICA AMBIENTAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID

– Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio: La nueva Consejera es Ana Isabel Mariño Ortega (que sustituye a Beatriz Elorriaga Pizarik).

– Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio: Manuel Beltrán Pedreira.

– Viceconsejería de Vivienda y Suelo: Jan Blasco Martínez Oña.

– Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio: Alfonso Moreno Gómez (que sustituye a Gonzalo Cerrillo Cruz).

– Dirección General de Medio Ambiente: Federico Ramos de Armas. Este nuevo órgano aglutina a la Dirección General de Medio ambiente Natural (cuyo titular era Miguel Allué-Andrade Camacho), y a la Dirección General de Medio Ambiente Urbano (cuya titular era María Jesús Villamediana Díez).

– Dirección General de Evaluación ambiental. Titular: José Trigueros Rodríguez. Sustituye a la Dirección General de Promoción y Disciplina Ambiental (cuyo titular era Luís del Olmo Flórez. Cesa).

– Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial: Raimundo Herraíz Romero.

- Dirección General del Suelo: Diego Lozano Pérez.
- Dirección general de Vivienda y Rehabilitación, Juan Van-Halen.

7.2. LISTADO DE SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE MADRID

- Sentencia TSJ Madrid de 8 de febrero de 2008.
- Sentencia TSJ Madrid de 14 de febrero de 2008.
- Sentencia TSJ Madrid de 6 de mayo de 2008.
- Sentencia TSJ Madrid de 5 de junio de 2008.
- Sentencia TSJ Madrid de 13 de junio de 2008.
- Sentencia TSJ Madrid TSJ de 27 de junio de 2008.
- Sentencia del TSJ Madrid de 1 de julio de 2008.
- Sentencia TSJ Madrid de 21 de julio de 2008.