

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

COMISIÓN

DICTAMEN DE LA COMISIÓN

de 18 de diciembre de 1995

sobre el tramo de la futura autopista A-20 que atravesará el valle del Peene (Alemania), de conformidad con el apartado 4 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres

(96/15/CE)

1. Autopista A-20

- 1.1. La República Federal de Alemania tiene prevista la construcción, dentro del plan de transportes « Deutsche Einheit », de la autopista A-20 que enlaza Lübeck, Stralsund y Stettin.

Con arreglo a los planes previstos, la autopista cruzará dos zonas especiales de conservación de conformidad con la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres, situadas en Mecklemburgo-Pomerania Occidental⁽¹⁾. Hay en esas zonas varios tipos de hábitats naturales prioritarios que podrían ser dañados por la autopista. El gobierno alemán aduce motivos imperiosos de interés público superior, además de otros de salud y seguridad pública. Por tal motivo, la Comisión debe emitir un dictamen de conformidad con el apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres⁽²⁾ (Directiva sobre hábitats).

- 1.2. En lo que a la intersección del valle del Trebel y el Recknitz se refiere, la Comisión afirmó en su dictamen de 27 de abril de 1995⁽³⁾ que el deterioro de la zona de conservación estaba justificado por razones imperiosas de interés público de primer orden. El dictamen de la Comisión no se refería a la intersección del valle del Peene porque los planes de ese tramo de la autopista estaban siendo reconsiderados por las autoridades alemanas en busca de alternativas menos dañinas.

En una carta fechada el 3 de agosto de 1995, el Ministerio alemán de transportes informó a la Comisión de que los nuevos planes para el cruce del Peene estaban listos y solicitó un dictamen con arreglo al apartado 4 del artículo 6 de la Directiva sobre hábitats. A petición de la Comisión, se envió más información y mapas detallados sobre la vegetación y las aves junto con una carta fechada el 6 de octubre de 1995. El 24 de octubre de 1995, la Comisión realizó una evaluación *in situ* sobre las posibles soluciones para cruzar la zona de conservación.

- 1.3. Como la Comisión explicó resumidamente en su dictamen del 27 de abril de 1995, dos decisiones gubernamentales habían concedido la máxima prioridad al proyecto de autopista A-20, alegando la necesidad de mejorar, de forma decisiva, la red vial existente para activar la economía del estado federado de Mecklemburgo-Pomerania Occidental, lugar en el que se registra una elevada tasa de desempleo. Con la Ley de carreteras interurbanas de 15 de noviembre de 1993 el Parlamento alemán estableció la necesidad de la citada autopista.

⁽¹⁾ DO nº L 103 de 25. 4. 1979, p. 1.

⁽²⁾ DO nº L 206 de 22. 7. 1992, p. 7.

⁽³⁾ 95/C 178/03 (DO nº C 178 de 13. 7. 1995, p. 3).

La tasa de desempleo de Mecklemburgo-Pomerania Occidental, expresada en tanto por ciento de la población activa total, era del 15,2 % ⁽¹⁾ en octubre de 1995. En los nuevos estados federados el porcentaje de desempleo era del 13,8 %, mientras que en los antiguos ascendía al 8,1 %. La tasa de desempleo de toda la República Federal de Alemania era del 9,2 %. Por consiguiente, y desde 1992, el tanto por ciento de desempleados de Mecklemburgo-Pomerania Occidental casi dobla al de los antiguos estados federados.

Mecklemburgo-Pomerania Occidental, que acoge al 2,3 % de la población de Alemania, aporta el 1,1 % del PNB del país (cifras de 1994) ⁽²⁾. Por ello el PNB de Mecklemburgo-Pomerania Occidental se sitúa, en relación con el número de habitantes, muy por debajo de la media nacional.

Mecklemburgo-Pomerania Occidental es una región de objetivo 1, según el Reglamento (CEE) nº 2081/93 del Consejo ⁽³⁾, (Reglamento de los fondos estructurales). Se incluyen en el objetivo 1 las regiones menos desarrolladas, en las que se quiere estimular el desarrollo y la adaptación de las estructuras con el fin de aumentar la cohesión económica y social de la Comunidad.

- 1.4. La autopista A-20 forma parte de la red transeuropea de carreteras ⁽⁴⁾. Esta red de carreteras es una de las redes transeuropeas (artículo 129 B del Tratado de la Unión Europea) que deben mejorarse para garantizar el funcionamiento del mercado interior y permitir que los ciudadanos de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen plenamente de los beneficios resultantes de la creación de un espacio fronteras interiores. Gracias a esa red de carreteras se comunicarán los lugares aislados y periféricos con el centro de la Comunidad y se fomentará, así, la cohesión económica y social de la misma.

2. Zona de conservación

La autopista prevista cruzará la zona de conservación « Peental vom Kummerower See bis Schadefähre ». Esta zona abarca el valle del río Peene a lo largo de 70 km, constituye un corredor cuya anchura varía entre 1 y 5 km y está situada entre la costa y el sureste de Mecklemburgo-Pomerania Occidental. Incluye las mayores y, en lo que a flora y fauna se refiere, las más ricas turberas bajas aluviales del norte de Alemania. Es lugar de reproducción y reposo de un número considerable de aves raras y en peligro, incluidas varias especies migratorias. Toda el área está cubierta de turberas boscosas y bosques aluviales residuales, los cuales son hábitats prioritarios de conformidad con la Directiva sobre hábitats (nºs 44.A1 a 44.A4 y 44.3 del Anexo I).

Excepción hecha de los cuatro pueblos situados en la zona de conservación (Anklam, Jarmen, Loitz y Demmin), gran parte del valle está desierto.

3. Trazado de la autopista

Para cruzar el Peene, la República Federal ha estudiado soluciones alternativas al oeste de Loitz y al este y oeste de Jarmen. La República Federal prefirió el cruce al este de Jarmen por motivos económicos y estructurales, en particular, el ahorro de tiempo que supone el enlace de Grimmen y Greifswald con otros centros económicos.

El 20 de enero de 1995 el Ministerio de transportes federal decidió que la autopista pasaría al este de Jarmen. Se pidió al Ministerio de economía de Mecklemburgo-Pomerania Occidental que buscara una solución para atravesar el Peene sin dejar de alcanzar los objetivos ambientales nacionales y europeos.

⁽¹⁾ Fuente : Instituto Nacional de Empleo alemán.

⁽²⁾ Fuente : Instituto Nacional de Estadística alemán.

⁽³⁾ DO nº L 193 de 31. 7. 1993, p. 5.

⁽⁴⁾ Decisión 93/629/CEE del Consejo (DO nº L 305 de 10. 12. 1993, p. 11).

Por tal motivo, las autoridades de Mecklemburgo-Pomerania Occidental desestimaron las rutas alternativas situadas al oeste de Jarmen o Loitz. Con arreglo al apartado 4 del artículo 6 de la Directiva sobre hábitats, la Comisión debe, sin embargo, garantizar que se autoriza el perjuicio a un lugar por no haber solución alternativa, razón por la cual la Comisión debe estudiar si existe una solución menos dañina que la propuesta al este de Jarmen.

3.1. *El cruce del río Peene al este de Jarmen: previsión inicial*

Con arreglo a los planes originariamente elegidos, la autopista A-20 había de cruzar el río Peene mediante un puente a aproximadamente 1 000 m al este del cruce existente del valle cercano a Jarmen. En este área de la zona de conservación, las turberas bajas aluviales y las turberas boscosas, tipo de hábitat prioritario, no parecen haber sido perjudicados por los usos existentes. Por lo que el número de especies que utilizan esta sección del Peene como lugar de anidamiento y alimentación es alto. Entre otras aves se pueden mencionar el guión de codornices [*Crex crex*, el pechiazul (*Luscinia svecica*) y la cigüeña común (*Ciconia ciconia*)].

Esta ruta hubiese afectado directamente a 150 m de turberas boscosas. Se hubieran producido efectos indirectos (ruido, contaminación, luz, cambios en la diversidad de las especies) en un área de aproximadamente 1 000 m a ambos lados de la autopista.

3.2. *Cruce del río Peene en Loitz*

Al oeste de Loitz existe una línea de alta tensión que perjudica a la zona. Aunque esta solución no perjudicaría directamente a hábitats prioritarios, se destruirían turberas bajas notables en un radio considerable. Y lo que es más importante, se dañaría el hábitat de la polluela bastarda (*Porzana parva*), el pechiazul y el águila pomarina (*Aquila pomarina*). Esta última, en particular, es muy rara en Alemania y no se reproduce en otros lugares de Europa central y occidental.

3.3. *Cruce del Peene al oeste de Jarmen*

Esta ruta alternativa estaría situada a 2,5 km al oeste del cruce originariamente planeado al este de Jarmen. Los bosques aluviales residuales, hábitats prioritarios, se verían afectados directamente; hay turberas boscosas, otro tipo de hábitat prioritario, a aproximadamente 150 m del trazado propuesto que se vería afectado indirectamente. Las zonas de reproducción y alimentación del pechiazul y la cigüeña común resultarían también afectadas.

3.4. *Cruce del Peene al este de Jarmen: previsión actual*

Según los planos actuales, la autopista A-20 cruzará el río Peene a 300 m al este del cruce existente de la carretera nacional B-96 cerca de un centro de distribución comercial. Ningún hábitat prioritario resultaría directamente perjudicado, ya que el más cercano está a 300 m del puente previsto. Sin embargo, este trazado afectaría a otras especies de interés comunitario como la nutria (*Lutra lutra*), el castor (*Castor fiber*), el martín pescador (*Alcedo atthis*) y la manto grande (*Lycaena dispar*). No obstante, esas especies existen en toda la zona de protección o al menos, en lo que a la mariposa cobriza gigante se refiere, en otras partes de la zona de conservación.

4. Conclusiones

4.1. *Repercusiones en el lugar*

De los cuatro cruces posibles dentro de la zona de conservación, el que se propone actualmente es el menos perjudicial. Ningún hábitat prioritario resultará directamente perjudicado, ni tampoco ninguna de las aves raras, por las que se ha declarado al valle

zona de protección especial. Al pasar el trazado cerca del cruce existente, se evita atravesar una parte intacta del valle, los nuevos efectos negativos se añadirán a las molestias existentes en el área por el pueblo cercano, el puente existente y los usos industriales. Por estos motivos, las repercusiones de la autopista en la zona resultan tolerables.

4.2. *Razones imperiosas de interés público superior*

Como la Comisión explicó brevemente en el dictamen anteriormente mencionado de 27 de abril de 1995, el índice de desempleo de Mecklemburgo-Pomerania Occidental es especialmente elevado; desde hace varios años equivale casi al doble del de los antiguos estados federados. El PNB de Mecklemburgo-Pomerania Occidental está, en relación con el porcentaje de población, claramente por debajo de la media nacional.

La Comunidad conoce la situación especial de Mecklemburgo-Pomerania Occidental y por ello ha tomado medidas especiales de fomento de acuerdo con el Reglamento de los fondos estructurales. La A-20 forma parte, además, de la red transeuropea de comunicaciones. Uno de los objetivos de los fondos estructurales, y también de la red transeuropea, es fomentar la realización del mercado interior y la cohesión económica y social de la Comunidad. Para ello, es necesario crear un eje de comunicación en Mecklemburgo-Pomerania Occidental que una este estado con las regiones centrales de la Comunidad.

La especial importancia de la A-20 dentro del plan «Deutsche Einheit» queda patente por el reconocimiento de su prioridad absoluta por parte del gobierno y de su necesidad por el Parlamento.

No se ha encontrado una solución alternativa. Debido a la longitud y a la situación de la zona de conservación, no es posible evitar su cruce, ya que sin éste no se conseguirían los objetivos buscados con la construcción de la autopista ni el agrupamiento del tráfico previsto.

4.3. *Medidas paliativas y compensatorias*

El cruce creará, no obstante, un nuevo obstáculo artificial a la emigración de especies en el valle del Peene y perturbará otros tipos de hábitats importantes para las especies enumeradas en la Directiva de aves y hábitats. Por tal motivo, deben tomarse medidas compensatorias suficientes que garanticen la coherencia global de Natura 2000. La Comisión toma nota de las medidas compensatorias descritas en la carta del Ministerio de transportes de 30 de octubre de 1995 que prevén o continúan la creación o la restauración de siete tipos de hábitats diferentes en un área de aproximadamente 100 ha situada en el valle del Peene, entre Jarmen y Loitz. Estas medidas deberán tomarse al mismo tiempo que se realizan las obras y la Comisión solicita del gobierno federal que la mantenga informada al respecto.

La Comisión toma también nota de las medidas previstas para paliar las repercusiones durante y después de la construcción de la autopista que se resumían en la carta del Ministerio de transportes de 30 de octubre de 1995. La construcción se realizará a partir de pontones para restringir en la medida de lo posible los daños en la zona, y el número de pilares en la llanura aluvial se reducirá al mínimo estrictamente necesario. Además, se tomarán medidas de protección contra el ruido procedente de la autopista consistentes en la colocación de barreras antisónicas a ambos lados del puente. Esas barreras servirán también para reducir la atracción de la luz y las molestias a los animales nocturnos causadas por los faros de los coches que atraviesan el puente. Además, se deberán tomar otras medidas apropiadas para que no haya vertidos de posibles escapes de hidrocarburos y se garantizará también que, en caso de accidente, los hidrocarburos u otras sustancias peligrosas no puedan contaminar la zona de conservación.

Habida cuenta de las medidas paliativas y compensatorias previstas y considerando que se ha elegido la solución menos perjudicial, la Comisión, de conformidad con el apartado 4 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, emite el presente Dictamen :

Las repercusiones negativas de la autopista A-20 prevista al este de Jarmen en la zona de conservación « Peenetal vom Kummerower See bis Schadfähre » están justificadas por razones imperiosas de interés público superior.

Hecho en Bruselas, el 18 de diciembre de 1995.

Por la Comisión

Ritt BJERREGAARD

Miembro de la Comisión
