



Administración
de Justicia

ambas sentencias, por otra parte, tenían en cuenta que, aunque las líneas de transporte aéreo de energía eléctrica se contemplan en el Anexo II (núm. 3, letra b) de la Directiva 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985 (LCEur 1985/557), ese anexo hace referencia a los proyectos a los que se refiere el art. 4.2, es decir, a aquellos que han de someterse a una evaluación de impacto ambiental sólo cuando los Estados miembros consideren que sus características lo exijan, de tal forma que, si el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio (en su redacción entonces vigente), de Evaluación de Impacto Ambiental, que incorpora a nuestro derecho interno esa Directiva, no lo exige para dichas líneas, no podía hablarse de vulneración del derecho europeo ni del derecho interno"

Por lo tanto se ponía de manifiesto, de un lado, que la declaración de utilidad pública del año 1995 establecía un trazado general sin ubicar la instalación concreta, haciendo expresa referencia de que sería en el momento de la aprobación del proyecto cuando podrían establecer los condicionamientos oportunos las distintas Administraciones. Además en aquel momento no era preceptiva la evaluación de impacto ambiental respecto de este tipo de autorización según la Directiva aplicable en relación con las normas dictadas para incorporar la misma al Ordenamiento Español.

A continuación venía a indicar las diferencias que se habían puesto de manifiesto desde que se dictó aquella Resolución y las Sentencias que le revisaron.

Concretamente, añadía:

"Al dictarse el acto que ahora se recurre han cambiado tanto las circunstancias fácticas como normativas que determinaron a esta Sala a pronunciarse en el sentido que ha quedado señalado.

(...) En el primer aspecto, el preámbulo del acuerdo indica que "tras un estudio de detalle del trazado autorizado correspondiente a las 7 modificaciones introducidas, a fin de establecer la ubicación exacta de la instalación, se comprueba por Red Eléctrica de España, S.A, que es preciso efectuar determinadas variantes, evitando la proximidad a núcleos habitados, disminuir el impacto paisajístico, minimizar los efectos sobre viviendas dispersas, por lo cual solicita la autorización para efectuar modificaciones que, aun incrementando la longitud total de la línea, optimizarían el trazado definitivo, desde el punto de vista de la consecución del mínimo impacto ambiental".

Lo que indudablemente resulta de dicho preámbulo es que, frente al carácter indeterminado del primer acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de enero de 1995, que no pretendía la ubicación exacta de la instalación, ya, en el que ahora se recurre, se trata de fijar ésta, de tal forma que las variantes que se acometen a través del mismo tienen su concreta alineación con indicación de cruzamientos, puntos kilométricos en que se efectúa, carreteras, líneas férreas, ríos, etc., que atraviesa.

Esto significa que los razonamientos que fundaron las sentencias de esta Sala que han quedado expuestos, relativos a la generalidad del acto impugnado, no pueden ahora tener una misma intensidad, porque hay una concreción que antes faltaba, de tal forma que ya puede conocerse a ciencia cierta los terrenos y parajes sobre los que se proyecta la instalación, y si éstos tienen una consideración especial de protección a los efectos del impacto que sobre ellos va a generar la línea.



Madrid