SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 25 de julio de 2008 *

En el asunto C-142/07,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 234 CE, por el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid, mediante auto de 23 de enero de 2007, recibido en el Tribunal de Justicia el 12 de marzo de 2007, en el procedimiento entre

Ecologistas en Acción-CODA

y

Ayuntamiento de Madrid,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. A. Rosas, Presidente de Sala, y los Sres. U. Lõhmus (Ponente) y J. Klučka, la Sra. P. Lindh y el Sr. A. Arabadjiev, Jueces;

* Lengua de procedimiento: español.

Abogado General: Sra. J. Kokott;
Secretaria: Sra. M. Ferreira, administradora principal;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 2 de abril de 2008;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de Ecologistas en Acción-CODA, por el Sr. J. Doreste Hernández, abogado;

— en nombre del Ayuntamiento de Madrid, por el Sr. I. Madroñero Peloche, en calidad de agente, asistido por la Sra. A. Sánchez Cordero, abogada;

— en nombre del Gobierno italiano, por el Sr. I.M. Braguglia, en calidad de agente, asistido por el Sr. G. Fiengo, avvocato dello Stato;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por la Sra. A. Alcover San Pedro y el Sr. J.-B. Laignelot, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones de la Abogado General, presentadas en audiencia pública el 30 de abril de 2008;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación de la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 175, p. 40; EE 15/06, p. 9), en su versión modificada por la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997 (DO L 73, p. 5) (en lo sucesivo, «Directiva modificada»).

2 Esta petición se ha presentado en el marco de un litigio entre la Asociación Ecologistas en Acción-CODA (en lo sucesivo, «CODA») y el Ayuntamiento de Madrid, en relación con una resolución administrativa de aprobación de diversos proyectos de reforma y mejora de la práctica totalidad de la autovía de circunvalación de Madrid.

Marco jurídico

Normativa comunitaria

3 La Directiva 85/337 fue adoptada con el fin de armonizar los principios de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente de determinados proyectos privados y públicos, las principales obligaciones de los dueños de las obras y el contenido de la evaluación. Su anexo I enumeraba los proyectos sometidos a evaluación, mientras

que su anexo II mencionaba los proyectos que, conforme al artículo 4, apartado 2, de la misma Directiva, los Estados miembros podían someter a evaluación en el caso de que considerasen que sus características así lo exigían.

4 Las modificaciones que la Directiva 97/11 introdujo en la Directiva 85/337 se refieren, principalmente, a la sujeción de los proyectos que puedan tener repercusiones sobre el medio ambiente a un procedimiento de solicitud de autorización y a una evaluación de esas repercusiones, así como a la armonización de los criterios que los Estados miembros deben aplicar para determinar si un proyecto comprendido en una de las categorías enumeradas en el anexo II debe someterse o no a tal evaluación. Estos criterios se enuncian en el anexo III de la Directiva modificada.

5 El artículo 1, apartado 2, de la Directiva modificada contiene las siguientes definiciones:

«proyecto:

— la realización de trabajos de construcción o de otras instalaciones u obras,

— otras intervenciones en el medio natural o el paisaje, […]

maestro de obras [léase: dueño de la obra]:

bien el que solicita una autorización relativa a un proyecto privado, bien la autoridad pública que toma la iniciativa respecto de un proyecto;

autorización:

la decisión de la autoridad o de las autoridades competentes que confiere al maestro de obras [léase: dueño de la obra] el derecho a realizar el proyecto.»

6 El artículo 2, apartado 1, de la Directiva modificada dispone:

«Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan al requisito de autorización de su desarrollo y a una evaluación con respecto a sus efectos. […]»

7 El artículo 3 de la Directiva modificada prevé:

«La evaluación del impacto ambiental identificará, describirá y evaluará de forma apropiada, en función de cada caso particular y de conformidad con los artículos 4 a 11, los efectos directos e indirectos de un proyecto en los siguientes factores:

— el ser humano, la fauna y la flora,

— el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje,

— los bienes materiales y el patrimonio cultural,

— la interacción entre los factores mencionados en los guiones primero, segundo y tercero.»

8 A tenor del artículo 4, apartado 1, de la Directiva modificada, los proyectos enumerados en el anexo I de ésta serán objeto de evaluación, sin perjuicio de los casos excepcionales exceptuados en virtud del artículo 2, apartado 3, de dicha Directiva.

9 Conforme al artículo 4, apartados 2 y 3, de la Directiva modificada, los Estados miembros determinarán, mediante un estudio caso por caso, o mediante umbrales o criterios establecidos por el Estado miembro, teniendo en cuenta los criterios de selección contemplados en el anexo III de dicha Directiva, si los proyectos enumerados en el anexo II de la misma Directiva deben ser objeto de evaluación.

10 El anexo I, punto 7, de la Directiva modificada menciona, en la letra b), los proyectos de «construcción de autopistas y vías rápidas» y, en la letra c), los proyectos de «construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 kilómetros en una longitud continua».

11 El citado punto 7, letra b), remite, para la definición del concepto de «vías rápidas», a la definición formulada por el Acuerdo europeo, de 15 de noviembre de 1975, sobre las principales vías de tráfico internacional (en lo sucesivo, «Acuerdo»).

12 En el punto 10 del anexo II de la Directiva modificada, titulado «Proyectos de infraestructura», se mencionan, en su letra b), los «proyectos de urbanizaciones» y, en su letra e), los proyectos de «construcción de carreteras […] (proyectos no incluidos en el Anexo I)».

13 El punto 13, primer guión, del mencionado anexo II se refiere a «cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el Anexo I o en el Anexo II, ya autorizados, ejecutados, o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente».

Acuerdo

14 El Acuerdo ha sido ratificado por todos los Estados miembros, a excepción de siete de ellos. Entre estos últimos figura el Reino de España.

15 En el título II, «Categoría de vías internacionales», el anexo II del Acuerdo contiene en particular las siguientes definiciones:

«II.2 Autopistas

Por "autopista" se entenderá una vía especialmente diseñada y construida para la circulación automovilística, que no tiene comunicación con las propiedades vecinas y que:

i) salvo en puntos concretos o de manera temporal, está dotada, para los dos sentidos de circulación, de calzadas distintas separadas una de otra por medio de una franja de terreno no destinada a la circulación o, de forma excepcional, por otros medios;

ii) no cruza a nivel otras vías de tráfico automovilístico, ni vías de ferrocarril o de tranvía, ni caminos para la circulación peatonal;

iii) está especialmente señalizada como autopista.

II.3 Vías rápidas

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.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

16 Mediante resolución de 17 de enero de 2005, la Concejal del Área de Gobierno de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid aprobó diversos proyectos de reforma y mejora de la autovía urbana de circunvalación de Madrid, identificada con el número M-30.

17 Estos proyectos se refieren concretamente al soterramiento de la M-30 entre Marqués de Monistrol y el Puente de Segovia, entre el Puente de Segovia y el Puente de San Isidro, entre el Puente de San Isidro y el Puente de Praga, entre el Puente de Praga y el Nudo Sur, por una parte, y el soterramiento de la Avenida de Portugal hasta la Glorieta de San Vicente, por otra parte. Según las observaciones de CODA, no rebatidas a este respecto, la M-30 es una vía destinada exclusivamente a la circulación de vehículos automóviles, no regulada por semáforos y que no cuenta con aceras ni arcenes transitables por los peatones, ni tampoco con paradas de autobús ni de taxi.

18 Estos proyectos se enmarcan en una compleja obra de ingeniería civil de mejora y reforma de la práctica totalidad de la autovía de circunvalación de Madrid. Según las observaciones del Ayuntamiento de Madrid, esta obra, conocida también como «Madrid calle 30», pretende disminuir la congestión del viario y el riesgo de accidentes, pero no aumentar la capacidad de tráfico de la vía.

19 Tras la desestimación de su recurso de reposición contra la citada resolución de 17 de enero de 2005 por resolución de 23 de mayo de 2005, CODA interpuso recurso contencioso-administrativo contra esta última resolución ante el juez remitente. Al igual que el recurso de reposición, ese recurso contencioso-administrativo se basa en particular en la infracción de la normativa nacional en materia de evaluación de impacto ambiental, aplicable a los citados proyectos, que deriva, en parte, de la Directiva modificada.

20 Del auto de remisión resulta que el Ayuntamiento de Madrid ha fragmentado el proyecto global «Madrid calle 30» en quince subproyectos independientes, tramitados de forma separada, de los cuales sólo uno se refiere a la modificación o acondicionamiento de un trazado de carretera existente en un tramo cuya longitud supera los 5 kilómetros, umbral a partir del cual la normativa autonómica aplicable somete un proyecto a una evaluación de impacto ambiental, siendo así que ese proyecto global considerado en su conjunto excede con mucho ese umbral. De las explicaciones del juez remitente se desprende además que, según ciertas estimaciones, la realización de la obra en su totalidad va a generar un incremento del tráfico próximo al 25 % e implicará actuaciones de diferentes clases en el entorno urbano de la M-30.

21 Habida cuenta de la magnitud y las implicaciones de la obra, el juez remitente se pregunta si ésta, conforme a la Directiva modificada, debería haber sido obligatoriamente objeto de evaluación de impacto ambiental.

22 Ante el juez remitente, el Ayuntamiento de Madrid, a la vez que afirma que no ha tenido nunca la intención de obviar el cumplimiento de la Directiva modificada, señala que la controversia suscitada ha sido el resultado de una interpretación unánime de todas las autoridades nacionales que han controlado la legalidad de los proyectos en cuestión. Además, mantiene que la extensión en este caso de la jurisprudencia contenida en la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de marzo de 2006, Comisión/España (C-332/04), a supuestos distintos del controvertido en el asunto que dio lugar a dicha sentencia exigiría una argumentación detallada por parte del Tribunal de Justicia.

23 El juez remitente hace también referencia a las observaciones de la Comunidad Autónoma de Madrid, según la cual hay confusión entre el procedimiento prejudicial y el recurso por incumplimiento, dado que las cuestiones debatidas versan más bien sobre posibles infracciones del Derecho comunitario.

24 En esas circunstancias el juez remitente decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Si las exigencias de procedimiento reglado de evaluación de repercusión medioambiental resultantes de la [Directiva modificada] son aplicables a proyectos de actuación en vías urbanas en atención a la naturaleza y las dimensiones del proyecto, afectación de áreas de gran densidad demográfica, o de paisajes con significación histórica, cultural o arqueológica.

2) Si las exigencias de procedimiento reglado de evaluación de repercusión medioambiental resultantes de la [Directiva modificada] son aplicables a los proyectos objeto del presente recurso contencioso-administrativo, en atención a su naturaleza y a la naturaleza de la vía en que se prevé su ejecución, características, dimensión, impacto en el entorno, densidad demográfica, presupuesto y eventual fraccionamiento respecto de un proyecto global que contempla actuaciones similares en la misma vía.

3) Si los criterios contenidos en la sentencia del Tribunal de Justicia [Comisión/España, antes citada] y concretamente en los puntos 69 a 88 de dicha sentencia son de aplicación a los proyectos objeto de este proceso judicial en atención a su naturaleza y a la naturaleza de la vía en que se prevé su ejecución, características, dimensión, impacto en el entorno, presupuesto y eventual fraccionamiento respecto de un proyecto global que contempla actuaciones similares en la misma vía y era exigible por ello someter los mismos a procedimiento reglado de evaluación medioambiental.

4) Si las obligaciones resultantes de la [Directiva modificada] en cuanto a evaluación medioambiental han sido o no cumplidas en la práctica por las autoridades españolas respecto de los proyectos que son objeto de este procedimiento, por lo que resulta del expediente administrativo y concretamente de los estudios e informes incorporados al mismo, aunque formalmente no se haya sometido el proyecto al procedimiento reglado de evaluación medioambiental que establece dicha Directiva.»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre las tres primeras cuestiones

25 Mediante sus tres primeras cuestiones, que procede examinar conjuntamente, el juez remitente pregunta en esencia si la Directiva modificada debe ser interpretada en el sentido de que los proyectos de reforma y mejora de la práctica totalidad de una vía rápida urbana de circunvalación deben someterse a una evaluación de su impacto ambiental, habida cuenta, en especial, de la naturaleza de esos proyectos, de la clase de vía en cuestión, de las características y de la dimensión de dichos proyectos, así como de sus efectos en áreas de gran densidad demográfica, o en paisajes con significación histórica, cultural o arqueológica, y de la circunstancia de que constituyen el resultado del fraccionamiento de un proyecto global que contempla la realización de un conjunto de actuaciones similares en la misma vía.

26 En virtud del artículo 4, apartado 1, de la Directiva modificada, los proyectos enumerados en el anexo I de ésta serán objeto de una evaluación de su impacto ambiental. Según el apartado 2 del mismo artículo, los Estados miembros determinarán, teniendo en cuenta dichos requisitos, qué proyectos enumerados en el anexo II de la mencionada Directiva deberán ser objeto de tal evaluación.

27 Según el Ayuntamiento de Madrid, la vía de circunvalación objeto del litigio principal es una vía urbana. Ahora bien, la Directiva modificada no contempla esa clase de vía en sus anexos I y II, que sólo mencionan las autopistas, las vías rápidas y las carreteras. Por otra parte, esos términos no se definen, con la salvedad, en lo que atañe al concepto de vía rápida, de una remisión a la definición contenida en el Acuerdo. Según la demandada en el litigio principal, a falta de precisión respecto de estos términos, la normativa de adaptación del Derecho español a la Directiva modificada recogió los mismos términos enunciados en ésta. Como entre ellos no figuraba la vía urbana, el Ayuntamiento de Madrid podía considerar que los proyectos de modificación de una vía urbana no entraban en el ámbito de la Directiva modificada y, por consiguiente, no tenían que ser sometidos a una evaluación de impacto ambiental.

28 No puede admitirse esta tesis. En efecto, hay que recordar que el Tribunal de Justicia ha estimado en numerosas ocasiones que el ámbito de aplicación de la Directiva 85/337 es muy extenso, al igual que el de la Directiva modificada (véanse en este sentido las sentencias de 24 de octubre de 1996, Kraaijeveld y otros, C-72/95, Rec. p. I-5403, apartado 31; de 16 de septiembre de 1999, WWF y otros, C-435/97, Rec. p. I-5613, apartado 40, y de 28 de febrero de 2008, Abraham y otros, C-2/07, Rec. p. I-1197, apartado 32). Sería por tanto contrario al objeto mismo de la Directiva modificada que todo proyecto relativo a una vía urbana quedara fuera de su ámbito de aplicación por el único motivo de que esa Directiva no menciona expresamente, entre los proyectos enumerados en sus anexos I y II, los proyectos que afectan a esa clase de vía.

29 Debe señalarse que el anexo I, punto 7, letras b) y c), de la Directiva modificada menciona, entre los proyectos que deben someterse a una evaluación de impacto ambiental, las «autopistas» y las «vías rápidas» así como la «construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 kilómetros en una longitud continua». En cuanto a su anexo II, menciona en los puntos 10, letra e), y 13, primer guión, respectivamente, la «construcción de carreteras» y «cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en el Anexo I o en el Anexo II, ya autorizados, ejecutados, o en proceso de ejecución, que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente», entre los proyectos con respecto a los cuales los Estados miembros pueden decidir que se realice una evaluación de impacto ambiental, conforme al artículo 4, apartado 2, de dicha Directiva. A este respecto se debe precisar, por una parte, que, como sostiene fundadamente la Comisión de las Comunidades Europeas, los conceptos enunciados en los anexos citados son conceptos de Derecho comunitario, a los que ha de darse una interpretación autónoma, y, por otra parte, que no cabe excluir que las clases de vías que se mencionan en dichos anexos se localicen tanto en aglomeración urbana como fuera de ella.

30 La Directiva modificada no define los conceptos antes mencionados, excepto el de «vías rápidas», para el que se remite a la definición del concepto de «vía rápida» que figura en el Acuerdo. Dado que no todos los Estados miembros son parte de dicho Acuerdo, la mencionada remisión se refiere a su versión vigente cuando se adoptó la Directiva 85/337, es decir, la de 15 de noviembre de 1975.

31 A tenor del anexo II del Acuerdo, una vía rápida es 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. De esta definición no resulta que las vías situadas en las áreas urbanas estén excluidas *a priori*. Al contrario, hay que considerar que, a falta de exclusión expresa de las carreteras situadas en aglomeración urbana, el término «vías rápidas» incluye las vías urbanas que reúnan las características previstas en el citado anexo.

32 También se debe señalar que ese mismo Acuerdo define el concepto de «autopista» en el sentido de que designa, en particular, una vía especialmente diseñada y construida para la circulación automovilística, que no tiene comunicación con las propiedades vecinas, que no cruza a nivel otras vías de tráfico automovilístico, ni vías de ferrocarril o de tranvía, ni caminos para la circulación peatonal y que está especialmente señalizada como autopista. Pues bien, aun si la Directiva modificada no remite expresamente a esa definición, el Acuerdo puede ser un instrumento útil para la comprensión del concepto similar contenido en el anexo I de dicha Directiva.

33 Según una jurisprudencia ya bien asentada, los Estados miembros deben aplicar la Directiva modificada, al igual que la Directiva 85/337, de forma plenamente acorde con las exigencias que aquélla impone, teniendo en cuenta su finalidad esencial, que, según resulta de su artículo 2, apartado 1, consiste en que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan a una evaluación con respecto a sus efectos (véanse en este sentido, en especial, las sentencias de 19 de septiembre de 2000, Linster, C-287/98, Rec. p. I-6917, apartado 52, y de 23 de noviembre de 2006, Comisión/Italia, C-486/04, Rec. p. I-11025, apartado 36).

34 Por consiguiente, es preciso considerar que los proyectos de vías urbanas están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva modificada.

35 Según resulta de las observaciones de CODA, no refutadas al respecto, los proyectos controvertidos en el litigio principal se refieren a una vía destinada exclusivamente a la circulación de vehículos automóviles, no regulada por semáforos, que no

cuenta con aceras ni arcenes transitables por los peatones, ni tampoco con paradas de autobús ni de taxi. Incumbe al juez remitente llevar a cabo las apreciaciones de hecho que permitan comprobar esos elementos, a fin de determinar, teniendo en cuenta las indicaciones precisadas en los apartados 30 a 33 de la presente sentencia, si esos proyectos corresponden a alguno de los conceptos que figuran en el anexo I de la Directiva modificada y, por tanto, deben ser sometidos a una evaluación de su impacto ambiental.

36 A tal fin, debe puntualizarse que el hecho de que el anexo I, punto 7, letras b) y c), de la Directiva modificada se refiera a los proyectos relativos a la «construcción» de las clases de vías que en él se mencionan, en tanto que el asunto principal tiene por objeto proyectos de reforma y mejora de una vía existente, no significa que estos últimos queden excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva modificada. En efecto, un proyecto de reforma de una vía que, por su amplitud y sus características, sea equivalente a una construcción puede considerarse relativo a una construcción en el sentido de dicho anexo (véanse en este sentido las sentencias de 16 de septiembre de 2004, Comisión/España, C-227/01, Rec. p. I-8253, apartado 46, y Abraham y otros, antes citada, apartado 32).

37 En el supuesto de que se pusiera de manifiesto que los proyectos controvertidos en el litigio principal no tienen por objeto autopistas ni vías rápidas, en el sentido del anexo I, punto 7, letra b), de la Directiva modificada, o proyectos mencionados en el mismo punto 7, letra c), también correspondería al juez remitente examinar si los proyectos controvertidos en el asunto principal se incluyen en el anexo II de la citada Directiva, ya sea en virtud de su punto 10, letra e), en la medida en que se trate de una construcción de carretera, ya sea en virtud de su punto 13, primer guión, en relación con el anexo II, punto 10, letra e), de la misma Directiva, en la medida en que se trate de un cambio de un proyecto de construcción de carretera.

38 Hay que recordar al respecto que, aunque el artículo 4, apartado 2, de la Directiva modificada, al igual que la misma disposición de la Directiva 85/337, confiere a los Estados miembros un margen de apreciación para determinar si un proyecto incluido en las categorías enumeradas en el anexo II de la Directiva modificada debe someterse a una evaluación de impacto ambiental, dicho margen de apreciación está limitado por la obligación, establecida en el artículo 2, apartado 1, de dicha Directiva, de someter a un estudio de impacto los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización (véanse, por lo que respecta a la Directiva 85/337, las sentencias, antes citadas, Kraaijeveld y otros, apartado 50, y Abraham y otros, apartado 37). En el marco del ejercicio de su facultad de apreciación los Estados miembros deben

tener en cuenta cada uno de esos criterios para determinar si los proyectos pueden tener impacto ambiental (sentencia de 16 de marzo de 2006, Comisión/España, antes citada, apartado 77).

39 En este aspecto, procede observar que, al igual que la Directiva 85/337, la Directiva modificada contempla una apreciación global del impacto de los proyectos o de su modificación sobre el medio ambiente. Resultaría simplista y contrario a este enfoque tomar únicamente en consideración, para evaluar el impacto ambiental de un proyecto o de su modificación, los efectos directos de las propias obras proyectadas, sin tener en cuenta las repercusiones que puedan tener sobre el medio ambiente la utilización y la explotación de las construcciones resultantes de dichas obras (véase, en relación con la Directiva 85/337, la sentencia Abraham y otros, antes citada, apartados 42 y 43).

40 Así pues, en lo que atañe a la localización de los proyectos, el anexo III, punto 2, letras g) y h), de la Directiva modificada menciona las áreas de gran densidad demográfica y los paisajes con significación histórica, cultural y/o arqueológica como criterios de selección que los Estados miembros deben tener en cuenta, conforme al artículo 4, apartado 3, de dicha Directiva, para el estudio caso por caso o para la fijación de los umbrales o criterios previstos por el apartado 2 del mismo artículo, con el fin de determinar si un proyecto ha de someterse a evaluación. Pues bien, esos criterios de selección pueden también afectar a los proyectos de vías urbanas (véase en este sentido la sentencia de 16 de marzo de 2006, Comisión/España, antes citada, apartado 79).

41 En cambio, la circunstancia alegada por el Ayuntamiento de Madrid de que los proyectos controvertidos en el litigio principal producirán efectos beneficiosos para el medio ambiente no es pertinente cuando se trata de apreciar la necesidad de someter tales proyectos a una evaluación de su impacto ambiental.

42 Por lo demás, la enumeración del artículo 3 de la Directiva modificada —al igual que la contenida en el artículo 3 de la Directiva 85/337—, en la que se indican los elementos que deben tenerse en cuenta, tales como los efectos de un proyecto sobre, entre otros factores, el ser humano, la fauna y la flora, el suelo, el agua, el aire o el patrimonio cultural, muestra por sí misma que el impacto sobre el medio ambiente

cuya evaluación pretende posibilitar la Directiva modificada no es únicamente el de las obras previstas, sino también, y sobre todo, el del proyecto por realizar (véase en este sentido la sentencia Abraham y otros, antes citada, apartado 44).

43 Como la Abogado General ha recordado fundadamente en el punto 28 de sus conclusiones, los proyectos relativos a carreteras pueden producir numerosos efectos medioambientales tanto dentro como fuera de las zonas urbanas, que son especialmente sensibles desde el punto de vista de la densidad de población o de la contaminación existente, pero también habida cuenta de la posible existencia de lugares de importancia histórica, cultural o arqueológica (véase en este sentido la sentencia de 16 de marzo de 2006, Comisión/España, antes citada, apartado 81).

44 Por último, hay que destacar que, al igual que el Tribunal de Justicia ya ha señalado en relación con la Directiva 85/337, el objetivo de la Directiva modificada no puede eludirse mediante el fraccionamiento de un proyecto y que 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 en el sentido del artículo 2, apartado 1, de la Directiva modificada (véanse, en relación con la Directiva 85/337, las sentencias de 21 de septiembre de 1999, Comisión/Irlanda, C-392/96, Rec. p. I-5901, apartado 76, y Abraham y otros, antes citada, apartado 27).

45 En lo que atañe a los proyectos controvertidos en el litigio principal, de la resolución de remisión resulta que todos ellos forman parte del proyecto de conjunto «Madrid calle 30». Incumbe al juez remitente verificar si deben ser objeto de consideración conjunta, debido, en particular, a su proximidad geográfica, a sus similitudes y a sus interacciones.

46 En consecuencia, procede responder a las tres primeras cuestiones planteadas que la Directiva modificada debe interpretarse en el sentido de que prevé la evaluación de impacto ambiental de los proyectos de reforma y mejora de vías urbanas, ya sea cuando se trate de proyectos mencionados en el anexo I, punto 7, letras b) o c), de dicha Directiva, ya sea cuando se trate de proyectos previstos en el anexo II, puntos 10, letra e), o 13, primer guión, de la misma Directiva, que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud de su naturaleza, de sus dimensiones o de su localización y, en su caso, habida cuenta de su interacción con otros proyectos.

Sobre la cuarta cuestión

47 Mediante su cuarta cuestión, el juez remitente pregunta, en esencia, si los estudios e informes elaborados en relación con los proyectos controvertidos en el litigio principal cumplen la exigencia de evaluación del impacto ambiental según está prevista por la Directiva modificada.

48 En el marco de un procedimiento con arreglo al artículo 234 CE, basado en una clara separación de funciones entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia, toda apreciación de los hechos del asunto es competencia del juez nacional. Por lo tanto, el Tribunal de Justicia sólo es competente para pronunciarse sobre la interpretación o la validez de una norma comunitaria a partir de los hechos que le proporcione el órgano jurisdiccional nacional (véanse, en especial, las sentencias de 16 de julio de 1998, Dumon y Froment, C-235/95, Rec. p. I-4531, apartado 25, y de 28 de septiembre de 2006, Gasparini y otros, C-467/04, Rec. p. I-9199, apartado 41).

49 Ahora bien, mediante la presente cuestión se pide al Tribunal de Justicia que exponga su criterio acerca de determinados elementos de hecho controvertidos en el litigio principal, de tal modo que determine 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 de la Directiva modificada.

50 Incumbe al juez nacional efectuar este examen, teniendo presente que una evaluación formal puede sustituirse por medidas equivalentes que cumplan las exigencias mínimas del artículo 3 y de los artículos 5 a 10 de la Directiva modificada.

51 Por tanto, no procede responder a la cuarta cuestión planteada.

Costas

52 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

La Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, en su versión modificada por la Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997, debe interpretarse en el sentido de que prevé la evaluación de impacto ambiental de los proyectos de reforma y mejora de vías urbanas, ya sea cuando se trate de proyectos mencionados en el anexo I, punto 7, letras b) o c), de dicha Directiva, ya sea cuando se trate de proyectos previstos en el anexo II, puntos 10, letra e), o 13, primer guión, de la misma Directiva, que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud de su naturaleza, de sus dimensiones o de su localización y, en su caso, habida cuenta de su interacción con otros proyectos.

Firmas