

TRIBUNAL SUPREMO  
SALA III  
Sección: 03  
CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO  
Apelación nº 2/246/91

A LA SALA III DEL TRIBUNAL SUPREMO

D. Emilio ALVAREZ ZANCADA, Procurador de los Tribunales y de "ASSOCIACIÓ D'AMICS VALL DE SANT DANIEL", tal y como tengo acreditado, ante la Sala comparezco y, como mejor en derecho proceda, D I G O:

Que en virtud del plazo concedido, por Providencia de 21-1-91, para sustanciar el presente recurso de apelación, y dentro del mismo, paso a efectuar las siguientes

A L E G A C I O N E S

PREVIA.- Con referencia a los escritos de esta parte obrantes en la pieza separada, en el momento de efectuarse estas alegaciones es preciso subrayar que los escritos fueron redactados sin que esta parte hubiera tenido vista del expediente administrativo, por lo que podían ser considerados de poco precisos. Ahora que finalmente la Sección 1ª de la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional ha dado traslado a esta parte del expediente administrativo, esta parte puede confirmar y ampliar algunos aspectos iniciales, a la vez que aporta fotocopia de dicho expediente administrativo cuyo original obra en la Sala de lo Contencioso de la Audiencia Nacional, como documento nº 1 debidamente foliado.

## I

Esta parte da íntegramente por reproducido en este escrito la primera de las alegaciones efectuada en el escrito inicial del recurso, que hace referencia a la nulidad del procedimiento por falta de publicidad, falta del trámite de información pública, falta de exposición pública del proyecto y denegación tácita del trámite de audiencia y vista del expediente, solicitado por esta parte.

Esta alegación viene confirmada totalmente por el expediente administrativo que se aporta, a pesar de que en el mismo no se incluyen multitud de aspectos que aclararían la verdad de lo expuesto por esta parte:

a) En cuanto a la ausencia de un segundo trámite de INFORMACION PUBLICA, se objeta que dicho trámite quedó establecido en el estudio informativo EI-7-GE-392, que fué aprobado el 11 de mayo de 1.983.

Pero tal y como argumentaba, el proyecto inicial del año 1.983 tan solo coincide con el actual en el hecho de transcurrir su trazado por el este de Girona. En lo demás es un proyecto cuyo trazado ha sido profundamente modificado.

Tal y como se puede leer en el Informe de Supervisión del Proyecto de Trazado (18-7-88), -hoja 74-:

"La Variante definida en el presente proyecto, en líneas generales coincide con la denominada "solución Este" en el Estudio Informativo, que fué la aprobada.

Se observa, no obstante, una considerable variación del trazado aproximadamente en la segunda mitad de su recorrido, habiéndose desplazado hacia el este y terminando en la N-II unos dos Kms. después de lo previsto en el estudio informativo".

Con ello se reconoce expresamente que el actual proyecto tan solo coincide "en líneas generales" con la denominada genéricamente "solución este". Así se reconoce que la segunda mitad del recorrido ha sido desplazado hacia el este -no dice qué distancias- y que el enlace con la N-II termina "unos dos Kms. después de lo previsto en el Estudio Informativo".

Efectivamente una vía de comunicación es fundamentalmente un trazado sobre el terreno. Si éste se modifica se produce una modificación sustancial del proyecto, la cual afecta no solo a la ordenación pública del territorio, sino también al conjunto ambiental -torrentes, bosques, fuentes, caminos, etc.-, y muy especialmente a afectaciones de terrenos de particulares, viviendas y fincas rústicas.

Prueba evidente de la importancia de la modificación introducida es que el presupuesto, ya el 18-7-88 había aumentado en un 162,6% con respecto al presupuesto de 1.900 millones previsto en la Orden de Estudio (hoja nº 71 del E.A.), cantidad que aún se elevará hasta el 189,1% el año 1.989 (hoja nº 175 del E.A.). Así pues una obra cuyo presupuesto inicial-actual varía en un 189,1% en modo alguno puede ser la misma obra, de no ser que se hayan introducido en ella elementos sustanciales que obligan a relanzar el nuevo proyecto al trámite de información pública, lo cual no se hizo y por ello se invoca la nulidad por indefensión de los ciudadanos que han visto, de este modo impedido su derecho a participar en el nuevo proyecto por medio del adecuado trámite de información pública.

b) Aparte de ello se pretende entender aprobado el proyecto sin haberse cumplimentado formalidades imprescindibles, de carácter sustantivo como:

1.- Informes de los Ayuntamientos de los términos municipales afectados, acerca de la concordancia o discrepancia del proyecto con la Ordenación Urbana vigente

en cada localidad.

Tales informes fueron solicitados (hoja nº 81, 84, 104 y 106 del E.A.), y de hecho algún tipo de informe obra en el expediente administrativo (hojas nºs. 110 a 159), pero tal y como concluye el Informe de Supervisión de 14-6-89, concretamente en su hoja nº 190 se puede leer textualmente:

"A la vista de los anteriores escritos hay que indicar, en primer lugar, que la ambigüedad con que están redactados algunos y el idioma en que están escritos otros hace posible que existan matices que no hemos podido captar.

"Hay que indicar, en segundo lugar, que la mayoría de los escritos no certifican de forma clara y concreta la calificación de los terrenos atravesados y la concordancia entre planeamiento vigente y proyecto.

"Tan solo el Ayuntamiento de Celrà es concreto en este aspecto. El Ayuntamiento de Fornells de la Selva manifiesta que ha adecuado el planeamiento al trazado, lo que pensamos es suficiente a los efectos que nos interesan.

"El Ayuntamiento de Girona parece manifestarse en el mismo aspecto.

"En definitiva, aunque no consta que en todos los términos municipales el trazado es acorde con el planeamiento vigente, lo que sí se pone de manifiesto es que no existe manifestación en contrario, por lo que entendemos que en este aspecto no existe inconveniente para la aprobación del Proyecto".

Así, finalmente, se aprueba el proyecto sin que conste la adecuación urbanística de la mayoría de los ayuntamientos afectados en su territorio por el proyecto de trazado. Tan solo se pone de manifiesto "que no existe manifestación en contrario". Entendemos que, con un mínimo de garantía y de seriedad no podía aprobarse tal proyecto. Se reduce y minimiza un informe urbanístico a una simple no oposición de carácter inconcreto.

2) El Informe del Organismo competente en relación con las obras proyectadas que inciden en el Valle de Sant Daniel, y compatibilidad con las actuaciones previstas en el denominado "Plan Especial del Paisaje y de la Vegetación del Valle de Sant Daniel". Dicho informe fue requerido, como imprescindible, por el propio M.O.P.U. en las hojas 75, 82, 85 y 88. Se acredita en la hoja 104 que esta petición de informe se concretó en un oficio dirigido a la Generalitat de Catalunya, solicitando el mismo.

Pero dicho informe, que esta parte juzga vital para conocer la afectación ecológica y ambiental del Valle de Sant Daniel NO CONSTA en el expediente administrativo. Así en las hojas 106 y 107 consta la petición de dicho informe pero el tal no aparece nunca, constituyendo ello un grave defecto. Así en la hoja 163 -Informe de Supervisión de fecha 14-6-89- se vuelve a recordar que tal informe se solicitó, pero en todo el informe no consta ningún acuse de recibo.

Tal solo consta un "Estudio de Repercusión Ambiental" redactado por Juan Senent Josa por encargo de la "Demarcación de Carreteras del Estado en Catalunya" que en modo alguno sustituir no puede el informe oficial solicitado a la Administración de Catalunya, que además tiene traspasadas en exclusiva las competencias en temas medio ambientales.

Así pues, y en cuanto a la primera de las alegaciones del recurso, se confirman todas las quejas ya expuestas, a las cuales deben añadirse la falta de informes, los cuales deberían "acreditarse fehacientemente", y deberían tener un resultado "positivo".

Por ello concurren en el proyecto las causas de nulidad que son motivos suficientes para provocar, cuanto menos, la suspensión de la ejecución del proyecto, en base a lo preceptuado en el artículo 116 de la Ley de Procedimiento Administrativo, en relación a los artículos 23.1, 24.1, 106.1 y 103.1 de la Constitución Española.

## II

En cuanto a la segunda de las alegaciones, que hacen referencia a la suspensión motivada por los daños irreparables que comporta la ejecución del proyecto, esta parte da por reproducido cuanto se manifiesta en dicha alegación.

Aún así, a la vista del expediente administrativo, quiere efectuar las siguientes puntualizaciones:

a) El objetivo confesado y reconocido de los autores del proyecto "hoja nº 50 E.A.- es descongestionar el tráfico rodado en el núcleo urbano de Girona. A pesar de ello obra ya en la demanda inicial de esta pieza separada, en su antecedente quinto, la transcripción parcial del "Plan General de Girona" aprobado por la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya, en cuya memoria se concluye categóricamente que "confiar la solución del problema ( congestión del tráfico en el núcleo de Girona) a la construcción de una variante a la N-II es, cuanto menos, una postura ingenua". Con ello esta parte quiere hacer valer la contradicción existente entre los planes de urbanismo aprobados y el interés confesado del proyecto. Con ello el interés público del mismo queda, si bien no negado, si gravemente puesto en duda.

b) La preocupación por la falta de atención al problema medio ambiental, reflejada en la ausencia del Informe Oficial de la Generalitat, acerca de la incidencia del Proyecto en el "Plan Especial de Protección del Paisaje y de la Vegetación del Valle de Sant Daniel".

c) Practicamente en todo el proyecto no se menciona el macizo de "Les Gavarres", por donde transcurre buena parte del trazado proyectado. Dicho macizo está contemplado en el "Plan de Espacios de Interés Natural" (P.E.I.N.) de la

Generalitat de Catalunya. Obra en el recurso cumplida relación de la información que de dicho macizo recoge el P.E.I.N., y de su simple lectura se deduce el interés naturalístico que comporta, interés que es totalmente olvidado en el proyecto, que tan solo hace referencia fundamentalmente al Valle de Sant Daniel.

d) Aparece asimismo en la presente pieza separada el escrito del Abogado del Estado, de fecha 4 de octubre de 1.990, por el que dicha institución se opone a la suspensión alegando que no concurren los requisitos del artículo 122 de la Ley Jurisdiccional, "puesto que evidentemente la cuestión que se plantea tiene siempre reconducción a términos económicos".

Esta alegación, por otra parte no recogida en el Auto que se impugna, es totalmente incierta. Cuando se trata de restaurar el medio humano es de conocimiento común la necesidad de que se efectue una política preventiva de protección, por cuanto es pacífico que, una vez destruido parte del medio natural, éste no se recupera nunca, o si se recupera es en función de una combinación costosa de tiempo y dinero, la cual no se alcanza sino es en un plazo mínimo de 3 o 4 generaciones. Es pues labor de todos evitar los daños que ocasiona un proyecto que transcurre exclusivamente por un medio natural -no atraviesa núcleos urbanos- y que con un presupuesto final tan elevado de 6.557 millones producirá indiscutiblemente un daño permanente e irreparable al medio.

Por ello esta parte insiste en que la contemplación del daño irreversible que se va a causar no es la que efectúa el Auto recurrido, ya que el daño es el total producto no sólo del proceso de ejecución, sino fundamentalmente de la misma realidad y conclusión del proyecto. Así pues, en evitación de tales daños probados por la profusión de informes periciales que obran en la demanda inicial, procede la suspensión cautelar de la ejecución del proyecto.

### III

En cuanto a la tercera alegación, esta parte la da por reproducida y reitera el carácter especial de la causa legal de la suspensión que se solicita con esta alegación, que no es otra que el incumplimiento de la normativa sobre impacto ambiental, regulado en la Ley y Reglamento respectivo, en desarrollo de la Directiva 85/377/CEE.

Esta suspensión no tiene pues, como las anteriores, un carácter de excepción sino que preceptivamente debe producirse en tanto se comprueba que se ha infringido dicha normativa tal y como preceptua el artículo 9.1 del R.D.-Legislativo nº 1302/86 de 28 de junio, y con el Reglamento que lo desarrolla -B.O.E. 5-10-88-.

Para intentar evitar esta suspensión en la hoja nº 35 del expediente administrativo se formula la tesis de que dicho estudio no debe efectuarse, citando para ello el artículo 9 y 4.4 de la Ley 25/88, de 29 de julio, de Carreteras.

Entrando en el tema esta parte ya justificó por medio del escrito de 21 de abril de 1.989 -documento nº 2 que se adjunta al presente escrito traducido del catalán- la necesidad de la evaluación del impacto ambiental. Insistiendo en el mismo debe puntualizarse:

a) Que como se lee en el proyecto, y concretamente en la Resolución de 7/3/85 de la Dirección General de Carreteras -hojas 46 y 56 del E.A.- la primera prescripción del Estudio Informativo es :

"1ª.- la futura variante tendrá el carácter de Autovía".

b) Que dicha caracterización efectuada como prescripción en el E.A. es conforme a la definición que de "Autovía" efectua el apartado 4 del artículo 2º de la Ley de

Carreteras de 29/7/88, que dice:

"4.- Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de acceso a las propiedades colindantes".

c) O sea que, tanto por el propio proyecto como por la definición de la Ley general, la Variante que se pretende construir es una "Autovía".

d) Que de conformidad con el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (R.D. 1.131/88 de 30 de septiembre, B.O.E. 239 de 5/10/88), y concretamente el punto 7 del anexo 2 especifica que están obligadas a someterse al estudio previo de evaluación del impacto ambiental:

"7.- Construcción de autopistas, autovías y líneas de ferrocarril de largo recorrido, que suponga nuevo trazado, aeropuertos con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud mayor o igual a 2.100 metros y aeropuerto de uso particular".- "A los efectos del presente Reglamento son autopistas y autovías las definidas como tales en la Ley de Carreteras".

O sea que toda construcción de autovía debe ser precedida, a efectos de preservar el medio y evitar daños superfluos o costes secundarios, de un estudio de evaluación de impacto ambiental.

e) Que cumplida prueba de la obligatoriedad legal de este estudio ya se aportó con la demanda inicial -documento nº 99- correspondiente a la lista de estudios de impacto ambiental realizados con referencia a variantes y autovías que se recoge en la página 367 del libro "Medio Ambiente en España" de la propia Dirección General del Medio Ambiente del M.O.P.U.

Es pues doctrina aceptada por el propio organismo redactor del proyecto que las construcciones de variantes y

de autovías deben ir precedidas de los estudios de impacto, con todas las garantías procedimentales que tales estudios incluyen.

f) Que ocasionalmente esta parte pudo aportar con el escrito de recurso de apelación las conclusiones de la Evaluación de Impacto Ambiental que la Generalitat de Catalunya ha elaborado para el proyecto del tren de alta velocidad, en el tramo Perpinyà-Barcelona. En razón a este estudio, concretamente a su paso por Girona, se ha evitado expresamente y por razones medio ambientales la solución "Este", concluyendo dicho estudio que la opción que reúne más garantías es la "Oeste". Ello representa un elemento más que demuestra la importancia de dicho tipo de estudios, y más concretamente la atención que para el TAF se ha dado a los aspectos medio ambientales del "Este" de Girona, o sea el Valle de Sant Daniel y el macizo de "Les Gavarres".

Para esta parte, y concluyendo es pues la propia Ley que sin excepción prescribe que se efectue dicha Evaluación de Impacto Ambiental que el redactor del proyecto pretende eludir. Y es en mandato de esta misma Ley que debe suspenderse la ejecución del proyecto en la fase en que se encuentre, a efectos de que se proceda a desarrollar el mismo, y atendiendo a sus prescripciones se modifique el proyecto en bien del interés público.

En su virtud,

A LA SALA III DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPREMO SUPLICO: Que teniendo por efectuadas las presentes alegaciones y por devuelta la pieza separada se sirva unir las a la misma junto con los documentos que se acompañan, y previos los trámites oportunos se acuerde revocar el Auto recurrido en el sentido de que se acceda a la suspensión cautelar de la ejecución del Auto impugnado mientras se sustancie el procedimiento matriz, y en tanto no sean subsanados los graves defectos incurridos en la tramitación del Proyecto.

Madrid, a once de febrero de mil novecientos noventa y uno.