

Ref: Inf. Pública Estudio Informativo de clave: EI4-B-16.
"Cierre de la Autovía Orbital de Barcelona"
Provincia de Barcelona

**A LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
MINISTERIO DE FOMENTO**

..... con DNI, en su condición de
.....actuando en nombre y representación del partido
político **INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS**, inscrito con el
número.....con domicilio a efectos de notificaciones en
BARCELONA, DP....., Passatge del Rellotge nº....

EXPONE

Que en relación al anuncio aparecido en el **Boletín Oficial del Estado del Viernes 30 de julio de 2010 de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña** por el que se somete a información pública **la resolución de la Dirección General de Carreteras** de 26 de julio de 2010 por el que se aprueba provisionalmente el Estudio Informativo de clave: EI4-B-16. "Cierre de la Autovía Orbital de Barcelona" Provincia de Barcelona

Mediante el presente escrito pasa formular las siguientes
ALEGACIONES

PRIMERA.- PREVIA

Con carácter previo y con reserva EXPRESA de impugnación por vía de los recursos que correspondan, para el caso de que no se subsanen las infracciones normativas que seguidamente se indican, antes de resolución definitiva, con retroacción del expediente:

SE DENUNCIA QUE EL ACTO DE TRÁMITE DE APROVACIÓN PROVISIONAL ADOLECE DE CAUSA DE NULIDAD por infracción de las disposiciones de la Ley de impacto ambiental de proyectos, T.R.R.D.Leg. 1/2008, de 11 de enero, EN CUANTO SE BASA EN LA RESOLUCIÓN DE LA DIRECTORA GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL, DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARÍNO DE 23 DE JULIO DE 2010, DE CONVALIDACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LAS ACTUACIONES SEGUIDAS EN EL AÑO 2004, RELATIVAS A APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO, INFORMACIÓN PÚBLICA, CONSULTAS E INFORMES EMITIDOS.

Estas infracciones normativas y procedimentales son de carácter sustantivo e invalidan el contenido del proyecto aprobado provisionalmente, en base a los siguientes

MOTIVOS

1.- Del contenido del expediente y documentación del proyecto resulta que la fase A, primera, del proyecto, correspondiente a estudio de alternativas de trazado y formulación de Informe ambiental, fue redactado en el año 2004, con sujeción a los requerimientos de contenido y tramitación contenidos en la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente en aquel momento, Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre de transposición de la Directiva 97/11/CE de 3 de marzo de 1997, y finalmente con el la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y conforme a la misma se efectuaron los trámites de consultas a organismos oficiales, entidades e información pública a efectos ambientales, recepción e informe-contestación de las alegaciones recibidas y determinación de la amplitud y grado de detalle que debe tener el informe de impacto ambiental.

2.- En la referida resolución de la D.Gral. de calidad y evaluación ambiental de 23 de julio de 2010, se contiene referencia expresa a que:

Con fecha 17 de marzo de 2005 esta Dirección General remite al promotor las contestaciones recibidas en las consultas realizadas en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, así como la amplitud y el nivel de detalle que debe tener el estudio de impacto ambiental. Se realizan remisiones de respuestas recibidas con posterioridad, en fechas 12 de abril, 16 de mayo, 19 de mayo de 2005.

Con fecha 22 de abril de 2010 esta Dirección General mediante Resolución de terminación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental acuerda el archivo del mismo por caducidad del expediente.

Es decir, se reconoce que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto de referencia se efectuó en base al proyecto redactado en 2004 y se emitieron los últimos informes en mayo de 2005, así como que el expediente de evaluación se archivó por caducidad en 22 de abril de 2010.

3.- Durante los CINCO AÑOS transcurridos en que el expediente de referencia ha estado paralizado, se ha producido un cambio sustancial en la legislación aplicable a la evaluación de impacto ambiental de este tipo de proyecto, cambio que se contiene fundamentalmente en el **TEXTO REFUNDIDO de la Ley DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS aprobado por el R.D. Leg. 1/2008, de 11 de enero y su modificación parcial mediante la Ley 6/2010, de 24 de marzo**

El proyecto objeto de información pública se encuentra incluido en el Anexo I, en relación a los Proyectos contemplados en el apartado 1 del artículo 3 de dicha ley:

Artículo 3. Ámbito.

*1. Los proyectos, públicos y privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en el anexo I **deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta ley***

En dicho Anexo I figura el siguiente apartado, que incluye sin lugar a dudas el tipo de proyecto de que se trata:

Grupo 6. Proyectos de infraestructuras.

a. Carreteras:

1. Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.

2. Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros

4.- En la resolución de la D.G. de calidad y evaluación ambiental, del MMARM de 23 de julio de 2010, se deja constancia expresa de que, en la tramitación del presente proyecto, es de aplicación lo dispuesto en el artículo 10 del referido TEXTO REFUNDIDO de la Ley DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS, en cuanto a la validez de los plazos para evacuar el trámite de información pública INICIAL de los proyectos:

Artículo 10. Plazo para evacuar el trámite de información pública y de consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

1. Si el órgano sustantivo no hubiera sometido el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, en el plazo fijado por la comunidad autónoma, se procederá a archivar el expediente, siendo necesario, en su caso, iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental.

*2. En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, **dicho plazo será de dos años y se computará desde que el promotor reciba la notificación efectuada por el órgano ambiental sobre el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental y sobre las contestaciones formuladas a las consultas efectuadas.***

5.- El artículo 8 del T.R. de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos, define, sin lugar a dudas, que el documento que se debe someter a consulta de los órganos ambientales competentes –tanto de la comunidad autónoma como del Estado– y de las entidades interesadas, para determinar el contenido y alcance del estudio de impacto ambiental, debe ser el DOCUMENTO INICIAL DEL PROYECTO, y no el PROVISIONAL.

Artículo 8. Determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

1. Para la determinación de la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas **sobre el documento inicial del proyecto**. La consulta se podrá ampliar a otras personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, vinculadas a la protección del medio ambiente.

2. A los efectos de lo previsto en el apartado anterior, el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental **el documento inicial del proyecto al que se refiere el artículo 6.**

SEGUNDA.- INFRACCIÓN DE LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA DEL T.R. DE LA LEY DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PROYECTOS R.D.Leg. 1/2008, QUE PREVÉ DE FORMA EXPRESA LA CADUCIDAD DE LAS DECLARACIONES DE IMPACTO AMBIENTAL DE PROYECTOS FORMULADOS ANTES DE LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY 9/2006 DE 28 DE ABRIL.

En efecto dicha disposición legal, **transitoria segunda de la disposición citada**, es terminante y no se presta a interpretaciones ni mucho menos permite CONVALIDACIONES parciales de trámites, por cuanto establece:

Caducidad de las declaraciones de impacto ambiental de proyectos, formuladas por la Administración General del Estado, anteriores a la entrada en vigor de la disposición final primera de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

*Las declaraciones de impacto ambiental de proyectos, formuladas por la Administración General de Estado con anterioridad a la entrada en vigor de la disposición final primera de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, mantendrán su validez durante un plazo de tres años contados a partir de la entrada en vigor de esta Ley, siempre que cumplan los requisitos previstos en esta disposición transitoria. No obstante, **con carácter previo a la ejecución de dichos proyectos, el órgano sustantivo deberá solicitar informe del órgano ambiental relativo a si se han producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental.** El plazo máximo de emisión y notificación del informe por el órgano ambiental será de sesenta días. Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el citado informe, podrá entenderse vigente la declaración de impacto ambiental formulada en su día.*

Pues bien, dicho informe previo del órgano ambiental de la comunidad autónoma –Generalitat de Cataluña- en cuanto a si se han producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para realizar la evaluación de impacto ambiental, ya se ha producido de forma previa, tal como se reconoce en la misma resolución la D.Gral. de calidad y evaluación ambiental –comunicada

a la D.Gral de carreteras y que obra en el expediente- en que literalmente se deja constancia de que

Con fecha 16 de julio de 2010 se recibe fax de la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, solicitando se vuelva a someter el proyecto al trámite de consultas previas para poder tener en consideración las siguientes nuevas disposiciones normativas, Acuerdo de Gobierno, GOV/112/2006, de 5 de septiembre, por el cual se designa zonas de especial protección para las aves y se aprueba la propuesta de lugares de importancia comunitaria y Acuerdo de Gobierno GOV/77/2010, de 20 de abril por el que se aprueba definitivamente el Plan territorial metropolitano de Barcelona.

y en atención a ello se resuelve de forma expresa que:

B) A la vista del oficio remitido por la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, solicitando se vuelva a someter el proyecto al trámite de consultas previas para poder tener en consideración las siguientes nuevas disposiciones normativas, Acuerdo de Gobierno, GOV/112/2006, de 5 de septiembre, por el cual se designa zonas de especial protección para las aves y se aprueba la propuesta de lugares de importancia comunitaria y Acuerdo de Gobierno GOV/77/2010, de 20 de abril por el que se aprueba definitivamente el Plan territorial metropolitano de Barcelona, se consultará a la misma sobre la posible afección y consecuencias de los citados Acuerdos de Gobierno para su consideración en el nuevo procedimiento iniciado.

Es decir, TANTO POR RAZONES DE PLAZOS –superación con exceso del plazo máximo de DOS AÑOS de vigencia o validez del trámite de consulta previa para determinación del contenido y alcances del proyecto INICIAL- como por razones legales –disposición transitoria Segunda del TR de la ley de evaluación ambiental de proyectos que dispone de forma expresa la CADUCIDAD, como por RAZONES DE CAMBIOS SUSTANCIALES en el planeamiento territorial aplicable y en la introducción de nuevos ámbitos sujetos a protección, según notificación expresa del propio órgano ambiental de la comunidad autónoma afectada, tal como requiere la referida disposición transitoria, lo procedente desde el punto de vista legal y político era y es, someter de nuevo el proyecto INICIAL al trámite de consultas previas, con el alcance y contenidos de los artículos 6, 7 y 8 del T.R.de la ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos, debiéndose estar –en todo caso- antes de resolver sobre la validación o no del trámite de evaluación ambiental previa, a lo que responda el órgano ambiental de la Generalitat de Cataluña en respuesta a la consulta sobre *“la posible afección y consecuencias de los citados Acuerdos de Gobierno para su consideración en el nuevo procedimiento iniciado”*, tanto más cuando dicho órgano ambiental YA HA ANTICIPADO Y ADVERTIDO SOBRE LA EXISTENCIA DE CAMBIOS SUSTANCIALES QUE REQUIEREN NUEVO PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN.

Frente a ello, y de forma absolutamente injustificada, en la resolución de la Dirección General de Carreteras de 26 de julio de

2010 por el que se aprueba provisionalmente el Estudio Informativo de referencia se trata de obviar dicha tramitación legal, con la introducción de un párrafo claramente irregular e ilegal, en la medida en que **se produce una anticipación** –nunca vista hasta ahora en sede administrativa pero si frecuente en el ámbito de las denominadas “*artes adivinatorias*”- de cuál sería el resultado del estudio de impacto ambiental, cuando irresponsablemente se afirma:

Destacar que, como resultado de la información pública y la Declaración de Impacto Ambiental se espera la confirmación de que las soluciones propuestas no producen impactos ambientales inadmisibles. Por este motivo, en los anuncios de la información pública y en la publicación en el BOE se hará constar que dicha información lo es también a los efectos establecidos en el Real Decreto 1/2008 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación del Impacto Ambiental de proyectos.

TERCERA.- VULNERACIÓN DE LAS COMPETENCIAS DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA, TANTO EN MATERIA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO COMO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE LOS PROYECTOS QUE TRANSCURRAN ÍNTEGRAMENTE EN EL TERRITORIO DE CATALUÑA Y QUE – ADEMÁS- AFECTEN A ESPACIOS INCLUIDOS EN LA RED NATURA 2000

En el TEXTO REFUNDIDO de la Ley de impacto ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, en su exposición de motivos se hace referencia expresa a la previsión de que –como sucede en el presente caso- proyectos de infraestructuras promovidos por la administración central deban someterse a evaluación ambiental determinada por legislación y disposiciones generales de la comunidad autónoma referida, así:

*La disposición adicional tercera ha sido objeto de modificación para armonizar su contenido con lo dispuesto en los propios anexos de la ley. De esta manera, regulariza el régimen jurídico aplicable a los proyectos estatales que deban someterse o puedan someterse a evaluación de impacto ambiental por exigirlo así la normativa de cualquier comunidad autónoma afectada por el proyecto en cuestión. **Se reconoce la posibilidad de que la legislación autonómica exija que los proyectos estatales se sometan a evaluación de impacto ambiental, al tiempo que se garantiza que tal evaluación, de llevarse a cabo, se realizará en los términos regulados en esta ley.***

Se mantiene la disposición adicional cuarta respecto de los proyectos estatales que puedan afectar a espacios de la Red Natura 2000

.....
Artículo 3. Ámbito.

1. Los proyectos, públicos y privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en el anexo I deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta ley.

La normativa de las comunidades autónomas podrá establecer, bien mediante el análisis caso a caso, bien mediante la fijación de umbrales, y de acuerdo con los criterios del anexo III, que los proyectos a los que se refiere este apartado se sometan a evaluación de impacto ambiental.

Artículo 4 Competencias

1. A efectos de lo establecido en esta ley y, en su caso, en la legislación de las comunidades autónomas, el Ministerio de Medio Ambiente será órgano ambiental en relación con los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado.

...

3. **Cuando corresponda a la Administración General del Estado formular la declaración de impacto ambiental regulada en esta ley, será consultado preceptivamente el órgano ambiental de la comunidad autónoma en donde se ubique territorialmente el proyecto, en los términos previstos en los artículos 8 y 9 así como, en su caso, en el artículo 17.2.**

Artículo 6. Solicitud de evaluación de impacto ambiental para proyectos del anexo I.

1. **El promotor solicitará del órgano que determine cada comunidad autónoma que el proyecto sea sometido a evaluación de impacto ambiental.**

QUARTA.- EL PROYECTO DE CIERRE DE LA VIA ORBITAL AFECTA A ESPACIOS INCLUIDOS EN LA RED NATURA 2000, POR LO QUE ES DE APLICACIÓN AL PRESENTE TRÁMITE LA DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA DEL T.R. DE LA LEY DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PROYECTOS . R.D.LEG. 1/2008, DE 11 DE ENERO

En efecto y tal como se hace constar expresamente en la comunicación del Departamento de medio ambiente y vivienda de la Generalitat de Catalunya dirigida a la D.G. de Calidad y evaluación ambiental y que se cita expresamente en la resolución de esta última de convalidación de trámites, el territorio por el que transcurre el proyecto de trazado sujeto a información pública, incide en la nueva declaración de Zonas de especial protección de aves, incorporada a la Red Natura 2000, y declarada CON POSTERIORIDAD al trámite de información pública y determinación del alcance de la evaluación ambiental realizado en el año 2004 :

1) En el año 2006 se aprobó el Acuerdo de Gobierno GOV/112/2006, de 5 de septiembre, por el cual se designan zonas de especial protección para las aves (ZEPA) i se aprueba la propuesta de lugares de importancia comunitaria (LIC). En el ámbito del proyecto se encuentra el LIC *Riu Congost* con código ES5110025.

En consecuencia, deviene de aplicación a la tramitación de este proyecto lo dispuesto en la *adicional cuarta* del T.R. de la ley de evaluación ambiental de proyectos, citada, cuando prevé esta situación de forma expresa y fija determinadas especialidades de tramitación que no se respetan en este caso:

Evaluación ambiental de los proyectos estatales que puedan afectar a espacios de la Red Natura 2000.

1. La evaluación de los proyectos que, sin tener relación directa con la gestión del lugar de que se trate de la Red Natura 2000 o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar, conforme a lo dispuesto en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de patrimonio natural y de la biodiversidad, sin perjuicio de lo establecido en la presente ley.

2. En el supuesto de proyectos autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, a la vista de las conclusiones de la evaluación de impacto ambiental sobre las zonas de la Red Natura 2000, y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 6 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, el Ministerio de Medio Ambiente fijará las medidas compensatorias necesarias para garantizar la coherencia global de Natura 2000. Para su definición, se consultará preceptivamente al órgano competente de la comunidad autónoma en la que se localice el proyecto, cuyo parecer podrá ser incorporado a la declaración de impacto ambiental que emita el órgano ambiental estatal.

A la vista del contenido del expediente puesto a información pública y de las dos resoluciones de constante referencia, resulta evidente que tales nuevas circunstancias no han sido tenidas en cuenta –ni podían serlo– por ser sobrevenidas, en la formulación del proyecto ni en la selección de alternativas.

QUINTA.- RECAPITULACIÓN DE LOS MOTIVOS DE NULIDAD DE LAS DOS RESOLUCIONES REFERIDAS – DE LA D.G. DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL MMARM- DE CONVALIDACIÓN Y DE LA D.G. DE CARRETERAS DEL M.FMT. DE APROVACIÓN PROVISIONAL DEL PROYECTO, AÚN CUANDO SE TRATE DE ACTOS DE TRÁMITE

Estas cinco circunstancias, que obligan a reconsiderar el trámite seguido hasta ahora en el expediente de referencia y retornar a la formulación previa de análisis y determinación de alcance de la evaluación ambiental del proyecto son:

1ª, que la resolución de la D.G. de carreteras de aprobación Provisional se adopte a pesar de haber transcurrido más de cinco años desde que se sometió a consulta previa el estudio de alternativas y la determinación del alcance y contenido de la evolución ambiental a que debía someterse el proyecto, cuando la ley determina de forma expresa que transcurrido el plazo de DOS AÑOS debe procederse a reiniciar el expediente,

2ª que se adopta la aprobación provisional antes de haberse resuelto la consulta al órgano ambiental de la Generalitat de Catalunya en cuanto al alcance, efectos y contenidos del procedimiento de evaluación ambiental PREVIO, tal como requiere de forma expresa la D.G. de calidad y evaluación ambiental, cuando existe una comunicación previa que advierte de lo contrario y

3ª Que además la resolución de la D.G. de carreteras da por supuesto cuál será el resultado de la evaluación ambiental previa, con la inaudita afirmación del *"se espera la confirmación de..."* Anticipándose así al procedimiento administrativo marcado por la ley,

4ª.- Que la resolución de la D.G. de calidad y evaluación ambiental convalida los trámites anteriores a pesar de la superación de plazos y con omisión de la aplicación de las disposiciones de la ley de evaluación de impacto de proyectos que obligan a nueva tramitación por existencia de circunstancias sobrevenidas como es la aprobación de nueva delimitación de espacios incluidos en Red Natura 2000 que resultan afectados y la aprobación de nuevo planeamiento territorial en el ámbito de la Región metropolitana de Barcelona, por el que transcurre la totalidad del proyecto, cuyo planeamiento territorial contiene determinaciones expresas en relación al carácter y función de dicha vía.

5ª Que dichas resoluciones se han adoptado con vulneración manifiesta de las competencias que corresponden a la Generalitat de Cataluña tanto en materia de ordenación territorial como en materia de medio ambiente y con omisión de los trámites de consulta previa.

Estas cinco circunstancias, suponen causa más que suficiente de NULIDAD DE PLENO DERECHO DEL ACTO DE APROVACIÓN PROVISIONAL E INFORMACIÓN PÚBLICA, con remisión a las normas de la **Ley 30/1992, de 26 de noviembre de régimen jurídico de las administraciones públicas y procedimiento administrativo común** que seguidamente se invocan:

Artículo 62. Nulidad de pleno derecho.

1. *Los actos de las Administraciones Públicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes:*

..... b) Los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio.

e) Los dictados prescindiendo total y absolutamente de procedimiento legalmente establecido

.....

g) Cualquiera otro que se establezca expresamente en una disposición de rango legal

2. También serán nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que vulneren la Constitución, las leyes u otras disposiciones administrativas de rango superior, las que regulen materias reservadas a la Ley,

Es procedente formular en este trámite de información pública, las alegaciones relativas a las graves vulneraciones de procedimiento y competenciales que invalidan el acto de trámite, al amparo de lo que se prevé en el **Artículo 79. Alegaciones**, de la referida Ley de R.J.A.P.P.A.C.

2. **En todo momento podrán los interesados alegar los defectos de tramitación y, en especial, los que supongan paralización, infracción de los plazos preceptivamente señalados o la omisión de trámites que pueden ser subsanados antes de la resolución definitiva del asunto.** Dichas alegaciones podrán dar lugar, si hubiere razones para ello, a la exigencia de la correspondiente responsabilidad disciplinaria.

Sin perjuicio de las anteriores alegaciones que pueden incidir en la declaración de nulidad de los trámites seguidos hasta el presente momento, y entrando a considerar los contenidos del PROYECTO puesto a información pública, se formulan las siguientes

ALEGACIONES RELATIVAS A LOS ASPECTOS SUBSTANTIVOS DEL PROYECTO QUE SE CONSIDERAN INCORRECTOS Y FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS

SEXTA.- TANTO EL CONCEPTO, COMO LA FUNCIÓN, LA SECCIÓN, EL TRAZADO Y LA CONNECTIVIDAD TERRITORIAL DE LA VIA ORBITAL QUE SE PROPONE NO RESPONDEN A LOS REQUERIMIENTOS DEL PLAN TERRITORIAL METROPOLITANO DE BARCELONA EN CUANTO A ESTE TIPO DE VIA

El trazado - y tipología de vía que se ha escogido entre las alternativas del estudio previo –alternativa 13, trazado E- responde al concepto de prolongación del actual tramo de la B.40 entre Abrera y Terrassa, conocido como Cuarto Cinturón, es decir, como una autovía de travesía de gran recorrido, con carácter de vía segregada con la voluntad explícita de constituirse en una autovía que duplique por el norte la actual AP7- A7; buscando una intersección por la zona más alta del territorio de la región metropolitana y alejada al

máximo de los núcleos urbanos y polígonos de actividad económicas, con conectividad limitada a las grandes vías con las que intersecciona y con diseño apto para tres carriles por sentido en la mayor parte de su recorrido –ya sea inicialmente o como fase posterior de ampliación ya prevista- y con velocidad media de entre 80 y 100 km/h.

Este modelo vial no se corresponde con las necesidades de movilidad de la Región metropolitana de Barcelona y en especial con la de la segunda corona metropolitana, ni se ajusta a las determinaciones características y condicionantes que para tal previsión viaria se contienen en el Plan Territorial Parcial de la Región metropolitana de Barcelona, aprobado por acuerdo del Gobierno de la Generalitat de Cataluña de 13 de mayo de 2010, publicado y vigente, que en ejercicio de las competencias que le corresponden en materia de ordenación territorial, medio ambiente y movilidad .

Así, para hacer efectivos los objetivos g) , h), i) i j) del artículo 4-1 de las NORMAS DE ORDENTACIÓN TERRITORIAL del referido PTMB y las determinaciones de la Ley catalana 9/2003, de movilidad se establecen unos criterios de priorización y condicionantes de las infraestructuras de movilidad que resulten del proceso de evaluación ambiental recogidos en el apartado 5.1.1 de la Memoria ambiental del propio PTMB. y que en síntesis, por lo que afecta al proyecto de referencia son las siguientes:

“Código de actuación 1.3.:Ronda del Vallès (tramo Terrassa - Granollers)

La Ronda del Vallès queda condicionada a un diseño que facilite los desplazamientos locales entre los principales núcleos del Vallès. Esta actuación ha de permitir diseñar la red viaria INTERNA del Vallès (via interpolar, rondas urbanas...) como vías intermedias con elevada accesibilidad y velocidad moderada (vías con enlaces a nivel) adaptadas – donde sea necesario- al paso del transporte público.

También deberá pacificar las vías urbanas de algunas ciudades del entorno. Así mismo, la Ronda Vallès se ha de acompañar con el establecimiento de una red de transporte público competitiva para los desplazamientos internos del Vallès que preste especial atención a los autobuses interurbanos y a los intercambiadores. Por tanto, debe estudiarse la red de autobuses del Vallès en paralelo a su construcción (de la Ronda Vallès) haciendo un plan específico de movilidad del Vallès para estructura un sistema de TPC competitivo. Las políticas de aparcamientos también pueden ayudar a evitar la inducción de nuevo tráfico.

La Memoria ambiental del Plan Territorial de la Región metropolitana de Barcelona(PTMB) al referirse a las actuaciones viarias como la que se propone –Ronda Vallès y otras infraestructuras viarias de igual carácter en la segundo corona metropolitana, establece de forma terminante que sólo se considerarán prioritarias en el caso que, EN EL MOMENTO DE INICIAR LA TRAMITACIÓN DE LA

EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO, satisfagan los CONDICIONANTES que se establecen para cada una de ellas.

En el caso que nos ocupa **el PTMB considera prioritaria la realización del PLAN ESPECÍFICO DE MOVILIDAD DEL VALLÈS**, para el desarrollo de la Ronda Vallès, del tramo Granollers-Sabadell de la línea orbital ferroviaria o de la vía interpolar, cuyo plan –con carácter previo- debe **asegurar la consecución de los objetivos ambientales de movilidad que se fijan en la Memoria ambiental del Plan.**

Así, en la Disposición adicional Quinta de las Normas de Ordenación territorial, establece de forma expresa que:

En cumplimiento de la Resolución de la Memoria Ambiental, el Plan establece una serie de disposiciones para la evaluación ambiental de determinados planes y proyectos que puedan desarrollarse en el futuro, dentro de su ámbito. En concreto, se trata de disposiciones que afectan a los siguientes planes:

1) Como se desprende del Informe de sostenibilidad ambiental y de la Memoria ambiental, se considera prioritaria la realización de los planes que se detallan a continuación:

a. Plan específico de movilidad del Vallès: El desarrollo de la ronda del Vallès, del tramo Granollers-Sabadell de la línea orbital ferroviaria o la vía interpolar requieren la redacción de un plan específico de movilidad del Vallès para asegurar la consecución de los objetivos ambientales de movilidad del Plan, tal como se indica en la Memoria ambiental.

...

El PTMB tiene en cuenta el avanzado estado de planificación de tales infraestructuras y el gran potencial de cambio modal existente en el ámbito del Vallès –es decir la existencia de un gran potencial para el transporte público ahora escasamente representado, frente a la excesiva movilidad viaria por falta de alternativas en transporte colectivo.

Es por ello que el Plan de movilidad PREVIO deberá contener las determinaciones oportunas para estructurar un sistema de transporte público colectivo competitivo que preste especial atención a los autobuses interurbanos y de aportación a la red ferroviaria –tanto existente como planificada- y al sistema de intercambiadores a la vez que fije directrices a las políticas urbanas de aparcamiento. Este plan deberá completar la red de tranvías o plataformas segregada para autobuses así como establecer criterios de intervención en la red viaria que sirva de soporte a los desplazamientos en autobús.

Por tanto, un proyecto de ronda del Vallès que cumpla los requisitos de servicio a la movilidad interna, y que vaya acompañado de una Plan específico de Movilidad del Vallès, tendrá un proceso de Evaluación de Impacto ambiental tradicional que establezca las medidas correctoras para reducir el impacto sobre la matriz territorial.

Por contra, ante un Proyecto de ronda del Vallès al servicio de la movilidad de largo recorrido –como el que supone el Proyecto de Vía orbital aprobado provisionalmente y ante el que se formulan estas alegaciones- o que no vaya acompañado de un Plan de Movilidad, la actuación deja de ser prioritaria –según los criterios expresamente establecidos en la programación o agenda de la Memoria ambiental del PTMB- y en este caso en fase inicial del proceso de Evaluación de Impacto ambiental, deberán tenerse en cuenta aspectos como la oportunidad del cambio modal en función de las diversas hipótesis de gestión y/o servicios, establecer prioridades de ejecución frente a otras situaciones, de forma que se podrá avanzar o retrasar su programación, establecer actuaciones complementarias sobre el sistema de infraestructuras y de espacios abiertos y definición de las características técnicas como “sección tipo” y enlaces.

Según establece el PTMB en su Memoria y agenda ambiental la única función admisible para esta vía, es la de una RONDA VIARIA DE CARÁCTER TERRITORIAL –METROPOLITANO- para canalizar el tramo central de los trayectos en vehículo privado entre los diversos centros y sistemas urbanos de la segunda corona metropolitana y sus polígonos de actividad y minimizar los tramos iniciales y finales que discurren por la red capilar de características más urbanas y por tanto más sensibles a las altas intensidades viarias.

Por tanto sus características –determina el PTMB- han de responder a su funcionalidad de Ronda. Esto implica una vía de suficiente capacidad para absorber la mayoría de los tránsitos que ahora circulan por la red secundaria del Vallès y una vía con los suficientes enlaces que permita un acceso ágil a todos los núcleos y áreas especializadas del territorio interior a las rondas, a fin de minimizar los tramos inicial y final por las redes más locales. La bondad de una ronda es que permite liberar toda la red viaria interna de las altas intensidades que registraba antes de su puesta en funcionamiento. Por tanto se pretende canalizar los tránsitos por unos determinados canales para liberar otros y poderlos destinar a otras funciones; este sería el caso de la descongestión de la actual A-7 y de la B-30 a su paso por la zona del Vallès, que se verían liberadas del tráfico de agitación interna entre las distintas centralidades urbanas de la segunda corona metropolitana de Barcelona.

Es por ello que el PTMB afirma, de forma contundente, que:

A.- En una primera fase es fundamental definir un proyecto de Ronda del Vallès que responda a la funcionalidad de ronda y no de vía de paso o vía orbital.

B.-**No son necesarias altas velocidades de proyecto** porque su propia naturaleza tenderá a maximizar su uso con intensidades próximas a la capacidad (debe recordarse que se alcanza la máxima capacidad de una carretera cuando los vehículos circulan a 80 km/h).

C.-Es también **imprescindible disponer de un número elevado de conexiones con la red de vías locales del territorio** que permita salidas con la máxima proximidad a la destinación para minimizar el trayecto por la red secundaria y fomentar el uso perimetral de las rondas.

Una vez puesta en funcionamiento la Ronda del Vallès deberá hacerse una correcta gestión de la red secundaria interna en la que la disminución de tráfico de vehículos privados permitirá recuperar la red que históricamente ha soportado la relación de proximidad entre las distintas poblaciones y núcleos hasta sus respectivos centros urbanos, de forma que se incremente su capacidad para acoger el transporte público urbano y dotarlo de mayor eficacia.

SÈPTIMA.- EL PROYECTO DE VIA ORBITAL QUE APROBADO PROVISIONALMENTE CONTRADICE TAMBIÉN LO ESTABLECIDO EN EL PACTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CATALUÑA, ADOPTADO POR LA MAYORÍA DE FUERZAS POLÍTICAS PARLAMENTARIAS, LOS AGENTES ECONÓMICOS Y SOCIALES, LAS ADMINISTRACIONES LOCALES Y REFRENDADO POR EL GOBIERNO DE LA GENERALITAT

Lo expuesto en el apartado anterior –determinaciones del Plan Territorial de la Región metropolitana de Barcelona- PTMB – vigente, en cuanto a los condicionantes y características que debe reunir el proyecto de Ronda Vallès –en sustitución del anterior proyecto de Via orbital –B-40- viene a desarrollar el contenido del PACTO NACIONAL DE INFRAESTRUCTURAS de Catalunya suscrito por una amplísima representación de las fuerzas políticas con representación parlamentaria, agentes económicos y sociales –sindicatos, empresarios- representantes de las administraciones locales, etc, que fija para esta vía los siguientes criterios y objetivos:

"Via orbital de Barcelona B-40 (Ronda Vallès).

- Definir las actuaciones viarias en el ámbito de las comarcas del Vallès, en el marco de las actuaciones para la mejora de la movilidad en la segunda corona metropolitana, que dé prioridad al incremento de la oferta de transportes colectivos y de mercancías por ferrocarril.

-Dar continuidad a la Ronda del Vallès hasta Granollers. La Generalitat propondrá nuevos trazados alternativos a la propuesta hoy vigente del Ministerio de Fomento. Proyectar y ejecutar la con mayor celeridad posible el tramo Terrassa-Sabadell.

- Potenciar y mejorar los ramales de acceso y distribución de tránsito de carácter local y comarcal que permite optimizar la funcionalidad de esta ronda en todo su trazado. "

Este acuerdo fue tomado en consideración y asumido como programa de actuación por el Gobierno de la Generalitat de Catalunya.

Resulta evidente que el proyecto que se somete a información pública con carácter de aprobación provisional no responde tampoco a los criterios del Pacto Nacional de Infraestructuras de Cataluña, y teniendo en cuenta que corresponde a la Generalitat de Catalunya la competencia en la planificación territorial y sobre las infraestructuras viarias que transcurran íntegramente en el territorio de Catalunya (**artículos 149 -Ordenación del Territorio- y 169- Transportes-** párrafo primero del vigente **Estatuto de Autonomía de Cataluña** de 2006), los proyectos de iniciativa de la administración del Estado que se desarrollen en Cataluña deben ajustarse a los objetivos y criterios fijados por su planeamiento territorial y programación de infraestructuras.

OCTAVA.- ALTERNATIVA QUE SE PROPONE: TRANSFERENCIA DE LA TITULARIDAD DE LA VIA ORBITAL, ENTRE GRANOLLERS Y ABRERA, Y DE LOS FONDOS DEL PRESUPUESTO DE INVERSIONES DEL ESTADO DESTINADOS A SU CONSTRUCCIÓN A LA GENERALITAT DE CATALUNYA, EN ATENCIÓN A SU NUEVA CARACTERIZACIÓN COMO VIA DE TRAZADO Y FUNCIÓN METROPOLITANO, SIN FORMAR PARTE DE LA RED DE VIAS DE LARGO RECORRIDO DE TITULARIDAD DEL ESTADO.

En coherencia con todo lo hasta aquí expuesto y de lo que resulta del PTMB y del Pacto Nacional de Infraestructuras, es evidente que la vía Orbital objeto del Proyecto aprobado provisionalmente por el Ministerio de Fomento, debe cambiar totalmente su funcionalidad, sus características de trazado y de capacidad, para pasar a formar parte de la trama de vías de carácter metropolitano, con trazado íntegramente en el territorio de Cataluña y más concretamente como Ronda inter-urbana de la segunda corona metropolitana de Barcelona, que como tal ha de contribuir poderosamente a descongestionar la actual A-7, liberando a esta vía de interés estatal de la interferencia de los tráficos inter-urbanos y metropolitanos que ahora la utilizan e interfieren con el tráfico de largo recorrido que es el que corresponde a una autopista-autovía de sus características.

Es por ello que, siguiendo el precedente exitoso de la transferencia de la titularidad de la N-II a su paso por la comarca del Maresme y de los recursos presupuestarios de inversión para

construir alternativas a la misma, que se ha acordado y hecho efectivo recientemente, se propone formalmente que se llegue a un acuerdo similar en el presente caso, estableciendo el CONVENIO correspondiente –previa negociación- a fin de que se transfiera la titularidad de la vía orbital, entre Granollers y Abrera, y de los fondos del presupuesto de inversiones del Estado destinados a su construcción a la Generalitat de Cataluña, en atención a su nueva caracterización como vía de trazado y función metropolitano, sin formar parte de la red de vías de largo recorrido de titularidad del Estado.

NOVENA.- LEGITIMACIÓN PAR PARTICIPAR Y FORMULAR ALTERNATIVAS Y PROPUESTAS EN RELACION AL PROYECTO DE VIA ORBITAL DE REFERENCIA, POR RAZÓN DE SU TRASCENDENCIA E IMPACTO AMBIENTAL

A los efectos oportunos y para legitimar- si menester fuera- el interés **del Partido político 'INICIATIVA PER CATALUNYA-VERDS** en participar u formular alegaciones como las que preceden, con contenido y referencia a los impactos ambientales y territoriales del Proyecto puesto a información pública, así como justificar la solicitud expresa de ser considerada parte interesada en la tramitación del expediente con derecho a recibir notificaciones y emplazamientos en todos los trámites, Y DE FORMA EXPRESA PARA ANUNCIAR EL EJERCICIO DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS Y CONTENCIOSO ADMINISTRATIVOS A QUE HAYA LUGAR PARA EL CASO DE QUE NO SE SUBSANEN LAS GRAVES INFRACCIONES PROCIDIMENTALES Y SUBSTANTIVAS QUE SE HAN PUESTO DE MANIFESTO EN LOS EXTREMOS ANTERIORES, CON RETROACCIÓN DEL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO A SU FASE INICIAL, se hace invocación expresa de lo dispuesto en **Ley 27/2006 de 18 de julio de acceso a la información y participación pública y acceso a la justicia en materia de medio ambiente**

Artículo 1. Objeto de la Ley.

1. Esta Ley tiene por objeto regular los siguientes derechos:

*b) A **participar en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en el medio ambiente**, y cuya elaboración o aprobación corresponda a las Administraciones Públicas.*

*c) A **instar la revisión administrativa y judicial de los actos y omisiones imputables a cualquiera de las autoridades públicas que supongan vulneraciones de la normativa medioambiental***

Artículo 3. Derechos en materia de medio ambiente

Para hacer efectivos el derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona y el deber de conservarlo, **todos podrán ejercer los siguientes derechos en sus relaciones con las autoridades públicas**, de acuerdo con lo previsto en esta Ley y con lo establecido en el artículo 7 del Código Civil:

2) *En relación con la participación pública*

c) **A formular alegaciones y observaciones cuando estén aún abiertas todas las opciones y antes de que se adopte la decisión sobre los mencionados planes, programas o disposiciones de carácter general y a que sean tenidas debidamente en cuenta por la Administración Pública correspondiente.**

e) **A participar de manera efectiva y real, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación aplicable, en los procedimientos administrativos tramitados para el otorgamiento de las autorizaciones reguladas en la legislación sobre prevención y control integrado de la contaminación, para la concesión de los títulos administrativos regulados en la legislación en materia de organismos modificados genéticamente, y para la emisión de las declaraciones de impacto ambiental reguladas en la legislación sobre evaluación de impacto ambiental,**

3) **En relación con el acceso a la justicia y a la tutela administrativa**

a) *A recurrir los actos y omisiones imputables a las autoridades públicas que contravengan los derechos que esta Ley reconoce en materia de información y de participación pública.*

b) *A ejercer la acción popular para recurrir los actos y omisiones imputables a las autoridades públicas que constituyan vulneraciones de la legislación ambiental en los términos previstos en esta Ley.*

Artículo 20. Recursos.

El público que considere que un acto o, en su caso, una omisión imputable a una autoridad pública ha vulnerado los derechos que le reconoce esta Ley en materia de información y participación pública podrá interponer los recursos administrativos regulados en el Título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de

las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y demás normativa aplicable y, en su caso, el recurso contencioso-administrativo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa

Es por todo y con invocación expresa de las disposiciones legales citadas como fundamento jurídico del anuncio de las acciones que procedan que

SOLICITA al Ministerio de Fomento:

- 1) Tenga por hechas en tiempo y forma las alegaciones que se contienen en este escrito en relación al *Inf. Pública Estudio Informativo de clave: EI4-B-16."Cierre de la Autovía Orbital de Barcelona.*
- 2) Tenga por formulada, con carácter previo, la denuncia de nulidad tanto de la Resolución de la D.G. de Carreteras por la que se acuerda la aprobación provisional de dicho proyecto y su puesta a información pública como la Resolución de la Directora General de calidad y evaluación ambiental, del Ministerio de medio ambiente y medio rural y marino de 23 de julio de 2010, de convalidación y conservación de las actuaciones seguidas en el año 2004 por infracción de las disposiciones de la ley de impacto ambiental de proyectos, T.R.R.D.LEG. 1/2008, de 11 de enero, por los motivos expuestos, y en consecuencia acuerde retrotraer el expediente a su fase inicial de determinación del alcance y contenido de la evaluación ambiental del proyecto con formulación de alternativas y consulta previa y expresa al organismo ambiental competente, Departamento de Medio ambiente y vivienda de la Generalitat de Cataluña,
- 3) Alternativamente, se sirva tomar en consideración la propuesta de que, previa la negociación correspondiente, transfiera la titularidad de la vía orbital, entre Granollers y Abrera, y de los fondos del presupuesto de inversiones del Estado destinados a su construcción a la Generalitat de Cataluña, en atención a su nueva caracterización como vía de trazado y función metropolitano, sin formar parte de la red de vías de largo recorrido de titularidad del Estado.
- 4) Se tenga a esta organización política **INICIATIVA PER CATALUNYA-VERDS**, como parte interesada en el expediente a efectos de ejercicio de las acciones que correspondan.

Barcelona a treinta de agosto de dos mil diez.