

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
Sección 3ª

Recurso ordinario nº 299/2018

Parte actora: Associació Salvem Pinya de Rosa, Associació Ciutadana Sos Lloret, Associació de Naturalistes de Girona, Institució Altempordanesa per a la defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEN), entidad Amics de Tossa, entidad Som Tordera Entesa, entidad Sagulla Educació Meiambiental, y Sos Empordanet.

Procurador: Ivo Ranera Cahís

Recurridas: Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya

Representación: Abogado de la Generalitat

Infraestructuras Viarias de Catalunya, S.A. Concesionaria de la Generalitat

Procurador: Ignacio López Chocarro.

AUTO

Ilmos/a Sres/a Magistrados/a:

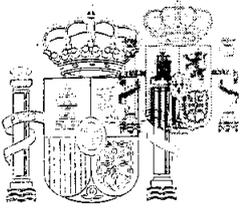
D. Manuel Táboas Bentanachs

Dña. Isabel Hernández Pascual

D. Héctor García Morago

Barcelona, nueve de julio de dos mil diecinueve.





El escrito presentado por el abogado de la Generalitat de Cataluña el mismo día de la vista del recurso, y los documentos que le acompañan, únanse a la pieza de medidas cautelares, entregado copia a las contrarias.

El escrito presentado por esa misma parte, interponiendo recurso de reposición contra la providencia de 25 de junio de 2019, únase también, con entrega de copia a las otras partes.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con el escrito inicial de interposición del recurso contencioso-administrativo, se solicitó la adopción de la medida cautelar de suspensión de la ejecutividad de las resoluciones recurridas.

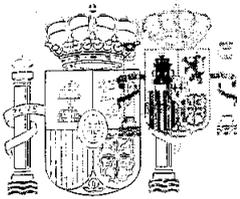
Por diligencia de 8 de mayo de 2019, se formó la pieza separada de medidas cautelares, concediéndose a la Administración recurrida el plazo de diez días para presentar alegaciones.

Personada Infraestructuras Viarias de Cataluña, S.A., Concesionaria de la Generalitat, en las actuaciones principales mediante escrito de 29 de mayo de 2019, por diligencia de 30 de mayo de 2019 se le concedió plazo de diez días para presentar alegaciones respecto de la petición de medidas cautelares ordinarias.

El 6 de junio de 2019 se personó el Ayuntamiento de Tordera, y por diligencia de 20 de junio de 2019 se le concedió otro plazo de días para presentar alegaciones respecto de la medida cautelar.

SEGUNDO.- Con fecha 18 de junio de 2019, la representación de la parte actora presentó un escrito solicitando la adopción de una medida





cautelar urgente, sin audiencia a la parte contraria, consistente en la paralización inmediata de las actuaciones materiales y de otra naturaleza que tanto la concesionaria INVICAT, S.A., como la empresa contratada por ésta, DRAGADOS, desarrollan en relación con la ejecución de obras de ampliación de la autopista C-32, especialmente de las obras relativas a la deforestación y explanación de terrenos afectados por la ejecución de las obras de ampliación, así como la ocupación urgente de los terrenos, por concurrir circunstancias de especial urgencia.

Por Auto de 19 de junio de 2019, se acordó:

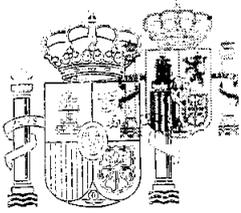
1º) *DENEGAR la adopción de la medida cautelar solicitada con el carácter de urgente, para resolver sin audiencia de la Administración recurrida, y de Infraestructuras Viarias de Cataluña, S.A., Concesionaria de la Generalitat de Cataluña, de paralización inmediata de las actuaciones materiales y de otra naturaleza realizadas en ejecución de las obras de ampliación de la autopista C-32.*

2º) *Dar a esa petición de medidas cautelares, el trámite previsto en el artículo 131, en relación con el 135. 1 b), ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de esta jurisdicción, y, en su virtud, conceder audiencia al abogado de la Generalitat de Cataluña, en la representación que le es propia, y al procurador D. Ignacio López Chocarro, en la que acredita de Infraestructuras Viarias de Cataluña, S.A., Concesionaria de la Generalitat de Cataluña, por DIEZ DÍAS a fin de que puedan presentar alegaciones.*

TERCERO.- Por providencia de 25 de junio de 2019, se acordó:

“Atendido el estado del presente proceso y de las pretensiones cautelares en liza, urgentísima, resuelta por Auto de 19 de junio de 2019, y pendiente de futura resolución como cautelar ordinaria, y la cautelar promovida, ya de inicio, como ordinaria, también pendiente de resolución





final, este Tribunal entiende que procede la resolución conjunta de ambas medidas cautelares, y a la mayor brevedad posible, previa la celebración de una vista, que se señala para el día 2 de julio de 2019, a las 10 horas, a fin de que las partes personadas, y las que pudieran comparecer hasta el mismo momento de la vista, puedan alegar lo que estimen conveniente sobre las expresadas pretensiones cautelares ordinarias pendientes de resolución --- las inicialmente promovidas por el trámite ordinario, y las planteadas como medidas cautelares urgentes, a las que por el Auto citado de 19 de junio de 2019 se le dio el trámite ordinario ---; planteando este Tribunal de oficio su interés en que las partes se manifiesten especialmente sobre si el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental, aprobados por las resoluciones impugnadas, han tenido presente la Ley 16/2017, de 1 de agosto, de Cambio Climático de Cataluña, y en concreto su artículo 21.

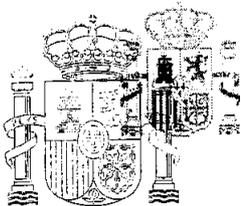
Para el desarrollo de la vista, se fija el plazo de 10 minutos para que cada una de las partes personadas o que pudieran personarse hasta el momento de la vista puedan formular sus alegaciones.

Se deja sin efecto cualquier resolución o diligencia que pueda contradecir lo dispuesto en la presente resolución.

Llévese testimonio de esta resolución a la pieza de medidas cautelares formada con el escrito de medidas cautelares urgentes, presentado por la parte actora el 18 de junio de 2019, a fin de dejar constancia en esa pieza de lo dispuesto en esta resolución”.

CUARTO.- El día señalado, 2 de julio de 2019, se ha celebrado la vista de medidas cautelares, en la que las partes asistentes - todas las personadas, menos el Ayuntamiento de Tordera - han presentado alegaciones a favor y en contra de la adopción de las medidas cautelares instadas por la actora, habiéndose presentado, además, por el abogado





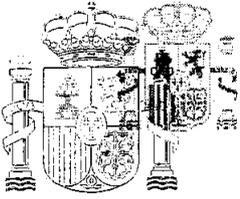
de la Generalitat, en el registro de entrada de este Tribunal, y antes de la celebración de la vista, un escrito adjuntando dos informe y otros documentos, y habiéndose propuesto por el abogado de la concesionaria de la Generalitat la ratificación del informe técnico que presentó con su escrito de alegaciones por parte del perito, ingeniero agrario, que lo emitió.

Se recabó del registro de entrada el escrito y documentos adjuntos del abogado de la Generalitat, los cuales no fueron admitidos como prueba en la vista ni posteriormente, habida cuenta que el relativo a la aplicabilidad del artículo 21 de la Ley de Cambio Climático ya tuvo acceso a la vista de medidas cautelares mediante las alegaciones del referido abogado que fundamentó su alegato en el referido informe, y los otros documentos hacen referencia a incumplimientos del estudio informativo aprobado por la resolución recurrida de 10 de octubre de 2018, alegados por la actora como fundamento de su pretensión cautelar, y que no son objeto de este recurso, pues lo es la adecuación a derecho de la referida resolución, y de la que se produjo en relación con la declaración de impacto ambiental, y no los referidos incumplimientos, que no constan denunciados, ni consta recurrida la respuesta que en su caso haya dado al respecto la Administración. Todo ello sin perjuicio de los efectos probatorios que esa documentación pueda tener en el recurso principal.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- En la vista de medidas cautelares, el abogado de la Generalitat de Cataluña informó al Tribunal de la presentación en el día anterior, en el registro de entrada, de un escrito interponiendo recurso de reposición contra la providencia señalando vista el 25 de junio de 2019, y, en el mismo día de la vista, de otro escrito adjuntando unos informes técnicos y resoluciones.

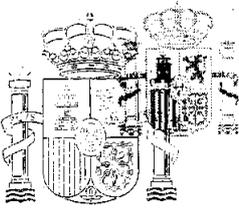




En la misma vista, se anticipó, al expresado abogado, que se daría trámite al recurso de reposición, sin efectos suspensivos, y, por tanto, sin suspensión de la vista de medidas cautelares, señalándole que la providencia de 25 de junio de 2019 había dejado sin efecto toda resolución y diligencia contraria al señalamiento de esa vista, por lo que en la misma debía darse respuesta por las partes personadas a las medidas cautelares solicitadas, incluida la promovida inicialmente por circunstancias urgentes, a la que por Auto de 19 de junio de 2019 se dio el trámite propio de las cautelares ordinarias.

Sobre la motivación de la providencia de señalamiento de la vista, el Tribunal se remite a lo dispuesto en ella, y al fundamento del Auto de 19 de junio de 2019, que no entró a resolver sobre las cuestiones planteadas en la solicitud de medidas cautelares, por la devaluación de la posible urgencia de las circunstancias alegadas como fundamento de la misma, en atención a que el abogado de la Generalitat de Catalunya ya había presentado escrito de alegaciones a la primera medida cautelar ordinaria en fecha 3 de junio de 2019, y que, a 18 de junio de 2019, estaba próximo a concluir el plazo de diez días que le fue concedido a Infraestructures Viàries de Catalunya, S.A., Concessionària de la Generalitat de Catalunya, para presentar alegaciones, lo que hizo el 20 de junio de 2019, permitiendo al Tribunal resolver sobre las primeras medidas en muy breve plazo y con audiencia de la Administración recurrida y de su concesionaria. La comparecencia del Ayuntamiento de Tordera, y el subsiguiente trámite de audiencia por diez días, que impedía resolver sobre esas primeras medidas cautelares, y por tanto, darles respuestas con la urgencia que demandaba el caso y la parte actora, llevó al Tribunal a señalar una vista en la que todas las partes personadas que lo estimasen conveniente, y aquéllas que tuviesen interés en comparecer, y no lo hubieran hecho todavía, pudieran presentar alegaciones en relación con todas las pretensiones cautelares pendientes de resolución.





SEGUNDO.- En el escrito solicitando la adopción de medidas cautelares se alegó la concurrencia de circunstancias de especial urgencia, por haberse dado inicio a las obras de tala de árboles y desbroce de la superficie por donde debe construirse el nuevo ramal de la autopista C-32, cuyo estudio informativo y declaración de impacto ambiental aprueban las resoluciones recurridas, con los incumplimientos, y/o concurrencia de las siguientes circunstancias:

No haber señalado la zona de trabajo, incumplimiento lo dispuesto en este sentido en el estudio informativo y de impacto ambiental.

Afectar a una zona de riesgo extremo de incendios.

No haberse actualizado el informe de movilidad que debía aprobarse durante la redacción del proyecto constructivo.

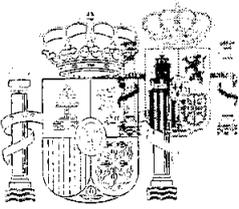
No haberse aprobado el programa de medidas compensatorias, incumpliendo lo previsto en la declaración de impacto ambiental.

No haberse realizado el estudio sobre la fauna en las rieras de Sant Daniel y Salomó, y el previo traslado de los ejemplares localizados a otros lugares no afectados por los trabajos.

No haber concluido el proceso de expropiación.

Todos estos supuestos incumplimientos no son objeto del presente recurso, que versa sobre la conformidad a derecho de la resolución de 10 de octubre de 2018, del conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, de aprobación definitiva del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, y de la resolución de 17 de diciembre de 2018, del director de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament

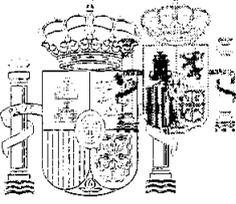




de Territori i Sostenibilitat, de declaración de impacto ambiental, ambas en relación con el proyecto de prolongación de la autopista C-32 "Mejora general. Nuevo ramal de la autopista C-32. Blanes, Lloret. Tramo: Tordera-Lloret de Mar" (Clave EI/IA-CNC-17099) y selección como alternativa a desarrollar la alternativa 2, y, por consiguiente, tiene por objeto la adecuación a derecho del procedimiento en el que fueron adoptadas y de las prescripciones que contienen, quedando fuera del recurso las relativas al cumplimiento de dichas prescripciones, sobre lo que, en su caso, se pronunciará el órgano jurisdiccional que resulte competente, caso de que, solicitado tal cumplimiento por parte de los interesados, la Administración decline ajustar su actuación a las prescripciones de esas resoluciones, o no responda a sus requerimientos, incluso por lo que hace al alegado riesgo extremo de incendio, en relación con el cual los trabajos, según el abogado de la Generalitat y la representación de su concesionaria, el Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, concedió diversas autorizaciones, sujetas al cumplimiento de medidas preventivas de seguridad en relación con los medios a utilizar, la capacitación de las personas empleadas en esos trabajos, y los intervalos horarios en los que tales trabajos pueden desarrollarse para evitar el siniestro, al amparo de los artículos 16 y 17 del Decreto 64/1995, de 7 de marzo, por el que se establecen medidas de prevención de incendios forestales.

TERCERO.- En la pretensión cautelar de suspensión de la ejecutividad de las resoluciones recurridas, se alegó, como uno de los fundamentos principales de la misma, la omisión, en el estudio de impacto ambiental, de la evaluación requerida por el artículo 21.2 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, de Cambio Climático, cuestión sobre la que específica y expresamente se interesó, de oficio, por parte de este Tribunal, que las partes informaran en la vista señalada para el 2 de julio de 2019.





El citado precepto dispone:

2. *Los promotores de la planificación y de los proyectos constructivos de nuevas infraestructuras de puertos, aeropuertos, transporte, energía, residuos y agua que se desarrollen en Cataluña deben incorporar, en el marco de la evaluación ambiental de planes y proyectos:*

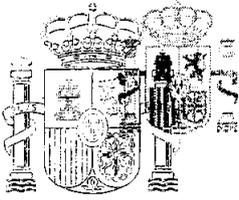
a) *La definición de objetivos de reducción de emisiones, el análisis de su vulnerabilidad a los impactos del cambio climático y el establecimiento de un mecanismo de seguimiento. Este análisis debe evaluar, como mínimo, el impacto sobre la nueva infraestructura de fenómenos meteorológicos extremos y de la falta de suministros, y el sistema de monitorización de las medidas.*

b) *La evaluación de su contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero, incluido su impacto sobre la capacidad de sumidero del territorio afectado, tanto en la fase de construcción como en la de explotación y desmantelamiento o finalización. Esta evaluación debe recoger, para cada una de las alternativas, una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero.*

En la vista de la pieza de medidas cautelares los abogados de la Generalitat de Catalunya y de su concesionaria, Infraestructures Viàries de Catalunya, S.A., Concessionària de la Generalitat de Catalunya, alegaron que esa evaluación se hizo y consta acreditada en los anexos 18 y 19 del estudio informativo aprobado por la resolución recurrida, de 10 de octubre de 2010.

El anexo núm. 18 lleva por título "Sistema de Evaluación de Inversiones en Transporte (SAIT)", que es un documento de Departament de Territori i Sostenibilitat para las evaluaciones socioeconómicas





realizadas sobre las principales actuaciones viarias y ferroviarias impulsadas por la Dirección General de Infraestructuras de Movilidad Terrestre.

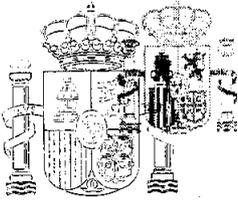
Dentro de los costes/beneficios a evaluar y método de cuantificación, incluye las "externalidades", y, entre ellas, el concepto "cambio climático", valorando el coste de mitigación para reducir las emisiones, incluyendo la parte de emisiones por encima de lo previsto en el protocolo de Kyoto, con la recomendación de actualizar costes a partir de la evolución de la tonelada de CO2 en el mercado de emisiones.

En el apartado 7.2 del anexo 18 se explica que "se han diferenciado los costes del CO2 según la ubicación de la carretera (urbana, suburbana, autopista y rural) y el tipo de tráfico que circula (turismo y vehículo pesado)", añadiendo que la "progresión de los costes derivados del cambio climático se han tomado lineal entre el precio de emisión de CO2 a corto plazo (38 euros) y a largo plazo (165 euros)", exponiendo los resultados en una tabla con todas las vías y alternativas implicadas en el que, en la columna de coste de cambio climático, aparece un coste por tramo, y un total de 2.588 euros.

En el anexo 19, "Estudio de Alternativas. Análisis Multicriterio", se evalúa el impacto global ambiental de las dos alternativas en 2'50 y 2'27, que encaja en la categoría de impacto moderado severo, según el estudio, en el que no se explica los elementos que se han ponderado para determinar esa cifra o coeficiente.

En el escrito de contestación a las medidas cautelares presentado el 2 de junio de 2019 por el abogado de la Generalitat se hizo referencia al apartado 4.4.5 del estudio de impacto ambiental, que se limita a calificar el pacto por emisiones a la atmósfera de CO2 como severo, para la





alternativa 1, y moderado para la 2, sin más especificaciones ni explicaciones.

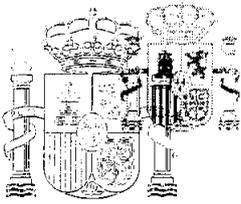
En el escrito de contestación de Infraestructures Viàries de Catalunya, S.A., Concessionària de la Generalitat de Catalunya, se incluye un informe técnico emitido por el ingeniero agrónomo D. Marc Vidal Pericas, en el que se dice - apartado "otros aspectos medioambientales a tener en cuenta":

"En relación a la fase de obras, y atendiendo que las emisiones de gases de efecto invernadero están estrechamente relacionadas con los movimientos de tierra (maquinaria y vehículos con motores de combustión interna que emiten CO₂), en el capítulo 4.4.5 página 110 del estudio de impacto ambiental se cuantifican los movimientos de tierras a realizar (2.150.469 m² para la alternativa 1 y 1.810.701 m³ para la alternativa 2), de lo que se desprende como más favorable a la alternativa 2. Asimismo, en lo que respecta a aglomerados asfálticos (agentes emisores de CO₂) los pavimentos a ejecutar (196.919 m² para la alternativa 1 y 150.019 m² para la alternativa 2) también ponen de relieve como mejor en términos ambientales la alternativa 2".

En relación con las emisiones en fase de explotación, reproduce un cuadro del estudio de impacto ambiental con arreglo al cual por el número de vehículos, velocidad, y emisiones de CO₂, el total de emisiones diario sería de 542 Kg de CO₂, y para un ramal de 7'2 km, un total de 3.902'4 kg CO₂.

Sin entrar a valorar el acierto o desacierto de estos cálculos, lo que en su caso será objeto de la sentencia que resuelva el recurso principal, la única cifra que podría tener encaje en alguno de los apartados de la evaluación por cambio climático requerida por el artículo 21.2 de la Ley





16/2017, de 1 de agosto, de Cambio Climático, sería el cálculo en kgs de emisiones de CO2 por día de explotación del ramal a que se refieren las resoluciones recurridas.

Se omite la evaluación del impacto sobre la capacidad de sumidero del territorio afectado, también requerida en el apartado b) del artículo 21.2 citado.

Nada se indica en la documentación presentada en relación con los objetivos de reducción de emisiones, ni sobre los requerimientos mínimos de evaluación del impacto sobre la infraestructura de fenómenos meteorológicos extremos, sobre el impacto por falta de suministros, y sobre el sistema de monitorización de las medidas.

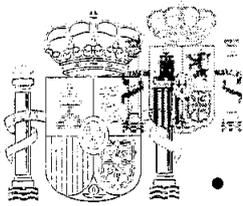
Las recurridas alegan que el estudio hidrológico puede equipararse a la evaluación de impacto por fenómenos meteorológicos extremos.

Con el escrito de contestación del abogado de la Generalitat al primero de los escritos de medidas cautelares, se aportó como documento 10 el informe de la Agencia Catalana del Agua a que se refiere la resolución recurrida, que aprobó el estudio informativo y estudio de impacto ambiental, de 10 de octubre de 2018, y cuyas conclusiones ordena incorporar al mismo.

En dicho informe, la Agencia Catalana del Agua, reitera las omisiones detectadas y las recomendaciones hechas en otro informe anterior, de 2015:

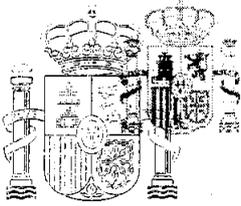
- Recalcular obras de drenaje OD 2.1, previstas para el desguace a una cuenca, cuando, según la ACA, desagua a tres - una omitida y otra generada por la construcción de la autopista.





- Recalcular obras de drenaje por discrepancia en el grado de impermeabilización de la cuenta.
- Recomendación de introducir mecanismos que permitan laminación de la escorrentía procedente de la misma plataforma de la autopista, con la construcción de cunetas, en su caso, y, en el supuesto, que el cauce público no tenga capacidad para absorberla, creación de balsas de laminación y disipación de la energía del agua, debiéndose hacer cargo del mantenimiento el titular de la infraestructura.
- Definir la actuación que proceda en el cruce de la riera de Salomón y el camino ubicado aguas arriba en la confluencia con la riera de Sant Daniel.
- Requiere que se justifique la capacidad hidráulica de los viaductos previstos para las dos alternativas, mediante simulaciones hidráulicas en régimen gradualmente variado o con modelo bidimensional, tanto por lo que hace al escenario actual como respecto de los escenarios asociados a las 2 alternativas, para avenidas de 10, 100 y 500 años de periodo de retorno y para la máxima crecida ordinaria, empleando los caudales obtenidos en el apartado hidrología.
- Requiere que se calcule la zona del flujo preferente y se represente en planta para que la Agencia pueda comprobar si las actuaciones previstas se ajustan a las limitaciones de usos de las zonas inundables que se citan en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (artículos 9 bis y 14 bis).
- Requiere que en el proyecto constructivo uno de los estribos de las dos alternativas sea colocado en otra posición, pues en la proyecta obstruye un torrente innominado.
- La nueva infraestructura intercepta cursos fluviales, de los que en el informe se dan las coordenadas UTM de la intersección, para las dos



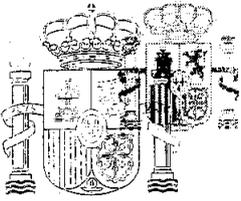


alternativas, sin que la ACA conozca cómo se les va a dar continuidad, por lo que requiere que se le justifique cómo se les vaya a dar continuidad a esos cursos.

- Faltan perfiles longitudinales de determinadas obras, en ambas alternativas, con los niveles freáticos, y caso de que los intercepten, requiere la presentación de planos planta con las balsas de decantación previstas y memoria del tratamiento del agua para cumplir con los objetivos de calidad del medio receptor.
- Falta comprobar que el terraplén a la salida de la obra de fábrica OD 4.7 de la alternativa 2 no ocupa los cauces existentes en aquella zona, ni su zona de flujo preferentemente asociada, y que tampoco genera sobrelevaciones superiores a las admitidas por la ACA.
- Falta justificación que los acopios temporales o permanentes queden fuera de las zonas de servidumbre y de flujo preferente y que no producen pérdidas económicas a terceras personas por un incremento de inundabilidad.

El abogado de la Generalitat y de su concesionaria hicieron referencia a las medidas compensatorias del apartado 6.2 de la resolución de aprobación de la declaración de impacto ambiental, en cuyo apartado a) se fija como superficie mínima a compensar, por la ocupación de una superficie de 32'72 ha de bosque, la superficie de 98'26 ha, a fin de defender que no se omitió la evaluación requerida por el artículo 21.2 de la Ley 16/2017, de Cambio Climático, por la constatación de que se llegó a determinar una superficie de compensación, dando a entender que esa era la superficie de bosque necesaria para restablecer la capacidad de sumidero del territorio afectado a fin de neutralizar las emisiones de gases de efecto invernadero.





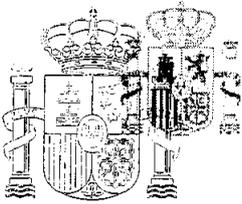
Esa superficie de compensación no responde a una finalidad de restauración de la capacidad de sumidero o de neutralización de emisiones de gases de efecto invernadero - aunque pueda contribuir a ello -, sino que es una medida compensatoria por pérdida de biodiversidad, como así se recoge en el expresado apartado 6.2 b) de la declaración de impacto ambiental, y se explica en el informe pericial presentado por la concesionaria de la Generalitat.

CUARTO.- Las resoluciones recurridas, respecto de las que se pretende la suspensión de la ejecutividad como medida cautelar, son las de 10 de octubre de 2018, y de 27 de septiembre de 2018, del conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, y del director de Polítiques Ambientals i del Medi Natural, respectivamente, de aprobación definitiva del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental del proyecto de prolongación de la autopista C-32, "Mejora general. Nuevo ramal de la autopista C-32, Blanes-Lloret de Mar. Tramo: Tordera-Lloret de Mar, y que selecciona la alternativa 2, y de declaración de impacto ambiental del expresado proyecto.

De conformidad con el artículo 15.1 a) del Decreto Legislativo 2/2009, de 25 de agosto, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Carreteras de Catalunya, *"para construir nuevas carreteras o modificar las existentes, se deben redactar los estudios y los proyectos correspondientes, de acuerdo con la tipología siguiente: a) El estudio informativo previo, que consiste en el análisis de los datos necesarios para definir y valorar, en líneas generales, las diferentes alternativas a un problema viario determinado, y proponer soluciones"*.

El artículo 18.1 del citado Decreto Legislativo 2/2009, dispone que *"el estudio informativo previo o el proyecto de trazado a que hace referencia el artículo 15.2 se deben someter al procedimiento de*





evaluación de impacto ambiental cuando lo determine la normativa vigente”.

El artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, declara que *“esta ley establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible, mediante: (...) b) el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables; ...”*

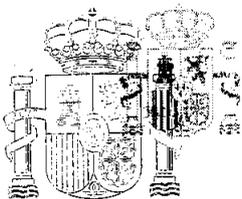
El artículo 11.2 de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, de Cambio Climático, establece que *“los nuevos planes y proyectos deben incluir en el informe de impacto ambiental una evaluación de adaptación a los efectos del cambio climático de acuerdo con los escenarios más probables previstos en los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático”,* al que hace referencia al inicio del preámbulo de la Ley, del que dice que *“ha publicado cinco informe que evidencian los cambios en el clima y su correlación directa con la actividad humana”.*

Por su parte, el artículo 21.2 de la misma Ley 16/2017, sobre el que el Tribunal solicitó, de oficio, que las partes informasen en la vista de las medidas cautelares dispone:

2. Los promotores de la planificación y de los proyectos constructivos de nuevas infraestructuras de puertos, aeropuertos, transporte, energía, residuos y agua que se desarrollen en Cataluña deben incorporar, en el marco de la evaluación ambiental de planes y proyectos:

a) La definición de objetivos de reducción de emisiones, el análisis de su vulnerabilidad a los impactos del cambio climático y el





establecimiento de un mecanismo de seguimiento. Este análisis debe evaluar, como mínimo, el impacto sobre la nueva infraestructura de fenómenos meteorológicos extremos y de la falta de suministros, y el sistema de monitorización de las medidas.

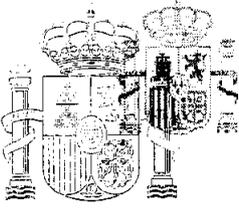
b) La evaluación de su contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero, incluido su impacto sobre la capacidad de sumidero del territorio afectado, tanto en la fase de construcción como en la de explotación y desmantelamiento o finalización. Esta evaluación debe recoger, para cada una de las alternativas, una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Por aplicación de este precepto, debe incorporarse a la evaluación ambiental de planes y proyectos relativos a infraestructuras, incluidas las de transporte, una evaluación con los siguientes partes o subdivisiones:

- Definición de objetivos de reducción de emisiones.
- Análisis del impacto sobre la nueva infraestructura de fenómenos meteorológicos extremos y de la falta de suministros, y sistemas de monitorización de las medidas.
- Evaluación de su contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Impacto sobre la capacidad de sumidero del territorio afectado tanto en fase de construcción como en la de explotación y desmantelamiento o finalización.
- Estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero para cada una de las alternativas.

Como se ha dicho, la evaluación ambiental, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 21/2013, tiene por finalidad "el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables", y, en ese análisis, por mandato del artículo 21.2 de la Ley 16/2017, deben evaluarse





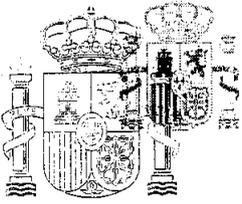
también los aspectos antes enunciados, relacionados con la mitigación de la emisión de gases con efecto invernadero y las consecuencias del cambio climático en las infraestructuras.

Por ello, para la selección de alternativas de trazado, que es el objetivo del estudio informativo, y del estudio de impacto ambiental y declaración de impacto ambiental, que fueron aprobados por las resoluciones recurridas, deben evaluarse, previamente a esas resoluciones, los aspectos que deben ser objeto de evaluación a requerimiento de la Ley de Cambio Climático.

QUINTO.- En el ámbito provisional y limitado de las medidas cautelares, este Tribunal no ha de anticipar y resolver las cuestiones de fondo que puedan plantear las partes en los escritos de demanda y contestación que presenten, ni el acierto de los documentos técnicos incorporados a los expedientes de las resoluciones, en los que estas se fundamentan, y que habrán de ser objeto de las pruebas que se propongan y se practique en este recurso en el momento procesal oportuno, sino que debe focalizar su atención en el efectivo tratamiento en la evaluación ambiental de los aspectos cuya evaluación requiere la Ley de Cambio Climático, y cuya omisión se alega como fundamento de la pretensión cautelar.

Como se ha dicho, las partes recurridas alegan que el estudio hidrológico incluido en el expediente equivale a la evaluación del análisis de vulnerabilidad de la infraestructura de fenómenos meteorológicos extremos. Aun así, faltaría la evaluación de otros fenómenos extremos, sobre los que no hay documento que se pronuncie, ni sobre la falta de suministros, ya sea para afirmarlos o negarlos, en ambos casos, y no puede obviarse que el preámbulo recoge que *"la alteración de las variables climáticas - temperatura, precipitación, humedad, velocidad del viento y temperatura del agua de mar, entre otras - y el aumento en la*





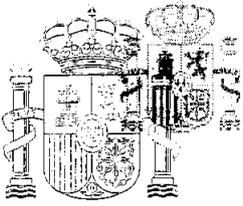
frecuente e intensidad de los fenómenos meteorológicos extremos - sequías, inundaciones, olas de calor - ya conllevan un riesgo para los ecosistemas, para la preservación de la biodiversidad y para las personas”, lo que pone de manifiesto un cambio en los parámetros de estudios, que no se acredita puedan mantenerse invariables en un estudio de impactos como consecuencia del cambio climático.

El estudio hidrológico, como se ha anticipado, no está completo, y así lo ha puesto de manifiesto la Agencia Catalana del Agua en el último informe, previo a las resoluciones recurridas, de 3 de agosto de 2018, y en anteriores, en los que ya se indicaron tales omisiones, que, parece, no han sido subsanadas. Esas omisiones, por lo que resulta del informe, afectan a la infraestructura tanto por lo que hace a los posibles impactos por fenómenos meteorológicos extremos, como a las obras necesarias para construir la autopista con garantías de seguridad, y, también, como consecuencia necesaria, a las emisiones de gases para su construcción, y a la superficie total del territorio que finalmente será necesaria para la construcción de dicha infraestructura.

En dicho informe, se recomienda, no se requiere, por no ser competencia de la Agencia Catalana del Agua --- aunque lo que dice debe tomarse en consideración pues afecta al impacto de fenómenos meteorológicos como lluvias torrenciales e inundaciones ---, la construcción de mecanismos para la escorrentía del agua de la plataforma, con construcción de cunetas, y, en su caso, balsas de retención de agua y disipación de energía antes del vertido al cauce.

Se requiere que se justifique la capacidad y comportamiento hidráulico de los viaductos mediante simulaciones hidráulicas en régimen gradualmente variado o con modelo bidimensional para el escenario actual como para los asociados a las dos alternativas para avenidas de 10, 100 y 500 años. También se pide el cálculo de la zona de flujo





preferente y representarla en planta para comprobar si las actuaciones previstas se ajustan a las limitaciones de usos en zonas inundables.

En consecuencia, el estudio hidrológico ha omitido la simulación a 500 años, y la simulación de zonas inundables, incompatibles con los usos propuestos en el estudio informativo, que sería lo más aproximado al estudio de impacto por el cambio climático, que, por tanto, no se ha hecho.

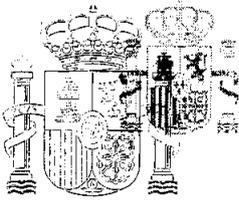
Se requiere el cambio de un estribo por obstaculizar un torrente.

Se piden, y, por tanto, faltan estudios de inundabilidad por avenidas de 100 y 500 años de periodo de retorno en diversos ejes y caminos.

También advierte que habrán diversos cursos fluviales que quedarán cortados por la autopista y a los que el estudio no da solución a su continuidad, lo que afecta a la evaluación de impactos por fenómenos meteorológicos extremos, pues la Agencia reconoce que no se le ha explicado su continuación después de la autopista, ni, por tanto --- cabe presumirlo ---, tampoco las afectaciones que tales cursos en situaciones extremas puedan tener sobre la misma. No se han podido evaluar las obras hidráulicas, que, en su caso, deban hacerse para dar continuidad a esos cursos fluviales en relación con la mitigación de gases de efecto invernadero, impacto de fenómenos meteorológicos ni afectación de biodiversidad.

También se piden estudios sobre afectación del freático, y, caso de que se constate en un futuro estudio, la necesidad de balsas de decantación y de tratamiento de aguas para verterlas nuevamente al medio receptor.



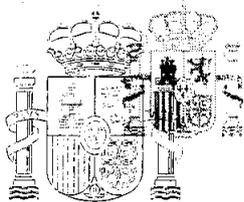


Como se ha dicho, no se trata de enjuiciar el acierto de la evaluación hecha, que en este caso, por lo que hace a la emisión de gases de efecto invernadero, fue realizada con arreglo a un método, el SAIT, que lo hace sobre la base de un cálculo, sea correcto o incorrecto, del precio que tendrían las emisiones en el mercado de derechos de emisión de esos gases, que nace del protocolo de Kyoto, y que es un método anterior al del acuerdo de París, que entró en vigor en noviembre de 2016, y que toma en consideración, según el preámbulo de la Ley de Cambio Climático, que *“la capacidad para no superar los 2º C [incremento de temperatura que se pretende evitar respecto de la de la época preindustrial] depende de dos factores: el momento en que se apliquen medidas reales y efectivas de mitigación profunda y sostenida en el tiempo y la necesidad de un desarrollo rápido de nuevas tecnologías para enterrar carbón de la atmósfera”*.

El artículo 2 dispone que la citada Ley, *“tiene por finalidad reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y la vulnerabilidad a los impactos del cambio climático ...”*, y ello a través de los principios de actuación del artículo 3, entre los que se incluye la debida evaluación, que, de acuerdo con el artículo 21.2 b) de la misma Ley, debe incluir *“la evaluación de su contribución a las emisiones de gases de efecto invernadero, incluido su impacto sobre la capacidad de sumidero del territorio afectado, tanto en la fase de construcción como en la de explotación y desmantelamiento o finalización”*, debiendo recoger para cada una de las alternativas una estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Sumidero, según el artículo 4 f) de la Ley, es el *“reservorio que absorbe o almacena carbono como parte del ciclo natural del carbono. Los sumideros más comunes son el océano, la atmósfera, el suelo, los bosques y la vegetación”*.





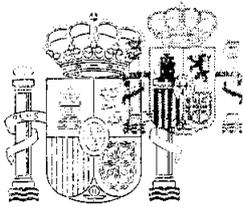
El documento "SAIT" hace un cálculo de emisiones de la autopista en explotación al precio del mercado de emisiones, sin analizar las emisiones en la construcción de cada una de las alternativas, ni mencionar el impacto sobre la capacidad de sumidero del territorio afectado, lo que puede obedecer a que sea un cálculo no previsto en el momento de implantación del sistema "SAIT".

Por todo lo expuesto, los documentos de los expedientes de las resoluciones recurridas - sean o no correctos técnicamente, lo que habrá que probar en el momento procesal oportuno - no abordan ni la técnica, ni los nuevos objetivos de la evaluación ambiental por aplicación de la Ley del Cambio Climático, ya que no abarcan el total de la emisión de gases, ni por ello pueden hacer una estimación global para cada una de las alternativas, incluida la alternativa cero, y tal vez la propuesta por la actora, de desdoblamiento de las vías actuales, en aplicación del artículo 21, 1 y 2, de la Ley 16/2017, de 1 de agosto, de Cambio Climático de Cataluña.

La evaluación tampoco parece que dé respuesta al impacto de las obras de cada alternativa y de la explotación de la autopista en la capacidad de sumidero del territorio afectado.

El informe de la Agencia Catalana del Agua sostiene que el estudio hidrológico, que es lo más aproximado que se ha elaborado en el expediente de las resolución recurrida sobre impactos de fenómenos meteorológicos extremos sobre la infraestructura, no se encuentra completo, habiéndose omitido, entre otros extremos, la justificación de la capacidad y comportamiento hidráulico mediante simulaciones para avenidas de 10, 100 y 500 años, así como el cálculo de la zona de flujo preferente y su representación en planta a fin de comprobar que los usos que se proponen - la autopista - no se ubique en zona inundable. Modificaciones de elementos estructurales, como el cambio de estribo por



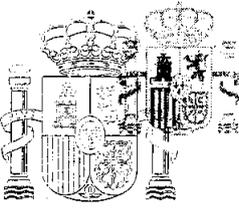


obstaculizar un torrente, o el estudio de las escorrentías longitudinales, y, en su caso, la realización de cunetas, balsas de laminación y de disipación de energía, así como el estudio de afectaciones al freático, y, en su caso, la realización de balsas de decantación, y mecanismos de tratamiento de las aguas antes de su vertido al medio. Otro aspecto omitido, que también puede tener posterior repercusión en las obras de infraestructura hidráulica, lo es el estudio del corte de diversos cursos fluviales por la autopista, y la solución que haya que darse para asegurar la continuidad de tales cursos.

Estas omisiones pueden afectar a la determinación de las obras de la infraestructura en cada una de las alternativas evaluables, y, por tanto a la evaluación de emisión de gases y de impacto en la capacidad de sumidero del territorio; como también pueden afectar a los impactos por fenómenos meteorológicos extremos previsibles para cada una de las alternativas, e incluso a la conservación de las aguas del freático, y afectaciones a la biodiversidad y medidas necesarias para su compensación, por lo que su omisión impide que, a los solos efectos cautelares, y sin perjuicio de lo que se resuelva en la sentencia definitiva, la evaluación hecha pueda considerarse suficiente a los efectos del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental, y declaración de impacto ambiental, que aprueban las resoluciones recurridas, y que tienen por objeto la elección de la alternativa que sea más acorde, entre otros aspectos, con los requerimientos de la Ley del Cambio Climático en orden a mitigar la emisión de gases de efecto invernadero, y llegar a neutralizarlos, y a superar la vulnerabilidad de las infraestructuras frente al cambio climático.

SEXTO.- Como tiene declarado el Tribunal Supremo, Sala 3ª, Sección 5ª, entre otras, en sentencia de 17 de noviembre de 2010, dictada en el recurso de casación número 5206/2008:





"...la vigente regulación de las medidas cautelares en el proceso Contencioso-Administrativo de la Ley 29/1998, de 13 de julio (Capítulo II del Título VI) se integra, como se ha expresado, por un sistema general (artículos 129 a 134) y dos supuestos especiales (artículos 135 y 136), caracterizándose el sistema general por las siguientes notas:

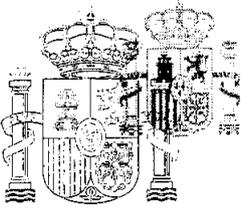
1ª. Constituye un sistema de amplio ámbito, por cuanto resulta de aplicación al procedimiento ordinario, al abreviado (artículo 78 LRJCA), así como al de protección de los derechos fundamentales (artículos 114 y siguientes); y las medidas pueden adoptarse tanto respecto de actos administrativos como de disposiciones generales, si bien respecto de estas sólo es posible la clásica medida de suspensión y cuenta con algunas especialidades procesales (artículos 129.2 y 134.2 LRJCA).

2ª. Se fundamenta en un presupuesto claro y evidente: la existencia del periculum in mora. En el artículo 130.1, inciso segundo, se señala que "la medida cautelar podrá acordarse únicamente cuando la ejecución del acto o la aplicación de la disposición pudieran hacer perder su finalidad legítima al recurso" .

3ª. Como contrapeso o parámetro de contención del anterior criterio, el nuevo sistema exige, al mismo tiempo, una detallada valoración o ponderación del interés general o de tercero. En concreto, en el artículo 130.2 se señala que, no obstante la concurrencia del periculum in mora, "la medida cautelar podrá denegarse cuando de ésta pudiera seguirse perturbación grave de los intereses generales o de tercero" .

4ª. Como aportación jurisprudencial al sistema que se expone, debe dejarse constancia de que la conjugación de los dos criterios legales de precedente cita (periculum in mora y ponderación de intereses) debe llevarse a cabo sin prejuzgar el fondo del litigio, ya que, por lo general, en la pieza separada de medidas cautelares se carece todavía de los





elementos bastantes para llevar a cabo esa clase de enjuiciamiento, y por que, además, se produciría el efecto indeseable de que, por amparar el derecho a la tutela judicial efectiva cautelar, se vulneraría otro derecho, también fundamental e igualmente recogido en el artículo 24 de la Constitución, cual es el derecho al proceso con las garantías debidas de contradicción y prueba.

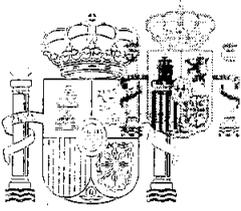
5ª. Como segunda aportación jurisprudencial ---y no obstante la ausencia de soporte normativo expreso en los preceptos de referencia--- sigue contando con singular relevancia la doctrina de la apariencia de buen derecho (*fumus boni iuris*), la cual permite (1) en un marco de provisionalidad, (2) dentro del limitado ámbito de la pieza de medidas cautelares, y (3) sin prejuzgar lo que en su día declare la sentencia definitiva, proceder a valorar la solidez de los fundamentos jurídicos de la pretensión, si quiera a los meros fines de la tutela cautelar.

6ª. Desde una perspectiva procedimental la LRJCA apuesta decididamente por la motivación de la medida cautelar, consecuencia de la previa ponderación de los intereses en conflicto; así, en el artículo 130.1.1º exige para su adopción la "previa valoración circunstanciada de todos los intereses en conflicto"; expresión que reitera en el artículo 130.2 *in fine*, al exigir también una ponderación "en forma circunstanciada" de los citados intereses generales o de tercero.

7ª. Con la nueva regulación concluye el monopolio legal de la medida cautelar de suspensión, pasándose a un sistema de "númerus apertus", de medidas innominadas, entre las que sin duda se encuentran las de carácter positivo. El artículo 129.1 se remite a "cuantas medidas aseguren la efectividad de la sentencia".

8ª. Se establece con precisión el ámbito temporal de las medidas: La solicitud podrá llevarse a cabo "en cualquier estado del proceso"





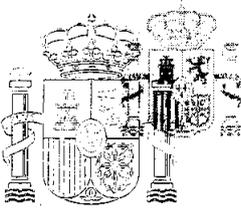
(129.1, con la excepción del núm. 2 para las disposiciones generales), extendiéndose, en cuanto a su duración, "hasta que recaiga sentencia firme que ponga fin al procedimiento en que se hayan acordado, o hasta que este finalice por cualquiera de las causas previstas en esta Ley" (132.1), contemplándose, no obstante, su modificación por cambio de circunstancias (132.1 y 2).

9ª. Por último, y en correspondencia con la apertura de las medidas cautelares, la nueva Ley lleva a cabo una ampliación de las contracautelas, permitiéndose, sin límite alguno, que puedan acordarse "las medidas que sean adecuadas" para evitar o paliar "los perjuicios de cualquier naturaleza" que pudieran derivarse de la medida cautelar que se adopte (133.1); añadiéndose además que la misma "podrá constituirse en cualquiera de las formas admitidas en derecho" (133.3)".

SÉPTIMO.- Como ya se ha dicho, el estudio informativo previo, de conformidad con el artículo 15.1 del Decreto Legislativo 2/2009, de 25 de agosto, del Texto Refundido de la Ley de Carreteras, "consiste en el análisis de los datos necesarios para definir y valorar, en líneas generales, las diferentes alternativas a un problema viario determinado, y proponer soluciones". En el caso que nos ocupa, la resolución recurrida de 10 de octubre de 2018, aprobó definitivamente el estudio informativo y determinó la solución más adecuada, en relación con la prolongación de la autopista C-32, tramo Tordera-Lloret.

También se ha señalado, que de conformidad con el artículo 1 b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, "esta ley establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un





desarrollo sostenible, mediante: ...b) el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables; ...”

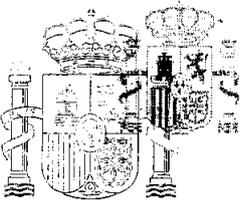
La otra resolución recurrida, de 17 de septiembre de 2018, hizo público el acuerdo sobre la declaración de impacto ambiental del proyecto de prolongación de la autopista.

Como es de ver, la finalidad del estudio informativo y de la declaración de impacto ambiental, no es el proyecto constructivo, que consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el detalle suficiente para hacer factible la construcción y la posterior explotación - artículo 15.1 c) del Decreto Legislativo 2/2009, del Texto Refundido de la Ley de Carreteras -, sino el análisis de los datos necesarios para definir y valorar las alternativas y proponer soluciones, esto es, definir la alternativa óptima, como la evaluación de impacto ambiental tiene por finalidad el análisis y selección de la alternativa ambientalmente idónea.

En este caso, la evaluación ambiental que se ha hecho, y en la que se fundamenta la elección de la alternativa en el estudio informativo, en el limitado y provisional ámbito de las medidas cautelares y sin perjuicio de lo que se resuelva en la sentencia definitiva, no parece completa y suficiente a los efectos de la evaluación ambiental de la técnica requerida por la Ley del Cambio Climático, en el artículo 21.2, por lo que tampoco parece adecuada para la elección de la alternativa que resulte ambientalmente viable, y más adecuada a los objetivos de la expresada Ley, de mitigación de la emisión de gases con efecto invernadero y su neutralización, y resiliencia o superación de la vulnerabilidad de la infraestructura a los impactos del cambio climático.

No se prejuzga si la solución elegida en el estudio informativo es la más adecuada y viable, sobre lo que se resolverá en la sentencia definitiva, sino que el procedimiento de evaluación seguido ha omitido la



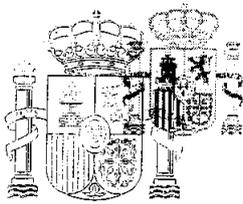


evaluación requerida por la ley del cambio climático por lo que no puede asegurarse que esa opción sea la más adecuada y viable.

Siendo la evaluación y selección de alternativas el objetivo del estudio informativo y de la evaluación ambiental, los defectos por omisión de la evaluación pueden determinar un elección inadecuada, lo que, en su caso, y después de las alegaciones y prueba de las partes, se declarará en sentencia, pero, por razón de la naturaleza y contenido de las resoluciones concretamente recurridas, caso de que se ejecutaran inmediatamente, dando por buena la alternativa elegida y procediendo a su efectiva realización, podrían comportar la pérdida de la finalidad del recurso, que no es la correcta ejecución del proyecto constructivo, lo que no es objeto de este recurso, sino la correcta elección de la alternativa viaria, toda vez que la sentencia que se dicte, caso de ser favorable a la parte actora, y declarar la nulidad o anular las resoluciones recurridas por una opción de alternativa inadecuada o inviable, no tendrá posibilidad de llevarse a efecto en todos sus términos, lo comportaría el desmantelamiento de la autopista realizada y la construcción de otra alternativa.

Los perjuicios al interés general, en este el interés afrontar con eficacia el reto de los perjuicios que se atribuyen al cambio climático y sus impactos, resumidos en el preámbulo de la Ley de esa materia, al decir que la alteración de las variables climáticas y el aumento en la frecuencia e intensidad de los fenómenos meteorológicos *“conllevar un riesgo para los ecosistemas, para la preservación de la biodiversidad y para las personas”*, permiten afirmar, además, de la irreversibilidad del perjuicio que se ocasione con la ejecutividad de las resoluciones recurridas, también la gravedad de esos perjuicios, que, en este caso, además de los más abstractos que justifican la legislación sobre cambio climático, se han concretado en riesgos de inundabilidad, a la vista del estudio hidrológico, respecto del que la Agencia Catalana del Agua ha detectado defectos en



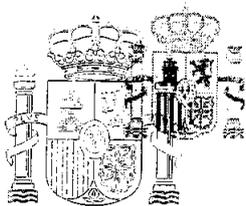


relación sobre la justificación de la capacidad hidráulica de los viaductos para periodos de retorno de 10, 100 y 500 años, y la falta de determinación de las zonas inundables a fin de comprobar si las actuaciones se emplazan en terrenos inundables, por la que el interés general debe prevalecer sobre los intereses de terceros, e incluso sobre otros interés públicos que puedan verse perturbados, como los de mejora de la movilidad, en la que, según las propias evaluaciones del estudio impugnado, ésta mejora en unos minutos y en período de estío, más conflictivo por la afluencia turística, breve y temporal mejora que no puede prevalecer sobre una evaluación acorde a las exigencias de la evaluación ambiental y del cambio climático.

Por otra parte, y por lo que hace a las cautelas exigibles por la suspensión de la ejecutividad, es de señalar que el informe de la Agencia Catalana del Agua de 3 de agosto de 2018 señala deficiencias ya apuntadas en los anteriores, uno de ellos de 2015, por lo que no se pondera ajustado a derecho exigir a la parte actora que soporte los perjuicios que conlleve el tiempo de paralización necesario para completar la evaluación ambiental, cuando la Agencia Catalana del Agua ya señaló en 2015 unas deficiencias que no han sido subsanadas a la fecha de las resoluciones recurridas, ni a esta fecha, pues nada han dicho al respecto los abogados de la Generalitat y de su concesionaria.

Todo lo expuesto nos lleva a acceder a la medida cautelar de suspensión de la ejecutividad de las resoluciones recurridas, sin caución. No ha lugar a la medida cautelar sobre las obras que se petitiona por no versar el presente recurso sobre ellas, sin perjuicio de los efectos de lo acordado, que en modo alguno cabe entender como que las obras pueden continuar.





OCTAVO.- De conformidad con el artículo 139.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, no cabe condena en costas.

PARTE DISPOSITIVA

Por todo lo expuesto, **ACORDAMOS:**

ACCEDER a la medida cautelar solicitada por la parte actora, de suspensión de la ejecutividad de las resoluciones recurridas, más arriba reseñadas.

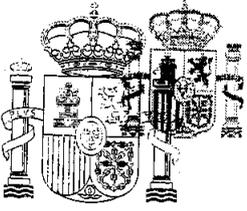
No ha lugar a la medida cautelar sobre las obras que peticona la actora, por no versar el presente recurso sobre ellas, sin perjuicio de los efectos de lo acordado, de suspensión cautelar de las resoluciones recurridas, que en modo alguno cabe entender como que las obras pueden continuar.

Sin condena al pago de las costas causadas.

Notifíquese esta resolución a las partes por medio de sus representaciones procesales, y **comuníquese urgentemente** al conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, y al director general de Polítiques Ambientales y de Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat, por fax y también con remisión de un testimonio por correo certificado con acuse, a fin de que dispongan y acuerde lo necesario para su inmediato cumplimiento.

Contra la presente resolución cabe interponer recurso de reposición en el plazo de cinco días a contar desde el siguiente a su notificación.





Lo acuerdan, mandan y firman los Ilmos/a Sres/a Magistrados/a.