

Ivo Ranera Cahis		Referencia	83812
Cliente	ASSOCIACIO CIUTADANA SOS LLORET		
Letrado	MIQUEL ANGEL PIGEM I DE LAS HERAS		
Procedimiento	144/16-M SECCION 3ª CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO		
Notificación	21/07/2017		
Procesal			

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

Recurso ordinario núm. 144/2016

Pieza de Medidas Cautelares

Parte actora: Associació ciutadana SOS Lloret; Associació Amics de Tossa, Federació Ecologistes de Catalunya (EdC); Associació Salvem Pinya de Rosa; Sagulla Educació Medioambiental; Associació Coordinadora Preservem El Maresme; Associació de Naturalistes de Girona; Institució Altempordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (IAEDEM), Associació Astrumlloret, Amants de l'Astronomia; Associació de Veïns Beneres-Solimar-Nou Premià, Iniciativa Per Catalunya Verds (ICV); Candidatura d'Unitat Popular (CUP); Esquerra Unida i Alternativa (EUiA), Joves d'Esquerra Verda; y Fortaco, S.A.

Procurador: Ivo Ranera Cahís

Parte demandada: Departamento de Territorio y Sostenibilidad; Ayuntamiento de Lloret de Mar; Ayuntamiento de Tordera; Infraestructures Viàries de Catalunya, SAU (INVICAT); Gremio de Hostelería de Lloret de Mar; Asociación profesional de la PYME de la rama de comercio de la Vila de Lloret de Mar, Associació de taxis de Lloret de Mar; Mesa de Turisme de Lloret de Mar, SCP; Associació Club d'Economia de Lloret de Mar.

Representantes: Abogado de la Generalitat de Catalunya, Francisco Javier Manjarín Albert; Javier Segura Zaraqúey; y Anna Camps Herreros,

AUTO

Ilmos/a Sres/a Magistrados/a:

D. Manuel Táboas Bentanachs

Dña. Isabel Hernández Pascual

D. Héctor García Morago

Barcelona, diecinueve de julio de dos mil diecisiete.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En nombre de los actores más arriba reseñados, el procurador D. Ivo Ranera Cahís presentó escrito inicial de recurso contencioso-administrativo contra los siguientes actos administrativos:

Resolución de 18 de julio de 2016, del consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, por la que se aprobó definitivamente el proyecto de trazado: “Mejora general. Nuevo ramal de la autopista C-32, Blanes-Lloret de Mar-. Tramo: Todera-Lloret de Mar”, (Clave: TA-NC-93024.2-A2), e incluir las prescripciones que relaciona a continuación dentro de los proyectos constructivos que han de desarrollar el proyecto de trazado reseñado (DOGC 7171, de 27 de julio de 2016).

Resolución de 14 de junio de 2016 (publicada en el DOGC núm. 7144), de 17 de junio de 2016, TES/1493/2016, de 14 de junio, del director general de Políticas Ambientales, por la que se resuelve:

1.- Dar nuevamente publicidad al Acuerdo de la Ponencia Ambiental de 9 de diciembre de 2014, sobre la vigencia de la declaración de impacto ambiental del proyecto de “Autopista Blanes-Lloret de Mar. Nuevo itinerario. Tramo: Tordera-Blanes-Lloret de Mar”, en los términos municipales de Tordera, Blanes y Lloret de Mar.

2.- Dar publicidad de los acuerdos de la Ponencia Ambiental que son complemento del acuerdo descrito en el apartado anterior, es decir, a la declaración de impacto ambiental adoptada por la Ponencia Ambiental en la sesión de marzo de 2000 para el proyecto de “Autopista Blanes-Lloret de Mar. Nuevo itinerario: Tordera-Blanes-LLoret de Mar” en los términos de Tordera, Blanes y Lloret de Mar, que se adjunta como anexo I y el Acuerdo adoptado por la Ponencia Ambiental en la sesión de 1 de junio de 2010, que se adjunta como anexo II.

Por Otrosí, en el escrito inicial de recurso se solicitó la medida cautelar de suspensión de la ejecutividad de la resolución recurrida del consejero de Territorio y Sostenibilidad, de aprobación definitiva del proyecto de trazado.

Las partes recurridas, más arriba reseñadas, se han opuesto a la medida cautelar de suspensión.

Con carácter previo a resolver sobre la pretensión cautelar, se requirió a las partes que informaran a este Tribunal sobre la fecha de inicio, en su caso, de las obras que tengan su origen en el proyecto de trazado recurrido, habiendo presentado escrito de alegaciones la parte actora, el abogado de la Generalitat, e INVICAT.

SEGUNDO.- Actúa como Magistrada Ponente la Il^{ta}m. Magistrada Juez Dña Isabel Hernández Pascual.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- En nombre de los actores, se ha interpuesto recurso contencioso-administrativo contra los siguientes actos administrativos:

Resolución de 18 de julio de 2016, del consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, por la que se aprobó definitivamente el proyecto de trazado: “Mejora general. Nuevo ramal de la autopista C-32, Blanes-Lloret de Mar-. Tramo: Todera-Lloret de Mar”, (Clave: TA-NC-93024.2-A2), e incluir las prescripciones que relaciona a continuación dentro de los proyectos constructivos que han de desarrollar el proyecto de trazado reseñado (DOGC núm. 7171, de 27 de julio de 2016)

Resolución de 14 de junio de 2016, publicada en el DOGC núm. 7144, de 17 de junio de 2016, TES/1493/2016, de 14 de junio, del director general de Políticas Ambientales, por la que se resuelve:

1.- Dar nuevamente publicidad al Acuerdo de la Ponencia Ambiental de 9 de diciembre de 2014, sobre la vigencia de la declaración de impacto ambiental del proyecto de “Autopista Blanes-Lloret de Mar. Nuevo itinerario. Tramo: Tordera-Blanes-Lloret de Mar”, en los términos municipales de Tordera, Blanes y Lloret de Mar.

2.- Dar publicidad de los acuerdos de la Ponencia Ambiental que son complemento del acuerdo descrito en el apartado anterior, es decir, a la declaración de impacto ambiental adoptada por la Ponencia Ambiental en la sesión de marzo de 2000 para el proyecto de “Autopista Blanes-Lloret de Mar. Nuevo itinerario: Tordera-Blanes-Lloret de Mar” en los términos de Tordera, Blanes y Lloret de Mar, que se adjunta como anexo I y el Acuerdo adoptado por la Ponencia Ambiental en la sesión de 1 de junio de 2010, que se adjunta como anexo II.

Por Otrosí, en el escrito inicial de recurso se solicitó la medida cautelar de suspensión de la ejecutividad de la resolución recurrida del consejero de Territorio y Sostenibilidad, de aprobación definitiva del proyecto de trazado.

SEGUNDO.- La pretensión cautelar se fundamenta en la apariencia de buen derecho del recurso de la actora, que alega, en esencia, la caducidad de

la declaración de impacto ambiental, aprobada en el año 2000, a la fecha de la resolución de aprobación definitiva del proyecto de trazado de la carretera, de 18 de julio de 2016 - 16 años después -, y la división de trazado en perjuicio de la adecuada evaluación ambiental del proyecto en su integridad; así como la causación de perjuicios irreparables con la ejecución de esa resolución, respecto de lo cual presentó con el escrito inicial de recurso un informe pericial, denominado “Análisis de los cambios experimentados por el proyecto de prolongación de la autopista C32 entre Tordera y Lloret de Mar”, visado por el Colegio de Ambientólogos de Cataluña, y firmado por la colegiada Dña. Xènia Illas Linares, de agosto de 2016, así como copia de las publicaciones en el DOGC de las resoluciones recurridas.

Las partes recurridas vienen a alegar la prevalencia del interés público y general de ejecución de la carretera del proyecto de trazado, así como la falta de apariencia de buen derecho del recurso y la falta de perjuicios irreparables que pudieran derivarse de la ejecución de la resolución recurrida, en atención, por lo que hace a la apariencia de buen derecho, a que la nulidad del proyecto de trazado podría derivar de la inexistencia de declaración de impacto ambiental, pero no de la prórroga de una declaración de impacto ambiental que se aprobó favorablemente, como aquí acontece, lo que, en su caso, podría ser motivo de anulabilidad, pero no de nulidad, ni, por ende, de suspensión cautelar, cuestión de fondo sobre la que no puede resolverse en trámite de medidas cautelares, al entender de esas partes; y, en segundo lugar, en atención, por lo que hace a la causación de perjuicios irreparables o irreversibles que pudieran hacer perder al recurso su finalidad, que esos perjuicios, en su caso, derivarían de la ejecución del proyecto constructivo, que no es objeto de este recurso, y no del proyecto de trazado que aquí se impugna, y que ya ha sido ejecutado a la fecha de formación de la pieza de medidas cautelares, pues, según esa parte, el proyecto constructivo se aprobó el 29 de julio de 2016, publicándose en el DOGC de 7 de septiembre de 2016.

TERCERO.- Como tiene declarado el Tribunal Supremo, Sección 5ª de la Sala de lo Contencioso-administrativo, en sentencia de 13 de junio de 2007,

recurso de casación núm. 1337/2005, entre las notas que caracterizan el sistema general de medidas cautelares previsto en los artículos 129 a 134 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de esta jurisdicción, *“...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, (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”*.

Para resolver sobre la pretensión cautelar que nos ocupa, se hace necesario, en el limitado y provisional marco de las medidas cautelares, clarificar los antecedentes de la resolución recurrida, sin perjuicio de lo que, después del análisis de las alegaciones y pruebas de las partes en el declarativo, se decida en sentencia definitiva.

Del examen de los documentos presentados por las partes con sus respectivos escritos y del informe pericial presentado con el escrito inicial de recurso y solicitud de medida cautelar, resulta lo siguiente:

Por resolución de 27 de diciembre de 2000, se aprobó el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental “Autopista. Autopista Blanes-Lloret de Mar. Nuevo itinerario Palafolls-Tossa de Mar: Tramo: Tordera-Blanes. Lloret de Mar-Tossa de Mar”, alternativa 2 de Blanes-Lloret de Mar, solución 1 del enlace Lloret de Mar (doc. 1 del escrito del abogado de la Generalitat)

La Ponencia Ambiental de 24 de marzo de 2000, resolvió: 1.- Considerar que el expediente de evaluación de impacto ambiental del estudio informativo de la autopista Blanes-Lloret de Mar. Nuevo itinerario: Tordera-Blanes-Lloret de Mar, se ha tramitado adecuadamente. 2.- Formular la presente declaración de impacto ambiental con carácter favorable. 3.- Considerar que el impacto global, una vez adoptadas las condiciones del

estudio de impacto ambiental y las complementarias que se señalan a continuación, será moderado para la alternativa 3 y moderado severo para la alternativa 2.

La resolución que nos ocupa, de 18 de julio de 2016, aprueba definitivamente el proyecto de trazado: “Mejora general. Nuevo ramal de la autopista C-32, Blanes-Lloret de Mar. Tramo: Tordera-Lloret de Mar” (Clave:TA-NC-93024.2-A2).

Éste no es el proyecto de trazado correspondiente al estudio informativo respecto del cual se aprobó favorablemente la declaración de impacto ambiental en 24 de marzo de 2000, sino el proyecto de trazado de un proyecto distinto, que fue aprobado en 2008 como proyecto constructivo, al que se hace referencia en el acuerdo de la Ponencia Ambiental de 1 de junio de 2010, la cual declaró vigente la Ponencia Ambiental de 24 de marzo de 2000 respecto de ese proyecto constructivo de 2008, después de reconocer y relacionar los cambios significativos entre el estudio informativo de 2000, respecto del que se aprobó el estudio de impacto ambiental del mismo año, y el proyecto constructivo de 2008, respecto del que, en 2010, se declaró vigente el estudio de impacto ambiental aprobado para el estudio informativo de 2000.

Según la Ponencia Ambiental de 2010 - doc. 9 del abogado de la Generalitat -, las variaciones entre el estudio informativo de 2000 y el proyecto constructivo de 2008 son, resumidamente, las siguientes:

1. Variaciones de enlace de Fanals.
2. Variaciones del enlace con la C-63 de acceso a Lloret de Mar.
3. Sustitución del túnel de los Tres Turons por un falso túnel.
4. Tramo de enlace con la autovía A-2.
5. Desplazamiento del tronco central hacia el sur entre el pk 8+100 y el 9+100.
6. Desplazamiento del tronco central hacia el sureste entre los pk 10+440 y 10+940.

CUARTO.- A la fecha de aprobación del denominado proyecto constructivo de 2008, al que se refiere el acuerdo de la Ponencia Ambiental de 1 de junio de 2010 - doc. 9 del escrito de oposición del abogado de la Generalitat -, estaba vigente la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras de Cataluña.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14.2 de dicha Ley 7/1993, *“los estudios informativos previos, y, en su caso, los proyectos de trazado que se deban someter a información pública han de incorporar, como documento diferenciado, un estudio de impacto ambiental, con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación de impacto ambiental”*.

Cierto es que se aprobó una declaración de impacto ambiental en 24 de marzo de 2000 respecto del estudio informativo del mismo año; pero el proyecto de 2008, al que parece que se le dio la denominación de proyecto constructivo, no tuvo el objetivo y finalidad previsto para el proyecto de trazado en el artículo 13 1 c) de la citada Ley 7/1993, consistente *“en el desarrollo completo de la solución óptima, con el suficiente detalle como para hacer factible su construcción y posterior explotación”*; pues no desarrolló alguna de las soluciones viarias propuesta en el estudio informativo, de 2000, que fueron objeto de la declaración de impacto ambiental del mismo año, que calificó de impacto moderado la alternativa 3 del estudio informativo de 2000, y de moderado-severo la alternativa 2 de ese estudio de 2000; sino que definió otra solución alternativa, que no coincide con las anteriores - que sí fueron objeto de evaluación ambiental -, por lo que esa solución alternativa no fue objeto de evaluación en el año 2000, ni en el año 2008, ya que el proyecto denominado constructivo, no se sometió a esa evaluación, habiéndose optado por prorrogar la declaración de impacto ambiental de 2000, que, como se ha dicho, tenía por objeto otras soluciones viarias, las del estudio de 2000.

Resumiendo, el estudio informativo de 2000 fue objeto de evaluación ambiental en el mismo año. El proyecto de 2008 aprueba una solución distinta

a las del estudio informativo de 2000, que no es objeto de evaluación ambiental. La resolución recurrida, de 18 de julio de 2016, aprueba el proyecto de trazado de la solución viaria de 2008, sin la evaluación ambiental del proyecto de 2008, ni del mismo proyecto de 2016. Por tanto, parece que aprueba el proyecto de trazo sin evaluación ambiental.

Como se ha dicho, el proyecto de trazado aprobado por la resolución que es objeto de este recurso, de 18 de julio de 2016, tampoco se sometió a evaluación ambiental, pues por acuerdo de 9 de diciembre de 2014 se reconoció nuevamente la vigencia de la declaración de impacto ambiental de 24 de marzo de 2000, que se elaboró respecto de las soluciones del estudio informativo de ese año - distintas de la solución del proyecto constructivo de 2008 y del proyecto de trazado de 2016.

En atención a todo lo expuesto, parece, dentro del limitado y provisional marco de las medidas cautelares y sin perjuicio de lo que se resuelva en sentencia definitiva, que el proyecto de trazado se aprobó sin la evaluación ambiental de la solución o alternativa viaria del trazado aprobado en la resolución recurrida, por lo que no parece relevante la validez de las prórrogas de la declaración de impacto ambiental de 24 de marzo de 2000, que se emitió respecto de un estudio informativo de ese mismo año, y tuvo por objeto soluciones o alternativas viarias distintas a las aprobada en el proyecto constructivo de 2008 y en el proyecto de trazado de 2016, a que se ha hecho referencia, el cual, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16.2 del Decreto Legislativo 2/2009, de 25 de agosto, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Carreteras de Cataluña, vigente a la aprobación del proyecto de trazado, debía incorporar el estudio de impacto ambiental con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación de impacto ambiental, pues no consta que se aprobara una declaración de impacto ambiental respecto del proyecto constructivo de 2008, en el que se aprueba la alternativa que es objeto del proyecto de trazado.

Por lo expuesto, puede apreciarse que el recurso de la actora tiene fundamento en derecho, y ello, no sólo a las vista de las disposiciones ya citadas, sino también de la Directiva 2011/92/UE, de 13 de diciembre, sobre evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, cuyo artículo 2.1 determina que *“los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, antes de concederse la autorización, los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente, en virtud, entre otras cosas, de su naturaleza, dimensiones o localización, se sometan al requisito de autorización de su desarrollo y a una evaluación con respecto a sus efectos en el medio ambiente”*, entre los que se encuentran con arreglo al anexo I en relación con el artículo 4.1, la construcción de autopistas y vías rápidas - 7 b).

En el mismo sentido se pronunciaba la Directiva 85/337/CEE, que deroga la anterior en su artículo 14.

La aprobación del proyecto de trazado sobre una solución relativa a un itinerario viario sin evaluación ambiental privaría de todo efecto útil a la Directiva 2011/92/UE, de 13 de diciembre, sobre evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, como así lo declaró el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Sala 4ª, de 18 de abril de 2013, número C-463/2011, en relación con la aplicación de la Directiva 42/2001, de 27 de junio, de evaluación de efectos de determinados planes y programas en medio ambiente; debiendo garantizar esta Sala y Sección la plena eficacia del derecho de la Unión, y, en consecuencia, el sometimiento del proyecto a una evaluación con respecto a sus efectos en el medio ambiente.

QUINTO.- La entidad de los perjuicios que pueden derivarse del mantenimiento de la eficacia del proyecto de trazado aparecen relacionados en el informe pericial presentado con el escrito de recurso, que los califica como *“severos e irreparables”*, entre los que se incluyen:

“Afectación al paisaje de la sierra litoral de la Costa Brava Sur: la orográfica sinuosa del terreno de la zona donde se ha proyectado la autopista implica el uso de varias infraestructuras como túneles, viaductos, obras hidráulicas y pasos de fauna que tendrán un fuerte impacto visual. Mas si tenemos en cuenta que este es el último espacio boscoso libre de construcciones en una zona con fuerte presión urbanística (...)

Afectación a la conectividad ecológica dado que la zona afectada por la autopista discurre por un paraje natural catalogado por la Diputación de Girona como espacio de alto valor natural sin protección oficial. El espacio en cuestión es la continuación natural del macizo de Cadiretes y actúa como corredor biológico entre los espacios naturales del interior de la comarca de la Selva, con los espacios naturales costeros, destacando entre ellos el Paraje Natural de Interés Natural (PNIN) de Pinya de Rosa en Blanes, protegido por la Ley 10/2003, de Pinya de Rosa (...)

Afectación a los espacios de interés floristicobotánico de la Riera de Passapera y la Riera de Salomó, de interés faunístico como la Riera de Sant Daniel, el Torrente de Salomó, la Riera de Passapera, el Torrente de Montbarbat y la Riera de Can Sota, así como los bosques de alcornoque y pino que conforman toda la zona afectada”.

La necesidad de preservar los valores a que se refiere dicho informe, sin perjuicio de lo que en definitiva se resuelva respecto de ellos en sentencia, aparece indirectamente reconocida en el informe de 28 de abril de 2010 del Área de Medio Natural de los Servicios Territoriales del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña en Girona - incluido en el documento de la Ponencia Ambiental de 1 de junio de 2010, núm. 9 del abogado de la Generalitat -, en el que, en relación con el proyecto constructivo de 2008, se concluye que *“las modificaciones del proyecto tendrían que someterse al trámite de evaluación de impacto ambiental como consecuencia de las nuevas afectaciones a terrenos forestales y valores no evaluados en los procedimientos anteriores”*; pasando a señalar a continuación la necesidad de

completar la información en relación a hábitats y especies de animales propias de la zona y de los elementos clave para la conectividad biológica, impacto sobre conectividad y cursos fluviales, medidas preventivas y correctoras, *“dadas las dimensiones y la importancia de esta nueva infraestructura y las modificaciones incluidas en el nuevo proyecto”*, impacto sobre comunidades forestales, salvaguarda de la riera Passapera y de sus comunidades forestales, y exclusión de la vegetación de ribera de los cursos fluviales.

Las partes recurridas alegan que la suspensión de las obras comportaría importantes perjuicios, pero no aporta dato alguno sobre los perjuicios que podrían derivarse de la necesidad, en su caso, de deshacer la obra ejecutada sin evaluación ambiental, y reponer los terrenos al estado que tenían antes de su comienzo; siendo así que, frente a la entidad de unos y otros, la Administración tiene en sus manos la resolución, de menor coste, de la cuestión que se plantea ante este Tribunal, mediante la evaluación ambiental con sujeción al derecho vigente de la solución viaria del proyecto de trazado aprobado por la resolución recurrida.

Sostienen las partes recurridas que los perjuicios alegados por la actora no derivarían de la ejecución de la resolución recurrida, de 18 de julio de 2016, de aprobación de proyecto de trazado, sino del proyecto constructivo aprobado por resolución de 29 de julio de 2016, publicada en el DOGC de 7 de septiembre del mismo año.

No se ha acreditado el efectivo inicio de las obras, pues se ha presentado un acta de comprobación del replanteo de las obras, de 24 de enero de 2017, de la que no resulta que las obras se hayan iniciado, sino que en el día siguiente a esa fecha se inició el plazo de ejecución de las obras, y tampoco se alega ni acredita el cumplimiento por parte del promotor de la obligación de comunicar al órgano ambiental la fecha de comienzo de la ejecución del proyecto, prevista en el artículo 43.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de la Ley de Evaluación Ambiental.

Como se ha dicho, este Tribunal debe garantizar el cumplimiento del derecho de la Unión, y, por tanto, el sometimiento del proyecto a evaluación ambiental con respecto de sus efectos en el medio ambiente, lo que no parece cumplido en este caso.

Y, por otra parte, de conformidad con el artículo 9.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de la Ley de evaluación ambiental, *“carecerán de validez los actos de adopción, aprobación o autorización de los planes, programas y proyectos que, estando incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley no se hayan sometido a evaluación ambiental, sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, puedan corresponder”*. Por consiguiente, el proyecto de trazado podría haberse aprobado sin evaluación ambiental, lo que comportaría su nulidad de pleno derecho, y la del consiguiente proyecto constructivo, caso de que no se llegase a subsanar la omisión de la declaración de impacto ambiental.

Por todo lo expuesto, y a fin de evitar la pérdida de la finalidad de este recurso contra la resolución de aprobación del proyecto de trazado, procede acceder a la medida cautelar solicitada, y declarar la suspensión cautelar de la ejecutividad de la resolución recurrida de 18 de julio de 2016.

SEXTO.- No procede la condena al pago de las costas procesales causadas.

PARTE DISPOSITIVA

Por todo lo expuesto, **ACORDAMOS:**

1º) **ESTIMAR** la solicitud de medida cautelar formulada por la parte actora, y **SUSPENDER CAUTELARMENTE LA EJECUTIVIDAD** de la resolución recurrida del consejero de Territorio y Sostenibilidad, **de 18 de julio de 2016, por la que se aprobó definitivamente el proyecto de trazado**

“Mejora general. **Nuevo ramal de la autopista C-32, Blanes-Lloret de Mar.**
Tramo: Tordera-Lloret de Mar” (clave: TA-MC-93024.2-A2).

2º) Sin condena en costas.

Comuníquese este Auto al Departamento de Territorio y Sostenibilidad a fin de que disponga su inmediato cumplimiento, con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo IV del Título IV de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, salvo por lo que hace al artículo 104.2.

Notifíquese esta resolución a las partes, haciéndoles saber que contra la misma 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.

E/

DILIGENCIA.- Seguidamente se cumple lo acordado; doy fe.