

Requerit per part del Consell d'Iniciatives Locals per al medi ambient de les comarques de Girona (CILMA), amb la finalitat de que emeti Informe jurídic en relació als procediments administratius a seguir per a la modificació parcial del traçat del TGV en el tram que discorre entre els municipis de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs i Borrassà, passo a lliurar-lo tot fonamentat en els següents

E X T R E M S

I.- OBJECTE DE L'INFORME.

L'objecte del present Informe és dictaminar en relació al conjunt de procediments administratius que caldria tramitar amb la finalitat de procedir a aprovar la modificació del traçat del TGV en un petit tram no superior a 14 quilòmetres de longitud, al seu pas pels municipis de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs i Borrassà.

Tanmateix, s'interessa que s'indiquin els diferents Estudis, Projectes i documentació tècnica que caldrà elaborar a l'efecte, que s'indiquin els tràmits a respectar per a la seva aprovació i que s'efectuï una estimació temporal del termini en que podran realitzar-se el conjunt de tràmits fins a la total aprovació d'aquests expedients. Tot això amb especial menció al fet de si la tramitació de la modificació resulta temporalment factible, o bé si provocarà un retard general en l'execució de les obres i en la posada en funcionament del TGV a les comarques gironines.

A tal efecte, el present Informe s'estructura en els següents apartats:

- I.- Objecte de l'Informe.
- II.- Antecedents de necessari coneixement.
- III.- Legislació aplicable a la qüestió a dictaminar.
- IV.- Instruments tècnics a elaborar per a la modificació del traçat del TGV.
- V.- Tramitació dels expedients administratius necessaris per a l'aprovació de la modificació del traçat.
- VI.- Procediments de licitació i contractació administrativa.
- VII.- Procediment d'expropiació forçosa dels béns i drets afectats.
- VIII.- Estimació de terminis.
- IX.- Estat de tramitació administrativa d'altres trams i possibilitat d'execució de les obres del tram modificat Vilademuls-Bàscara-Pontós-Garrigàs-Borrassà sense generar cap retard en l'acabament de les obres del TGV a la demarcació de Girona.
- X.- Conclusions.

II.- ANTECEDENTS DE NECESSARI CONEIXEMENT.

Els Ajuntaments de Bàscara, Vilademuls, Pontós, Borrassà i Garrigàs no es troben conformes amb el traçat definitiu del TGV al pas pels seus municipis, atès l'extraordinari impacte ambiental i paisatgístic que comporta.

Per aquest motiu, i amb la col·laboració i suport tècnic del CILMA van consensuar un **Projecte alternatiu de traçat, que comporta una modificació parcial del traçat previst a l'Estudi informatiu aprovat pel Ministeri de Foment en data 28 d'abril de 2006. Projecte alternatiu que suposa una millora extraordinària pel que fa a la seva integració en el paisatge, adaptació al territori, minimització d'impacte visual, ambiental i paisatgístic, i reducció de l'efecte barrera d'aquesta gran infraestructura ferroviària.**

Tanmateix, la Proposta alternativa redueix la longitud del tram, rebaixa la cota en la que s'implanta la plataforma de suport del TGV, i apropa el traçat al de l'Autopista AP7, creant un únic corredor d'infraestructures.

L'oposició dels 5 municipis referits ha estat exposada en nombroses ocasions a l'Administració General de l'Estat, i també a l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

En aquest sentit, pot indicar-se que es van lliurar en forma reiterada Propostes de millora del traçat, a responsables del Ministeri de Foment, entre d'altres en les següents dates i/o reunions:

- a) 30 de Setembre de 2004:** Reunió a Madrid amb el Secretari d'estat d'Infraestructures Víctor Morlán i amb el Director General de Ferrocarriles del Estado Luís Santiago.
- b) 25 de Maig de 2005:** Reunió a Madrid amb Josefina Cruz, Secretaria General d'Infraestructures.
- c) 23 de Juny de 2005:** Presentació de la proposta a la Subdelegació del Govern a Girona.
- d) 11 de Juliol de 2006:** Reunió a Girona amb el Subdelegat del Govern Sr. Francesc Francisco.

Tanmateix, cal indicar que aquesta oposició dels 5 municipis gironins s'ha articulada formalment, en tots i cadascun dels processos administratius seguits per l'aprovació del TGV per part del Ministeri de Foment, havent-se incoat els corresponents i preceptius procediments d'impugnació administrativa i també judicial, que es troben en l'actualitat en tràmit.

Així doncs, pot manifestar-se, que CAP DELS EXPEDIENTS I DELS PROCEDIMENTS ADMINISTRATIUS APROVATS HA ESTAT

**CONSENTIT, SI NO QUE S'HAN ARTICULAT ELS CORRESPONENTS
PROCESSOS D'IMPUGNACIÓ FORMAL I FINS I TOT JUDICIAL.**

En aquest sentit, cal referir les següents actuacions dutes a terme pels cinc Ajuntaments gironins:

1r. Formulació d'un requeriment previ d'anul·lació de la resolució de la Secretaria d'Estat d'infraestructures i planificació, per la que es va aprovar en data 28 d'abril de 2006 l'Estudi informatiu de la línia d'Alta Velocitat al subtram Sant Julià de Ramis – Pla de l'Estany – Variant del Pla de l'Estany.

Requeriment previ d'anul·lació que s'efectuà en data 11 de Juliol de 2006 i que no ha estat objecte de resposta per part del Ministeri de Foment.

2n. Interposició d'un recurs contenciós administratiu davant l'Audiència Nacional impugnant l'Estudi informatiu del subtram de la variant del Pla de l'Estany i sol·licitant la modificació del traçat del TGV de conformitat amb la proposta alternativa del Cilma i dels 5 Ajuntaments.

3r. Oposició formal al Projecte bàsic en evacuar el tràmit d'audiència oficial als Ajuntaments amb caràcter previ a l'aprovació definitiva del Projecte. Oposició que es formalitzà els passats mesos de juny i setembre de 2006.

A criteri dels 5 Ajuntaments afectats, dels seus Alcaldes així com del CILMA i dels seus tècnics col·laboradors, resulta viable, en el moment actual, procedir a incorporar en el traçat del TGV aquesta modificació parcial, pel que fa al petit tram de poc menys de 13 quilòmetres, en haver-se impugnat tots els actes administratius previs, en haver-se redactat una Proposta alternativa tècnicament viable i atès l'estat en que es troba el TGV en el moment actual, en el que no s'ha resolt encara el traçat definitiu al seu pas per la ciutat de Girona i atès l'estat d'execució de tota la infraestructura, pendent també de resoldre el seu pas per la ciutat de Barcelona.

Per part dels responsables del Ministerio de Fomento i també d'alguns posicionaments públics de responsables de la Generalitat de Catalunya, s'al·lega com a principal argument per denegar la modificació del traçat i per no acceptar les propostes dels 5 Ajuntaments, el fet que el

compliment dels terminis d'execució del TGV impedeixin a hores d'ara tramitar la modificació d'aquest subtram, i que la tramitació administrativa a seguir retardaria l'arribada del TGV a la frontera francesa en els terminis previstos (finals de l'any 2009).

És per això que es sol·licita al Lletrat sotasignant que dictamini en relació als tràmits i procediments a seguir, a l'estimació temporal de la seva pràctica, així com a si la modificació del traçat sol·licitada, suposaria –o no- un retard generalitzat en l'acabament de les obres del TGV i en la seva posada en funcionament a Girona.

III.- LEGISLACIÓ APLICABLE A LA QÜESTIÓ A DICTAMINAR.

Per evacuar el present Informe resulta d'aplicació la següent legislació i normativa:

- a) Llei del Sector Ferroviari (Llei 39/2003 de 17 de novembre).
- b) Reial Decret Legislatiu 1302/86 de 28 de Juny d'avaluació d'impacte ambiental.
- c) Reial Decret 1131/88 de 30 de Setembre pel que s'aprova el Reglament per l'execució del Reial Decret Legislatiu d'avaluació d'impacte ambiental, i en particular els articles 13 a 21, Secció 3^a del Capítol 2 regulador del procediment.
- d) Decret Legislatiu 2/2002 de 16 de Juny pel que s'aprova el Text Refós de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques.
- e) Llei d'expropiació forçosa (Llei de 16 de desembre de 1954).

IV.- SOBRE ELS INSTRUMENTS TÈCNICS A ELABORAR PER A LA MODIFICACIÓ DEL TRAÇAT DEL TGV.

Pel que fa a la tramitació administrativa necessària per a obtenir l'aprovació de la modificació del traçat del TGV en aquest tram, de conformitat amb allò establert per la legislació aplicable al cas, aquesta passa per la **redacció i elaboració dels següents instruments:**

- a) Estudi informatiu del tram.
- b) Estudi d'impacte ambiental.
- c) Projecte bàsic.

Resulta d'especial interès destacar que la redacció de l'Estudi informatiu i de l'Estudi d'impacte ambiental són singularment senzilles en la mesura en que les alternatives a avaluar es troben ja àmpliament definides i analitzades amb detall, en el moment actual.

En aquest sentit, cal tenir en compte que **aquestes alternatives passarien, d'una banda, per la Proposta de millora de traçat promoguda pel CILMA i consensuada per tots els Ajuntaments afectats, (redactada amb la màxima precisió per l'Equip d'Enginyeria Santandreu contractat per les Administracions Locals) i de l'altre, per l'actual traçat de l'Estudi informatiu ja aprovat pel Secretari d'Estat el passat mes d'Abril de 2006.**

En ambdós casos el traçat es troba ben definit i totalment projectat, per Instruments Tècnics, Projectes i Estudis ja elaborats, de manera que resultaria molt simple procedir a la seva elaboració amb l'acurada documentació tècnica de que es disposa.

D'altra banda, la curta longitud del traçat –menys de 14 quilòmetres- simplifica les coses. I pel que fa al Projecte bàsic, el grau de detall de la Proposta alternativa del Cilma constitueix una documentació tècnica que serveix de base i resulta de plena utilitat.

V.- SOBRE LA TRAMITACIÓ DELS EXPEDIENTS ADMINISTRATIUS NECESSARIS PER A L'APROVACIÓ DE LA MODIFICACIÓ DEL TRAÇAT.

Per tal de modificar el traçat del TGV al seu pas pels municipis de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs i Bàscara resulta indispensable la tramitació i aprovació dels següents expedients:

- a) Aprovació de l'Estudi informatiu de traçat.
- b) Declaració d'impacte ambiental favorable.
- c) Aprovació del Projecte bàsic.

Els tràmits administratius a respectar, en tot cas, per a l'aprovació de L'ESTUDI INFORMATIU I DE LA DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL són els següents:

- a) Tramesa de l'Estudi informatiu incloent l'Estudi d'impacte ambiental amb les diferents opcions plantejades, a la Generalitat de Catalunya i als 5 Ajuntaments afectats per **audiència durant 1 mes.**
- b) Simultàniament al tràmit anterior, **sotmetiment a informació pública durant un període de 30 dies hàbils.**
- c) Concloso els terminis d'audiència i informació pública el Ministeri de Foment ha de **remetre l'expedient complet al Ministeri de Medi Ambient per l'avaluació ambiental.**

A tal efecte, el Ministeri de Medi Ambient haurà **de realitzar la declaració d'impacte en termini no superior a 30 dies des de la recepció de la documentació i publicar-la.**

- d) Efectuada la declaració d'impacte ambiental en sentit favorable per part del Ministeri de Medi Ambient, correspon al Ministeri de Foment **l'acte formal d'aprovació definitiva de l'Estudi informatiu i la seva publicació.**

El procediment d'aprovació de l'Estudi informatiu, apareix regulat, amb tot detall a l'article 5 de la Llei 39/2003 de 17 de novembre (Llei del Sector Ferroviari), precepte que disposa:

ARTICLE 5 LLEI 39/2003: Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.

"2. Para el establecimiento o la modificación de una línea o tramo integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, será precisa la aprobación, por el Ministerio de Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta Ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle.

El estudio informativo comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de trazado de una actuación determinada y, en su caso, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta. El estudio informativo incluirá el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

3. Para su tramitación, el Ministerio de Fomento deberá remitir el estudio informativo correspondiente a las Comunidades Autónomas y entidades locales afectadas, con objeto de que, durante el plazo de un mes, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con la solución propuesta.

En el caso de nuevas líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, no incluidos en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, en que se manifestara disconformidad, necesariamente motivada, el expediente será elevado al Consejo de Ministros que decidirá si procede ejecutar el proyecto y, en este caso, acordará la modificación o revisión del planeamiento afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

4. Con carácter simultáneo al trámite de informe a que se refiere el apartado anterior, el estudio informativo se someterá, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a un trámite de información pública durante un período de 30 días hábiles. Las observaciones realizadas en este trámite deberán versar sobre la concepción global del trazado. La tramitación del expediente de información pública corresponde al Ministerio de Fomento.

5. Una vez concluidos los plazos de audiencia e información pública, el Ministerio de Fomento remitirá el expediente completo, que incluirá el estudio informativo y el resultado de

los trámites de audiencia e información pública, al Ministerio de Medio Ambiente a los efectos previstos en la legislación ambiental.

6. Completada la tramitación prevista en el apartado anterior, corresponderá al Ministerio de Fomento el acto formal de aprobación del estudio informativo que determinará la inclusión de la línea o tramo de la red a que éste se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General, de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento distinto al anteriormente vigente, se incluirán las nuevas líneas ferroviarias o tramos de las mismas contenidos en los estudios informativos aprobados con anterioridad.”

I pel que fa a la DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL aquesta es regula als articles 15 a 22 del Reial Decret 1131/88 de 30 de setembre, i essencialment als articles 15 i 19.

En concret, la tramitació de l'Estudi informatiu, requereix únicament del compliment d'un tràmit de 30 dies hàbils d'informació pública, -extrem que comporta un total de 35 dies naturals-, així com la publicació als Butlletins oficials de 3 diferents acords –el de sotmetiment a informació pública, la declaració d'impacte ambiental i l'aprovació definitiva de l'Estudi informatiu-.

Una tramitació diligent del referit expedient administratiu resulta perfectament possible en un termini de 4 a 5 mesos.

Especialment, atès que en el tràmit d'Informe dels Ajuntaments afectats, aquests hauran donat ja el seu vist i plau al traçat modificat, i que el traçat alternatiu, compta també amb el suport exprés de Partits Polítics, de la Diputació de Girona, dels Consells Comarcals afectats, de la Plataforma Salvem el Territori, constituïda en defensa de la Vall de Cassinyola, de nombroses Entitats i Associacions cíviques i

ciutadanes així com dels veïns de Bàscara i de la resta de municipis afectats que massivament s'han pronunciat a favor de la posició dels Ajuntaments.

Cal també destacar que no es requereix duplicar el tràmit d'informació pública per a la declaració d'impacte ambiental, atès que aquesta pot efectuar-se de forma conjunta al de l'Estudi informatiu, tal i com així es disposa a l'article 15 del Real Decreto 1131/88 de 30 de setembre.

Així ho estableix el precepte invocat:

**ARTÍCULO 15 REAL DECRETO 1131/88:
Información pública:**

“El estudio de impacto ambiental será sometido dentro del procedimiento aplicable para la autorización o realización del proyecto al que corresponda y conjuntamente con éste al trámite de información pública y demás informes que en aquél se establezcan.”

I resulta important també destacar que la declaració d'impacte ambiental s'ha d'efectuar pel Ministeri de Medi Ambient en el termini màxim de 30 dies a comptar des de la recepció de l'expedient procedent del Ministeri de Foment.

Així ho disposa l'article 19 del Real Decreto 1131/88 de 30 de setembre regulador de l'avaluació d'impacte ambiental:

ARTÍCULO 19 REAL DECRETO 1131/98:
“En el plazo de los 30 días siguientes a la recepción del expediente a que se refiere el artículo 16, la Declaración de impacto ambiental se remitirá al órgano de la Administración que ha de dictar la resolución administrativa de autorización del Proyecto”.

Pel que fa a la TRAMITACIÓ DEL PROJECTE BÀSIC, aquesta únicament requereix el termini d'audiència als municipis afectats, per tal de que formulin suggeriments en termini d'un mes. Tràmit que, òbviament, seria prescindible, en comptar el Projecte bàsic amb el previ acord i consentiment de totes les Administracions locals afectades, i que, en conseqüència no té per què retardar l'aprovació del Projecte. Aprovació que podrà efectuar-se pràcticament de forma automàtica i en cap cas excedir els 2 mesos.

VI.- SOBRE ELS PROCEDIMENTS DE LICITACIÓ I CONTRACTACIÓ ADMINISTRATIVA.

Pel que fa als procediments de licitació per adjudicar la redacció del Projecte i les obres, cal indicar que resulta d'aplicació allò establert al Real Decreto Legislativo 2/2002 de 16 Juny pel que s'aprovà el Text Refós de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques.

Per a dur-los a terme caldrà l'aprovació de l'expedient de contractació i la tramitació del procediment d'adjudicació.

En el primer s'haurà de justificar la necessitat de la contractació i incorporar el Plec de Clàusules administratives particulars i prescripcions tècniques, el certificat d'existència de crèdit i l'aprovació de la despesa.

A criteri del Lletrat informant, en atenció a les especials circumstàncies del cas i a l'existència d'interès públic podria aplicar-se als procediments la tramitació urgent, en funció d'allò establert a l'article 71 de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques, que disposa el següent:

ARTICLE 71 LLEI DE CONTRACTES: Tramitación urgente.

"1. Podrán ser objeto de tramitación urgente los expedientes de contratos cuya necesidad sea inaplazable o cuya adjudicación sea preciso acelerar por razones de interés público. A tales

efectos el expediente deberá contener la declaración de urgencia hecha por el órgano de contratación y debidamente motivada.”

Declaració de tramitació pel procediment d'urgència que permetria reduir a la meitat tots els terminis, i accelerar al màxim el procediment, de conformitat amb allò establert a l'apartat 2 de l'article 71 abans invocat, que disposa:

“2. Los expedientes calificados de urgentes se sujetarán a las siguientes normas:

a) Preferencia para su despacho por los distintos órganos administrativos, fiscalizadores y asesores que participen en la tramitación previa, que dispondrán de un plazo de cinco días para emitir los respectivos informes.

(...)

b) Acordada la apertura del procedimiento de adjudicación, los plazos establecidos en esta Ley para la licitación y adjudicación del contrato se reducirán a la mitad.

(...)

c) La Administración podrá acordar el comienzo de la ejecución del contrato aunque no se haya formalizado éste, siempre que se haya constituido la garantía definitiva correspondiente.

d) El plazo de inicio de la ejecución del contrato no podrá ser superior a dos meses desde la fecha de adjudicación, quedando resuelto el contrato en caso contrario, salvo que el retraso se debiera a causas ajenas a la Administración contratante y al contratista y así se hiciera constar en la correspondiente resolución motivada.”

En aquest sentit, la presentació de proposicions es reduiria dels 52 dies previstos amb caràcter ordinari en el procediment obert, fins a tan sols 26 dies, en ambdós supòsits. I tenint en compte que els procediments d'adjudicació del TGV en altres trams de la demarcació han comportat 4 mesos, l'aplicació del procediment d'urgència permetria reduir a la meitat –2 mesos- o com a màxim a 3 mesos aquestes tramitacions.

Tot això amb independència de poder-se avaluar la conveniència d'optar pel procediment negociat. **D'altra banda, existiria també la possibilitat de plantejar-se el mantenir les Empreses que resultin adjudicatàries dels contractes en tràmit, ajustant-los a les noves condicions del traçat a executar, mitjançant la corresponent modificació del contracte.** Extrem que permetria prescindir del tràmit d'adjudicació i licitació de les obres per aquest petit tram modificat de 14 quilòmetres.

El Lletrat informant, subscriu íntegrament, l'Informe de l'equip tècnic Santandreu SA pel que fa als terminis d'adjudicació i execució dels Projectes i de les obres. Informe que s'incorpora al present, assenyalat com a **Annex número 1.**

VII.- PROCEDIMENT D'EXPROPIACIÓ FORÇOSA DELS BÉNS I DRETS AFECTATS.

Pel que fa al procediment d'expropiació forçosa dels béns i drets afectats, cal indicar que la seva tramitació podria pràcticament simultanejar-se i efectuar-se en forma paral·lela al procés de licitació de les obres, de manera que no comportaria la producció de cap retard significatiu.

Especialment, atès que la tramitació del procés d'adjudicació de l'obra –tal i com ha quedat dit- requereix d'una certa duració i que el temps previst entre l'adjudicació final de les obres, i el seu inici efectiu per part de l'empresa adjudicatària també comporta un temps addicional, en cap cas inferior a 2 mesos.

VIII.- ESTIMACIÓ DE TERMINIS.

En opinió del Lletrat sotasignant, la **tramitació administrativa per a l'aprovació de la modificació del traçat del TGV** al subtram que afecta als municipis de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs i Borrassà, **pel que fa a l'Estudi informatiu, declaració d'impacte ambiental i Projecte bàsic, podria**

tramitar-se, en un termini no superior a 7 mesos, i cas d'efectuar-se una tramitació de manera especialment diligent, aquesta podria també produir-se en un termini menor de l'ordre de 6 mesos.

Cal tenir en compte –tal i com ja ha quedat apuntat- que els terminis taxats legalment són de 30 dies hàbils per la informació pública –que es transformen en 35 dies naturals un cop descomptats els festius- i 30 dies – com a màxim- per la declaració d'impacte ambiental. Extrem que suposa 65 dies.

S'ha de considerar també que existeix la publicació de 3 diferents acords als Diaris Oficials: el de sotmetiment a informació pública, la declaració d'impacte ambiental i l'aprovació de l'Estudi informatiu. La publicació pot implicar un temps d'uns 30 dies (10 dies per cada publicació), extrem que ens portaria a 95 dies, i que permetria encara disposar de 2 mesos addicionals per la resta de tràmits de l'Estudi informatiu.

Pel que fa a terminis estimats per l'anàlisi tècnic per part del Ministeri de Foment i de Medi Ambient d'eventuals al·legacions en tràmits d'informació pública i d'audiència oficial, aquests terminis poden reduir-se a la mínima expressió, atès que, en principi, no és esperable que es produeixi –a diferència del que va succeir en l'aprovació de l'Estudi informatiu del TGV- cap allau d'escrits d'al·legacions i d'oposició al Projecte.

Ans al contrari, no sembla que puguin arribar a formular-se al·legacions en contra.

D'altra banda, cal indicar també, que LA COMPARACIÓ ENTRE ELS EFECTES I IMPACTES AMBIENTALS PRODUÏTS ENTRE EL TRAÇAT ACTUALMENT APROVAT I L'ALTERNATIVA DELS AJUNTAMENTS QUE ES PROPOSA, DETERMINA CLARAMENT LA MINIMITZACIÓ D'AQUESTS EFECTES PEL QUE FA A L'ALTERNATIVA

DELS AJUNTAMENTS, DE MANERA QUE LA DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL, A PRIORI, S'ESTIMA MOLT MENYS PROBLEMÀTICA.

I havent-se ja efectuat una declaració ambiental favorable per part del Ministeri de Medi Ambient respecte d'un traçat molt més agressiu i impactant pel que fa al territori, el paisatge i el medi natural, sembla clar també que la declaració d'impacte ambiental del nou traçat serà molt més simple en reduir-se les afectacions i impactes de tota mena.

El Projecte bàsic pot aprovar-se també –tal i com ha quedat apuntat- en termini inferior a 2 mesos.

Pel que fa als procediments per la licitació dels Estudis, Projectes i obres, el Lletrat dictaminant, subscriu plenament les Conclusions de l'Informe tècnic de l'Equip d'Enginyeria Santandreu, en les que es fa menció als següents:

- Concurs i adjudicació i elaboració dels Projectes: 4 mesos.
- Concurs i adjudicació de les obres: 2 mesos.

Essent possible l'adjudicació simultània en el propi concurs dels 3 diferents Estudis –Estudi informatiu, Estudi d'impacte ambiental i Projecte bàsic-.

En la mesura en que no existeix encara l'aprovació definitiva del tram corresponent a Riudellots-Sant Julià de Ramis, i que l'execució de les obres pel que fa al seu pas per les ciutats de Girona i Barcelona és extraordinàriament complexa, -en haver-se d'executar túnels de gran longitud que creuen trames urbanes totalment consolidades, es pot afirmar, -sense cap mena de dubte-, que el factor temporal no ha d'impedir, en cap cas, tenir en consideració la petita modificació del subtram que aquí ens ocupa.

IX.- ESTAT DE TRAMITACIÓ ADMINISTRATIVA D'ALTRES TRAMS I POSSIBILITAT D'EXECUCIÓ DE LES OBRES DEL TRAM MODIFICAT VILADEMULS-BÀSCARA-PONTÓS-GARRIGÀS SENSE GENERAR CAP RETARD EN L'ACABAMENT DE LES OBRES DEL TGV A LA DEMARCACIÓ DE GIRONA.

Finalment, resulta d'especial interès destacar que existeix un tram que porta un extraordinari retard pel que fa a la tramitació administrativa. Aquest tram és el corresponent a Vilobí d'Onyar – Sant Julià de Ramis, i inclou l'execució dels túnels a la ciutat de Girona, essent una obra d'extraordinària complexitat.

Doncs bé, aquest tram tan sols compta amb la recentíssima declaració d'impacte ambiental favorable, adoptada per resolució de la Secretaria General para la prevenció de la contaminación y el cambio climático en data 2 de novembre de 2006 i publicada tot just l'1 de desembre de 2006.

D'aquesta manera, pot indicar-se que manca encara, per aquest tram Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis la pràctica dels següents tràmits administratius:

- a) L'aprovació definitiva de l'Estudi informatiu complementari per part del Ministeri de Foment.
- b) La tramitació del nou procediment per encarregar la redacció del Projecte bàsic ajustat a la nova DIA.
- c) La redacció, tramitació i aprovació del nou Projecte bàsic.
- d) El procediment per adjudicar les obres a una empresa constructora.
- e) El procediment d'expropiació dels béns i drets afectats.
- f) L'execució de les obres amb tota la complexitat tècnica que comporten.

ÉS PER AIXÒ QUE POT REFERIR-SE, -SENSE CAP MENA DE DUBTE-, QUE LA MODIFICACIÓ DEL TRAÇAT AL TRAM DE BÀSCARA, NO COMPORTARÀ CAP RETARD EN L'ACABAMENT DE LES OBRES DEL TGV AL SEU PAS PER LA DEMARCACIÓ DE GIRONA.

I POT INDICAR-SE TAMBÉ QUE LA TRAMITACIÓ ADMINISTRATIVA DEL NOU TRAÇAT PROPOSAT PELS 5 AJUNTAMENTS SIGNIFICARÀ –TAL I COM S'INDICA PER L'EQUIP TÈCNIC D'ENGINYERIA SANTANDREU EN L'INFORME QUE S'ANNEXA AL PRESENT- UN RETARD RELATIU DE TAN SOLS 6 MESOS, EN RELACIÓ AL TRAM RIUDELLOTS DE LA SELVA-SANT JULIÀ DE RAMIS. **Retard relatiu de 6 mesos en la tramitació que, atesa la dificultat constructiva dels túnels urbans a Girona, no suposarà cap condicionant de retard general de la línia.**

Podent, finalment, afirmar-se també –tal i com conclou l'Informe tècnic que s'annexa-, que les obres proposades pel tram Vilademuls-Borrassà, finalitzaran abans que les del tram de Riudellots-Sant Julià de Ramis que inclou el pas per la ciutat de Girona.

X.- CONCLUSIONS.

De tot allò que ha quedat indicat, poden establir-se les següents conclusions:

1r. La proposta de millora de traçat del TGV al seu pas pels municipis de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs i Borrassà assumida per tots els Ajuntaments afectats, ha estat presentada, als responsables del Ministeri de Foment per primera vegada el 30 de Setembre de 2004, i defensada, reiteradament pel CILMA i pels Alcaldes durant els darrers 3 anys.

2n. L'oposició dels Ajuntaments al traçat del TGV s'ha articulada formalment en tots i cadascun dels processos administratius seguits per l'aprovació del TGV per part del Ministeri de Foment.

3r. Cap dels expedients i dels procediments administratius aprovats pel Ministeri de Foment que afecten al tram ha estat consentit, havent-se impugnat, administrativa i judicialment les resolucions aprovant-los.

En aquest sentit cal referir les següents actuacions dutes a terme pels cinc Ajuntaments gironins:

a) Formulació en data 11 de Juliol de 2006 d'un requeriment previ d'anul·lació de la resolució de la Secretaria d'Estat d'infraestructures i planificació, aprovant l'Estudi informatiu de la línia d'Alta Velocitat al subtram Sant Julià de Ramis – Pla de l'Estany – Variant del Pla de l'Estany.

b) Interposició d'un recurs contenciós administratiu davant l'Audiència Nacional impugnant l'Estudi informatiu del subtram de la variant del Pla de l'Estany i sol·licitant la modificació del traçat del TGV de conformitat amb la proposta alternativa del Cilma i dels 5 Ajuntaments. Recurs contenciós que es troba pendent d'admissió a tràmit.

c) Oposició formal al Projecte bàsic en evacuar el tràmit d'audiència oficial als Ajuntaments que es formalitzà els passats mesos de juny i setembre de 2006.

4t. La proposta alternativa dels Ajuntaments minimitza l'impacte ambiental, paisatgístic i social d'aquesta infraestructura ferroviària i suposa una millora extraordinària pel que fa a la seva adaptació al territori, integració en el paisatge, reducció de l'efecte barrera i de fragmentació del territori.

5è. La modificació del tram exigeix la redacció i elaboració dels següents instruments:

- a)** Estudi informatiu.
- b)** Estudi d'impacte ambiental.

c) Projecte bàsic.

La redacció dels instruments és relativament senzilla en la mesura en que les alternatives a avaluar es troben ja àmpliament definides i analitzades amb detall, per la documentació preexistent de la que ja es disposa.

6è. Per tal de modificar el traçat del TGV al seu pas pels municipis de Vilademuls, Bàscara, Pontós, Garrigàs i Bàscara resulta indispensable la tramitació i aprovació dels següents expedients:

- a)** Aprovació de l'Estudi informatiu de traçat.
- b)** Declaració d'impacte ambiental favorable.
- c)** Aprovació del Projecte bàsic.

7è. Una tramitació diligent de l'Estudi informatiu i de la declaració d'impacte ambiental permetria la seva aprovació en un termini no superior a 4 o 5 mesos, atès que per a la seva aprovació cal respectar els tràmits d'audiència oficial als Ajuntaments i d'informació pública per període no superior a 30 dies hàbils i la declaració d'impacte ambiental per part del Ministeri de Medi Ambient s'ha de produir als 30 dies de rebre la documentació, del Ministeri de Foment.

8è. La tramitació de l'aprovació del Projecte bàsic no hauria de superar els 2 mesos.

9è. La comparació entre els efectes i impactes ambientals produïts entre el traçat actualment aprovat i l'alternativa dels Ajuntaments, determina clarament la minimització d'aquestes efectes pel que fa a l'alternativa proposada, de manera que la declaració d'impacte ambiental s'estima molt menys problemàtica.

10è. Els procediments de licitació i contractació administrativa per adjudicar la redacció del Projecte i les obres, atenent les especials circumstàncies del cas i l'interès públic concurrent podrien seguir-se pel procediment d'urgència, extrem que permetria reduir els terminis a la meitat, de conformitat amb allò establert a l'article 71 de la Llei de Contractes de les Administracions Públiques. Terminis que no excedirien de 2 a 3 mesos per a la licitació i 2 mesos per la redacció dels Estudis.

11è. Podria explorar-se també la possibilitat de mantenir les empreses que resultin adjudicatàries dels contractes ara en licitació, pel tram d'obra que es vol modificar, ajustant-los a les noves condicions del traçat a executar, mitjançant la corresponent modificació del contracte. Extrem que permetria no haver de seguir el procés d'adjudicació de les obres.

12è. El tram del TGV corresponent a Vilobí d'Onyar – Sant Julià de Ramis, que inclou l'execució dels túnels de la ciutat de Girona i és

d'extraordinària complexitat tècnica i constructiva, porta un important retard pel que fa a la tramitació administrativa en comptar tot just amb la recentíssima declaració d'impacte ambiental favorable, publicada l'1 de Desembre de 2006.

En aquest tram encara s'han de seguir els següents tràmits i procediments administratius:

- a) L'aprovació definitiva de l'Estudi informatiu complementari per part del Ministeri de Foment.
- b) La tramitació del procediment per encarregar la redacció del nou Projecte bàsic.
- c) La redacció, tramitació i aprovació del nou Projecte bàsic.
- d) El procediment per adjudicar les obres a una empresa constructora.
- e) El procediment d'expropiació dels béns i drets afectats.
- f) L'execució de les obres amb tota la complexitat tècnica que comporten.

13è. La tramitació administrativa de la modificació del tram de Bàscara proposada pels 5 Ajuntaments, únicament es trobaria amb un retard relatiu de 6 mesos respecte del tram de Girona.

14è. La major dificultat tècnica i constructiva dels túnels urbans a la ciutat comportarà un diferent ritme d'execució de les obres i previsiblement una execució més lenta en les d'aquest sector.

15è. La modificació del traçat al tram de Vilademuls-Bàscara-Pontós-Garrigàs i Borrassà no comportarà cap retard en l'acabament de les obres del TGV al seu pas per la demarcació de Girona.

16è. Resulta possible sostenir –tal i com conclou l'Informe tècnic del l'equip d'Enginyeria Santandreu SA-, que les obres proposades pel tram Vilademuls-Borrassà en el seu traçat alternatiu proposat pel Cilma i pels 5 Ajuntaments, finalitzaran fins i tot abans que les del tram de Riudellots-Sant Julià de Ramis que inclou el pas per la ciutat de Girona. Extrem que permet concloure que l'argument d'impossibilitat de modificació del traçat per raó de la manca de temps no resulta admissible.

17è. Paradoxalment, aquest argument de manca material de temps per afrontar la modificació del traçat, ha estat utilitzat pel Ministeri de Foment des de l'any 2005 i de forma reiterada durant els darrers 2 anys de reivindicació del Cilma i dels Ajuntaments de la demarcació de Girona, sol·licitant la modificació. Extrem que evidencia la inconsistència d'aquesta argumentació per impedir acollir les pretensions de les Administracions Locals afectades.

18è. L'execució de les obres en el tram de 14 quilòmetres quina modificació es pretén resulta possible en dos anys, de manera que atenent a les tramitacions administratives analitzades en el present Informe i a les estimacions temporals indicades en el mateix, és viable el seu acabament en el 2009.

Aquest és el meu Informe que lliuro a petició del Cilma i dels Ajuntaments afectats a Girona el deu de Desembre de dos mil sis.

Signat: Eduard de Ribot i Molinet