

IGNASI DOÑATE i SANGLAS
c/ Costa Brava 7
08940 CORNELLA
t. 34+3+3774950
t. 34+3+3774755
Fax 34+3+3779354

Cornellà, le 3 MARS 1993

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES
Mr. L. Krämer
Division d'Affaires Juridiques .DG XI
Rue de la Loi 200
B-1049 BRUSELLES


Monsieur,

je vous envoie, ci-jointe, une plainte contre l'Etat Espagnol en dénonçant la manque du préalable étude d'impact pour la construction d'une route de l'état qui entoure la ville de Girona. Je ne suis pas sur, mais je crois qu'il existent des autres plaintes concernant le même affaire.

Au nom de l'association "Amics de la Vall de Sant Daniel" j'ai suivi toute la procédure administrative et judiciaire jusqu' aboutir a la décision finale de la Court Suprême, à Madrid, qui s'a prononcé contre le besoin de l'étude d'impact. Pour nous c'est une infraction grave de la Directive 85/337/CEE, de laquelle ont suivi des graves conséquences pour l'environnement.

Je vous remercierez, Monsieur, toute l'information sur la procédure a suivre pour cette plainte, laquelle je devrais transporter a les membres de l'association représentée. En plus je suis prêt a vous fournir plusieurs informations sur cet affaire, s'il y a besoin.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués


Ignasi Doñate i Sanglas
Avocat

DENUNCIA A LA COMISSIO DE LA CE
A LA DIRECCIO GENERAL XI

1. DENUNCIANT

1.1. Ignasi DOÑATE I SANGLAS, advocat, de l'Estat Espanyol, en nom i representació de l'associació anomenada "AMICS DE LA VALL DE SANT DANIEL", amb domicili a Cornellà de Llobregat, codi postal 08940, carrer Costa Brava núm. 7, entressol 2^a, davant la DG XI compareix I EXPOSA:

2. DENUNCIADA

2.1. Que interposa denúncia contra el MINISTERI D'OBRES PUBLIQUES I TRANSPORTS DE L'ESTAT ESPANYOL

3. MATERIA

3.1. Incompliment de la Directiva 85/337/CEE sobre Avaluació d'Impacte Ambiental, aprovada pel Consell de les CE de 27 de juny de 1.985, en relació a la construcció de la Variant de la Carretera Nacional II, de Madrid a França per la Jonquera, al seu pas per Girona.

4. CAMP D'ACTUACIO DE LA DENUNCIANT

4.1. L'entitat representada, "Associació d'Amics de la Vall de Sant Daniel", és una entitat amb personalitat jurídica pròpia, i va crear-se el dia 12 de gener de l'any 1989 com una iniciativa popular dels ciutadans de Girona i voltants, greument preocupats per l'amenaça al medi ambient que suposava la construcció de la Variant a la Carretera Nacional II per l'Est de Girona pel massís de Les Gavarres i, dins del mateix, per la Vall de Sant Daniel.

5. MEDI AFECTAT

5.1. EL MASSIS DE LES GAVARRES

Està situat en les comarques de Girona i Baix Empordà, té una extensió de 9.717.20 hectàrees, i és un massís individualitzat d'edat paleozoica que acull una bona mostra típica de les comunitats faunístiques mediterrànies septentrionals, amb un notable grau de diversitat i atresora valuosos recursos forestals i constitueix una excel.lent reserva de poblaments florístics i faunístics mediterranis. Degut a la seva importància natural el

Massís de les Gavarres està proposat com Espai Natural de Protecció Especial - Parc Natural- dins l'actuació de protecció de la Generalitat de Catalunya.

En els últims anys Les Gavarres han estat afectades per greus incendis forestals, que han modificat part de la seva vegetació i han originat processos erosius i d'alteració del sistema natural.

5.2. LA VALL DE SANT DANIEL

Està situada a la vessant occidental del massís de Les Gavarres, amb una forta pressió antròpica de la població que envolta la ciutat de Girona. Degut a la seva importància com únic espai natural lliure, l'Ajuntament de Girona ja va elaborar i aprovar l'any 1.985 el "Pla Especial del paisatge i de la vegetació de la Vall de Sant Daniel". Amb aquest Pla es pretenia defensar la vall d'actuacions negatives com la llavors projectada Variant de la Carretera Nacional II.

6. LA VARIANT A LA CARRETERA NACIONAL II, DE MADRID A FRANÇA PER LA JONQUERA, AL SEU PAS PER GIRONA.

El dia 19 de juny de l'any 1989 el Ministeri d'Obres Públiques i Transports de l'Estat Espanyol va aprovar definitivament la construcció de la Variant, amb les següents

6.1. característiques:

- pressupost d'execució: CINC MIL CINC-CENTS CINC MILIONS VUIT-CENTES TRENTA-DUES MIL SET-CENTES NORANTA-UNA PESSETES (5.505.832.791'00 pts.). Actualment es parla de que el cost de l'execució, degut als problemes plantejats, pot superar els 10.000.000.000 de pts.

- longitud de 18 kilòmetres, aproximadament.

- traçat: Est de Girona, atravesant la vessant occidental del Massís de Les Gavarres, i entre els punts kilomètrics 9 i 12 passa per la Vall de Sant Daniel.

- carretera amb control total d'accés per mitjà d'una tanca, i per tant amb una sola entrada i una sola sortida a la carretera nacional II. La calçada és de dos sentits separats de circulació, de 7 m. d'ample, amb voreres de 2.5 m, i una pendent màxima del 4%.

6.2. Situació actual:

Les obres de construcció de la Variant s'iniciaren el mes de novembre de 1990 i estan en aquest moment practicament acabades. Tot i així, tal com s'havia previst en els nuclis naturistes, s'estan presentant problemes greus d'esllavissaments que encara no estan resolts, i que obliguen a treballs complementaris fora de pressupost.

En aquest moment està prevista la inauguració oficial de la carretera el dia 27 de març proper.

7. LA DENUNCIA DE LA FALTA DEL ESTUDI D'AVALUACIO D'IMPACTE AMBIENTAL.

7.1. L'oposició a la construcció de la Variant de Girona per l'Est es va iniciar amb força a partir de l'any 1983, quan el Ministeri va presentar diferents alternatives de traçat.

7.2. Aquesta oposició, a partir de l'any 1987, es fonamentà cada vegada més en el fet de que en cap moment s'hagués fet un estudi d'avaluació d'impacte ambiental, tal i com preceptuava la Directiva Comunitària sobre la matèria, i que donà lloc a la promulgació per part del Govern Espanyol del Real- Decret Legislatiu 1.302, aprovat el dia 20 de juny de 1986.

7.3. Abans de que s'aprovés definitivament la construcció de la carretera, ja el dia 21 d'abril de 1989 l'Associació d'Amics de la Vall de Sant Daniel va presentar a la Demarcació de Carreteres del Estat a Catalunya un escrit demanant que es fés l'estudi d'impacte ambiental. S'adjunta aquest escrit com a document núm. 1.

7.4. L'Associació fonamentava aquesta exigència del estudi d'impacte ambiental en el punt 7 de l'Annex Ier de la Directiva 87/377/CEE, que feia obligatori l'avaluació d'impacte amb motiu de la "construcció d'autovies ràpides i de vies per al trànsit a grans distàncies".

7.5. En data 7 de març de 1985 el Ministre d'Obres Públiques espanyol va aprovar l'expedient informatiu de la Variant, i la primera prescripció del mateix expedient oficial era que: "La futura variante tendrá el carácter de autovía".

7.6. També, i d'acord amb els apartats 4 i 5 de l'article 2 de la Llei de Carreteres i Camins de 29-7-88, la definició de la obra projectada s'adequava a la d'una autovia, ja que els articles citats prescriuen:

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

"5. Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes".

7.7. Per tant era evident, i ho és encara per als denunciants, que la Variant, amb limitació total d'accessos i amb calçada separada per a cada sentit de la circulació, era una autovia que pretenia canalitzar el trànsit a gran distància que utilitza la carretera Nacional II, de Madrid a França pel pas de la Jonquera.

7.8. D'acord amb aquesta exigència de fer l'estudi d'avaluació d'impacte ambiental el dia 13 d'abril del mateix any 1989, en la Sessió Plenària núm. 26, el Plè del Parlament de Catalunya va aprovar per unanimitat la següent moció:

"El Parlament insta al Govern que, en exercici de les seves competències en matèria de protecció del medi, prengui les mesures oportunes perquè qualsevol projecte d'obra pública realitzat per organismes públics, dependents o no de l'Administració catalana, compleixi, dins el territori català, tots els requisits legals, i molt especialment la Directiva Comunitària desenvolupada pel Decret 1.302 de l'any 1.986".

7.9. Totes les peticions de que es fés l'estudi d'impacte van ser inútils. La resposta del Ministeri d'Obres Públiques va ser sempre el silenci, mai van justificar amb per escrit i amb raonaments el perquè no es feia l'estudi d'impacte.

9. CONCLUSIONS

7.10. Tot i el silenci de l'administració espanyola, era públic per les publicacions de la mateixa administració, que es començaven a fer estudis d'impacte ambiental en el moment de projectar la construcció de variants i autovies. Així en el informe de 25 de gener de 1989 el Ministeri publicava que estava tramitant per a variants i autovies més de 20 EIA (Evaluación de Impacto Ambiental). La contradicció era evident: s'estaven fent EIAs per a moltes variants i autovies, i en canvi es negaven a fer l'estudi per a la Variant-Autovia de Girona. S'adjunta com a col·lecció de documents núm. 2 la publicació del MOPT així com diverses publicacions d'estudis d'impacte en el Butlletí Oficial de l'Estat.

8. ACCIONS JUDICIALS PER EXIGIR L'AVAUACIO D'IMPACTE AMBIENTAL.

8.1. No havent rebut cap resposta a les peticions d'un EIA, el dia primer de desembre de 1989 l'Associació presentà una demanda judicial davant de la Sala del Contenciós-Administratiu de l'Audiència Nacional. En aquesta demanda es denunciaven les greus irregularitats jurídiques que s'havien comès en l'elaboració del expedient, i es denunciava que no s'havia fet l'EIA d'acord amb la legislació comunitària, i amb la legislació estatal.

8.2. El Ministeri d'Obres Públiques no va posar a disposició del Jutjat l'expedient administratiu fins un cop començades practicamente les obres de la variant, de manera que l'Associació no va poder presentar la demanda fins el dia 21 de febrer de 1991. S'adjunta com a document núm. 3 còpia de la demanda presentada amb els documents que l'acompanyaven.

8.3. Finalment, el dia 28 de desembre de 1992 quan practicament s'estava acabant la construcció de la carretera, la Secció Primera de la Sala del Contenciós Administratiu de l'Audiència Nacional va dictar sentència desestimant totes les peticions de l'Associació. S'adjunta còpia de la Sentència com a document núm. 4.

8.4. La principal argumentació del Tribunal per a justificar que no s'havia de fer l'estudi d'avaluació d'impacte ambiental va ser que la Variant no suposa un nou traçat, i que per tant no és una nova carretera. En conseqüència, i fonamentant-se en l'article 9 de la Llei de Carreteres 25/1988, estima que no era obligatori fer l'estudi d'avaluació d'impacte ambiental.

9. CONCLUSIONS

9.1. Per tots aquets motius l'Associació d'Amics de la Vall de Sant Daniel tan sols li resta elevar aquesta queixa a la Comunitat Europea, a fi de que s'uneixi a les ja presentades en relació a la mateixa Variant de Girona -i a altres denúncies per infracció de la Directiva 85/337/CEE d'Avaluació d'Impacte Ambiental-, i que les institucions comunitàries prenguin les mesures oportunes fins a declarar la infracció de la normativa comunitària per part del Ministeri d'Obres Públiques i Transport del Estat Espanyol i, en conseqüència, se l'imposin les mesures oportunes, i en especial les que puguin evitar la degradació progressiva del massís de Les Gavarres, i en particular de l'entorn de la Vall de Sant Daniel.

9.2. L'Associació d'Amics de la Vall de Sant Daniel, conjuntament amb altres col·lectius de Girona, seguirà en la seva feina de defensa dels valors naturals de la Vall, a fi d'evitar les conseqüències negatives que provenen de la construcció de la nova carretera, o d'altres projectes que es puguin iniciar. Per aquest motiu demana a la Comissió Europea de que mantingui informada a l'Associació denunciant de les incidències que es puguin derivar d'aquesta denúncia o d'altres que es puguin formular paralelament, o en un futur.

Girona, a ú de març de 1993.
