

PLATAFORMA SALVEM SARRIA



*AL·LEGACIONS PRESENTADES PER L' AJUNTAMENT DE SARRIA DE TER
A L' ESTUDI INFORMATIU DEL DESDOBLAMENT DE L' A2 EL PASSAT MES
D' ABRIL 2004*

AFECTACIONES AMBIENTALES DE LA SOLUCION CONSISTENTE EN LA AMPLIACIÓN A 4 CARRILES DE LA AUTOPISTA AP-7 SOLUCIÓN INCLUIDA EN EL ESTUDIO INFORMATIVO Y DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA AUTOVIA A-2 DEL NORDESTE. TRAMO GIRONA-FRONTERA FRANCESA. CLAVE EI-1-GI-06. PROVINCIA DE GIRONA. Vulneración de la normativa sobre impacto ambiental. Insuficiencia del estudio de impacto ambiental incorporado al Estudio Informativo. Gravísimas afectaciones al termino municipal y a sus habitantes. Carácter extraordinario de la medidas correctoras para minimizar los efectos negativos del trazado de ampliación de 4 carriles de la AP-7. No incorporación de las medidas correctoras complementarias de saneamiento acústico contempladas en la Ordenanza Municipal de Ruidos y Vibraciones y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

La citada alegación tiene carácter subsidiario y para el caso que acabe imponiéndose la solución de la ampliación de 4 carriles de l'AP-7.

Antes de realizar las alegaciones concretas sobre el impacto medioambiental que causará el trazado de ampliación de 4 carriles de la AP-7 hemos de manifestar que todas la Administraciones Públicas y muy especialmente el Ministerio de Fomento, en su actuación han de tener presente la siguiente normativa.

- a) **Artículo 18 de la Constitución Española**: “Se garantiza el derecho al honor, a la **intimidad personal**, familiar y a la propia imagen”.
- b) **El artículo 8 del Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales** firmado en Roma el 4-11-1950 y ratificado por España el 26-9-1979, que regula el derecho al **respeto a la vida privada** y del domicilio.

Así mismo y como **derecho a la tercera generación** es necesario tener en cuenta los artículos 43 y 45 de la Constitución Española:

c) Artículo 43 Constitución Española:

“Se reconoce el derecho a la protección de la **salud**. Es competencia de los poderes públicos organizar y tutelar la salud pública (...)”.

El citado precepto constitucional viene desarrollando por la **Ley General de Sanidad**, 14/86 de 25 de abril, y en concreto hemos de estar a su **artículo 42**, que atribuye competencia a los municipios en las siguientes materias:

“(...) los Ayuntamientos (Sarrià de Ter), sin perjuicio de las competencias del resto de Administraciones Públicas (Estado y Comunidades Autónomas) tendrán las siguientes responsabilidades mínimas en relación al obligado cumplimiento de las normas y planes sanitarios:

- **Control sanitario del medio ambiente.**
- **Control sanitario de ruidos y vibraciones.**

d) Artículo 45 Constitución Española:

“Todos tienen **derecho a gozar de un medio ambiente adecuado** para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Los poderes públicos (entre ellos el Ayuntamiento de Sarrià de Ter y el Ministerio de Medio Ambiente) vigilarán la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente (...)”.

Los citados artículos 43 y 45 de la Constitución Española, tienen un **valor normativo inmediato y directo** de acuerdo con lo establecido en el artículo 9.1 de la Constitución Española, a pesar de encontrarse ubicados en el Capítulo III del Título I (De los principios rectores de la política social y económica).

Un sector doctrinal (Fernández Rodríguez y Jordano Grafa), afirman de forma categórica que el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado es un auténtico y **verdadero derecho subjetivo**.

Otro sector doctrinal (**Martín Mateo**), sostiene no obstante, que el derecho al medio ambiente no es un derecho subjetivo, sino una **aspiración colectiva la tutela y protección de la cual constituye una responsabilidad pública**.

- e) En el mismo sentido que los artículos 43 y 45 de la Constitución Española se pronuncia **el artículo 130 R del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea**, cuando afirma:

“La política de la Comunidad en el ámbito del medio ambiente contribuirá a conseguir los siguientes objetivos:

- La conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente.
- La protección de la salud de la personas (...).

- f) También debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la **Carta Europea de la Ordenación del Territorio (1983)**, en que se reafirma la voluntad de los países europeos de mejorar la calidad de vida, proteger el medio ambiente, así como el derecho de todo ciudadano europeo a participar, por estructuras y procedimientos apropiados, en el territorio, respondiendo a sus profundas aspiraciones relativas no sólo a sus intereses, sino también el respecto a su cultura y a su marco de vida.

La última idea citada es desarrollada por la **recomendación 13 y 14** de la Carta, cuando afirma que la ordenación del territorio ha de ser democrática, global, funcional y prospectiva. Ha de ser conducida de una forma democrática con tal de asegurar la **participación** de la población afectada y de sus representantes políticos (**Ayuntamiento de Sarrià de Ter**) a todos los niveles y **en todas las etapas de su proceso**.

- f) **Artículo 3.1 de la Carta Europea de Autonomía Local**, de 15-10-1985, ratificada el 20-1-1988 por España que dispone:

“Por Autonomía local se entiende el derecho y la capacidad efectiva de las Entidades Locales de ordenar una parte importante de los asuntos públicos, en el marco de la Ley, bajo su propia responsabilidad y en beneficio de sus habitantes”.

De los preceptos citados aquí (y sobretodo en los artículos 43 y 45 C.esp, 130 RTCE, Cartas Europeas), se deriva una conclusión clara y que se ha de tener siempre presente en la **construcción de las grandes infraestructuras**, y que ha reafirmado, **Luís de Morena y de la Morena** en su artículo “Urbanismo, medio ambiente y desarrollo económico: sus correlaciones, según la legislación y la jurisprudencia”:

“tal situación podría abocarnos, irremediabilmente, si no como individuos, sí como Comunidad, a contrapartidas indeseables en las que el llanto por lo perdido superase al goce por lo ganado. Y ello porque el **gocce** que proporcionan los **valores (la belleza de un paisaje, la libertad en sus diversas**

manifestaciones, etc...) no es un goce material, que se sacia mientras se consume el objeto deseado, como se sacia el hambre cuando se come, sino **un goce espiritual**, que nos hace sentirnos felices y no meramente estar satisfechos (...)"

Por lo tanto, y de acuerdo con el citado autor, queda claro la **primacía de protección a favor de los valores medioambientales sobre los estrictamente económicos**. Existe pues, una preponderancia del artículo 45 C. Española (derecho al medio ambiente) sobre el artículo 130 C. Española (desarrollo económico), en el sentido que el segundo se encuentra subordinado al primero y no al revés (STC 66/91).

Es competencia pues, del Ayuntamiento de Sarrià de Ter en ejercicio de sus competencias atribuidas por los artículos 2.2, 4.1.a), 4.1.f), 25.2.f) y 28 de la LRBRL **vigilar para que se respete el medio ambiente en su término municipal**.

Hechas estas precisiones que deberían conducir a la desestimación del proyecto, o que con carácter subsidiario habrán de tenerse en cuenta en el momento de realizar el proyecto definitivo, si finalmente se opta por la solución de la ampliación de 4 carriles de la AP-7.

Vamos pues a analizar cuales son los **impactos ambientales** que se causarían y que **medidas correctoras** se deberían adoptar en el trazado de la ampliación de 4 carriles de la AP-7 para disminuir los efectos negativos.

Nuestras alegaciones, en ejercicio de la competencia legalmente atribuida y con relación al **impacto medioambiental** se basan y amparan en el **estudio** encargado por el Ayuntamiento de Sarrià de Ter, a las empresas: 1) Paisatges Estudis i Projectes Mediambientals, 2) Geoservei SL projectes i gestió ambiental.

Centrándonos en el término municipal de Sarrià de Ter), y sobretodo en las franjas de terreno de 250 metros de distancia a cada lado de la ampliación de 4 carriles de la AP-7, es estudio de impacto ambiental que se incorpora ha tenido en cuenta los siguientes factores:

- 1) **Ruido**
- 2) **Vegetación y flora**
- 3) **La fauna**
- 4) **El paisaje**

Sin olvidar los efectos sobre los valores culturales y sobre el medio socioeconómico. Vamos a estudiarlos uno a uno, empezando primero por el:

1.- El ruido:

Antes de entrar en el análisis de los impactos concretos que causa el ruido de la nueva carretera en la población de Sarrià de Ter, hemos de realizar las siguientes consideraciones generales con relación al mismo:

Como anteriormente se ha afirmado, de acuerdo con los **artículos 18,43,45 de la Constitución Española, artículo 42 de la Ley General de Sanidad (1986), artículo 25.2.f) de la LRBRL**, el Ayuntamiento de Sarrià de Ter tiene competencia, así como la obligación legal de defender el medio ambiente así como en materia de policía administrativa (JORDANA DE POZAS) para luchar contra el **ruido**, al ser esta una medida de contaminación acústica según la legislación medioambiental.

En relación al ruido hay que tener en cuenta fundamentalmente la incidencia de la ley del Ruido Ley 37/03 de 17 de noviembre que ha adaptado al ordenamiento Español la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de julio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (la Directiva del Ruido Ambiental) , así como la Ordenanza Municipal reguladora de los ruidos y vibraciones aprobada por el pleno municipal y que recoge el contenido de la Ordenanza tipo de la Generalitat de Catalunya aprobada por Resolución del Director General de Medio Ambiente en fecha 30-10-1995 (DOGC de 10 de noviembre de 1995).

Pues bien es estudio de impacto a lo que se refiere al tramo de Sarrià de Ter, (tramo Girona-Medinyà) no recoge las medidas correctoras establecidas en el artículo 14 de la Ordenanza Municipal de Ruidos y Vibraciones.

“ Medidas Correctoras

El Ayuntamiento ha de atender los requerimientos de prevención, corrección y mejora de los niveles de evaluación, de acuerdo con la ordenación que se fija en el programa de actuación que prevé el artículo 4, mediante, entre otros, las actuaciones siguientes:

- a) Pantallas acústicas.*
- b) Pavimentación de las vías de circulación urbana con materias absorbentes.*
- c) Equipamiento urbanos de baja emisión sonora”*

Tampoco contempla el estudio de impacto las medidas adicionales que sean necesarias atendiendo a que la ampliación de la Autopista supone la creación de un área acústica especial a la que se le ha de aplicar el artículo 7 de la Ley del Ruido por tratarse de la creación de una zona de servidumbre acústica que la ley define como sectores del territorio situados en el entorno de la infraestructuras de transporte viario, ferroviario, portuario, etc... Toda vez que los valores límite que calcula el estudio de impacto ofrecen evaluaciones acústicas que se encuentran en los límites de los valores permitidos por la ordenanza municipal, el estudio de impacto tendrá que contemplar además el

cumplimiento del párrafo tercero de la disposición adicional segunda de la Ley del Ruido que establece:

“3. Cuando dentro de una zona de servidumbre acústica delimitada como consecuencia de la instalación de una nueva infraestructura o equipamiento de competencia estatal existan edificaciones preexistentes, en la declaración de impacto ambiental que se formule se especificaran las medidas que resulten económicamente proporcionadas tendentes a que se alcancen en el interior de tales edificaciones unos niveles de inmisión acústica compatibles con el uso característico de las mismas.

A los efectos de la aplicación de esta disposición, se entenderá que una edificación tiene carácter preexistente cuando la licencia de obras que la ampare sea anterior a la aprobación de la correspondiente servidumbre acústica, y que una infraestructura es nueva cuando su proyecto se haya aprobado con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley”

Numerosos estudios han demostrado que los ruidos, producen un daño grave. El ruido puede hacer peligrar la salud (43 C. esp), disminuyendo la capacidad auditiva y aumentando los riesgos de ciertas enfermedades cardiovasculares. El stress, en cuya aparición el componente acústico juega un importante papel, no es un mero trastorno fisiológico, sino una verdadera enfermedad.

Asimismo, el **ruido** es excesivo, puede suponer una **invasión e intromisión ilegítima en el ámbito de la privacidad** que constituye el domicilio, así como un atentado contra los derechos a la intimidad personal y familiar que recoge el artículo 18 de la Norma Suprema, tal como ha señalado una incipiente e interesante línea jurisprudencial (Sentencia del Tribunal Constitucional 22/84, Sentencia de la Audiencia Territorial de Zaragoza de 10-10-1988 y STS 15-3-1989).

También se pronuncia a favor de calificar el ruido como actividad molesta, la siguiente **jurisprudencia del Tribunal Supremo**:

- a) **STS 11/5/1989 (Arz. 3867)**: “La contaminación acústica o sólo es que impide el descanso a los que viven en las viviendas cercanas, sino que perjudica la salud de todos los que se ven sometidos a la incidencia de un número excesivo de decibelios.”
- b) **STS 7/11/1990 (Arz. 8750)**: “El derecho de los vecinos a gozar de un medio ambiente adecuado es un derecho constitucional por cuyo respecto han de velar –y a ello les conmina la Constitución- los poderes públicos (artículo 45)”.

El Ayuntamiento de Sarrià de Ter en ejercicio de sus competencias, y a raíz de las alegaciones que se realizan en relación a la posibilidad de construcción de la ampliación de 4 carriles de la AP-7 manifiesta que en la **redacción del proyecto debe tenerse en cuenta la salvaguarda del valor = tranquilidad pública**, que tiene como **correlativo derecho subjetivo o interés legítimo** nacido de tal valor, **el derecho al descanso** de todos los habitantes del termino municipal de Sarrià de Ter.

Por lo tanto el proyecto del trazado de la ampliación a 4 carriles de la AP-7 deberá detectar los focos de riesgo y adoptar las medidas correctoras de seguridad para eliminar o reducir el ruido a niveles tolerables, cosa que no ha hecho en el estudio que se une al proyecto sometido a informe de esta Corporación.

Del estudio de impacto ambiental encargado se desprende que en determinados puntos del término municipal de Sarrià de Ter el ruido que provocará la nueva carretera puede llegar a ser molesto o muy molesto.

Así mismo cabe tener presente que ya existe una infraestructura lineal en el término municipal que es la autopista A-7 y sin olvidar el proyectado TGV. Por lo tanto, en muchos sectores habrá de tenerse en cuenta el ruido resultante del producido ya por la autopista y el que producirá el tren de alta velocidad. Es lo que se denomina **EFECTO ADITIVO** en la terminología técnica.

Por lo tanto, las medidas correctoras que ahora se anunciaran deben realizarse ya que de lo contrario estaríamos ante una intromisión sonora que vulneraría el derecho fundamental a la intimidad y a la inviolabilidad del domicilio reconocido en el artículo 18 Constitución española y de acuerdo con lo establecido en la STC 22/84, y los artículos 43 y 45 de la Constitución Española.

En este mismo sentido se pronuncia la STSJ de Catalunya de 9-4-1991, en la que se manifiesta que la polución acústica constituye la intromisión ilegítima en el derecho a la intimidad de los ciudadanos que se desarrolla en el espacio privativo de su domicilio garantizado por el artículo 18 de la Constitución Española. Esta posibilidad ha sido reconocida también por el TEDH en la sentencia de 9-12-1994 "López Ostra contra España" al posibilitar el encaje del derecho a un medio ambiente adecuado en el artículo 8 del Convenio Europeo de Derechos Humanos.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental encargado por este Ayuntamiento, vamos a destacar los lugares más afectados en Sarrià de Ter por el ruido, el impacto que se causa y las medidas correctoras adicionales a las contempladas en el Artículo 14 de la Ordenanza Municipal a la que se ha aludido anteriormente y que se habrán de tener en cuenta por el redactor del

proyecto de la ampliación a 4 carriles de la AP-7, sin perjuicio de las medidas que prescribe la disposición adicional segunda de la Ley 37 / 2003 de 17 de noviembre del Ruido .

1.1) Ca l'avencador:

El ruido aquí puede llegar a ser molesto, no obstante no se contemplan medidas correctoras.

1.2) Can Marieta:

El **ruido será muy molesto**, y se recomienda tomar **medidas correctoras**, ya sea en origen (instalaciones de pantallas acústicas) o bien en fachada.

1.3) Can Rovira:

El ruido puede llegar a ser molesto, no obstante no se contemplan medidas correctoras.

1.4) Can Camós:

El ruido será **muy molesto**, y se recomienda tomar **medidas correctoras**, ya sea en origen (instalación de pantallas acústicas) o bien en fachada.

1.5) y 1.6) Pi de la Bateria (Grupo de viviendas), Sarrià de Dalt (urbanización):

El **ruido** será **molesto**, ya que se ha de tener en cuenta que al ruido que produzca la ampliación a 4 carriles de la AP-7 se le ha de acumular el producido actualmente por la autopista AP-7. Además cabe recordar, que en su día, y con relación a la autopista AP-7, no se tomaron medidas correctoras. Al tratarse de un **grupo de viviendas** se han de instalar **pantallas acústicas**.

1.7) Font i Plaza Pública de Can Nadal:

El ruido será **muy molesto**, se recomienda tomar medidas correctoras instalando **pantallas acústicas**.

1.8) Residencia Torras:

El ruido será **muy molesto** ya que se ha de tener en cuenta que al ruido que produzca la ampliación a 4 carriles de la AP-7 se le ha de acumular el producido actualmente por la autopista AP-7. Como **medida correctora** se recomienda la **actuación en fachada**.

1.9) Can Matas:

El ruido puede llegar a ser ligeramente molesto, por lo tanto no se contemplan medidas correctoras.

1.10) CEIP Montserrat:

El ruido puede llegar a ser **muy molesto**. La actividad escolar docente se verá seriamente comprometida. Como medida correctora se recomienda la instalación de **pantallas acústicas y aislamientos en fachadas y paredes mediante la instalación de elementos de aislamiento.**

1.11) Can Tiranda:

El ruido será molesto, no obstante no se contempla en el estudio medidas correctoras.

1.12) Pla de l'Horta (Grupo de viviendas plurifamiliares y ensanche 1.13) Pla dels Vinyers.

A causa de la acumulación de ruido de la ampliación a 4 carriles de la AP-7, se recomienda la instalación de **pantallas acústicas.**

1.14) Can Talleda:

El ruido aquí puede ser muy molesto, por lo que se deben adoptar las medidas correctoras alternativas de **pantallas acústicas.**

Por lo tanto, en relación al ruido, el proyecto de trazado de la ampliación de 4 carriles de la AP-7 tiene que tener en cuenta el presente estudio de impacto ambiental y adoptar las medidas correctoras, ya sea pantalla acústica o en fachada, al ser las incomodidades o molestias de cierta entidad (STS 5/10/63, Arz. 3999). De lo contrario nos encontraríamos ante una vulneración clara y rotunda de los artículos 43, 45 y 18 de la constitución Española y del artículo 8 del Convenio Europeo firmado en Roma el 4-11-1950 y ratificado por España el 26-9-1979.

1.15) Pla de Dalt

Se trata de un sector de suelo urbanizable programado. Se prevé en un futuro inmediato la construcción de unas 300 viviendas.

A causa de la proximidad de la autopista. Resulta necesario minimizar el impacto mediante **pantallas acústicas**.

2.- La cubierta vegetal y la flora:

2.1.- Bosque de Can Marieta:

Impacto de la ampliación de 4 carriles en la AP-7

En el supuesto del paso de la carretera, se prevén los siguientes impactos:

- Fragmentación del bosque y escasa viabilidad como ecosistema de los espacios residuales entre el trazado de la ampliación de 4 carriles de la AP-7, el ferroviario del TGV.
- Decremento de la biodiversidad de la zona.
- Modificación del microclima local, con alteraciones de la cubierta y de la composición vegetal más allá del área física de afectación.

Medidas correctoras:

Se establece como único objetivo de calidad, preservar al máximo los valores forestales de la zona. Por todo ello, se propone como medidas de minimización:

Reinstalar y favorecer la consolidación de las encinas de la zona, vigilando por su efectiva cicatrización.

2.2. Riera d'en Xuncla:

El impacto se concreta en:

- Destrucción del hábitat por ocupación física de la estructura o por las obras y maquinaria en el momento de la construcción.
- Riesgo de desviación del curso del río y modificación de las condiciones del hábitat en algunos de sus sectores.

Medidas correctoras:

Se define como único objetivo de calidad el preservar los valores del bosque de ribera y mantener el actual curso de agua. Por esto se propone como medidas de minimización y compensación:

- Aplicar un programa de recuperación del bosque de ribera.

3.- Los valores culturales:

3.1.- Breve análisis de la génesis de los derechos constitucionales:

En relación a los valores culturales deben tenerse en cuenta las siguientes argumentaciones:

a) Desde una perspectiva histórica es posible distinguir diversas generaciones de derechos, y en concreto hemos de distinguir **tres generaciones**:

a.1) Una **primera generación**, corresponde al constitucionalismo liberal (s. XVIII y XIX) en que el acento se pone en los derechos de clara dimensión individual; protección del individuo frente a amenazas externas por parte de los poderes del Estado (**derechos de libertad**) y participación en la vida pública (**derechos políticos**).

a.2) Una **segunda generación (constitucionalismo social**, a partir de la I Guerra Mundial), de constituciones en que a los derechos anteriores se añaden otros que tienen en cuenta las relaciones de los individuos con su entorno social (relaciones laborales, económicas, etc...), y que suponen garantías de bienestar, o prestaciones materiales (educación, salud).

a.3) Finalmente, los problemas que amenazan a la misma pervivencia de la sociedad han dado lugar a la garantía de los **derechos colectivos**, relativos a bienes antes considerados como sobreentendidos, y la desaparición de los cuales amenaza a la colectividad como un todo: derecho al medio ambiente anteriormente citado, a un entorno sano, al **patrimonio histórico, artístico y cultural, etc...**

A estos últimos derechos, se refiere la doctrina como derechos de la **tercera generación**.

La defensa de estos bienes, de naturaleza colectiva, pero de repercusión individual, se traduce en la proclamación de derechos que se caracterizan, por una parte, por el sujeto activo, que se identifica tanto con el individuo como con

la colectividad, y por otra parte, por el obligado a respetarlos, que es, no sólo el poder público, sino también el resto de ciudadanos, ya que solamente la conducta solidaria de estos hará posible el mantenimiento del entorno vital que se quiere proteger.

3.2.- El artículo 46 de la Constitución Española como derecho colectivo y derecho de la tercera generación.

De entre los derechos colectivos recogidos en la Constitución Española y que es de interés esencial para el caso que nos ocupa, hemos de destacar el **artículo 46 de la Norma normarum**:

"Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad. La Ley penal sancionará los atentados contra este patrimonio. "

Tomás Ramón Fernández en " Manual de Derecho Urbanístico ", Publicaciones Abella, El Consultor, 1998, pág. 34, afirma que hemos de entender el **artículo 46** de la lex suprema de la siguiente manera:

"Los términos imperativos del precepto indican claramente que la Constitución **no** quiere limitarse a hacer una **mera recomendación**, sino que pretende imponer un deber de conservar el patrimonio monumental heredado del pasado."

En este sentido también cabe conectar el artículo 46, con lo establecido en el artículo **53.3 de la C. esp**:

"El reconocimiento, el respeto y la protección de los principios reconocidos en el Capítulo III (patrimonio histórico, cultural y artístico), informará la legislación positiva, la práctica judicial, y la actuación de los poderes públicos..."

El artículo 46 de la lex superior anteriormente transcrito se ubica entonces en el Capítulo III (principios rectores de la política social y económica). El hecho que sea un principio rector y que su virtualidad dependa de la ley, no quiere decir que carece de valor, como a veces de forma simple y pueril se afirma. Este principio es una idea de tendencia, un criterio interpretativo que todos los poderes públicos han de tener en mente cuando actúan, cosa que no han tenido en cuenta los redactores del estudio informativo del tren de alta velocidad.

En este mismo sentido se pronuncia el **Fundamento jurídico número 6 de la STC 19/82**: " El Tribunal Constitucional afirma que los principios rectores de la

política social y económica no son normas sin contenido y que, por tanto, se han de tener presentes en la interpretación tanto del resto de las normas constitucionales como de las leyes.

3.3.- Vinculación de la Administración Local a la ley y al ordenamiento jurídico.

El Ministerio de Fomento como poder público que es, ha de garantizar y promover la protección del patrimonio histórico y cultural, al estar sometido a la Constitución, a la ley y al ordenamiento jurídico (artículos 9.1, 9.3, 103.1 de la C. esp que recogen el principio de vinculación positiva de la Administración, o **positive bindung**, principio formulado en su día por el positivismo jurídico y en concreto por los **juristas de la Escuela de Viena, Hans Kelsen y Adolf Merkl**).

3.4.- Existe una clara vulneración de la legislación del patrimonio histórico, artístico y cultural que desarrolla el artículo 46 de la Constitución Española, por parte del estudio informativo que nos ocupa.

Una vez analizado el artículo 46 de la norma superior que estimamos vulnerado por el estudio informativo y de impacto ambiental, no podemos dejar de citar la legislación tanto estatal como catalana, en materia de patrimonio, que ha estado vulnerada de forma manifiesta y evidente con la actuación descrita.

La legislación en materia de patrimonio histórico y artístico es la siguiente:

- a) La **Ley 16/85**, de 22 de junio, reguladora del patrimonio histórico español.
- b) La **Ley 9/93**, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán.
- c) Legislación Local: Avance Plan Espacial sobre protección de Bienes de Interés Local.

Así, la **Exposición de Motivos** de la Ley 9/93, es rotunda en relación a la protección del patrimonio cultural:

"Es objeto de esta Ley la protección, la conservación, el incremento, la investigación, la difusión, y el fomento del patrimonio cultural catalán.

El patrimonio cultural esta integrado por todos los bienes muebles o inmuebles relacionados con la historia y la cultura de Cataluña que por su valor histórico, artístico, arquitectónico (...), merecen una protección y una defensa especiales, de manera que puedan ser gozados por los ciudadanos y puedan ser transmitidos en las mejores condiciones a las generaciones futuras. "

De la transcrita Exposición de Motivos se deduce la naturaleza de tales bienes,

calificados, de acuerdo con la doctrina italiana mas reciente, como **BIENES CULTURALES**.

Así **MAXIMO SEVERO GIANNINI** ha puesto en circulación el concepto de bien cultural, con el se expresaría la idea que sobre un mismo soporte físico pueden incidir diversos intereses jurídicamente protegidos, entre los que se encuentra el interés cultural. Este, en tanto que bien inmaterial destinado al goce colectivo, y insusceptible de apropiación, constituye una categoría jurídica homogénea, autónoma del propio régimen de propiedad del bien y sujeto a un régimen jurídico unitario que pone en manos de los poderes públicos las facultades necesarias para garantizar en todo caso su conservación y enriquecimiento, condiciones indispensables para esta fruición colectiva, pero la existencia en el bien de otros intereses también protegidos de carácter eminentemente económico puede provocar colisiones entre los dos regímenes, que en todo caso se han de resolver otorgando primacía a la fruición colectiva sobre las utilidades económico patrimoniales.

Pasando, ahora si, a los impactos que inciden de forma negativa sobre el patrimonio histórico y cultural del municipio de Sarrià de Ter, hemos de destacar los siguientes:

3.5.- El Molino d'en Xuncla:

-Descripción:

Antiguo molino situado junto a la riera del mismo nombre, actualmente en estado de abandono y parcialmente en ruinas. El hecho de tener a su lado una fuente que emana todo el año implica que la zona sea especialmente concurrida.

-El impacto por la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

“El molino se sitúa a unos 250 metros del eje de la carretera, de la cual se verá separada por el actual trazado de la autopista AP-7. Los impactos que se prevén pueden concretarse en:

- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto que se demanda a estos edificios, especialmente vinculados al uso de los recursos.
- Intrusión de la nueva vía en la perspectiva visual de la zona. Despersonalización del paisaje.

Todos estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7. (**EFFECTO ADITIVO**).

-Medidas correctoras:

“Se establece como objetivos de calidad el mantenimiento del molino y de su contexto paisajístico. A causa de la distancia a que se sitúa además de l'autopista el paso del eje ferroviario, no haría necesario esperar alteraciones significativas de estas condiciones. Por lo que hace a los impactos más arriba citados, esclarecer que con el actual trazado no se pueden contemplar otras medidas correctoras que la potenciación de la vegetación de ribera de agua más arriba del molino, a fin y efecto de apuntalar el paso de infraestructuras.”

3.6.- Pla de l'Horta:

- Descripción:

Conjunto de **2 yacimientos de la época romana** en un mismo sector de contexto urbano. El primero de ellos corresponde a una necrópolis de incineración, donde se han encontrado restos por debajo de 1.30 metros del nivel actual. Se han recuperado 3 urnas de “orejetas perforadas” y 2 de pie alto, así como restos de cerámica y metálicas. El segundo yacimiento corresponde a una ciudad, con localización de peristilo (probablemente con piscina), una estructura semicircular y diversas habitaciones pavimentadas con mosaico y paredes pintadas. Su estado de conservación se considera regular.

- El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

“A causa del contexto donde se sitúan estos yacimientos, no cabe prever ningún impacto por las obras de construcción de la ampliación de 4 carriles de la AP-7 ni tampoco de su funcionamiento.

- Medidas correctoras:

El paso del nuevo vial por la zona no hace plantear otros objetivos de calidad diferentes a los que se pueden establecer de forma previa. Igualmente, no se proponen medidas correctoras derivadas del paso de esta infraestructura.

3.7- Can Guilana:

-Descripción:

Conjunto de **2 yacimientos** situados a poniente de la actual autopista AP-7, a los cuales no se han podido emplazar de forma exacta ya que la localización -tanto con coordenadas como con cartografía- que se da a la carta arqueológica del Servicio de Arqueología de la Dirección General del

Patrimonio Cultural es errónea. El primero de ellos es una “cantera arenosa eocénica”, la explotación de la cual se inició en la época romana y perdura hasta tiempos recientes. Un porcentaje muy elevado de los **restos romanos** de Girona (básicamente muralla y torres) están hechas de piedras procedentes de este yacimiento (al menos los tramos fechados del Siglo III después de Cristo). A la segunda localización, muy próxima a la anterior, se han encontrado diversos fragmentos de cerámica y también parece que hay un **horno romano**.

- El impacto de ampliación de 4 carriles de la AP-7:

“Con tal de ponderar el impacto por el paso de l’ampliación de la autopista por el lado oeste, haría falta en primer lugar emplazar de forma exacta estos yacimientos. En cualquier caso, los efectos se pueden concretar en la destrucción de los yacimientos –total o parcial, en caso que el trazado les llegue a ínter seccionar- o bien en su descontextualización paisajística (vulgarización del entorno que se pida a este tipo de actividades), especialmente vinculado al uso de los recursos, así como intrusión de la nueva vía en la perspectiva visual de la zona.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado, no se contemplan otras medidas que el mantenimiento íntegro de los yacimientos o, en su defecto, la excavación completa antes no se produzcan afectaciones irreversibles por el paso de la vía.”

4.- El medio socioeconómico

4.1.- Ca l’Avençador:

- El impacto por la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

Los efectos que se prevén son:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por impacto sonoro.
- Vulgarización del entorno.
- Devaluación de la finca según el precio del mercado.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos derivados no se pueden contemplar otras medidas correctoras que las que se derivan de la minimización del ruido ya señaladas anteriormente

4.2.- Camino de las masias de la zona y al bosque de Xuncla:

El impacto por la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

Intersección del camino con el paso de la nueva carretera.

- Medidas correctoras:

Mantenimiento del acceso rodado al conjunto de la zona mediante la adecuación de un paso.

4.3.- Can Marieta:

El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

La casa se sitúa a unos 75 metros del eje de la carretera nueva, la cual pasará aproximadamente a la misma altura y en posición frontal si nos atenemos a la inclinación del margen. Los impactos se pueden concretar en:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por el impacto sonoro.
- Disminución de las condiciones de acceso.
- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto rural.
- Intrusión de la nueva vía en la perspectiva visual. Despersonalización del paisaje.
- Devaluación de la finca según el precio de mercado.

Vale la pena decir que estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado por los impactos descritos, no se pueden contemplar otras medidas correctoras que las que se derivan de la minimización del ruido y del mantenimiento del acceso.

4.4.- Camno de acceso a Can Rovira:

El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

Intersección del camino con el paso de la vía.

- Medidas correctoras:

Mantenimiento del acceso rodado mediante la adecuación de un paso. Por esto, se apunta la posibilidad de aprovechar el acceso que se pide por el camino público a la zona del bosque d'en Xuncla, a partir del cual sería necesario hacer un ramal de desviación hasta conectar otra vez con el camino de Can Rovira.

4.5.- Can Rovira:

El impacto por la ampliación de 4 carriles de la AP-7 es el siguiente:

La casa se sitúa a unos 100 metros del eje de la carretera nueva, la cual pasará en posición frontal si nos atenemos a la inclinación del margen. Los impactos se pueden concretar en:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por el impacto sonoro.
- Disminución de las condiciones de acceso.
- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto rural.
- Intrusión de la nueva vía en la perspectiva visual. Despersonalización del paisaje.
- Ocupación de parcelas en uso para la explotación de la actividad.
- Devaluación de la finca según el precio del mercado.

Cabe decir que bastantes de estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos descritos, únicamente se pueden contemplar medidas correctoras en aquello que afecta a la minimización del ruido y el mantenimiento de los accesos.

4.6.- Fuente del Molino de Xuncla:

El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7 es el siguiente:

La fuente se sitúa a unos 100 metros del eje de la carretera, de la cual se verá separada por el actual trazado de la autopista AP-7. Los impactos se pueden concretar en:

- Pérdida de la calidad ambiental del lugar, básicamente por impacto sonoro.
- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto que se pide a este tipo de elementos y actividades.

- Intrusión de la nueva carretera en la perspectiva visual de la zona. Despersonalización del paisaje.

Cabe decir que todos estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7.

- Medidas correctoras:

Se establecen como objetivos de calidad el mantenimiento de la fuente y de su contexto ambiental. A causa de la distancia a que se sitúa el paso del eje de la nueva carretera, no haría falta esperar alteraciones significativas de estos parámetros, a menos que puedan afectar el propio sistema hidrológico. En relación a los impactos anteriormente citados, aclarar que con el actual trazado no se pueden contemplar otras medidas correctoras que la potenciación de la vegetación de ribera agua más arriba de la fuente, para así apantallar el paso de las infraestructuras.

4.7.- Camino de Can Camós y antiguo camino de Sant Medir:

El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

Intersección del camino con el paso de la vía. El antiguo camino de Sant Medir coincide previsiblemente de pleno a lo largo de unos 100 metros con el trazado de la vía.

- Medidas correctoras:

Se debe mantener el acceso rodado a Can Camós mediante la adecuación de un paso. En relación al antiguo camino de Sant Medir, y en el caso que se quiera preservar su trazado, cabe igualmente establecer un recorrido alternativo en la zona afectada, que puede vincularse con el acceso a Can Camós y discurrir paralelamente al camino actual.

4.8.- Can Camós:

El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

La casa se sitúa a unos 100 metros del eje de la ampliación de 4 carriles de la AP-7. Los impactos se pueden concretar en:

- Pérdida de calidad de vida, básicamente por impacto sonoro.
- Disminución de las condiciones de acceso.
- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto rural.
- Intrusión de la vía en la perspectiva visual. Despersonalización del paisaje.

- Ocupación de parcelas de propiedad.
- Devaluación de la finca según precio de mercado.

Todos estos impactos, muy acentuados por la gran proximidad de la vía, se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado, y sin menoscabo de las medidas correctoras que se deriven de la minimización del ruido y del mantenimiento del acceso, no se pueden contemplar por los impactos descritos otras soluciones que el apantallamiento de la vivienda con elementos vegetales a fin y efecto de interferir en la visión de la carretera, o bien expropiación de la finca

4.9.- Pi de la Bateria (grupo de viviendas):

El impacto por la ampliación de 4 carriles de la AP-7.

Las viviendas se sitúan a una distancia de menos de 100 metros del eje de la carretera. Los impactos se pueden concretar en:

- Mayor pérdida de la calidad de vida, básicamente por el impacto sonoro.
- Intrusión de la nueva carretera en la perspectiva visual. Despersonalización del paisaje.
- Devaluación de las fincas según el precio del mercado.

Cabe decir que todos estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7-

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos descritos, únicamente se contempla como medida correctora la disminución del ruido mediante elementos aislantes.

Construcción de un falso túnel que cubra la trinchera abierta.

4.10.- Sarrià de Dalt (urbanización):

El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7 es el siguiente:

La ampliación de los carriles afecta totalmente a varias viviendas (6) que deberán ser derruidas y por tanto se tendrá que prever el régimen de indemnizaciones y soluciones de realojamiento en su caso.

Los impactos derivados de su implantación al resto de la Colonia de Sarrià de Dalt se pueden concretar en:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por impacto sonoro.
- Intrusión de la nueva carretera en la perspectiva visual. Degradación del contexto urbano.
- Devaluación de las fincas según el precio de mercado.

Cabe decir que todos estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca la autopista.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos descritos, no se pueden contemplar medidas correctoras, solamente las que deriven de la disminución del ruido además de las señaladas para las viviendas directamente afectadas.

4.11.- Depósito de agua y estación potabilizadora:

El impacto de la ampliación de 4 carriles de la AP-7:

Posibles afectaciones a la estructura del depósito, el cual se encuentra a muy poca distancia del eje de la carretera nueva. Disminución de las condiciones de acceso.

- Medidas correctoras:

Se establece como único objetivo de calidad el mantenimiento de la infraestructura. En este sentido, es necesario asegurar la inexistencia de vibraciones para así no afectar a la estructura del depósito.

En el supuesto de no poder garantizar el condicionante anterior, se hace necesario una reinstalación del equipamiento de suministro de aguas.

4.12.- Carretera de Sarrià de Dalt:

El impacto por la ampliación de la carretera:

Posible intersección de la carretera con el paso de la vía.

- Medidas correctoras:

Mantenimiento del tránsito rodado mediante adecuación de un paso.

4.13.- Fuente y Plaza de Can Nadal:

El impacto de la ampliación de la carretera es el siguiente:

El espacio se sitúa a menos de 50 metros del puente de la autopista. Los impactos se pueden concretar:

- Pérdida de la calidad ambiental, básicamente por impacto sonoro.
- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto que se pide a este tipo de elementos y actividades.
- Intrusión de la carretera en la perspectiva visual. Despersonalización del paisaje.
- Afectación de los árboles de la zona, ya que estos se intersectarán con la carretera.

Cabe decir, que todos estos impactos se añadirán de forma sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7 y el TGV cuando se ejecute el proyecto.

4.14.- Residència Torras:

El impacto de la ampliación de la carretera será el siguiente:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por impacto sonoro.
- Intrusión de la nueva carretera en la perspectiva visual. Despersonalización del contexto paisajístico.
- Efecto barrera en relación a los sectores forestales de ponente.
- Devaluación de la finca según precio de mercado.

Cabe decir que todos estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7.

- Medidas correctoras:

Expropiación de la finca.

4.15.- Can Matas:

El impacto por la ampliación de la carretera es el siguiente:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por el impacto sonoro.

- Disminución de las condiciones de acceso.
- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto rural.
- Intrusión de la nueva vía en la perspectiva visual. Despersonalización del paisaje.

Cabe decir que bastantes de estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos descritos, sólo se pueden contemplar como medidas correctoras las que se deriven de la disminución del ruido y del mantenimiento del acceso.

4.16.- C.E.I.P. Montserrat:

El impacto de la ampliación de la carretera será el siguiente:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por impacto sonoro.
- Intrusión de la nueva carretera en la perspectiva visual. Despersonalización del contexto paisajístico.
- Disminución de las condiciones de acceso.
- Devaluación de la ubicación agrícola y forestal donde se sitúa la escuela (en condiciones iniciales de buen contexto educativo y de recreo), el cual puede pasar a asimilarse a otros equipamientos emplazados en entornos más urbanos.

Cabe decir que todos estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos descritos, no se pueden contemplar otras medidas correctoras que las derivadas de la disminución del ruido, adoptando medidas de aislamiento severas en las instalaciones del edificio, y del mantenimiento del acceso.

Construcción de un falso túnel que elimine la brecha del paso en trinchera.

4.17.- Can Tiranda:

El impacto de la ampliación de la carretera será el siguiente:

La casa se sitúa a unos 150/250 metros de la carretera. Los impactos previsibles se pueden concretar en:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por impacto sonoro.
- Disminución de las condiciones de acceso.
- Vulgarización del entorno y deterioro del contexto rural.
- Intrusión de la nueva carretera en la perspectiva visual. Despersonalización del paisaje.
- Devaluación de la finca según el precio de mercado.

Cabe decir, que todos estos impactos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7 y a los que supondrá el TGV.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos descritos, únicamente se contemplan como medidas correctoras las que se derivan de la disminución del ruido, y del mantenimiento del acceso.

4.18.- Pla de l'Horta:

Del impacto de la ampliación de la carretera cabe destacar:

Las primeras viviendas se sitúan a una distancia de 150/250 metros de eje de la carretera, la cual pasará al otro lado de la autopista AP-7. Los impactos derivados de su implantación se pueden concretar en:

- Pérdida de la calidad de vida, básicamente por impacto sonoro.
- Devaluación de las fincas según precio de mercado.

Cabe decir que estos efectos se añadirán de manera sinérgica a los que actualmente ya provoca el paso de la autopista AP-7 y el TGV cuando se instale.

- Medidas correctoras:

Con el actual trazado y por los impactos descritos, no se pueden contemplar medidas correctoras, a menos de las que se deriven de la disminución del ruido.

El impacto quedará reducido si la ampliación a 4 carriles se efectúa por el lado oeste de l'AP-7.

EN CONCLUSIÓN

El **impacto ambiental** ocasionado por la ampliación de 4 carriles de la AP-7 **hipotecará** de forma necesaria **el desarrollo endógeno del término municipal** de Sarriá de Ter, es decir, el crecimiento económico local y la mejor de la calidad de vida de la población.

El Ayuntamiento de Sarriá de Ter, en ejercicio del derecho a la autonomía reconocido a nivel constitucional (artículos 137, 140 de la Constitución Española), lea (artículos 2 y 25 de la LRBRL 7/85 y jurisprudencial (SSTC 32/81 y 27/87), tiene derecho y capacidad para liderar el propio proceso de desarrollo municipal.

Analizados uno por uno los citados impactos ambientales y las medidas correctoras que les corresponden, sería aconsejable que a raíz de esta información oficial, el Ministerio de Fomento adoptara las medidas aquí descritas en el proyecto de construcción en caso de que se optase por la solución de ampliación a 4 carriles de l'autopista.

Por todo lo expuesto,

SOLICITO:

Que tenga por presentado este escrito y por evacuado el trámite de información mediante el documento presente **AFECTACIONES AMBIENTALES DE LA SOLUCION CONSISTENTE EN LA AMPLIACIÓN A 4 CARRILES DE LA AUTOPISTA AP-7 SOLUCIÓN INCLUIDA EN EL ESTUDIO INFORMATIVO Y DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA AUTOVIA A-2 DEL NORDESTE. TRAMO GIRONA-FRONTERA FRANCESA. CLAVE EI-1-GI-06. PROVINCIA DE GIRONA. Vulneración de la normativa sobre impacto ambiental.**

Insuficiencia del estudio de impacto ambiental incorporado al Estudio Informativo. Gravísimas afectaciones al término municipal y a sus habitantes. Carácter extraordinario de las medidas correctoras para minimizar los efectos negativos del trazado de ampliación de 4 carriles de la AP-7. No incorporación de las medidas correctoras complementarias de saneamiento acústico contempladas en la Ordenanza Municipal de Ruidos y Vibraciones y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido. Y que se reconozca que no existe el interés general en la construcción de la solución denominada “ampliación de 4 carriles de la autopista AP-7” y en su lugar se opte por las soluciones ya mencionadas consistentes en la ampliación de la actual variante de la N-II que discurre en su trazado por el Valle de San Daniel, consiguiéndose un triple efecto, por un lado mejorar la seguridad vial de esta carretera, establecer su recorrido por zonas no inundables y no emplazar en lugar distinto a la actual variante una nueva. Y en defecto de esta solución y si se optase por la ampliación a cuatro carriles la autopista AP-7 que en todo caso, se desplace toda la estructura viaria hacia el lado oeste, se tengan en cuenta los impactos descritos así como las medidas correctoras que se deberían adoptar, de acuerdo con el impacto medio ambiental citado.

Sarrià de Ter, 19, abril, 2004.

**EL ALCALDE-PRESIDENTE
JOSEP TURBAU I SERRAT**

**EXMO. SR. MINISTRO DE FOMENTO. MINISTERIO DE FOMENTO.
Secretaria de Estado de Infraestructuras y Transportes. Paseo de la
Castellana, 67. MADRID.**