

A LA DIPUTACIÓ DE GIRONA

En Llorenç Pascua Subiranas amb DNI [REDACTED] actuant en nom i representació de la IAEDEN i SALVEM L'EMPORDÀ associació amb NIF [REDACTED] i domicili social al C/ Sant Vicenç, 30 1er 17600 Figueres, Entitat constituïda i degudament inscrita al Registre d'Entitat Jurídiques i Associacions del Departament de Justícia de la Generalitat de Catalunya, amb el número [REDACTED] Secció 1a i degudament inscrita al Registre d'Associacions i declarada d'utilitat pública per Resolució de 26 de Maig de 2017; compareix i **D I U:**

Que mitjançant el present escrit interposen **RECURS POTESTATIU DE REPOSICIÓ** contra l'Acord de Ple adoptat per la Diputació de Girona en data 15 de Juny de 2021 aprovant definitivament el **Projecte de condicionament d'un tram de la carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà, amb nou Pont sobre el Manol i l'aprovació inicial de la relació de propietaris de béns i drets afectats.** Acord d'aprovació definitiva "*del Projecte de condicionament d'un tram de la carretera GIP-5129*" publicat al DOGC número 8443 de 25.06.2021.

Recurs potestatiu de reposició que s'interposa a l'empara d'allò establert als articles 123 i 124 de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de procediment administratiu comú i 77 de la Llei 26/2010 de 3 d'agost de règim jurídic de les Administracions Públiques de Catalunya que es fonamenta en les següents

AL·LEGACIONS

Primera: LEGITIMACIÓ PER IMPUGNAR L'ACORD I PROCEDÈNCIA DE LA INTERPOSICIÓ D'UN RECURS POTESTATIU DE REPOSICIÓ.

Les aquí recurrents, l'Associació IAEDEN i la plataforma SALVEM L'EMPORDÀ són entitats sense ànim de lucre quina finalitat és la defensa d'interessos col·lectius i en particular la defensa del medi natural i del paisatge a la comarca de l'Alt Empordà. El Projecte d'infraestructura viària aprovat per la Diputació de Girona té un important impacte ambiental i paisatgístic sobre el territori afectat, sobre un bosc de ribera qualificat d'hàbitat d'interès comunitari i sobre un tram del riu Manol integrat en el Projecte de conservació de la llúdriga, entre d'altres afectacions rellevants al medi ambient i al paisatge.

Extrems que ens atorguen la condició d'interessats en l'expedient administratiu de tramitació de la nova variant de Vilafant amb construcció d'un nou pont sobre el riu Manol, en mèrits d'allò establert a l'article 4 de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de règim jurídic de les administracions públiques. Preceptes que disposa el següent:

ARTICLE 4 LLEI 39/2015: Concepto de interesado.

"1. Se consideran interesados en el procedimiento administrativo:

a) Quienes lo promuevan como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos.

b) Los que, sin haber iniciado el procedimiento, tengan derechos que puedan resultar afectados por la decisión que en el mismo se adopte.

c) Aquellos cuyos intereses legítimos, individuales o colectivos, puedan resultar afectados por la resolución y se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva.

2. Las asociaciones y organizaciones representativas de intereses económicos y sociales serán titulares de intereses legítimos colectivos en los términos que la Ley reconozca.

(...)"

Pel que fa a la procedència de la impugnació de l'Acord d'aprovació definitiva del Projecte d'obra mitjançant la interposició d'un recurs potestatiu de reposició, aquesta deriva de l'aplicació dels següents preceptes:

- Articles 123 i 124 de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de procediment administratiu comú les Administracions Públiques.
- Article 77 de la Llei 26/2010 de 3 d'agost, de règim jurídic i procediment de les administracions públiques de Catalunya

Havent-se publicat l'Edicte al DOGC número 8443 de 25.6.2021.

Segona: SOBRE LES CARACTERÍSTIQUES DEL PROJECTE D'OBRES APROVAT.

El Projecte d'obres del nou tram de Carretera GIP-5129 aprovat definitivament sota el títol enganyós i ambigu "*Condicionament d'un tram de la carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà amb nou pont sobre el Manol*" i publicat l'Edicte sota el títol "*Projecte de condicionament d'un tram de la GIP-5129*", **comporta l'execució d'una nova infraestructura viària amb les següents característiques:**

- 1. No es tracta d'un "*Condicionament d'un tram preexistent*", sinó que en realitat consisteix en l'execució d'una nova variant, amb nou traçat de 1'1 kilòmetres de longitud.**
- 2. Es preveu la construcció d'un Pont de 10m d'alçada, 120m de longitud i 9'30m d'amplada sobre el riu Manol.**
- 3. L'amplada mitja de la carretera antiga era de 5m i en el nou Projecte es preveuen 8m d'amplada (2 carrils de 3m i vorals de 1m a banda i banda).**
- 4. Nova intersecció amb la N-260**
5. Ampliació de la resta de traçat de la carretera entre el nou tram i la població de Borrassà.
- 6. Projecció d'una nova rotonda a la N-260.**
7. Instal·lació de nous sistemes de contenció de vehicles.

8. Terraplens propers a 6m d'alçada i grans desmunts executats en terrenys sensiblement planers.
9. Pressupost total de l'obra: 3.203.138,55€. Pressupost d'execució material: 1.976.951,21€ i Pressupost d'execució per contracte: 2.846.612,05€.
10. Afectacions per expropiació de 21.556,09€.
11. Execució de les obres en 12 mesos.

El fet de que es tracta, en realitat, d'una nova carretera, s'evidencia ben clarament a la pàgina 3 de la Memòria General del Projecte, on s'incorpora una fotografia aèria amb el traçat actual grafiat en vermell i el nou traçat grafiat en blau, on es pot comprovar que no tenen cap punt de coincidència. I el propi peu de la fotografia incorporada a la Memòria, en comentar la "imatge 11", refereix el següent:

*"Imatge 11. Ortofoto del tram objecte d'estudi. En vermell traçat actual de la carretera GIP-5129; **en blau Proposta de nova carretera**".*

(Pàgina 3 de la Memòria general del Projecte).

Vegi's a l'efecte el fragment de la Memòria referit:



I que es tracta d'una Nova variant, apareix també reconegut en Documents Annexes del Projecte.

En particular, en el Document Annex 19 Pla de control de qualitat, Apartat 2 Identificació i integració dels Antecedents Administratius i Tècnics, Apartat 2.1, Taula 1 d'identificació i integració de les dades de partida, s'indica, literalment, el següent:

“Prescripció.

Longitud aproximada: 1.100 metres.

Integració de la prescripció.

L'obra de condicionament del vial objecte del present Estudi correspon a una nova variant de la Carretera GIP-5129, des de la intersecció amb la N-260 fins al PK 1 + 240 de la via existent. Les obres de la nova variant comporten l'execució d'un pont sobre el riu Manol.”

Tercera: MOTIUS D'IMPUGNACIÓ DE L'ACORD D'APROVACIÓ DEFINITIVA DEL PROJECTE D'OBRES DEL NOU PONT I NOU TRAÇAT DEL TRAM DE CARRETERA GIP-5129.

Els motius d'impugnació de l'Acord d'aprovació definitiva adoptat pel Ple de la Diputació de Girona en data 15 de Juny de 2021 i del Projecte de

condicionament del tram de la carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà amb nou Pont sobre el Manol permeten sostenir la seva contrarietat a dret, són els següents:

1. Manca de transparència en la tramitació del Projecte en no haver explicitat la construcció de la nova variant i haver ocultat l'impacte real de l'obra.

Nul·litat de tot allò actuat en haver generat indefensió.

2. **Inexistència de documentació ambiental integrant del Projecte i manca d'anàlisi adequat dels impactes i afectacions ambientals i paisatgístiques del mateix.**
3. **Manca de sotmetiment del Projecte a avaluació ambiental. Nul·litat de ple dret de tot allò actuat, per infracció de la Llei d'avaluació ambiental 21/2013 de 19 de Desembre, que en el seu Annex II Grup 7 lletra i exigeix avaluació ambiental en relació a Projectes de noves variants.**
4. **Manca d'anàlisi d'alternatives del Projecte. Amb infracció del conjunt de l'ordenament jurídic i dels articles 45 i concordants de la Llei 21/2013 de 19 de Desembre.**
5. **Inexistència d'Informe per part de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural.**
6. **Manca de previsió del nou tram de carretera com a variant de Vilafant en el planejament urbanístic vigent del municipi de Vilafant.**
7. **Infracció del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines i de les Directrius de Paisatge.**
8. **Manca d'avaluació i consideració de l'impacte paisatgístic i inexistència d'Estudi d'impacte i integració paisatgística, així com manca d'Informe per part de l'òrgan competent en matèria de paisatge.**
9. **Desproporció de les obres aprovades i manca d'anàlisi de l'opció de mantenir el traçat de la carretera amb la sola substitució del gual pel pont sobre el Manol en el mateix punt.**
10. **Inexistència d'Estudi de Mobilitat i manca d'incorporació al Projecte dels Estudis d'intensitat de trànsit.**
11. **Manca d'anàlisi de l'afectació al bosc de ribera amb valor de connector natural reconegut al Pla Territorial Parcial de les comarques gironines.**

12. Manca d'anàlisi de l'afectació al Pla de recuperació de la Llúdriga aprovat per Ordre MAB 138/2002 de 22 de Març.
13. Manca d'Informe per part de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona malgrat que les obres afecten SNU.
14. Impacte ambiental i paisatgístic crític, que hauria de comportar descartar el nou traçat de Variant i cercar altres alternatives de menor impacte i, en particular, la relativa al manteniment del traçat actual.
15. Afectacions greus als recorreguts i itineraris ambientals vinculats a Vilafant i al riu Manol.
16. Afectacions greus a elements dotats de protecció, al sòl agrícola i a una explotació agrària prioritària.
17. Innecessarietat de l'obra amb la dimensió, cost i forma projectades i aprovades.
18. Aportació de 3 Informes Tècnics emesos per especialistes i experts en ciències ambientals, biologia, ornitologia i herpetologia que demostrin els alts valors naturals de la zona afectada, els impactes crítics i incompatibles del Projecte amb aquests valors i la irregular tramitació sense avaluació ambiental.

Enumerats els motius d'oposició, passem al seu desenvolupament de forma detallada.

Quarta: EL TÍTOL DEL PROJECTE HA GENERAT INDEFENSIÓ EN OCULTAR EL NOU TRAÇAT DE LA NOVA VARIANT I NO PERMETRE EL CONEIXEMENT DE L'ABAST DE L'OBRA. MANCA DE TRANSPARÈNCIA, I NUL·LITAT DE TOT ALLÒ ACTUAT.

Procedeix invocar en aquesta al·legació la producció d'una greu irregularitat derivada de la manca de transparència de l'actuació de la Diputació de Girona en el cas que ens ocupa.

Manca de transparència que ha portat a un resultat material d'indefensió a tots els ciutadans, Entitats, Associacions i veïns, que no han pogut conèixer ni s'han assabentat de la real dimensió de l'obra, de la seva magnitud i impactes.

Producció d'indefensió i de desconeixement generalitzat de la veritable naturalesa de l'obra ocasionat pel títol esbiaixat del Projecte, pel títol dels Edictes publicats al BOP, DOGC i web i taulell d'Anuncis limitats a publicitar el Projecte com de simple "condicionament d'un tram de la carretera GIP 5129".

En aquest sentit, s'ha ocultat i no s'ha divulgat que el Projecte contemplava una nova variant de Vilafant, amb l'execució d'un nou traçat en més d'un kilòmetre de longitud.

I el propi Edicte, en el seu títol, publicitant el simple condicionament, no va permetre copsar la magnitud de l'actuació, fet que ha condicionat la possibilitat d'exercitar el dret de participació dels ciutadans i que ha viciat de nul·litat tot el procediment que s'ha seguit.

Extrem que ha de comportar retrotraure les Actuacions i repetir, íntegrament, tot el procediment administratiu per la nova tramitació del Projecte sense ocultar que es tracta de la nova construcció d'una variant amb un nou Pont sobre el riu Manol i ampliació de la resta de carretera.

En cas contrari es perpetrà un veritable frau en la tramitació i aprovació d'aquesta obra.

Cinquena: SOBRE LA DOCUMENTACIÓ DEL PROJECTE. LA MANIFESTA INSUFICIÈNCIA DEL MATEIX.

El Projecte Tècnic de la nova Carretera aprovada, definitivament per aquesta Corporació, s'articula amb la següent documentació:

- Memòria.
- Annexos.
- Plànols.
- Plec de condicions.
- Pressupost.

I en els Annexos de la Memòria hi ha els següents:

- Annex núm.01. Resum de l'actuació
- Annex núm.02. Dades administratives
- Annex núm.03. Cartografia i topografia
- Annex núm.04. Reportatge fotogràfic
- Annex núm.05. Planejament urbanístic
- Annex núm.06. Traçat, replanteig i definició geomètrica
- Annex núm.07. Geologia i Geotècnia
- Annex núm.08. Moviment de terres
- Annex núm.09. Ferms i paviments
- Annex núm.10. Climatologia, hidrologia i drenatge
- Annex núm.11. Estructures i murs
- Annex núm.12. Senyalització, abalisament i defenses
- Annex núm.13. Estudi de l'organització i desenvolupament de les obres
- Annex núm.14. Pla de treballs
- Annex núm.15. Serveis afectats
- Annex núm.16. Terrenys afectats
- Annex núm.17. Estudi de Seguretat i Salut
- Annex núm.18. Justificació de preus
- Annex núm.19. Qualitat i medi ambient
- Annex núm.20. Gestió de residus
- Annex núm.21. Pressupost per al coneixement de l'Administració
- Annex núm.22. Enllumenat

De l'anàlisi d'aquesta documentació, es comprova fàcilment la inexistència de la següent documentació:

- 1. Estudi d'impacte i integració paisatgística.**
- 2. Documentació ambiental indispensable relativa a les afectacions del Projecte pel que fa al medi natural.**
- 3. Afectacions al bosc de ribera.**
- 4. Afectacions a espècies protegides.**
- 5. Afectacions a Xarxa Natura 2000.**
- 6. Afectacions al Pla de conservació de la Llúdriga.**
- 7. Mesures correctores d'impactes i mesures compensatòries.**
- 8. Programa de vigilància ambiental.**
- 9. Estudi d'inundabilitat.**

Documentació que era indispensable, als efectes de poder valorar, amb el degut coneixement de causa l'impacte de les obres i del Projecte en tràmit.

La inexistència d'aquesta documentació, de caràcter indispensable, invalida tot allò actuat, doncs ha impedit la deguda ponderació i valoració dels impactes i efectes del Projecte per part dels membres del Ple de la Diputació.

La insuficiència de la documentació integrant del Projecte és assenyalada pel propi Informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental que en l'Apartat 6.2 de l'Informe, indica, literalment, el següent:

“6.2 En relació al contingut del Projecte

La informació de tipus ambiental recollida en el projecte es considera insuficient. No inclou una diagnosi ambiental adequada de l'àmbit del projecte i tampoc incorpora un anàlisi suficient dels possibles impactes que la seva execució pugui causar al medi i la proposta de les mesures preventives i correctores necessàries per a minimitzar-los”.

Malgrat això, -sorprenentment-, la Diputació de Girona ha aprovat definitivament el Projecte sense ampliar ni revisar la documentació imprescindible.

L'evidència d'aquestes mancances es confirma amb la simple comprovació de l'Annex 19 -pretesament sobre “Qualitat i medi ambient”, i en quina caràtula consta “Annex 19 Pla de control de qualitat”.

Res figura sobre anàlisi d'afectacions al medi natural. Essent fins i tot sorprenent quan s'indica com a “No aplicable” cap mesura en relació al “medi hídric” i a “afectació a cursos fluvials” “afectació a cabals

ambientals” o quan s’indica “no aplicable” l’afectació a HIC; “hàbitats d’interès comunitari”.

(Vegi’s a l’efecte la pàgina 8).

I en la pàgina 9 es considera “no aplicable” l’afectació a l’orografia.

O més greu encara, a la pàgina 10 es considera “No aplicable” en relació a:

- **Afectació a fauna.**
- **Connectivitat.**
- **Impacte paisatgístic.**
- **ENP i altres figures d’interès catalogades.**

Especialment quan la realitat és que s’afecta un hàbitat d’interès comunitari, un espai considerat amb valor connector prioritari pel PTPCG i un hàbitat reconegut al Pla de conservació de la llúdriga, entre d’altres valors.

Sisena: IRREGULARITATS DE PROCEDIMENT: SOBRE LA MANCA D’INFORMES D’ORGANISMES PRECEPTIUS. NUL·LITAT DE PLE DRET DE TOT ALLÒ ACTUAT.

Procedeix, ja d’entrada, indicar les greus irregularitats de procediment comeses per aprovar aquest Projecte d’obres aquí impugnat. Entre d’altres les següents:

- **Manca d’avaluació ambiental.**
- **Manca de redacció i d’aportació de documentació ambiental.**
- **Manca d’avaluació de l’impacte paisatgístic.**
- **Manca d’intervenció de la Comissió Territorial d’Urbanisme de Girona malgrat l’afectació a SNU.**
- **Manca d’anàlisi d’alternatives del Projecte, inclosa l’alternativa 0 i d’elecció de la de menor impacte.**

- **Manca d'Informe de l'ACA.**
- **Manca d'Informe de la Secció de Biodiversitat i Medi Natural de Girona que ha d'informar Projectes que afectin espais naturals o hagin de ser objecte d'avaluació ambiental, com és el cas.**
- **Manca d'Informe de l'òrgan de la Generalitat competent en matèria de paisatge.**

Extrems que comporten incorre en vicis de nul·litat de ple dret previst a l'article 47 de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de procediment administratiu comú, que disposa:

ARTICLE 47 LLEI 39/2015: Nulidad de pleno derecho.

"1. Los actos de las Administraciones Públicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes:

a) Los que lesionen los derechos y libertades susceptibles de amparo constitucional.

b) Los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio.

c) Los que tengan un contenido imposible.

d) Los que sean constitutivos de infracción penal o se dicten como consecuencia de ésta.

e) Los dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados.

f) Los actos expresos o presuntos contrarios al ordenamiento jurídico por los que se adquieren facultades o derechos cuando se carezca de los requisitos esenciales para su adquisición.

g) Cualquier otro que se establezca expresamente en una disposición con rango de Ley.

(...)"

Essent evident que en el cas aquí impugnat s'ha prescindit del procediment legalment aplicable i no s'ha sotmès el Projecte ni a avaluació ambiental ni a cap dels Informes preceptius.

Setena: MANCA D'AVALUACIÓ AMBIENTAL I INEXISTÈNCIA DE DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL EN EL PROJECTE.

NUL·LITAT DE TOT ALLÒ ACTUAT.

El Projecte de nova variant de Vilafant de la Carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà, ha incorregut en una greu irregularitat, consistent en la manca d'avaluació ambiental del Projecte.

Avaluació ambiental del Projecte que s'havia d'efectuar, de manera obligada, per raó de:

- Construir un nou tram de variant de la població de Vilafant de més d'un kilòmetre de longitud, que constitueix una nova carretera.
- Construir un Pont de més de 100m de longitud.
- Afectar un connector natural d'interès prioritari contemplat al PTPCG.
- Afectar l'àmbit territorial del Pla de conservació de la llúdriga.

El Projecte aprovat, comporta, en conseqüència, la construcció d'una nova variant de població, i creiem que s'ha de considerar inclòs en el Grup 7 i de l'Annex II de la Llei 21/2013, que inclou entre els Projectes sotmesos a avaluació ambiental.

En aquest sentit, l'Annex II, Grup 7 "Projectes d'infraestructures" lletra i) de la Llei d'avaluació ambiental 21/2013 disposa que entre els Projectes sotmesos a l'avaluació ambiental simplificada regulada en el títol II capítol II Secció 2^a, cal incloure:

Grup 7. Projectes d'infraestructures.

a) Projectes d'urbanitzacions de polígons industrials.

b) Projectes situats fora d'àrees urbanitzades d'urbanitzacions, inclosa la construcció de centres comercials i aparcaments i que en superfície ocupin més d'1 ha.

i) Construcció de variants de població i carreteres convencionals no incloses a l'annex I."

Essent clar que el Projecte aprovat constitueix la construcció d'una variant de Vilafant.

Això comporta que s'havia de seguir el procediment establert per l'avaluació ambiental simplificada i regulat als articles 45 a 48 i concordants de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental. I en particular, el següent:

1. Petició davant l'òrgan substantiu de la sol·licitud d'inici de l'avaluació d'impacte ambiental acompanyada del Document ambiental amb el contingut mínim de l'article 45, amb motivació, descripció de les obres, descripció de la ubicació del Projecte i les afectacions ambientals i la sensibilitat del territori afectat, exposició de les alternatives principals, inclosa l'alternativa 0, descripció d'aspectes mediambientals afectats, significativament i avaluació de possibles efectes, Mesures preventives, correctores i compensatòries, Programa de vigilància.
2. Tràmit de consulta a les Administracions Públiques afectades i a les persones interessades en termini de 20 dies.
3. Formulació d'informe d'impacte ambiental en termini de 3 mesos.
4. Publicació de l'informe d'impacte ambiental al DOGC.
5. Autorització o no del Projecte, en funció de l'Informe d'impacte ambiental i demés consideracions i final publicació.

Res de tot això s'ha efectuat en el cas que ens ocupa, de manera que és evident que s'ha incorregut en un supòsit de nul·litat de ple dret, que invalida tot allò actuat.

Extrem que ha de comportar l'estimació del present recurs i deixar sense efecte l'acord de Ple de la Diputació de Girona d'aprovació definitiva del Projecte, i s'ha de tornar a iniciar, tot començant per avaluar impactes i considerar alternatives de traçat.

Essent inadmissible, que un Projecte amb impacte significatiu mediambiental, es tramiti, aprovi i executi amb incompliment dels requisits d'avaluació ambiental, i tot això ho faci com a Promotor una Administració Pública com ho és la Diputació de Girona, que hauria de

ser respectuosa amb el medi ambient amb el compliment dels requisits legals procedimentals.

I és evident l'error en què ha incorregut l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Girona en el seu *"Informe sobre Projecte d'Actuació en sòl no urbanitzable"*, quan, en l'Apartat 6.1 en efectuar les *"Consideracions en relació a la tramitació"* indica:

"El Projecte comporta el condicionament d'una carretera existent i la substitució de la intersecció actual amb el riu Manol mitjançant un gual per un viaducte.

Per tant no es pot considerar la construcció d'una nova carretera".

Essent evident que ens trobem davant la construcció d'una Nova Variant de Vilafant, amb un tram completament nou, amb traçat diferent de més d'un kilòmetre de longitud. I tot això en un sòl de gran fragilitat i sensibilitat ambiental. Evidenciant l'error de l'Administració en el cas que aquí ens ocupa. Nova variant que s'ha de sotmetre a avaluació ambiental de conformitat amb l'Annex 2 Grup 7 lletra i) de la Llei invocada.

Vuitena: INEXISTÈNCIA D'ANÀLISI D'ALTERNATIVES DE TRAÇAT.

Un defecte greu i invalidant de tot allò tramitat i que ha de comportar la nul·litat i deixar sense efecte l'acord d'aprovació definitiva del Projecte és la manca d'anàlisi d'alternatives de traçat del nou tram de variant, i la no valoració de les diverses opcions i presa de decisió en funció del menor impacte ambiental i paisatgístic.

Anàlisi d'alternatives de traçat que és obligat per tots aquells Projectes que tenen significatiu impacte sobre el medi natural.

Deure d'analitzar alternatives del Projecte, que resulta entre d'altres, de les següents disposicions legals i reglamentàries:

- Article 45.2 lletra c de la Llei 21/2013 de 9 de Desembre.

- Articles 35.1b i 34.2b de la Llei 21/2013.
- Article 2.9.3 de les Normes d'ordenació territorial del PTPCG.
- Article 69.2 del Decret Legislatiu 172010 de 3 d'agost pel que s'aprovà el Text Refós de la Llei d'Urbanisme, que requereix pels Plans Especials d'implantació d'infraestructures, l'anàlisi d'alternatives d'emplaçament.

I manca d'anàlisi d'alternatives de traçat que és determinant de la nul·litat de tot allò actuat.

Invocuem, a tal efecte, el conjunt de la doctrina jurisprudencial del Tribunal Suprem que anul·la Projectes amb incidència ambiental per vulneració d'aquest requisit.

Serveixin, per totes, les següents sentències:

- Sentència de 8 de Setembre de 2009 RJ 2010\632 Ponent Excm. Magistrat Pedro José Yagüe Gil, Fonament de Dret Sisè.
- Sentència de 19 de Juliol de 2004 RJ 2004\5405.
- Sentència de 7 d'Octubre de 2009 RJ 2010\1677.
- Sentència de 25 de Febrer de 2015 RJ 2015\1631 Ponent Excm. Magistrat Jesús Ernesto Peces Morate.

Així ho disposa, literalment, el Fonament de Dret Sisè de la sentència del Tribunal Suprem de 8 de Setembre de 2009 (RJ 2010\632) quan estableix, l'Alt Tribunal, el següent:

“Este Tribunal Supremo en sentencia de 19 de Julio de 2004 (RJ 2004, 5405) (casación 3080/01) ha declarado que " es propio de la naturaleza de Estudios de Impacto Ambiental que especifiquen las distintas alternativas de la solución adoptada. Así lo exige el artículo 5.1 y epígrafe 2 del Anexo III de la Directiva 85/337 (LCEur 1985, 557), el artículo 2.1.b) del RDL. 1302/88 SIC y los artículos 7, 8, 9 y 10 de su Reglamento aprobado por RD 1131/88, de 30 de septiembre (RCL 1988, 2038). ENTRE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS SE

ENCUENTRAN TAMBIÉN LAS REFERENTES AL EMPLAZAMIENTO, siendo muy revelador a este respecto el artículo 5.2 de la Directiva 85/3378, que incluye entre las informaciones que el maestro de obras debe proporcionar la "descripción del proyecto que incluya informaciones relativas a su emplazamiento".

EN EL PRESENTE CASO NO HA EXISTIDO EN ABSOLUTO UN ESTUDIO DE LAS DISTINTAS ALTERNATIVAS TÉCNICAS Y DE EMPLAZAMIENTO, POR CUYA RAZÓN LA APROBACIÓN DEL PROYECTO DEBER SER ANULADA.

Esta Sala ha de resolver el pleito con los datos que se deducen del expediente administrativo (que la propia Administración, en su oficio de envío a la Sala, califica de "completo"), y de él se deduce lo siguiente:

1º.- Que no existió contemplación de alternativas respecto del emplazamiento del Centro de Tratamiento de Residuos Urbanos, sino que ante una indicación del Ayuntamiento de Talavera de la Reina favorable a su localización en la zona Este de la población (folio 108 del expediente), la entidad adjudicataria propuso la parcela NUM000 del polígono NUM001, y a esa parcela, y a ninguna otra localización, se refirió el Estudio de Impacto Ambiental, el cual, por ello mismo, resulta mutilado en una de sus finalidades esenciales, viciando con ello la aprobación del proyecto, por infracción del artículo 2-1-b) y concordantes del Real Decreto 1302/86 .”

I sentències quina aplicació al cas és determinant d’haver d’estimar el present recurs de reposició i deixar sens efecte l’Acord de Ple d’aprovació definitiva del Projecte.

La inexistència d’anàlisi d’alternatives del traçat de la variant, s’evidencia en comprovar el contingut del Projecte, tan la Memòria com els Plànols, on enlloc s’indica que s’hagin contemplat o analitzat opcions diverses de traçat, de major o menor longitud, inclosa l’Alternativa 0.

Extremes determinants de la contrarietat a Dret de tot allò actuat.

Novena: MANCA D’INTERVENCIÓ DE LA COMISSIÓ D’URBANISME DE GIRONA MALGRAT QUE TOT EL NOU TRAÇAT AFECTA SÒL NO URBANITZABLE.

Procedeix, en aquest punt, indicar que tot el traçat del nou tram de carretera transcorre en SNU.

Així ho reconeix l'Apartat 7 de la Memòria del Projecte, que porta per títol "*Planejament Urbanístic*", en el que s'indica el següent:

"tot el traçat del vial d'estudi a la zona de projecte es situa sobre Sòl No Urbanitzable (SNU) qualificats com a sòls rústic "N1" i sòl de protecció "N2".

Aquest extrem és determinant de la necessitat d'intervenció de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona.

El propi Informe de l'Arquitecte Municipal de Vilafant emès en relació al Projecte, recollit en la Resolució d'aprovació definitiva, refereix la necessitat de respectar la tramitació urbanística específica del SNU.

Així ho indica:

*"L'Arquitecte Municipal (...) Informa favorablement el Projecte presentat per la Diputació de Girona i observa que, al seu entendre, **caldrà realitzar la tramitació urbanística i ambiental recollida en el marc legal per actuacions d'interès públic en àmbit del sòl no urbanitzable**".*

(Sic Informe Arquitecte Municipal).

Tràmits i intervenció de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona que no s'han respectat en el present cas i que constitueixen una nova irregularitat.

Desena: INEXISTÈNCIA D'ESTUDI D'IMPACTE I INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA I D'INFORME DE L'ÒRGAN DE PAISATGE.

Les mancances de la documentació integrant del Projecte són tan greus, que ni tan sols consta redactat un Estudi d'impacte i integració paisatgística.

Extrem determinant d'una nova irregularitat.

D'aquesta forma s'han incomplert, infringit i vulnerat les següents normes:

- Article 20 del Decret 343/2006 de 19 de Setembre pel qual es desenvolupa la Llei 8/2005 de 8 de Juny de protecció, gestió i ordenances del paisatge i es regulen els estudis i informes d'impacte i integració paisatgística.
- Articles 2.6.6 i 7 de les Normes d'Ordenació i del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines.
- Article 4.1.2 de les Directrius de Paisatge del PTPCG que exigeix EIIP en relació a les infraestructures i instal·lacions que hagin de tenir una *"presència visual significativa en el territori"*.
- Articles 47 i concordants del Decret Legislatiu 1/2010 de 3 d'agost pel que s'apravà el Text Refós de la Llei d'Urbanisme.
- Article 4.3 apartat 5 de les Directrius de Paisatge del PTPCG que exigeix Estudi d'impacte i integració paisatgística i informe de paisatge en relació a *"totes les construccions visibles que se situïn en les proximitats de les riberes fluvials"*. Essent evident que el Projecte de construcció d'un Pont sobre el Manol ho requereix.

I la manca d'informe de l'òrgan de paisatge de la Generalitat de Catalunya, suposa haver infringit l'article 22 del Decret 343/2006 de 19 de Setembre, que disposa:

ARTICLE 22 DECRET 343/2006: Informe d'impacte i integració paisatgística.

"22.1 L'Informe d'impacte i integració paisatgística, té per objecte avaluar la idoneïtat i suficiència dels criteris o les mesures adoptades en els estudis a que fan referència l'article 19 i següents d'aquest decret, per integrar en el paisatge les actuacions, usos, obres o activitats a realitzar.

22.2 Correspon emetre aquest informe amb caràcter preceptiu a la direcció general competent en matèria de paisatge, excepte quan la comissió territorial d'urbanisme que pertorqui hagi d'intervenir en el procediment d'aprovació de l'actuació. En aquest supòsit, correspon a la comissió territorial d'urbanisme avaluar la idoneïtat i la suficiència dels criteris o les mesures adoptades a l'estudi d'impacte i integració

paisatgística requereix i fixar o indicar les mesures escaients per millorar la implantació de l'actuació en el paisatge.

22.3 L'informe preceptiu de la direcció general competent en matèria de paisatge ha de ser emès a petició de l'ajuntament o d'altres administracions on s'hagi presentat el conjunt de la documentació necessària per obtenir l'aprovació de l'actuació específica.

22.4 L'emissió d'aquest informe s'ha de fer en el termini màxim d'un mes, transcorregut el qual, si no ha estat emès, se seguiran les actuacions.”

Tanmateix, s'ha vulnerat la Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge (Llei 8/2005 de 8 de Juny), que al seu article 2 disposa:

ARTICLE 2 LLEI 8/2005: Principis.

“Els principis que han d'inspirar l'actuació dels poders públics en matèria de paisatge són:

a) Afavorir l'evolució harmònica del paisatge d'acord amb els conceptes d'utilització racional del territori, de desenvolupament urbanístic sostenible i de funcionalitat dels ecosistemes.

b) Preservar, amb l'adopció de mesures protectores del paisatge, el dret dels ciutadans a viure en un entorn culturalment significatiu.

c) Reconèixer que el paisatge és un element de benestar individual i col·lectiu que, a més de valors estètics i ambientals, té una dimensió econòmica, cultural, social, patrimonial i identitària.

d) Considerar les conseqüències sobre el paisatge de qualsevol actuació d'ordenació i gestió del territori i valorar els efectes de l'edificació sobre el paisatge.

(...)”

Essent del tot inexplicable, que una Actuació de la pròpia Diputació de Girona, hagi oblidat analitzar els efectes de l'obra projectada sobre el paisatge. I essent indiscutible que cal aturar l'execució del Projecte, acordar la seva nul·litat i ordenar la retroacció de les Actuacions per reestudiar els seus impactes i efectes.

Onzena: AFECTACIÓ A L'ÀMBIT D'ESPECIAL INTERÈS CONNECTOR DELS PLANS AL·LUVIALS DEL RIU MANOL – RIERA D'ALGUEMA.

Procedeix, en aquest punt, indicar que el Projecte afecta l'àmbit **d'especial interès connector, identificat al Plànol 0.5i ISA – C1** del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines, com a Eix AE10, connector dels Plans al·luvials del riu Manol i la riera d'Àlguema.

Sector del riu Manol que és àrea d'interès faunístic per la presència de la llúdriga.

I extrem que havia de comportar una especial cura amb l'estudi del Projecte i en la seva redacció i consideració.

Res de tot això s'ha fet en el cas que aquí ens ocupa, raó per la qual cal aturar l'actuació.

Dotzena: AFECTACIÓ A UNA ÀREA D'INTERÈS FAUNÍSTIC. INCOMPLIMENT DEL PLA DE CONSERVACIÓ DE LA LLÚDRIGA APROVAT PER ORDRE MAB/138/2002 DE 23 DE MARÇ.

El Projecte Tècnic aprovat, suposa l'afectació directa a una àrea d'interès faunístic per la presència de la llúdriga i a l'àmbit territorial del Pla de Conservació de la llúdriga, a provat per **Ordre MAB/138/2002 de 22 de Març**.

Als marges del riu es desenvolupa l'hàbitat d'interès comunitari de caràcter no prioritari d'alberedes, salzedes, i altres boscos de ribera (codi HIC92A0).

Els especial valors naturals afectats pel Projecte, havien de ser determinants del seu sotmetiment a avaluació ambiental.

Tretzena: AFECTACIONS A MASIES CATALOGADES DEL MUNICIPI I A ELEMENTS NATURALS CATALOGATS.

El Projecte d'obra aprovat provoca afectacions a un seguit d'elements catalogats i dotats d'especial protecció. Entre d'altres els següents:

- Masia El Molí (E21).
- Masia de Can Massanet (E4).
- Elements naturals catalogats:
 - Alzina de Can Massanet (N1).
 - Bosc de ribera del Manol (N2).

I comporta també afectació greu a la connectivitat biològica i als recorreguts ambientals creats i que serveixen pel lleure del municipi. Recorreguts ambientals vinculats al Manol i a Vilafant, que haurien de ser preservats segons el propi POUM del municipi.

I recorreguts que el propi Ajuntament de Vilafant publicita a la seva web a l'apartat de Medi Ambient com a itinerari saludable destacant l'itinerari del Parc del Manol que passa just per la zona afectada i que la nova carretera i el pont projectat l'afecten directament en diversos punts.

I el propi Ajuntament de Vilafant amb un quadríptic realça la importància del reservori de flora i fauna que conté aquesta zona afectada pel Projecte.

Catorzena: SOBRE LA INCOMPATIBILITAT DEL PROJECTE AMB ELS VALORS NATURALS PRESENTS A L'ÀREA. APORTACIÓ D'INFORMES TÈCNICS I DICTÀMENS PERICIALS.

A criteri dels aquí compareixents, i amb independència de les mancances documentals del Projecte, i de les irregularitats de procediment denunciades, el traçat de nova variant del Projecte d'infraestructura que aquí ens ocupa és directa i clarament incompatible, amb els valors presents a l'àrea i l'entorn afectat.

De tal manera, que un anàlisi adequat, de tots els valors afectats, ha de comportar la denegació del Projecte atesos els greus impactes que són

severs i crítics. Raó per la qual cal reconsiderar la seva execució i revocar l'aprovació del Projecte amb el traçat aprovat.

Per tal d'acreditar allò que hem indicat, s'han acompanyat a les al·legacions de propietaris directament afectats pel Projecte, els següents Informes Tècnics elaborats per experts en la matèria de Biologia i Ciències ambientals:

- **Document número 1**: Informe Tècnic emès Oriol Baena Crespo, ambientòleg, ecòleg i tècnic de la Societat Catalana d'Herpetologia sobre impacte en vegetals i amfibis.
- **Document número 2**: Informe Tècnic emès pel Doctor en Ciències Ambientals Jordi Puig sobre impactes ambientals, paisatgístics, en el patrimoni cultural i en sòl agrari i sobre manca d'avaluació ambiental.
- **Document número 3**: Informe Tècnic emès sobre els impactes ambientals per l'Ornitòleg Jordi Sargatal que fou Director del Parc Natural dels Aiguamolls de l'Empordà.

Tots tres Informes Tècnics tenen la força de "*proves pericials*" i la naturalesa de Dictàmens pericials, i serveixen per evidenciar:

- L'error del Projecte aprovat.
- Els impactes severos, crítics i incompatibles que provoca.
- La irregularitat de les seva aprovació sense prèvia avaluació i anàlisi d'alternatives.

Extrems que han de comportar reconsiderar el Projecte.

En "***l'Informe pericial sobre la biodiversitat de la finca de Can Puig – Massanet***", emès per **ORIOl BAENA** Ambientòleg i Ecòleg i Tècnic de la **Societat Catalana d'Herpetologia**, s'indica el següent:

1. El caràcter destacable de la **singularitat de l'espai pel que fa a l'herpetofauna, amfibis i rèptils.**
2. **La presència de tortuga de rierol al Manol.**

3. La condició del Manol de *“riu molt ben conservat i representatiu dels hàbitats fluvials de la plana empordaneda”*.
4. La presència del gripau d'esperons -espècie propera a l'amenaça- i dels dos tipus de tritons: el tritó verd i el tritó palmat.
5. El fet que s'han registrat a la zona un total de 24 de les 47 espècies catalanes d'amfibis i rèptils.
6. La presència i afectació d'un hàbitat d'interès comunitari.
7. L'impacte crític del Projecte sobre els hàbitats de ribera.
8. La necessitat d'efectuar de manera urgent un informe d'impacte ambiental per avaluar les greus afectacions del Projecte.

Així resulta de l'apartat 5 de les *“Conclusions derivades de l'estudi”*, quan indica:

“5. CONCLUSIONS DERIVADES DE L'ESTUDI

La singularitat de l'espai pel que fa a l'herpetofauna, amfibis i rèptils, és destacable. Ens trobem en una zona de Catalunya amb una elevadíssima diversitat d'amfibis i rèptils degut a la seva climatologia. És una zona de clima i vegetació mediterrània però de caràcter prou plujos, fet que fa augmentar els hàbitats pels amfibis (tolls temporals) i proporciona igualment una elevada Producció Primària vegetal, fet que beneficia fortament als rèptils.

A la zona s'han registrat, en total, 24 espècies d'amfibis i rèptils de les 47 espècies catalanes, gairebé el 50%. A destacar la presència de tortuga de rierol al Manol, riu molt ben conservat i representatiu dels hàbitats fluvials de la plana Empordanesa. Cal destacar també la presència del gripau d'esperons, espècie proper a l'amenaça, i d'ambdós tritons, el verd i el palmat.

L'execució del projecte suposaria un impacte crític sobre els hàbitats de ribera, utilitzats a l'àmbit per gairebé totes les espècies, amb l'excepció de les més termòfiles, en tant que implica la destrucció i/o modificació d'una part del bosc de ribera de la zona, representat pels hàbitats d'interès comunitari (annex I de la Directiva 97/62/UE) corresponents 92A0 (Alberedes, salzedes i altres boscos de ribera). Així mateix tindria també un impacte notable en la integritat dels hàbitats agraris, amb una especial incidència en animals caminadors com els amfibis i els rèptils.

A causa de l'elevada riquesa faunística de la zona, es creu oportú demanar una tramitació d'urgència d'un informe

d'impacte ambiental que estudiï amb precisió l'afectació de les obres de construcció de la variant sobre les comunitats i espècies de la zona.

Pel que fa a ***“Informe pericial d'aspectes ambientals i agronòmics de la finca de Can Puig – Massanet”***, emès pel Doctor en Ciències Ambientals JORDI PUIG ROCA, es destaquen:

1. Afectacions al patrimoni històric, en indicar:

“Afectacions al patrimoni històric

La proposta plantejada afecta de manera important diverses masies catalogades del municipi E21 (El Molí) i E4 (Can Massanet) i d'elements naturals catalogats N1 (Alzina de can Massanet) i N2. D'altra banda, a la zona hi ha diversos camins públics que seran interromputs:

- Referència cadastral 17235A004090210000PP*
- Referència cadastral 17235A004090230000PT”*

2. Afectacions al paisatge.

Inclosos recorreguts ambientals, derivats dels importants moviments de terres, terraplenats, alçada dels mateixos de fins a 5m en una zona d'elevada sensibilitat ambiental, amb impacte paisatgístic molt fort.

La pròpia alçada del pont d'estructura de 10m i 120m de longitud trencarà la visual de la zona sud del riu i afectarà greument la qualitat paisatgística de l'espai, fins la data molt ben conservada.

3. Afectacions a la connectivitat ecològica.

En incidir l'obra en l'àmbit d'especial interès connector reconegut al PTPCG com a eix AE10.

4. Afectacions productives i econòmiques.

Derivades de la segmentació d'una zona de regadiu amb potencial productiu elevat, pèrdua de superfície i afectació a una explotació prioritària, al sistema de reg, pivots, etc.

5. Impacte crític del Projecte sobre els valors indicats.

Així ho conclou l'Informe:

“Per tot l'exposat anteriorment, s'informa que l'impacte del projecte sobre els valors patrimonials, paisatgístics, de connectivitat ecològica i d'activitats productives serà crític i que el projecte no es compatible amb el manteniment

d'aquests. Per tot això es considera que l'execució del projecte és inviable.

D'altra banda, a nivell de tramitació ambiental, no s'ha seguit cap dels preceptes que fixa la legislació vigent i que afecten el projecte."

L'informe indicat en l'Apartat "*Documentació ambiental*" assenyala la inexistència d'informació ambiental al Projecte, la inexistència d'anàlisi d'alternatives i el no sotmetiment a avaluació ambiental quan aquesta era preceptiva.

Finalment, s'adjunta també un "*Informe pericial sobre la biodiversitat de la finca Can Puig – Massanet*" emès per l'ornitòleg JORDI SARGATAL que fou Director del Parc Natural dels Aiguamolls i d'inqüestionable i reconegut prestigi com a gran expert en la matèria. Informe resultat d'haver realitzar dos transectes a banda i banda del riu Manol, entre la zona de la masia Can Puig – Massanet fins al Pont de la N-260, amb avaluació a partir de rastres, petjades, observació i audició.

I Informe del que resulta:

1. Zona hàbitat de la llúdriga, havent-se localitzat excrements de l'espècie en diversos punts clau de l'espai.
2. Presència d'important ornitofauna, amb el rossinyol, tallarol de casquet i mallerenga carbonera.
3. Bosc de ribera molt ben constituït per feixes, amb àlbers i verns.
4. Àrea de campeig i d'alimentació de nombroses espècies de l'espai agroforestal.
5. Impacte crític sobre l'hàbitat de la llúdriga, amb Pla de conservació aprovat d'aquesta espècie protegida i publicat al DOGC número 3628 de 03.05.2002.
6. Afectació a part del bosc de ribera de la zona, hàbitat d'interès comunitari (Annex I de la Directiva 97/62/UE clau corresponent 92A0).
7. Impacte crític i incompatible amb la biodiversitat de la zona.

Establint, l'Informe, la següent conclusió:

“En aquest sentit, l'execució del projecte suposaria un impacte crític sobre l'hàbitat de la llúdriga -Pla de conservació de la llúdriga. (DOGC núm. 3628 - 3/05/2002)-. En aquest pla de conservació es fixen mesures de promoció dels ecosistemes fluvials, d'evitar el seu creuament amb infraestructures per evitar atropellaments i tot un seguit de supòsits que són plenament incompatibles amb la conservació d'aquesta espècie.

Per altra banda, el projecte realitzaria una destrucció d'una part del bosc de ribera de la zona -hàbitats d'interès comunitari (annex I de la Directiva 97/62/UE) corresponents 92A0 Alberedes, salzedes i altres boscos de ribera- i afectaria radicalment diversos trams de la finca que són àrea de campeig de diverses espècies.

En aquest sentit, es conclou que el projecte genera un impacte crític sobre la biodiversitat de la zona i no es compatible amb la conservació d'aquesta. Per tant, no es possible la seva execució.”

Catorzena: MANCA DE PREVISIÓ DE LA VARIANT EN EL PLANEJAMENT VIGENT DEL MUNICIPI DE VILAFANT.

Procedeix en aquest punt invocar que la variant de Vilafant, referida en el Projecte aprovat definitivament, no està prevista ni regulada en el planejament urbanístic vigent de Vilafant.

Es tracta d'un traçat nou, que únicament es contempla en el nou POUM que es troba tot just en fase de tramitació i que no ha estat encara aprovat ni es troba en vigor.

És per això que entenem que, **en el moment actual, aquesta nova variant no és compatible amb el planejament vigent, de manera que no es podia aprovar en la forma que s'ha fet.**

I invoquem que es té dret a formular oposició a aquest traçat, a l'empara d'allò establert a l'article 31.5 del Reglament General de Carreteres, aprovat per Decret 293/2003 de 18 de Novembre, que disposa:

ARTICLE 31.5 DECRET 293/2003: Informació pública.

“31.5 Si una carretera no és prevista en el planejament urbanístic vigent o és incompatible amb les determinacions d'aquest planejament i els ens locals afectats manifesten llur disconformitat amb l'estudi o el projecte, que necessàriament ha d'ésser motivada, l'expedient ha d'ésser elevat al Govern, que ha de decidir si és procedent aprovar-lo i executar-lo, i en aquest cas ha d'ordenar la modificació o la revisió del planejament urbanístic afectat.”

I s'instarà a l'Ajuntament de Vilafant a que manifesti l'oposició del Projecte amb el planejament vigent, i el seu reestudi i nova avaluació.

Quinzena: INEXISTÈNCIA D'ESTUDI D'INTENSITAT DE TRÀNSIT I D'ESTUDI DE MOBILITAT. INSUFICIENT JUSTIFICACIÓ DE L'OBRA.

No consta entre la documentació integrant del Projecte l'estudi d'intensitat de trànsit de la carretera. Estudi que entenem s'hauria d'incorporar per analitzar la necessitat o no d'aquest Projecte i de l'execució d'una nova variant amb canvi de traçat d'aquesta carretera al seu pas per Vilafant.

La Memòria del Projecte es limita a indicar que la IMD és de 1234 vehicles/dia (dades 2018).

El cert és que **no consta cap document que justifiqui la IMD indicada.**

Tampoc consta cap document que avalui la mobilitat de la zona i que justifiqui la necessitat real de construcció d'una variant amb un traçat diferent de l'actual.

De manera que la infraestructura no compta amb la imprescindible motivació o justificació de la seva necessitat. Fet que suposa infringir el deure de motivació dels actes administratius establert als articles 35 i concordants de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de règim

jurídic de les Administracions Públiques i de l'article 22.1 lletres a) i c) de la Llei 26/2010 de 3 d'agost de les Administracions Públiques de Catalunya que disposa:

ARTICLE 22 LLEI 26/2010: Dret a una bona administració.

“1. El dret dels ciutadans a una bona administració inclou:

a) El dret que l'actuació administrativa sigui proporcional a la finalitat perseguida.

(...)

c) El dret que les decisions de les administracions públiques estiguin motivades, en els supòsits establerts legalment, amb una referència succinta als fets i als fonaments jurídics, amb la identificació de les normes aplicables i amb la indicació del règim de recursos que escaigui.

(...)”

Tanmateix, procedeix indicar que en els darrers 10 anys l'aigua, únicament, ha passat 3 vegades per sobre del gual, en 3 episodis de tempesta, no situant-se aquest punt en les àrees d'inundació greu pel riu. Concretament foren: novembre de 2011, novembre de 2018 i gener de 2020. D'altra banda, existien alternatives de mobilitat per aquests supòsits, que no comporten en cap cas aïllament. Extrem que ha de comportar motivar al màxim la necessitat de l'obra atesos els greus impactes ambientals i l'intens valor de l'àrea afectada.

Setzena: INFRACCIÓ DE LES DIRECTRIUS DE PAISATGE DEL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES.

El Projecte aprovat definitivament per la Diputació de Girona infringeix de forma frontal i directa les Directrius del paisatge del PTPCG.

Les Directrius de Paisatge del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines opten sempre per:

- L'acompanyament d'arbrat o de vegetació dels elements lineals d'infraestructures (l'article 3.5.4 de les Directrius).

- Minimitzar els moviments de terres, desmunts i afectació al sistema de drenatge natural (article 2.1).
- Evitar l'afectació de torrents (article 2.2).
- Conservar el valor patrimonial de trames viàries per relligar petits nuclis amb una integració harmònica amb el paisatge de la Plana de l'Empordà (article 3.5.5).
- Conservar les tanques arbrades.
- Garantir la funció de les vies com a "itinerari de percepció de paisatge".
- Tenir cura de la correcta i discreta inserció i adaptació de la via en el paisatge (article 3.5.7).
- La Directriu de Qualitat Paisatgística OQP3 de l'article 3.5 estableix:

**ARTICLE 3.5 DIRECTRIU QUALITAT PAISATGÍSTICA
OQP3: Directrius OQP3**

"Unes infraestructures lineals (xarxa viària i ferroviària, línies elèctriques, etc.) i de telecomunicacions integrades en el paisatge i que millorin la interconnexió del territori sense comprometre la continuïtat i la permeabilitat ecològica i social respecte a les seves característiques ambientals i paisatgístiques".

- L'article 3.5 punt 5 disposa:

**ARTICLE 3.5.5 DIRECTRIU QUALITAT PAISATGÍSTICA
OQP3: Directrius OQP3**

"5. Conservar el valor patrimonial de les trames viàries d'arrel històrica de traça menuda però molt capil·lar, que relliga petits nuclis de població, amb una integració harmònica amb el paisatge. Es tracta de les trames viàries de les següents àrees:

- Vall d'en Bas
- Plana de la Selva
- Empordanet
- **Plana de l'Empordà**

Per tal de mantenir aquestes característiques i dimensions convindrà en alguns trams regular expressament la limitació de velocitat permesa"

Precepte que es vulnera en el present cas.

- L'article 3.5 punt 7 disposa:

**ARTICLE 3.5.7 DIRECTRIU QUALITAT PAISATGÍSTICA
OQP3: Directrius OQP3**

“7. Considerar la funció que tenen els projectes viaris com a itinerari de percepció del paisatge, a més de tenir cura de la correcta, i discreta, inserció i adaptació de la via en el paisatge. A les Comarques Gironines tenen aquesta funció els itineraris motoritzats citats en l’objectiu de qualitat paisatgística 16 (article 3.18).”

Amb el Projecte de nova variant de Vilafant i construcció d’un nou pont a la carretera GIP 5129 no es compleix el deure de la “correcta i discreta inserció i adaptació de la via en el paisatge”.

Extrems que han de comportar l’anul·lació del Projecte aprovat.

Dissetena: REGULACIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES AL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES.

Les infraestructures lineals, incloses la xarxa viària, apareixen regulades a les Normes d’ordenació i a les Directrius de Paisatge del Pla Territorial Parcial de les comarques gironines, aprovat per Acord de Govern 157/2010 de 14 de Setembre, en els següents termes:

- Article 2.7, que disposa:

**ARTICLE 2.7 DIRECTRIUS DE PAISATGE:
Infraestructures lineals.**

“1. Les infraestructures lineals —xarxa viària i ferroviària, conduccions de gas i d’electricitat, etc.—, a causa dels seus requeriments de traçat i connexió, sovint independents de les referències del territori perceptible, són una potencial intrusió en el paisatge, agreujada per la seva envergadura física. És un criteri general, vàlid per a tots els traçats d’infraestructures lineals, el de minimitzar la fragmentació física del territori i els canvis de configuració dels terrenys necessaris per a la seva construcció. Cal preveure que el respecte al paisatge pot comportar la construcció de major longitud de túnels, falsos túnels i viaductes que la que requereix un traçat que respongui només a criteris funcionals.

2. Els projectes de les infraestructures lineals de totes classes han d’adoptar les solucions adequades per a minimitzar-ne i/o esmorteir-ne la presència en el paisatge rural, llevat dels casos en què poden aportar interès al paisatge com els següents:

– Ponts i viaductes viaris o ferroviaris i altres artefactes singulars que, mitjançant un projecte de qualitat, poden tenir un caràcter monumental.

– Conduccions d'aigua a cel obert susceptibles d'ésser integrades com a elements d'interès paisatgístic.

– Trams viaris constitutius de passeigs arbrats.

3. **Els projectes viaris, a més de tenir cura de la correcta i discreta inserció de la via en el paisatge, han de considerar-ne també la funció com a itinerari de percepció del paisatge.** Tanmateix, aquest objectiu no és argument per a una major presència de la infraestructura, llevat dels casos on l'interès de l'itinerari visual pogués justificar-ho.

4. **L'acompanyament d'arbrat, o vegetació en general, dels elements lineals d'infraestructures és, llevat de casos excepcionals o d'impediments per normativa sectorial, una recomanació amb valor general.**

(...)"

I pel que fa a les Normes d'ordenació del PTPCG, l'article 2.7 apartats 6 i 7 disposen:

ARTICLE 2.7 NORMES D'ORDENACIÓ PTPCG:

"6. Els nous elements d'infraestructures que s'hagin d'ubicar necessàriament en sòl de protecció especial, com també la millora dels que hi ha en aquesta classe de sòl, han d'adoptar solucions que minimitzin els desmunts i terraplens, i han d'evitar interferir els connectors ecològics, corredors hidrogràfics, i els elements singulars del patrimoni natural (hàbitats d'interès, zones humides i espais d'interès geològic) i cultural. Quan el sòl de protecció especial es destini a activitats agràries, caldrà adoptar també solucions que minimitzin l'impacte a les explotacions agràries i les seves infraestructures. L'estudi d'impacte ambiental quan sigui requerit per la naturalesa de l'obra ha de tenir en compte la circumstància de la seva ubicació en sòl de protecció especial. Quan no es requereixi l'estudi d'impacte ambiental és preceptiva la realització, dins l'estudi d'impacte i integració paisatgística que disposen els articles 4.1 i 4.2 de les Directrius de Paisatge, d'una valoració de la inserció de la infraestructura en l'entorn territorial que expressi el compliment de les condicions esmentades sense perjudici del que s'assenyala a l'apartat 8.

7. L'anàlisi i valoració de la inserció de les edificacions o infraestructures en l'entorn territorial ha de **demostrar que les construccions i els usos que es proposen no afecten de forma substancial els valors de l'àrea de sòl de protecció especial on s'ubicarien.** L'estudi ha de considerar les següents variables, amb especial atenció a les relacionades amb els valors a protegir i el possible impacte de l'activitat.

a) Vegetació i hàbitats de l'entorn

- b) Fauna de l'entorn
- c) Valor edafològic
- d) Funcions de connector biològic
- e) Estabilitat del sòl
- f) Funcions hidrològiques
- g) Connectivitat territorial
- h) Gestió dels residus
- i) Accessibilitat i necessitat de serveis
- j) Increment de la freqüentació
- k) Patrimoni cultural i històric
- l) Patrimoni geològic
- m) Zones humides
- n) Paisatge
- o) Qualitat atmosfèrica
- p) Millora esperada de l'espai protegit
- q) Valor productiu agrari

En tot cas, les dimensions de l'àrea de sòl –superfície, amplada,...- seran determinants en la valoració dels efectes de les edificacions o infraestructures en l'entorn territorial.”

- En el cas que ens ocupa:
 - No es minimitza la fragmentació física del territori, sinó que s'amplia i incrementa.
 - No es manté la traça històrica de la carretera entre Vilafant i Borrassà.
 - No es minimitzen els canvis de configuració del terreny, sinó que es fan nous talussos i de dimensions superiors als 5m, en una zona bàsicament planera.
 - No es minimitza ni esmorteix la presència de la carretera en el paisatge, per manca de marges arbrats. Ja que la carretera actual no té arbres en el se traçat.
 - No es té cura de la correcta i discreta inserció en el paisatge i afecta el bosc de ribera.
 - No s'evita interferir els connectors ecològics, corredors hidrogràfics ni “els elements singulars del patrimoni natural” (hàbitats d'interès).
 - No s'efectua estudi d'impacte ambiental ni estudi d'impacte i integració paisatgística, ni estudi d'inserció de l'obra en el territori.

D'altra banda, entenem que es produeix la infracció de l'article 2.22 regulador dels “Àmbits d'interès especial per la connectivitat”, que estableix el següent:

ARTICLE 2.22 NORMES ORDENACIÓ PTPCG: Àmbits d'interès especial per a la connectivitat.

1. *Els àmbits d'interès especial per a la connectivitat són aquells sectors del territori amb unes característiques morfològiques, una estructura d'hàbitats i una localització que afavoreixen la continuïtat dels fluxos biològics i ecològics, com és facilitar els moviments d'un ampli ventall d'espècies a través del territori i mantenir la continuïtat de determinats processos ecològics.*

També inclouen els elements del paisatge, generalment d'estructura contínua i lineal, que, amb independència del valor dels seus hàbitats naturals, tenen un interès per permetre els desplaçaments de determinades espècies entre diferents espais naturals d'una certa dimensió.

2. *El Pla identifica els àmbits d'interès especial per a la connectivitat en el plànol O.5 en tant que és un objectiu del Pla garantir al màxim la permeabilitat ecològica entre les àrees d'interès natural.*

3. ***En àmbits d'interès especial per a la connectivitat, s'ha de mantenir la classificació de no urbanitzable i evitar-hi implantacions que puguin afectar significativament a la seva funció connectora o bé, mitjançant el planejament urbanístic, incorporar aquests sòls als sistemes d'espais lliures públics per tal de garantir la seva funció connectora, tot mantenint una franja lliure amb la dimensió mínima suficient de noves construccions, i s'ha de procurar la permeabilització dels usos i les construccions existents.***

4. ***Els plans i projectes que afectin les àrees identificades com a punts crítics per la connectivitat a l'Informe de sostenibilitat ambiental, han de ser coherents amb les mesures de protecció i millora de la connectivitat recollides a l'informe de sostenibilitat ambiental, sense perjudici d'altres mesures contemplades en el Pla i, en qualsevol cas, han de preservar i en la mesura del possible millora la funció connectora d'aquests punts crítics.***

5. ***Les infraestructures lineals que travessin àmbits d'interès especial per a la connectivitat han de prendre mesures específiques per a garantir el manteniment de la permeabilitat ecològica:***

a. ***Els projectes d'implantació de noves infraestructures o d'ampliació de les existents que interfereixin amb connectors biològics i corredors fluvials en garanteixen el manteniment de la funcionalitat ecològica, i avaluaran específicament el seu grau de fragmentació i les possibilitats de millora dels punts conflictius de la xarxa existent. A tal efecte, s'estudiaran els possibles impactes acumulatius i sinèrgics negatius, considerant les vies existents d'altres elements amb efecte barrera. En aquests casos, caldrà establir solucions conjuntes de permeabilització de les vies. Quan per tal de garantir l'efectivitat***

de les mesures proposades calgués alguna actuació de permeabilització o desfragmentació en les infraestructures o instal·lacions ja existents, aquestes han de ser integrades en el nou projecte i executades pel promotor de la nova infraestructura.

b. Les administracions públiques competents han d'adoptar mesures específiques per a la millora progressiva de la permeabilitat ecològica dels trams de les infraestructures existents que travessen àmbits d'interès especial per a la connectivitat. Caldrà avaluar la incidència de la mortalitat de fauna per atropellament i col·lisió amb vehicles, així com l'efectivitat dels passos de fauna existents i ampliar-los o construir-ne de nous si aquests es demostren insuficients.

(...)

6. Quan als trams de cursos d'aigua que travessen sòls de protecció especial d'interès connector:

a. En les infraestructures hidràuliques que es construeixin dintre d'àmbits d'interès especial per a la connectivitat s'hi han d'aplicar mesures preventives i correctores adients per assegurar la permeabilitat de les infraestructures, tant en sentit transversal com longitudinal respecte del curs d'aigua, i el manteniment de l'hàbitat i la funcionalitat fluvial.

b. Les actuacions de millora o adequació dels recs, canals i rieres han de preveure la naturalització dels seus marges per permetre i potenciar la seva funció connectora.

7. En els espais d'ús agrari que estiguin dintre d'àmbits d'interès especial per a la connectivitat convindrà afavorir la preservació dels elements d'interès connectiu en coherència amb el que s'enuncia a l'article 2.7, apartat 9.

En les concentracions parcel·làries s'ha de preservar la funcionalitat connectiva ja sigui mantenint els elements de l'estructura agrària original d'interès connectiu o creant nous elements amb aquesta finalitat”.

Prescripcions que no han estat tingudes en compte en el cas que ens ocupa.

I es produeix també la infracció de l'article 2.7.6 i 2.7.7 sobre deure d'aportar EIA o EIIP i de garantir l'anàlisi i valoració de la inserció de la infraestructura en l'entorn territorial i **“demostrar”** que no s'afecta de manera substancial els valors de l'àrea.

Així com es vulnera l'article 4.6 de les Normes d'Ordenació reguladors de les condicions generals per la implantació de noves infraestructures i per l'ampliació de les existents, que disposa:

**ARTICLE 4.6 NORMES D'ORDENACIÓ PTPCG:
Condicions generals per a la implantació de noves
infraestructures i per a l'ampliació de les existents**

"1. A més de complir les especificacions concretes que el Pla estableix, els projectes d'implantació de noves infraestructures o d'ampliació de les existents han d'observar, amb caràcter general, la condició de potenciar els seus efectes positius i de minimitzar el seu impacte, en particular pel que fa a:

a) Els efectes negatius a les àrees urbanes i, molt específicament en els seus àmbits d'extensió;

b) L'afectació de terrenys d'espais naturals protegits o altres de valor natural, agrícola i del patrimoni cultural.

c) L'afectació sobre l'estructura de les parcel·les i les explotacions agràries, en termes d'activitat productiva, i sobre les infraestructures necessàries per desenvolupar l'activitat agropecuària

d) El trossejament de planes i de peces de sòl morfològicament rellevants;

e) La necessitat de desmunts i terraplens, mitjançant una suficient adaptació de les rasants als terrenys i, si és el cas, la construcció de trams en viaducte o túnel;

f) L'efecte barrera, procurant la continuïtat de la xarxa de camins i adoptant criteris de manteniment de la connectivitat ecològica en la concepció, el disseny, la redacció i l'execució de projectes, especialment en aquells trams que discorren per sòl no urbanitzable de protecció especial, disposant-hi els passos de fauna necessaris en funció de l'interès dels hàbitats de l'entorn.

g) Els efectes negatius sobre el cicle hidrològic i l'erosió del sòl

h) La intrusió visual com a elements negatius en el paisatge preexistent.

Per al disseny de les infraestructures es consideraran les Recomanacions tècniques per al disseny d'infraestructures que interfereixen en l'àmbit fluvial, (ACA, 2006), els Protocols de criteris ambientals d'obra civil (GISA/REGESA, 2003), el Manual de prevenció i correcció dels impactes de les infraestructures viàries sobre la fauna (DMAH, 1999), el Recull d'accions per minimitzar l'impacte de les infraestructures viàries sobre el territori (DMHA, 2000) i altres publicacions que el Departament de Medi Ambient i Habitatge pugui editar sobre la matèria.

2. Els plans i projectes d'infraestructures que afectin espais fluvials tindran en compte, a més, les següents condicions:

a) Les infraestructures de sanejament, abastament, estacions de bombament d'aigües o de matèries primeres i similars, hauran de situar-se fora de l'espai fluvial més dinàmic, respectant les zones inundables per a cabals associats a períodes de retorn mitjans-alts.

b) *Les línies elèctriques, de telefonia i similars s'hauran de disposar de manera que els seus suports no ocupin zones inundables amb flux i velocitat apreciables. Així mateix, els seus traçats longitudinals en l'espai fluvial s'hauran de situar fora de la zona ocupada pel bosc de ribera.*

c) *Les infraestructures soterrades de conducció d'aigües, matèries primeres o similars es situaran, sempre que sigui possible, fora de les terrasses baixes i de les zones morfodinàmicament actives i de risc d'erosió.*

d) *En tot cas i durant la fase d'instal·lació d'aquestes infraestructures es tindrà cura de respectar al màxim l'estructura i funcionalitat del bosc de ribera i, si fos indispensable la seva afectació, caldrà posteriorment dur a terme una recuperació i restauració ambiental que garanteixi el bon estat del sistema un cop finalitzades les actuacions.*

Caldrà seguir les Recomanacions tècniques per al disseny d'infraestructures que interfereixen amb l'espai fluvial (ACA,2006).“

Extrems que han de portar a deixar sense efecte el Projecte aprovat.

Divuitena: MANCA D'INFORME DE L'AGÈNCIA CATALANA DE L'AIGUA.

No ens consta tampoc que s'hagi emès l'Informe per part de l'Agència Catalana de l'Aigua. Irregularitat greu atesa l'evident afectació a un curs hídic, a zona de domini públic hidràulic, als marges del riu Manol i al bosc de ribera, així com a una zona potencialment inundable. Especialment en preveure's la construcció d'un pont amb suports en zona de domini públic, i la substitució del gual preexistent així com l'afectació a bosc de ribera.

Extrem que constituïria, en cas de confirmar-se, -atès que no consta l'emissió d'aquest Informe referit en l'Acord d'aprovació definitiva-, una nova irregularitat invalidant de tot allò actuat.

Dinovena: POSSIBILITAT DE MANTENIR EL TRAÇAT I SUBSTITUIR EL GUAL AMB UN PONT O OPTAR PER ALTRES ALTERNATIVES.

Finalment, no ens resta més que indicar, que sembla obvi que, - pel supòsit de que es consideri indispensable, per motius de seguretat, substituint l'actual gual sobre el riu Manol-, allò més senzill i procedent seria avaluar la seva substitució per un pont, en el mateix punt i sense necessitat de construir una variant nova amb un nou traçat amb noves afectacions i impactes.

Alternativa, menys costosa, amb menor impacte ambiental i paisatgístic, i que no ha estat valorada per la Diputació de Girona.

Extrem determinant de l'error en què s'ha incorregut.

Com existirien també altres opcions possibles, pel que fa a la connexió viària que no han estat avaluades.

Vintena: PETICIÓ DE SUSPENSÍO DE L'ACTE ADMINISTRATIU IMPUGNAT.

S'interessa l'adopció de mesures cautelars consistents en la suspensió de l'eficàcia de l'acte administratiu i la suspensió de l'execució del Projecte.

Mesures cautelars que sol·licitem a l'empara d'allò establert a l'article 117 de la Llei estatal 39/2015 d'1 d'octubre de procediment administratiu comú de les Administracions Públiques.

Diu, a la lletra, l'article invocat:

ARTICLE 117 LLEI 39/2015: Suspensión de la ejecución.

“1. La interposición de cualquier recurso, excepto en los casos en que una disposición establezca lo contrario, no suspenderá la ejecución del acto impugnado.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano a quien compete resolver el recurso, previa ponderación, suficientemente razonada, entre el perjuicio que causaría al interés público o a terceros la suspensión y el

ocasionado al recurrente como consecuencia de la eficacia inmediata del acto recurrido, podrá suspender, de oficio o a solicitud del recurrente, la ejecución del acto impugnado cuando concurren alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que la ejecución pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.

b) Que la impugnación se fundamente en alguna de las causas de nulidad de pleno derecho previstas en el artículo 47.1 de esta Ley.

(...)"

En el cas que ens ocupa:

1. L'execució del Projecte pot comportar perjudicis d'impossible o difícil reparació. Com serien l'inici de les obres, l'execució de moviments de terres, afectacions als valors naturals que es volen preservar i inici d'expropiacions, en relació a un Projecte i un traçat que es considera il·legal per manca d'avaluació ambiental i d'anàlisi d'alternatives.
2. La impugnació es fonamenta en causes de nul·litat de ple dret de l'article 47.1 de la Llei 39/2015 d'1 d'octubre, que disposa:

ARTICLE 47 LLEI 39/2015: Nulidad de pleno derecho.

"1. Los actos de las Administraciones Públicas son nulos de pleno derecho en los casos siguientes:

a) Los que lesionen los derechos y libertades susceptibles de amparo constitucional.

b) Los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio.

c) Los que tengan un contenido imposible.

d) Los que sean constitutivos de infracción penal o se dicten como consecuencia de ésta.

e) Los dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados.

f) Los actos expresos o presuntos contrarios al ordenamiento jurídico por los que se adquieren facultades o derechos cuando se carezca de los requisitos esenciales para su adquisición.

g) Cualquier otro que se establezca expresamente en una disposición con rango de Ley.

(...)"

Nul·litat de ple dret que deriva de la manca d'avaluació ambiental, manca d'anàlisi d'alternatives de traçat, manca de consideració del manteniment del traçat actual de la carretera amb substitució del gual per un pont, manca d'intervenció de la Comissió Territorial d'Urbanisme per afectació a SNU, manca d'avaluació d'impacte paisatgístic i manca d'informes preceptius.

Extrems, tots ells, que justifiquen la suspensió de l'eficàcia de l'acte recorregut, mentre es tramita i fins que es dicti resolució en relació al present recurs.

Per tot això, **A LA DIPUTACIÓ DE GIRONA SOL·LICITEM:**

Ens tingueu per presentat aquest escrit amb les còpies i documents que s'acompanyen, tingueu per interposat, en temps i forma, recurs potestatiu de reposició contra l'Acord de Ple adoptat el 15 de Juny de 2021 pel que s'aprova definitivament el Projecte de Condicionament d'un tram de la carretera GIP-5129 de Vilafant a Borrassà, amb pont nou sobre el Manol, i en mèrits de tot allò que ha quedat dit, ordeneu:

1. Declarar la nul·litat de ple dret, i deixar sense efecte, o, subsidiàriament, anul·lar, l'acord impugnat ateses les greus irregularitats comeses amb la redacció, tramitació i aprovació del Projecte, la insuficiència de la seva documentació, manca d'avaluació ambiental i paisatgística i pels impactes crítics i incompatibles que el mateix provoca al territori.
2. Ordenar reestudiar el Projecte, tot efectuant anàlisi d'alternatives de traçat entre les que s'avaluïn les següents:
 - Mantenir el traçat de la carretera preexistent, i únicament preveure la substitució del gual per un pont i condicionament d'amplada.
 - Alternativa 0.
3. Ordenar analitzar els impactes ambientals i paisatgístics de l'obra que no s'han efectuat i elaborar la documentació ambiental i el preceptiu EIIP, així com incorporar l'Estudi d'intensitat de trànsit i l'Estudi de mobilitat.

4. En tot cas, retrotraure les actuacions sotmetent el procediment a avaluació ambiental, i a informe per part dels organismes competents, inclosos: l'ACA, l'òrgan de paisatge, la secció de biodiversitat i medi natural i Comissió Territorial d'Urbanisme de Girona.
5. Acordar suspendre l'eficàcia de l'Acord de Ple aprovant definitivament el Projecte i suspendre l'execució del Projecte, a l'empara d'allò establert a l'article 117 de la Llei 39/2015 d'1 d'octubre.

Girona a 22 de Juliol de 2021.

Signat: Llorenç Pascua Subiranas
en nom i representació de
la IAEDEN i Salvem l'Empordà

DIPUTACIÓ DE GIRONA
Pujada de Sant Martí, 5
17004 Girona