

<p>Sello Entrada Registro:</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="3">DELEGACIÓN DE GOBIERNO EN CATALUÑA</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Area de Fomento</td> </tr> <tr> <td colspan="3">14 Jun 2006</td> </tr> <tr> <td>Reg. Entrada</td> <td>Hora</td> <td>Salida</td> </tr> <tr> <td>Nº 6517</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	DELEGACIÓN DE GOBIERNO EN CATALUÑA			Area de Fomento			14 Jun 2006			Reg. Entrada	Hora	Salida	Nº 6517			<p>MINISTERIO DE FOMENTO <i>Secretaría de Estado de</i> <i>Infraestructuras y Planificación</i> Exp. 25.874/06</p> <p style="text-align: right;">- - B - -</p>
DELEGACIÓN DE GOBIERNO EN CATALUÑA																
Area de Fomento																
14 Jun 2006																
Reg. Entrada	Hora	Salida														
Nº 6517																

ASUNTO: Alegaciones-observaciones al estudio informativo complementario sobre las modificaciones de trazado Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza- Barcelona-Frontera Francesa.- en el tramo Sants-La Sagrera (Barcelona). Exp. 25.874/06

EXCMO. SEÑOR

La **ASOCIACIÓN PLATAFORMA L'AVE PEL LITORAL- NIF**, con domicilio social en Barcelona comparece y como mejor proceda en derecho, **DICE:**

Que los fines de la Asociación que represento, en adelante la PLATAFORMA, según el artículo 2 de sus Estatutos, son básicamente la defensa de los intereses de los ciudadanos y ciudadanas de Barcelona, y, especialmente, en tanto que afectados directamente e indirecta, por el trazado del tren de alta velocidad (AVE), equipamiento ferroviario básico por la ciudad, la Comunidad Autónoma y el Estado, la búsqueda de un modelo de ciudad y de un modelo de gestión participativa de esta, donde la ciudadanía tenga un papel protagonista y sea escuchada.

Que la PLATAFORMA representa a 382 Comunidades de Propietarios que suman 9.357 viviendas donde habitan 28.071 personas afectadas por el trazado ciudadano actual del AVE.

Que al amparo de los artículos 31.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de LRJPA, modificada por la Ley 4/1999, 5.4 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y, 10 de su Reglamento, comparece en el trámite de información pública del **“Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones del Trazado en el Tramo Sants - La Sagrera (Barcelona) línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa,** aprobado provisionalmente por la Dirección General de Ferrocarriles, mediante resolución de 8 de mayo de 2006, publicada en el Boletín Oficial del Estado núm. 302, de 19 de diciembre de 2005, pasando a impugnarlo dentro del plazo y en forma, en base a las siguientes:

Primera

Esta Asociación considera totalmente inadecuada la concepción global del trazado que cruza el centro de la ciudad.

-|-

En primer lugar es menester poner de relieve la desconfianza e inseguridad que suscita en los ciudadanos de Barcelona, el insólito hecho que en **seis años** la llegada del AVE a la ciudad de Barcelona se haya cambiado **cuatro veces** de trazado. De este reiterado cambio de parecer puede

colegirse que cada uno de los proyectos anteriores carecían de razones para ser mantenidas, y, por ende, eran contrarios al interés general al que las administraciones, por mandato constitucional, están obligadas a servir. En puridad de derecho no puede haber otra interpretación.

-II-

Es conveniente recordar que en junio del año 2000 el trazado de la llegada del AVE a Barcelona, transcurría desde el Aeropuerto a la Estación de la Sagrera por el litoral. Este proyecto fue avalado y sustentado por el Ayuntamiento de Barcelona, y, ratificado por el Ministerio de Fomento. Posteriormente salió a la luz el estudio informativo 2000, donde el trazado primigenio sufre una radical transformación. Esta vez el tren del AVE, partiendo de la Estación de Sants a través de la calle Mallorca llegaba directamente a la Estación de la Sagrera. Este proyecto estaba destinado a durar poco, de suerte que posteriormente (2003) se mantuvo el anterior trazado pero haciendo una extraña curva para enlazar con la calle Valencia, con objeto de esquivar el templo de la Sagrada Familia.

Y finalmente, en el 2006 llegamos al proyecto de trazado que nos ocupa, donde haciendo tabla rasa con todo lo anterior, la Dirección General de Ferrocarriles aprueba provisionalmente la actual modificación del trazado, que ahora; saliendo de la Estación de Sants transcurre **por la calle Provenza**, para desviarse por la Diagonal y enlazar de esta manera con la calle Mallorca y seguir por ella pasando por delante de la fachada de la Sagrada Familia hasta la Estación de la Sagrera.

Como se apuntaba al principio de esta alegación ninguno de los proyectos citados contenía la obligada justificación y motivación que avalara que todos ellos, se aprobaron con sujeción al interés general.

Segunda

El estudio informativo complementario sometido a información pública adolece de un cúmulo de errores en sus apreciaciones.

-III-

Entrando en el fondo del estudio informativo expuesto a información pública, en nuestro entender, se constata en su contenido cierta precipitación en su formación que conduce a una serie de errores, debido posiblemente, al verse obligados los redactores del proyecto a tener que hacer y deshacer tantas veces las propuestas y planteamientos del trazado ferroviario, ora para dar satisfacción a una administración, ora para darle a otra administración, con sus intereses políticos divergentes.

-IV-

De esta forma, con referencia al Estudio de impacto ambiental, se observa que el mismo carece de la exigible aportación al expediente de **“una exposición de principales alternativas estudiadas y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales”** especificado en el artículo 2 apartado b de la Ley 6/2001 de 8 de mayo, que modifica el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28-6-1986, **de Evaluación de Impacto Ambiental.**

Este Real Decreto que procede de la Directiva Comunitaria 85/337/CEE considera, entre otros aspectos, que los efectos de un proyecto sobre el medio ambiente deben evaluarse para proteger la salud humana, y contribuir mediante un mejor entorno a la calidad de vida y para ello en su artículo 2 expone que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras (tal y como es el trazado del AVE) es necesario la realización de este Estudio, el cual deberá tener un contenido mínimo reflejado en el artículo 2 punto 1. En este punto y en el apartado b **refleja la necesidad de realizar y exponer las alternativas estudiadas y la necesidad de la alternativa elegida.**

-V-

En los párrafos primero y segundo de la página 1 del Tomo VIII, apartado 1.1, se da por hecho que el trazado discurrirá por el centro de la ciudad descartando otras alternativas, como la primera de todas ellas, o sea, por la del litoral desde el punto de vista funcional. Esto viene condicionado por el defecto de

forma que adolecía el estudio informativo del año 2000, por no recoger su totalidad al trámite de información pública se presentan solo dos posibles alternativas de trazado; calles Mallorca/Provenza Ninot. Situación que pone de manifiesto la existencia de la problemática del trazado por el centro de la ciudad y en consecuencia la carencia de concreción del estudio informativo que nos ocupa.

-VI-

En el Apéndice VII. Estudio de Afecciones a las Edificaciones, página 1, en relación con el cuadro de la página 8 sobre clasificación de daños, se hace constar que: **“Es necesario, por tanto, unir a la vigilancia de las subsidencias causadas por la excavación un control del estado de los edificios próximos a la traza definiendo su instrumentación y frecuencia de lectura en función de su estado real y de sus características.”**

“Los parámetros fundamentales a controlar serán:

- **Movimientos horizontales y verticales.**
- **Giros**
- **Evolución del tamaño de grietas, ya sean existentes o de nueva aparición”.**

Del texto reproducido se desprende que se dan como inevitables grietas, giros, movimientos, etc... que viene a confirmar que nuestra preocupación por los efectos de la obra, están justificados. Preocupación y alarma social que irá in crescendo en la medida que los afectados se percaten de la necesaria aparatosidad en la ejecución de este tipo de obras.

-VII-

En relación con el cuadro de la página 15 anejo nº 14 comparación de alternativas, resulta obligado decir que el estudio complementario de la calle Provenza y comparativo de alternativa al paso por la calle Mallorca resulta un brindis al Sol porque en la afección a: **servicios urbanos, excedentes de materiales, funcionalidad de la línea, afección al tráfico y transporte público en superficie, tráfico ferroviario etc.**, las diferencias no son significativas como para tomar la decisión por uno u otro trazado, aunque el coste económico es muy superior en el trazado complementario de la calle Provenza a causa de las exigencias de protección de algunos de los edificios que lo hace muy arriesgado, costoso y problemático.

-VIII-

Siguiendo con el Tomo VIII, (medio ambiente) se comprueba que parte de la documentación que se aporta no es actual. Así el informe del Museo de Historia (10 de octubre de 2002) que resulta desfasado y desubicado. También falta el informe del primer tramo de la calle Provenza. Y en cuanto la Ordenanza de medio ambiente del Ayuntamiento de Barcelona de 16 de junio de 1999, resulta obsoleta en virtud de la legislación posterior autonómica, estatal y europea. Añadir que la comparación que se hace en relación a los proyectos de 2000 y 2003, resulta inconclusa e incompleta.

-IX-

En la página 1 del Tomo VIII se advierte: *“ Cabe indicar, que tanto la nueva alternativa recogida en el presente estudio informativo Complementario como la propuesta en el anterior Estudio Informativo, satisface el requisito de que ambas tienen su inicio en la Estación de Sants, hallándose ya avanzadas las obras tanto de la línea como de la reforma de la propia estación.....”*

“Por este motivo no se han considerado aquellos pasillos que no pasen por dicha estación, como por ejemplo el corredor del litoral “.

Al respecto, esta Plataforma vecinal ya desde sus inicios (hace mas de un año) mantiene su coincidencia con los criterios técnicos de urbanistas de prestigio como Don Josep Parcerisa, Don Oriol Bohigas o Don José Antón Acebillo, los cuales, como se verá más adelante, rechazan de plano (por falta de capacidad) el uso de la Estación de Sants. Quizá por ello, se aprobó con una **rapidez inusitada**

la remodelación de la misma y, por tanto estamos en el punto en que esa Administración nos han abocado y que ahora paradójicamente, les sirve de pretexto para rechazar otras alternativas.

-X-

El estudio que se combate considera **imprescindible** el paso del trazado por la Estación de Sants. Siendo así, nuestra propuesta cumple rigurosamente con este requisito ya que la misma se fundamentaba en que; toda vez que los trenes que llegan a la Estación de Sants tendrán la base técnica de mantenimiento en Can Tunis y que a estos efectos se está construyendo la doble vía desde dicha estación, que transcurre según los 8 planos de GYGSA y GIF de noviembre de 2004, Tramo Hospitalet la Torrassa por Avenida Vilanova – Rosalía de Castro – Avda. Vilanova – Estación Bellvitge – Avenida América – de nuevo Avda. Vilanova para pasando la Riera de la Creu y el Colector Gornal llegar a Can Tunis.

Una vez en Can Tunis permitiría recuperar el trazado por el LITORAL, únicamente en su tramo Can Tunis a la Estación de la Sagrera, el cual es notorio que resulta más económico y más seguro, logrando el mismo objetivo: unir las estaciones de Sants y Sagrera.

-XI-

El preámbulo de la Directiva del Consejo 85/337/CEE, de 27 de junio de 1985 relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente expone:

*“Considerando que los programas de acción de las Comunidades Europeas en materia de medio ambiente de 1973 (4) y 1977 (5), así como el programa de acción de 1983 (6), cuyas orientaciones generales fueron aprobadas por el Consejo de las Comunidades Europeas y los representantes de los gobiernos de los Estados miembros, **subrayan que la mejor política de medio ambiente consiste en evitar, desde el principio, la creación de contaminaciones o daños, más que combatir posteriormente sus efectos y afirmar la necesidad de tener en cuenta, lo antes posible, las repercusiones sobre el medio ambiente de todos los procesos técnicos de planificación y decisión;** que, a tal fin, prevén el establecimiento de procedimientos para evaluar tales repercusiones;”*

*“Considerando que **los efectos de un proyecto sobre el medio ambiente deben evaluarse para proteger la salud humana, contribuir mediante un mejor entorno a la calidad de vida, velar por el mantenimiento de la diversidad de especies y conservar la capacidad de reproducción del ecosistema como recurso fundamental de la vida;**”*

-XII-

Partiendo de la base que todas las afecciones al medio humano y al entorno que afecta a la calidad de vida son moderadas y severas, nos obliga a manifestar que los siguientes puntos, recogidos en el *Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones del trazado en el tramo Sants-La Sagrera de la Línea de Alta Velocidad Madrid – Zaragoza – Barcelona – Frontera Francesa*, resultan *disconformes* con dichas directivas en las cuales debe basarse toda legislación medio ambiental de los países pertenecientes a la Unión Europea. Así tenemos:

Apéndice VII-Estudio de Afecciones a las Edificaciones, Pág. 1

“La afección principal a edificios y servicios producida por la ejecución de una excavación es causada por los movimientos inducidos en el terreno. Debido a los desplazamientos en los apoyos, la estructura puede llegar a no satisfacer sus requisitos de servicio o a su rotura. Actualmente existe una amplia referencia de legislaciones y de recopilaciones que tratan de dar valores a los movimientos máximos admisibles por una determinada estructura. No obstante la mayoría de estos valores admisibles se refieren a estructuras

recién construidas y no son directamente aplicables a edificios de los que no se conocen los movimientos que ya se hayan producido.”

Según se ha podido comprobar en el Apéndice 3 del Anejo nº 2 Cartografía y Topografía (II) del tomo II, Inventario de edificios afectados, la media de antigüedad de los edificios próximos a la traza es de 80 años, lo que no se puede considerar "estructura recién construidas", por lo que esta incapacidad de determinar los valores de los movimientos máximos admisibles demuestra, una vez más, la peligrosidad y los daños irreversibles que pueden originarse en los edificios. También se especifica en los apartados de geología que el terreno está, principalmente, formado por elementos Terciarios compuestos por arcillas y arenas principalmente lo que hace que el subsuelo sea excesivamente blando.

“Efecto barrera.- Si se produce una impermeabilización total de una sección considerable del acuífero puede tener lugar una sobreelevación del nivel freático aguas arriba de la traza, mientras que se producirá un descenso aguas abajo. Este mecanismo es de suma importancia ya que puede afectar tanto a la obra como a su entorno, generando fenómenos entre los que destacan:

(Apéndice IV-Estudio Hidrogeológico, pág. 32).

- *Incremento de las acciones sobre el muro pantalla debido al aumento de presiones de agua*
- *Aumento de los niveles freáticos aguas arriba*
- *Bajada del nivel freático aguas abajo, la cual generará un aumento de las tensiones efectivas y la consecuente consolidación del terreno.*

El tramo inicial del trazado, más superficial, está previsto que se realice con pantallas que pueden suponer un corte considerable de la sección del acuífero. Lógicamente, este efecto será tanto más importante cuanto más opaco sea el obstáculo frente al paso del agua. Asimismo, será más notable si su orientación es perpendicular al flujo....

Dado la gran cantidad de rieras que desciende al mar en la zona afectada por el trazado que se combate podrían dar lugar a serios problemas en el futuro a las edificaciones.

-XIII-

“Impactos sobre la población derivados de la generación de vibraciones (punto 9.2.7. Estudio de Impacto Ambiental)Del mismo se extraen las siguientes conclusiones para dar una valoración del impacto que supondría las obras proyectadas y el posterior funcionamiento del tren con respecto a la generación de vibraciones en los edificios de la zona; traducidas, en el peor de los casos, en potenciales riesgos de derrumbamiento de los edificios cercanos y, en el mejor, en molestias a la salud y el confort de las personas que los habitan....

....Durante las obras de construcción del túnel, las vibraciones serán provocadas por el funcionamiento de los motores de la maquinaria pesada empleada en las mismas, de su movimiento y de las excavaciones realizadas.....

*....El hecho de que los valores de las vibraciones en varios puntos del trazado haya sido en general bajo, hace que el impacto sobre las edificaciones cercanas y sus habitantes que se deriva de la generación de vibraciones durante las obras se considere temporal aunque con carácter **severo**,”.*

En este punto se hace patente que el impacto de las vibraciones sobre la calidad y confort de los habitantes de la zona y sobre los edificios será "severo" y, aunque se considere "temporal", hay que tener en cuenta que las obras se alargarán por un período no inferior a 28,5 meses, en el mejor de los casos por lo que la temporalidad queda entre dicha.

“Impacto sobre el medio humano (punto 4.2.6. Estudio de Impacto Ambiental)

4.2.6.1. Impacto por molestias a la población derivadas de la emisión de polvo y gases

*Como consecuencia de la ocupación del suelo y retirada de arbolado, del movimiento de maquinaria y de tierras, y debido a las actividades propias en las instalaciones de obra, se producirá un impacto por emisiones que afectará principalmente a las viviendas más próximas al área de actuación, verificándose un incremento en los niveles de contaminación por partículas en suspensión y gases procedentes de la combustión de hidrocarburos... por lo que se considera **moderado**, dada la naturaleza urbana del entorno (centro urbano de una gran ciudad).”*

Hay que tener en cuenta que las "viviendas más próximas al área de actuación" son 17.860, por lo tanto, aunque quieran minimizar con el lenguaje el tema estamos hablando de 53.580 ciudadanos afectados por estas emisiones y, aunque se considere "moderado", deberían tener en cuenta que las condiciones físicas de la población afectada no son estándar, muchas de ellas tienen problemas respiratorios o alergias que se verán agravadas.

4.2.6.6. Efecto barrera sobre el tráfico peatonal *La actuación proyectada producirá interferencias en aquellos lugares donde se realicen las obras a cielo abierto. El impacto sobre el tráfico peatonal se considera **severo** pues la ejecución de las obras puede conllevar que las vías en las cuales se desarrollen las obras no puedan ser utilizadas por el peatón.*

He aquí otra muestra de afectación "severa" para la ciudadanía que debería tenerse en cuenta para que las Administraciones se plantearan otro trazado y que cumplieran con la legalidad explícita en la Directiva mencionada que promulga que se debe "**contribuir mediante un mejor entorno a la calidad de vida**".

4.2.6.9. Impacto sobre el comercio

*Como consecuencia de las obras a cielo abierto (entre pantallas), las obras van a interferir en el desarrollo de las actividades de los distintos comercios cercanos. Así mismo, los garajes situados en estos tramos pueden ver alterada e incluso impedida su utilización. En estas zonas afectadas indicadas se prevé un impacto **severo** pero sólo en fase de construcción.*

Otro ejemplo de impacto "severo" para la vida del barrio y sus comerciantes que verán mermada, sino anulada, su actividad. No se tiene en cuenta que los comercios pueden quebrar debido al largo período de ejecución de las obras (28,5 meses), por lo tanto la especificación "pero sólo en fase de construcción" parece bastante "alegre" ya que no hay comercio que aguante más de dos años sin poder ejercer su actividad.

También en este apartado hay un cuadro resumen (adjunto) que muestra claramente los impactos mencionados, en su mayoría son moderados y severos, siendo los compatibles los menos y los positivos sólo aquellos que afectan a la población activa y que serían positivos en cualquier otro trazado alternativo.

ALTERNATIVA CALLE PROVENZA

ACCIONES DEL PROYECTO

FASE DE CONSTRUCCION

FASE DE EXPLOTACION

FACTORES AMBIENTALES		Obras a cielo abierto	Excavación del Túnel	Infraestructuras asociadas a la obra	Empleo de maquinaria	Vvertido de excedentes	Presencia de instalaciones	Funcionamiento de la línea
MEDIO FISICO	Morfología superficial De las calles	Moderado (---)		Moderado (---)				
MEDIO FISICO	Geometría de las zonas de vertido					Moderado (---)		
MEDIO FISICO	Suelos	Moderado (---)		Moderado (---)		Moderado (---)		
MEDIO FISICO	Calidad atmosférica del aire	Moderado (---)		Moderado (---)	Moderado (---)	Moderado (---)		
MEDIO FISICO	Nivel sonoro del ambiente	Moderado (---)		Moderado (---)	Moderado (---)			Compatible (---)
MEDIO FISICO	Flujo del agua subterránea		Moderado (---)					
MEDIO FISICO	Calidad del acuífero Superficial	Moderado (---)	Moderado (---)	Moderado (---)	Moderado (---)			
MEDIO BIOLOGICO	Arbolado Urbano	Moderado (---)		Moderado (---)				
PAISAJE URBANO		Compatible(---)		Compatible(---)			Compatible (---)	
MEDIO HUMANO	Trafico rodado	SEVERO (---)						
MEDIO HUMANO	Transporte Publico	SEVERO (---)						
MEDIO HUMANO	Trafico Peatonal	SEVERO (---)						
MEDIO HUMANO	Confort de habitantes (Vibraciones)							Compatible (---)
MEDIO HUMANO	Alarma Social		Moderado (---)					
MEDIO HUMANO	Población Activa	Compatible(+)	Compatible(+)	Compatible (+)				Compatible (+)
PATRIMONI CULTURAL Y ETNOGRÁFICO			Moderado (-)					

Nota : Impacto ambiental NEGATIVO (---) Impacto ambiental POSITIVO (+) (pag 41 bis TomoVIII)

-XVI-

Siguiendo con las contradicciones del estudio de referencia, en su Tomo IV anejo 7, apartado 3.5.1.2, página 13, en la referencia comparativa con el Metro de Madrid, expone:

“Los datos del Metro de Madrid no son extrapolables a la construcción del túnel de conexión entre Sants y Sagrera ya que el terreno excavado en Madrid tiene unas características geotécnicas bastante mejores que en este caso”.

En el punto 3.2, página 7, se afirma que:

“Aunque no hay datos del contenido de arcilla es de esperar que en el caso de las arcillas margosas grises el contenido sea superior al 12%”

A lo transcrito en primer lugar debemos resaltar que resulta superfluo e innecesario poner como ejemplo el caso de Madrid al tener este suelo unas condiciones mejores. Sin embargo el segundo párrafo, merece una severa crítica por su aleatoriedad a la espera de lo que suceda dando una evitable sensación de inseguridad. Las suposiciones resultan a veces nefastas, en el Carmelo por suponer mal, se encontraron con una falla de más, y con referencia al presente estudio destacamos que el suelo del cruce con la Xifré es totalmente de arcillas margosas.

-XVII-

Sobre el problema que eventualmente pudiera plantear las características geotécnicas del terreno en el suelo del presente estudio, los geólogos y técnicos consultados por esta Plataforma nos han recomendado solicitar una moratoria del proyecto ya que los datos aportados a nivel geológico y geotécnico en el estudio informativo no son suficientes para poder evaluar exhaustivamente y en profundidad los riesgos que el proyecto pudiera comportar.

-XVIII-

En el mismo Tomo IV, Anejo 7, punto 5.6.2, página 35, se advierte:

“Si bien el modo más estricto de modelizar estas estructuras sería el de tratar cada edificio de forma individual, introduciendo la cimentación real del edificio, esto resultaría sumamente complicado y laborioso ya que implica un estudio exhaustivo y detallado de cada una de las edificaciones que se distribuyen a lo largo del trazado. Por lo cual se ha tomado dicha carga como una presión vertical en superficie aplicada al recinto que forman las manzanas de los edificios tomando un valor medio de 8T/m² (figura 5.6.2.3).

Dado la inconcreción e inseguridad técnica que destila el texto y teniendo en cuenta que no todos los edificios tienen la misma antigüedad, estructura, cimentación real (algunos son más antiguos que el uso del cemento armado), la duda y la incertidumbre en los habitantes de dichos inmuebles está servida. Y éste es el problema.

-XIX-

En el Tomo I. Memoria y Anejos del estudio informativo, se hace la siguiente alusión al trazado o **corredor litoral**:

“No obstante, cabe indicar que en el proceso de definición del modelo ferroviario a implantar en Barcelona se han estudiado (y posteriormente desechado) otras opciones alternativas como el paso por un corredor litoral bajo la fachada marítima de Barcelona, solución que actualmente sería imposible retomar por resultar totalmente incompatible con las obras en curso del tramo de acceso a la estación de Sants de la línea de alta velocidad y de la remodelación de dicha estación, y porque supondría un manifiesto incumplimiento del acuerdo alcanzado por las tres administraciones, haciendo igualmente inviable cumplir la fecha comprometida. Además, y tal y como se ponía de manifiesto en el Estudio Informativo de 2000, el corredor litoral plantea la explotación de los servicios de alta velocidad desde una única estación (La Sagrera) lo cual genera graves problemas funcionales:

- *en primer lugar, se concentra todo el tráfico en un solo punto, en detrimento de la calidad del servicio y principalmente de la explotación,*
- *y en segundo lugar, se dispone de una única estación la alta velocidad, lo cual reduce la accesibilidad al servicio desde la ciudad, generando la concentración de los usuarios en un solo punto”*

Al respecto solo nos cabe señalar la endeblez técnica de la justificación que sirve de base para sostener el actual proyecto ¿Pues a caso la Sagrera, que estaba llamada a ser la gran **Estación del AVE en Barcelona**, teniendo en cuenta que tenía que ser construida “ex novo” para un tren de alta velocidad, con las medidas espaciales que resultaran necesarias para el servicio (no como la de Sants de espacio limitado, concebida para otros tipos de ferrocarril, y saturada) no resultaría infinitamente mejor que la de Sants? Como nos recuerda el profesor Josep Parcerisa –que será citado mas adelante- dicha estación se convertirá en un embudo donde el colapso está servido.

A parte, que a mayor abundamiento, más adelante nos referiremos a éste tema en una alegación, con objeto de apoyar la tesis expuesta, se acompaña como **Documento nº 1** el Estudio Comparatiu de les Alternatives d'accès a Barcelona de la nova línia Ferroviaria d'ample internacional redactado por la Agencia Barcelona Regional.

-XX-

En el Tomo I Documento nº 1, Memoria y Anejos en la página 68, establece:

“Por todo lo anterior, se propone como alternativa seleccionada la desarrollada en el presente Estudio Informativo Complementario, por suponer una mejora respecto de las soluciones informadas anteriormente mediante pequeños ajustes de trazado.”

Esta Asociación no acierta a ver en donde residen las mejoras, pues todo sigue igual haciendo abstracción que ahora el trazado transcurre en su inicio, después de la estación de Sants; y ha sido suprimida la estación del Paseo de Gracia. En cambio todo ha ido a peor porque el actual proyecto afecta directamente a dos monumentos arquitectónicos declarados patrimonio de la humanidad, la **Casa Milà (“la Pedrera”)** y la **Sagrada Familia**, que para el estudio informativo parecen que no existan, dado su silencio al respecto.

En cuanto a la hidrogeología el estudio utiliza el término “bastante estable” sin hacer mención de las numerosas rieras, que como antes se ha dicho atraviesan la zona. Resulta chocante que en un estudio informativo con el nivel técnico y científico que exige el proyecto del trazado al que nos estamos refiriendo, se use una definición tan imprecisa, aleatoria e inconcreta que como antes hemos dicho crea desconfianza en la bondad del proyecto.

-XXI-

En la página 39 consta que la profundidad de la tuneladora, desde el eje del túnel es 24,813 m. en la calle Balmes (FGC), 27,50 m. en el Paseo de San Juan (L4), 29,957 m. en la calle Cartagena (L2), 31,307 m. en la calle Xifré y 29,382 m. en Avda. Meridiana (L1). En cambio el estudio omite referirse a las calles donde la profundidad que no opera la tuneladora es mínima, como por ejemplo, en las entradas y salidas de las estaciones de Sants y Sagrera.

Se argumenta también las ventajas del proyecto:

- a) Más transporte ferroviario y descongestionar el transporte por carretera.
- b) Más puestos de trabajo en la construcción.
- c) Y de materiales.

Al respecto surge una pregunta; estas ventajas ¿con que proyecto debemos compararlo?. Por demás, en cuanto al apartado a) esta ventaja la tendría cualquier trazado que tuviera el TGV en Barcelona. En cuanto a los apartados b) y c) los puestos de trabajo en la construcción serían los mismos que si se hiciera en otra zona o lugar.

-XXII-

En el estudio se observa que en la relación donde aparece el estado físico de los edificios afectados, aparecen fichas de algunos que no corresponden al recorrido del trazado directamente afectado, o sea,

los de la calle Provenza (hasta Diagonal) o los de la calle Mallorca (hasta el Clot) incluyendo las calles adyacentes o paralelas. Ante ésta ampliación de la zona afectada, es dable entender que su interés proteccionista se ha incrementado de suerte que han decidido superar el ámbito del estricto recorrido de la línea. También cabe entender que han llegado a la conclusión que los efectos negativos de la obra afectarán a un mayor número de edificios. Pero quizá también es posible que los “duendes” del ordenador hayan introducido los inmuebles correspondientes al anterior proyecto.

Ayuda a sostener la última hipótesis el hecho que hayan sido incluidos en la lista de edificios inspeccionados (mediante el único estudio detallado y riguroso) los de la calle Valencia números 465, 467, 471, 477 y 479-81 y los de la calle Padilla números 228 y 234, cuando dichos edificios si bien en el anterior proyecto (2003) estaban especialmente afectados, en el actual no lo está. En cambio faltan otros edificios directamente afectados como los de la calle Mallorca, números 543 al 625, que precisamente por el subsuelo de ésta pasará la tuneladora y el tren. Ni que decir tiene que sus propietarios y ocupantes han sido relegados a una total indefensión.

-XXIII-

Añadir que en el resto de los edificios se han practicado inspecciones superficiales cuyos resultados solo pueden inducir a confusión en el aspecto técnico, en cuanto a su verdadero estado físico y, a desconfianza en cuanto a la percepción de las personas afectadas.

Los errores y carencias de los informes radican, en que no se especifica la estructura y la cimentación de la mayoría de los edificios. En otros no se hace constar la antigüedad como por ejemplo los edificios de Fomento y el Hospital Clínico. Los hay catalogados que no se especifica la estructura, como por ejemplo el Palau Casacles en la página 241. Y en la calle Mallorca nº 627 y 481-83, si bien aparecen las fotos de los inmuebles, no existe texto alguno que indique el estado físico de los mismos.

Tercera

Como reconoce el estudio informativo existe una auténtica alarma social con respecto al trazado del AVE por el centro de la ciudad.

-XXIV-

Efectivamente, en el Tomo VIII, Medio ambiente, apartado 4.2.6.7, página 38 del estudio informativo se manifiesta:

“Como consecuencia de sucesos muy graves anteriormente provocados por obras de excavación en otras zonas del área metropolitana de Barcelona, se ha suscitado una enorme alarma social entre los vecinos directamente afectados que se oponen de forma enérgica al proyecto, lo que se puede comprobar por las numerosas acciones realizadas por los vecinos en contra del mismo (manifestaciones, carteles alusivos, recogida de firmas, etc.)”.

A parte que el trazado del AVE por el litoral, según los técnicos consultados es más racional y económico que el actual, la construcción del túnel suscita especial temor porque la simple lectura de la prensa induce a desconfiar de algunas obras públicas. Por ejemplo, sin ser exhaustivos, las siguientes:

- El Carmel se hundió por negligencia y por usar cemento de mala calidad, no se realizaron estudios geológicos y no hubo seguimiento de la obra según peritos judiciales - (“20 minutos” 24/01/2006).
- El Ministerio de Fomento olvida en el proyecto del TAV de Gerona otra casa que es necesario derrumbar –vilaweb.com, 20/01/2006.
- Querella contra la Generalitat por la Línea 9. La Generalitat opta por cambiar las vías del metro en Pueblo Nuevo para evitar vibraciones y grietas – El Punt, 7/11/2005.

- ❑ Admitida una querrela contra el gobierno por las grietas de la Línea 9 en Santa Coloma de Gramanet – *Singuerlin, 27/10/2005.*
- ❑ Frenan la tuneladora del metro Línea 9 para evitar un nuevo Carmel. Cuanto acometían la obra se percataron que los cimientos estaban a 30 metros y no a 22 – *20 minutos, 14/10/2005.*
- ❑ El túnel entre las estaciones de Nuevos Ministerios y Atocha avanza con retraso. La tuneladora causó fisuras en 12 inmuebles – *El País, 28/07/2005.*
- ❑ Las vibraciones de la tuneladora son una incógnita – *El Periódico, 11/07/2005.*
- ❑ Los arquitectos que trabajan en la Sagrada Familia advierten que el templo pelagra si hacen pasar cerca el TAV. Los técnicos tachan de temeridad el cambio de trazado del TAV – *El Punt, 7/07/2005.*
- ❑ Problemas en la Taxonera, Secuita y Montblanc. La reparación de los túneles de Montblanc del TAV duplica el coste – *El Punt, 22/06/2005.*
- ❑ TMB (Transportes Metropolitanos de Barcelona) no sabe como acabar con las vibraciones en los pisos cercanos a la Línea 4 del metro – *15/06/2005.*
- ❑ Fomento paga 12 millones de Euros por otra chapuza del TAV en Lleida – *El Periódico, 29/05/2005.*
- ❑ La tuneladora de la Línea 9 se rompió por forzarla para ir mas deprisa – *20 minutos, 2/03/2005.*
- ❑ La tuneladora de la Línea 9 lleva más de seis meses atrapada – *20 minutos, 22/02/2005.*

Y recientemente (el 4/04/2006):

- ❑ La Comisión Europea va a expedientar a España a causa de la obra de la M-30. El motivo es la inexistencia de un informe de impacto medioambiental que determine los efectos que la reforma puede ocasionar en el entorno, vulnerando la legislación de la Unión Europea.

Cuarta

El primigenio proyecto del trazado del AVE por el litoral resulta un sistema más racional y más ajustado al interés general que el actual.

-XXV-

La concepción global del trazado anterior del AVE entre el aeropuerto y la estación de la Sagrera, propuesto y sustentado por el Ayuntamiento de Barcelona y ratificado por el Ministerio de Fomento el año 2000 mediante el documento titulado: **“Trazado AVE Litoral, Junio 2000”**, resultaba, a todas luces más racional y funcional que el actual. Las razones a grandes trazos radican en que la línea marítima exige menos recorrido en su trazado, tiene menos coste económico e impacto ambiental urbano, no interviene ni obliga a modificaciones e interrupciones del tráfico rodado urbano. Y de paso evita las estaciones previstas en el recorrido soterrado por el puro centro de la ciudad.

-XXVI-

Por lo que antecede, el trazado que se pretende resulta un homenaje a la irracionalidad toda vez que en un tramo de 16 Km. Entre el aeropuerto y la estación de la Sagrera se proyectan tres estaciones de suerte que de ser así convertirá el AVE en una nueva especie de “metro” urbano.

El Ayuntamiento, como antes se ha dicho siempre se mantuvo partidario del trazado por el litoral, e incluso después del actual trazado concebido por el Ministerio de Fomento cuya decisión ha relegado al

gobierno de la ciudad en un simple convido de piedra en un proceso de transformación tan importante para Barcelona

-XXVII-

En las distintas reuniones que hemos realizado con el Ayuntamiento -Sr. Cases-, la Generalitat -Sr. Nadal- y ADIF -Sr. Prat-, sin excepción han manifestado un **gran empeño** en que debe construirse un túnel por el centro de la ciudad que una las estaciones de SANTS y la Sagrera. Nosotros hemos consultado con urbanistas, ingenieros, geólogos y arquitectos, y coinciden en que el impacto en la ciudad sería muy negativo y también que por mucha reforma que se haga en la estación de SANTS, no hay espacio físico que permita convertirla en una estación de gran capacidad, si bien, estas obras pueden descongestionarla durante 5 u 8 años. pasado ese periodo nos encontraríamos en la misma situación lo que obligaría a buscar nuevamente otras alternativas que permitieran resolver el problema cosa que actualmente se resolvería con cualquiera de las otras alternativas que anteriormente le hemos mencionado, o con la del LITORAL, proyecto ya estudiado y defendido por el Consistorio y el actual Govern de la Generalitat en el año 2000 cuando estaban en la oposición. Esto también nos tiene sorprendidos y nos hace pensar que hay algún interés que se nos escapa. Creemos que como partícipes y constructores de la vida ciudadana, además de contribuyentes, deberíamos conocer las razones que han motivado el cambio de parecer.

-XXVIII-

A lo anterior debe añadirse que en el tramo ya licitado -S. Boi-Sants- existen unas vías para adecuarlas al ancho internacional que permitirán que los trenes AVE y Regionales (de rodadura desplazable), vayan a la zona denominada **Can Túnis**, donde, que como antes se ha dicho, operará el área de mantenimiento de los convoyes de alta velocidad. Le recordamos que **Can Túnis** está en el LITORAL, por tanto, a partir de ese punto se podría enlazar con el trazado "LITORAL" y por el mismo llegar a Sagrera, solventando así la idea de que pueden circular AVE y trenes Regionales por el mismo trazado, además permitirá liberar servicios de cercanías que actualmente están colapsados, ya que esa es la principal argumentación que se nos ha dado como necesidad imperiosa en la conexión de ambas estaciones.

-XXIX-

Para un mejor entendimiento del problema que nos ocupa, a continuación se exponen unas consideraciones comparativas al respecto:

TRAZADO LITORAL

- **El tramo del túnel a construir sería des del Morrot – estación de França, de aproximadamente, 2 Km.**
- **Sin apenas afectación ciudadana ni urbanística.**
- **Económicamente más barato** ya que no se iniciaría el túnel hasta la zona del Morrot y en el tramo Estación Francia. C/ Moscú -PI. Glories se aprovecharía un túnel ya existente con tres vías que ya tiene un 57% cubierto -sólo requiere la adecuación-, el resto debería cubrirse (lo cual mejora la zona) y ello evitaría el uso de tuneladoras.
- **En el tramo PI. Glories – Espronceda debería construirse un túnel** pero el ancho de las **calles superan los 40 metros** (hay zona en el Clot de parque que tiene 120 metros de anchura) **éstos nuevos túneles no pasan por debajo de ningún edificio.**
- **De las viviendas que tendrían más cerca el/os citado/s túnel/es solo estarían afectadas 39,** aunque a una distancia multiplicada entre 3 y 4 veces la del centro ciudad.

TRAZADO POR EL CENTRO CIUDAD.

- **Más de 7 Km. De túnel con gran impacto ciudadano y urbanístico.**
- **Anchura de las calles 20 metros escasos en el 70% del tramo, el resto es inferior**
- **Estructuras de edificios con cimentaciones débiles en su mayoría.**
- **En los extremos del trazado no se podrá dar la profundidad que garantice la evitación de problemas derivados de la construcción y explotación del servicio, grietas, vibraciones etc.**

-XXX-

Por lo que antecede resulta inaceptable la propuesta de atravesar toda la ciudad mediante un túnel, paralelo a la línea de la costa y de las carenas del litoral y pre-litoral, teniendo en cuenta: a) la orografía de la ciudad, que puede comportar posibles alteraciones a nivel freático i b) los efectos que sobre los cimientos de las edificaciones tendrá la construcción del trazado de alta velocidad y su explotación. Todo y reconociendo la necesidad de dotar de infraestructuras adecuadas para su proyección tanto a nivel nacional e internacional, entendemos que la conexión de las estaciones de Sants y la Sagrera se tiene que efectuar con eficacia, economía y seguridad, para el conjunto de la ciudadanía y de los propios usuarios del transporte que se pretende construir y explotar. Por todo esto consideramos que se tienen que estudiar alternativas de conexión más eficaces, económicas y seguras, en beneficio de la seguridad y el bienestar de las personas, unos niveles adecuados de calidad de vida, de sostenibilidad ambiental y preservación frente a los riesgos naturales y tecnológicos.

-XXXI-

Con objeto de apreciar con mayor exactitud la magnitud del problema físico y humano que causa el nuevo trazado ciudadano del AVE donde se afectan **893 edificios, 17.860 viviendas y 53.580 vecinos**, se adjunta como **Documentos nº 1 y 2** sendos gráficos elaborados por nuestra asociación.

Quinta

Lo que podría resultar perjudicial para la seguridad de los 893 edificios afectados del trazado, sería muchísimo peor para la seguridad para la Sagrada Familia.

-XXXII-

En la alegación tercera de nuestro escrito de –observaciones – alegaciones, de 9 de febrero de 2006, contra el Estudio Informativo complementario “**Línea de Alta Velocidad Madrid – Barcelona -Frontera Francesa, Tramo La Sagrera - Nudo de la Trinidad (Barcelona)**” expusimos que lo que *“podrá resultar perjudicial para la Sagrada Familia, también puede resultar perjudicial para la seguridad de los 905 edificios afectados del trazado”*.

-XXXIII-

Hoy ante el cambio de trazado que afecta directamente al templo de la **Sagrada Familia**, monumento de excepcional valor, declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO, tenemos, como ciudadanos de una ciudad culta como Barcelona, la obligación moral de invertir el sentido de la anterior alegación.

A lo que antecede, es menester añadir que el nuevo trazado ferroviario que no solo afecta al emblemático templo, sino, que por si fuera poco el disparate se ha añadido la **Casa Milà (La Pedrera)**, situada en la calle Provenza – Paseo de Gracia, obra también (quizá la mejor) del genial arquitecto catalán Antoni Gaudí. Esta prepotencia y falta de respeto por la cultura de un país resulta inadmisibles. Mayor desatino es imposible, ya que está desatando una especial alarma social en los ciudadanos, cuyos resultados son impredecibles.

-XXXIV-

En relación con la inclusión de la Casa Milà (La Pedera) en el trazado actual, ésta Plataforma alberga la sospecha que su existencia ha motivado la supresión de la proyectada Estación del AVE en el Paseo de Gracia. La sospecha la basamos en que como la anchura de la calle Provenza no permite construir unos andenes con la suficiente amplitud para ofrecer el servicio de calidad que exige el AVE, el proyecto se vería obligado a excavar por los laterales para lograr la anchura deseada. Esto significaría excavar por debajo de los cimientos de los edificios, entre ellos, la joya gaudiniana.

Sexta

La preocupación ciudadana por el trazado del AVE por el centro de la ciudad, supera la de los directamente afectados.

-XXXV-

Esta preocupación y esta opinión crítica negativa respecto al trazado ferroviario de constante referencia, no proviene solo de las personas afectadas directamente, sino también de miles de ciudadanos ajenos a la futura obra (en este momento la PLATAFORMA dispone de 7.000 firmas). Son muchos los técnicos muy cualificados y de prestigio que se interesan mediante una visión crítica por el trazado. Destacamos a **Don José Antonio Acebillo**, Arquitecto y urbanista ex-responsable del urbanismo de Barcelona, actualmente Comisionado por el Alcalde para Infraestructuras y Urbanismo, y miembro de la Junta de Gobierno del “**Consortio Alta Velocidad Barcelona**”, **Don Josep Parcerisa**, y **Don Oriol Bohigas** Arquitecto y urbanista ex-responsable del urbanismo de Barcelona, siendo ambos, técnicos de acreditada solvencia internacional al que se les reconoce la extraordinaria transformación urbanística de de la ciudad durante los veinte últimos años..

-XXXVI-

El primero, el día 7 de agosto de 2005, entre otras cosas, declaraba al “El Periódico”, “Es irracional que el AVE tenga cuatro estaciones en Barcelona” añadiendo a continuación:

“Cuando en el 1984-85 estudiamos el paso del AVE por Barcelona, llegamos a la conclusión que la mejor alternativa era la del litoral con parada en el Aeropuerto y en la Sagrera. Años mas tarde el Gobierno del Partido Popular a través de su secretario del Estado de Infraestructuras, por cierto un barcelonés, propuso pasar por la Eixample con el argumento que se tenían que resolver los conflictos del sistema ferroviario de Sants. Nosotros manteníamos lo contrario porque el problema de Sants se solucionaría si la estación de Sagrera se desarrollaba en vertical , como así es, y porque el trazado litoral era más rápido de construir, más económico y con un impacto urbano más reducido. Excepcionalmente asistí a una reunión en la que el Alcalde Clos le pidió a Álvarez Cascos volver al trazado del litoral. ¿Cual fue el final? Que el Gobierno del Partido Popular y la Generalitat de entonces decidieron pasar por el centro.”

Posteriormente el reciente día, 17 de enero de 2006, se publicaron unas declaraciones tomadas por el periódico “El País” en el mismo sentido:

“El modelo ferroviario que se está construyendo en Cataluña es absurdo, dijo. Aseguró que no tenía sentido construir varias estaciones del AVE en tan poco espacio, que nadie lo hacía, salvo Barcelona. Más absurdo aún, una estación del aeropuerto situada “junto a la iglesia de El Prat” y no en las terminales. La parada de paseo de Gracia no sólo carece de sentido, además, es casi imposible de construir porque no caben cuatro vías y con sólo dos, el más mínimo incidente colapsa el sistema.

El segundo, el día 9 de febrero de 2005, publicó un artículo en El Periódico de Catalunya del que se transcriben los siguientes párrafos:

... “Hay que reiterar que el trazado en Barcelona debería ser diferente en base a dos argumentos esenciales. El primero, que Barcelona no puede funcionar con una única estación embudo (Sants) por donde pase todo el tráfico ferroviario de pasajeros actual y futuro, desde las líneas de cercanías, todas, hasta la alta velocidad. El colapso está servido”.

El tercero, en un reciente escrito dirigido a esta Asociación, nos dice:

“3. A pesar de ello mi experiencia me indica que toda obra pública tiene un de mínimo de incertidumbre, incertidumbre que eliminar al 100% supondría costes prohibitivos y la imposibilidad de acometer infraestructuras, sin embargo esta incertidumbre es mucho más notable en obras subterráneas: sorpresas geotécnicas, vibraciones con secuela de posibles compactaciones, alteraciones en corrientes subálveas etc... y aunque esta incertidumbre fuese sólo de un 5 % o de un 2% , incertidumbre que puede ser asumible en la mayoría de las circunstancias, podría no ser aceptable cuando implica un elemento como es la Sagrada Familia, patrimonio de la Humanidad.

A título estrictamente personal, debo manifestarles que yo no asumiría, como profesional, la responsabilidad de firmar este proyecto.”

El cuarto, el día 10 de abril de 2005, publicó un artículo en el periódico “AVUI” del que se transcriben los siguientes párrafos:

“A veces las decisiones que se sitúan entre la técnica y la política dejan al ciudadano bien desconcertado, seguramente porque, a menudo, las estrategias políticas no son nada confesables y se esconden detrás de los maquillajes técnicos. Entre el serpenteo de los políticos y la inseguridad de los técnicos, nos quedamos con la incerteza y, finalmente en la desconfianza.

Un ejemplo de ahora mismo es el trazado del TGV a través de Barcelona. Cuando se empezó a discutir este tema, el aspecto preeminente fue el paso del tren por el aeropuerto y la correspondiente estación, pero enseguida apareció la conexión ferroviaria desde el aeropuerto a la Sagrera. Si no recuerdo mal, entonces el Ayuntamiento de Barcelona defendió un trazado siguiendo una línea litoral, buena parte de la cual se soterraba a lo largo de Port Vell, según unos estudios técnicos que pilotaba el arquitecto J.A. Acebillo. Durante una temporada se peleó con la Generalitat porque los técnicos y políticos que mandaban consideraban que era mejor atravesar en túnel toda Barcelona, mas o menos en la línea de la calle Mallorca. Con una curva un poco ridícula para salvar la fachada de la Sagrada Familia, como si tuvieran miedo de reincidir en los problemas del Carmel y de hacer desaparecer la catedral de los japoneses. Asustados por el problema del Carmel, hay muchos ciudadanos que reclaman que se reconsidere el trazado y se traslade a la línea marítima que ya había defendido el Ayuntamiento. El motivo de esta reclamación está marcado por el miedo a los accidentes, un motivo que se puede rebatir asegurando las precauciones necesarias. Pero hay otras razones que pueden justificar y son las que se argumentaban cuando se planteó la línea marítima: el menor coste, la no-interrupción del tránsito ciudadano, la eliminación de las estaciones intermedias, etc.

Añadimos un avance de informe del Departament d'Enginyeria Mineraria i Recursos Naturals de la UPC que se adjunta como **Documento nº 2**

Séptima

El mantener el actual trazado del AVE por el centro de la ciudad, resulta contrario a la exigencia de que los actos administrativos deben estar al servicio del interés general.

-XXXVII-

Los razonamientos expuestos hasta ahora se acreditan de forma indubitada que el proyecto inicial del trazado Aeropuerto-Sagrera por el litoral resulta más beneficioso para el interés general exigido por la legislación y por la jurisprudencia del Tribunal Supremo en los actos de las administraciones públicas. Dichos razonamientos adquieren mayor dimensión jurídica al constatar, que en los actos que amparan el cambio del anterior trazado no se motivan ni se justifica la mayor bondad técnica del nuevo proyecto ni su oportunidad y conveniencia, por lo que debe reputarse su ejecución como contraria al interés público y a los principios generales del derecho administrativo.

-XXXVIII-

Siguiendo con la obligación de la administración de fundamentar y justificar las decisiones adoptadas que deben constar en el expediente para evitar caer de lleno en la arbitrariedad, resulta ilustrativa la STS de 5 de diciembre de 1990 (RA 9633) que declara:

“En relación con el argumento de la Administración en orden a la discrecionalidad 8 (...) ha de tenerse en cuenta que las facultades que tiene la Administración para su otorgamiento no supone una discrecionalidad absoluta rayana en la arbitrariedad, sino que sus facultades en este orden han de fundarse en unos informes técnicos razonablemente ponderados que lleven la Administración a hacer uso de dichas facultades, teniendo en cuenta el fin que la norma presupone, por ello –como acertadamente razona la sentencia apelada- no es discreto (...) un actuar administrativo que se aparta, sin razones de peso, de los antecedentes, de las situaciones de hecho consolidadas y de la propia actividad de la Administración (...).”

En este sentido también la doctrina científica ha hecho interesantes aportaciones, destaca el estudio de Fernández Rodríguez “Arbitrariedad y discrecionalidad (1991) que advierte... **“en un Estado de Derecho en el que no hay margen, en principio, para el poder puramente personal. Lo no motivado es por este solo hecho arbitrario”**.

Siguiendo lo predicado por el art. 9.3 de la Constitución Española que impone un principio de exigencia de motivación, se transcribe parte de la STS de 29 de septiembre de 1988 (RA 1447, 1990) que establece:

“Entrando en el fondo del asunto hay que empezar recordando que –aunque se admitiera la tesis del Consejo General del Poder Judicial de que puede separarse de las propuestas que formulen las Salas de Gobierno (...) –es lo cierto que ello no podría hacerlo sin la necesaria motivación razonada. Lo contrario sería admitir que un órgano investido de poder público (...) puede actuar a legibus solutus (...). cuando se dice que discrecionalidad no es arbitrariedad se está diciendo precisamente, entre otras cosas, que incluso las llamadas decisiones discrecionales (...) han de ser motivadas (...).”

-XXXIX-

Y finalmente, como colofón de lo alegado, resulta paradigmática la STS de 4 de julio de 1986 que reza:

La Constitución impone a la Administración que sirva con objetividad los intereses generales (art. 103.1) y a los Tribunales (art. 106.1) que controlen <<la legalidad de la actuación administrativa, así como el sometimiento de ésta a los fines que la justifican>>, y ello obliga por sí solo a declarar contraria a derecho una Orden como la de 28 de enero de 1980, en la que no se da una sola razón que intente, al menos, explicar cuales son los fines que puedan justificar la decisión que en ella se adopta, ni los intereses generales que objetivamente reclamen o aconsejen tal decisión (...). La Administración (...) ha de someter su actuación a los fines que la

justifican y servir objetivamente los intereses generales y, por tanto, las resoluciones que ni siquiera intentan dar una sola razón que pueda justificar la decisión que adopten serían, en todo caso, contrarias a derecho por arbitrarias y deberían ser anuladas y dejadas sin efecto”.

-L-

Como prescribe la legislación vigente y la doctrina del Tribunal Supremo las administraciones públicas sirven con objetividad los **intereses generales** y actúan de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la constitución, a la ley y al Derecho. En sus relaciones con los ciudadanos las Administraciones públicas actúan de conformidad con los principios de transparencia y de participación

-LI-

En relación con la solución del trazado actual del AVE cruzando la ciudad de Barcelona, haciéndonos eco de la doctrina de los autores, reiteramos que los actos administrativos deben ser idóneos, coherentes racionales y necesarios, de suerte que una medida es idónea cuando se acomoda al fin que persigue y es necesaria **cuando no hay otros medios más adecuados** para alcanzar el fin y menos gravosos para el destinatario o la Comunidad. Ante estos principios generales resulta obvio que el nuevo trazado resulta contrario al interés general, y, por ende al Derecho.

Octava

Los actos de aprobación del actual trazado ciudadano del AVE está viciado por manifiesta desviación de poder.

-LII-

Como se acaba de apuntar, un cúmulo de ilegalidades aparecen en el proceso administrativo de la aprobación del cambio de trazado del AVE con claras motivaciones ajenas al interés general. Por ello y sin perjuicio de las nulidades formales que se pueden invocar por las irregularidades en la tramitación de la modificación, existe una nulidad radical del mismo nacida de la manifiesta desviación de poder con que han actuado las Administraciones intervinientes. Por tanto, de conformidad a derecho el acto aprobatorio definitivo en su día habrá de reputarse necesariamente nulo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 70.2 párrafo segundo de la Ley Jurisdiccional y en el artículo 63 de la Ley 30/1992 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

-LIII-

La potestad administrativa, incluso la discrecional, no libera a la Administración de un comportamiento adecuado en la observación del orden jurídico, estando sometida a lo que doctrinalmente se denomina moralidad administrativa unas veces y, otras, prohibición de la arbitrariedad (Sentencias de 24 de Octubre de 1959, 15 de marzo de 1962 y 14 de febrero de 1962, entre otras).

Asimismo se evoca la reiterada jurisprudencia que ha declarado que está viciado por desviación de poder el acto administrativo que no responde:

“... en su motivación interna al sentido teleológico de la actividad administrativa orientada a la promoción del interés público y sujeta a ineludibles imperativos de moralidad”.

(Sentencias de 11 de diciembre de 1973 y en el mismo sentido, las de 6 de mayo de 1975, 6 de mayo de 1976 y 19 de abril de 1978, entre otras).

Por su gran interés en el asunto que se debate, se transcribe la Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de marzo de 1968:

“...Pues condición integrante y característica de la desviación es la existencia de una violación torpe dirigida a la consecución de fines generalmente personales y siempre contrarios y distintos a los fijados y queridos por el Ordenamiento Jurídico, determinando ello la vulneración de éste, ya que existiendo la falta de conformidad a derecho, se da la condición suficiente para que se declare la ilicitud del acto o disposición”.

En relación a la prueba de la existencia de desviación de poder, la Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de noviembre de 1994 (R-9262) declara lo siguiente:

“... habiendo precisado la jurisprudencia de esta Sala – Sentencias del Tribunal Supremo, entre otras muchas, de 6 de marzo 1992 (RJ 1992, 1759), 25 febrero, 10 marzo y 12 mayo 1993 (RJ 1993, 1191, 1934 y 3585) y 24 octubre 1994 (RJ 1994, 8215) – que para poder ser apreciado es preciso que quien lo invoque alegue los supuestos de hecho en que se funda, y los pruebe, no siendo suficiente basarlo en meras presunciones y conjeturas, si bien dadas las dificultades que siempre tiene la probanza de motivaciones internas, una corriente jurisprudencial relativamente reciente, viene flexibilizando el rigor de otra anterior, que exigía una prueba absoluta y plena, bastando en esta nueva corriente jurisprudencial tan solo una acreditación que permita al Tribunal fundar su convicción.”

En el mismo sentido la STS de 24 octubre de 1994 (R-8215) y las anteriores de 7 de marzo de 1986 (R-1031) y 19 de enero de 1989 (R-212).

Novena

La discrecionalidad y el “ius variandi” que goza la administración pública respecto a sus actos, no es ilimitado.

-LIV-

La potestad innovadora de la Administración según la legislación vigente y la doctrina jurisprudencial no es ilimitada. Se trata de evitar que se sobrepasen los límites racionales de la discrecionalidad convirtiendo ésta en causa de decisiones desprovistas de ninguna justificación fáctica como sucede en la modificación de trazado ferroviario que se cuestiona en el presente escrito. Efectivamente, sin ninguna justificación doctrinal en la mutación del proyecto por parte de las Administraciones actuantes, la técnica empleada deviene en voluntarista y arbitraria, atentando contra el principio de seguridad jurídica y el principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, consagrado por el artículo 9.3 de la Constitución Española.

Como establece reiteradamente la jurisprudencia del T.S., los criterios en la formación y los actos administrativos no quedan al libre arbitrio de sus redactores, sino que han de ser definidos en función de la realidad de los hechos. En definitiva se trata de una técnica para el mejor funcionamiento de la causa pública que coincide claramente con el concepto de buen gobierno. En el sentido que la discrecionalidad de la administración tiene sus límites, sirva el interesante texto de la Sentencia del Tribunal Supremo de 15 de julio de 1996 (RJ 1996,738), que reza:

<<la determinación de las vías públicas constituye, pues, una de las típicas potestades discrecionales de la Administración, a materializar en la concreta elección efectuada en cada caso sobre la ubicación y características de dichas vías de acuerdo al modelo territorial más acorde al interés general. Claro está que tal discrecionalidad no puede ser ejercitada arbitrariamente, al estar siempre subordinada a las exigencias de racionalidad que derivan del principio de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos>>.

Décima

Los tribunales controlan la potestad reglamentaria y la legalidad de la actuación administrativa (art. 106 CE).

-LV-

Cada vez más, dado que con frecuencia las administraciones locales y autonómicas en sus competencias reglamentarias, se alejan del interés general, ha surgido una nueva línea jurisprudencial orientada a controlar especialmente el ejercicio de la potestad discrecional en base al artículo 106.1 de la Constitución Española. Este control jurisdiccional, después de varias sentencias a partir del año 1986 y al amparo del precepto constitucional antes mentado, se extiende incluso a los aspectos discrecionales de las potestades administrativas ya que no permite que la realidad de los hechos pueda ser inventada o desfigurada como sucede en el caso que nos ocupa, pese a que la Administración goce las facultades discrecionales para su valoración.

-LVI-

Sobre el contenido del artículo 103 de la CE, el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección Tercera), en fecha 17 de diciembre de 1996, dictó la Sentencia nº 848 donde en el fundamento de derecho sexto declara:

Las administraciones demandadas pretenden amparar su actuación en “ius variandi” que compete a la Autoridad urbanística en la ordenación del suelo: pero esa tesis no es viable cuando se ha procedido de forma no discrecional sino arbitraria y sin observancia de los principios contenidos en el art. 103 de la C.E. con alejamiento de los intereses generales a que debe servirse, con falta de motivación, sin acomodación al ordenamiento jurídico y con uso de potestades administrativas con fines distintos a los del ordenamiento urbanístico del territorio, es decir, con desviación de poder, tal como ha sido definido por la STS de 18-11-94. El vicio de desviación de poder consagrado a nivel constitucional en el art. 106.1 en relación con el art. 103.1 C.E. y definido en el art. 83 L.J.C.A como el ejercicio de potestades administrativas para fines distintos de los fijados en el Ordenamiento Jurídico, supone la existencia de un acto administrativo ajustado en sus requisitos extrínsecos a la legalidad y que, no obstante, está afectado de invalidez por contravenir en su motivación interna el sentido teológico de la actividad administrativa, que ha de orientarse siempre a la promoción de interés público y a ineludibles principios de moralidad.”

-LVII-

En relación al control jurisdiccional de la potestad reglamentaria i la legalidad de la actuación administrativa, reproducimos parte de la STS de 22 de diciembre de 1990 (Aranz. 10183).

“En efecto, el “genio expansivo” del Estado de Derecho ha dado lugar al alumbramiento de un conjunto de técnicas que permiten que el control jurisdiccional de Administración, tan ampliamente dibujado por el art. 106.1 de la Constitución, se extienda incluso a los aspectos discrecionales de las potestades administrativas. Nuestra jurisprudencia ha venido acogiendo los logros doctrinales al respecto:

- A) *En primer lugar, a través del control de los hechos determinantes que en su existencia y características escapan a toda discrecionalidad: los hechos son tal como la realidad los exterioriza. No les es dado a la Administración inventarlos o desfigurarlos aunque tenga facultades discrecionales para su valoración.*
- B) *Y, en segundo lugar, mediante la contemplación o enjuiciamiento de la actividad discrecional a la luz de los principales generales del Derecho que son la atmósfera en que se desarrolla la vida jurídica, el oxígeno que respiran las normas. Tales principios – art. 1º, 4 del Título Preliminar del Código Civil-informan todo el ordenamiento jurídico y*

por tanto también la norma habilitante que atribuye la potestad discrecional de donde deriva que la actuación de esta potestad ha de ajustarse a las exigencias de aquellos –la Administración no está sometida sólo a la Ley sino también al Derecho, art. 103.1 de la Constitución–

En virtud de cuanto queda expuesto,

SOLICITAMOS: Que habiendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, y, tenga por hechas las observaciones, y manifestaciones contenidas en el mismo, y en consecuencia se digne a anular y dejar sin efecto la aprobación provisional, de 8/05/2006, del Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones del Trazado en el Tramo Sants-La Sagrera (Barcelona) línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, por los defectos jurídicos y de procedimiento alegado en el cuerpo del presente escrito.

PRIMER OTROSI DIGO: En su condición de interesada en el expediente y al amparo de lo dispuesto por el artículo 58 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre, modificada por la Ley 4/1999.

SEGUNDO OTROSI DIGO: Que estando a la espera de recibir varios informes técnicos de disciplinas relacionadas con el proyecto, manifestamos que cuando se reciban los aportaremos como documentos complementarios

SOLICITAMOS: Que se notifique a la Asociación PLATAFORMA L'AVE PEL LITORAL, las resoluciones y actos administrativos que se dicten en relación con el expediente que motiva este escrito.

Barcelona a catorce de junio de dos mil seis.

EXCMO. SR. DIRECTOR DE FERROCARRILES. MINISTERIO DE FOMENTO