



Roj: **STSJ CAT 849/2015 - ECLI: ES:TSJCAT:2015:849**

Id Cendoj: **08019330032015100096**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Barcelona**

Sección: **3**

Fecha: **25/02/2015**

Nº de Recurso: **403/2010**

Nº de Resolución: **95/2015**

Procedimiento: **Recurso ordinario (Ley 1998)**

Ponente: **HECTOR GARCIA MORAGO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ CAT 849/2015,**  
**STS 4127/2016**

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

Sección Tercera

Recurso ordinario núm 403/2010

Actora: COMUNIDAD DE PROPIETARIOS " DIRECCION000 "

Representante de la actora: SR ANTONIO Mª DE ANZIZU FUREST, Procurador

Letrado de la actora: SR FEDERICO CALABUIG ALCALÁ DEL OLMO

Demandada: DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Representación y defensa de la demandada: ADVOCACIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Codemandada: NEU 1500, SL

Representante de la codemandada: SR JAUME MOYA I MATAS, Procurador

Letrado de la codemandada: SR ALBERT ABULÍ NÚÑEZ

Codemandada: BAQUEIRA BERET, SA

Representante de la codemandada: SRA ANNA MARIA GÓMEZ-LANZAS CALVO, Procuradora

Letrada de la codemandada: SRA DIANA GIL DE BERNABÉ

Codemandada: COMUNITAT DE PROPIETARIS "RESIDENCIAL DIRECCION001 "

Representante de la codemandada: SR IVO RANERA CAHÍS, Procurador

Letrado de la codemandada: SR LLUÍS SAURA I LLUVIÀ

Codemandado: ILMO AYUNTAMIENTO DE NAUT ARAN

Representante del codemandado: SR JAIME LLUCH ROCA, Procurador

Letrada del codemandado: SRA ANNABEL LLISSET CANELLES

**SENTENCIA núm. 95/2015**

Ilustrísimos/as Magistrados/as:

Sr. Manuel Táboas Bentanachs, Presidente



Sra. Isabel Hernández Pascual

Sr. Héctor García Morago

Barcelona, a 25 de febrero de 2015.

La Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, en nombre de S.M el Rey y en atención a lo dispuesto en el art 117.1 de la Constitución, ha pronunciado esta SENTENCIA en el presente recurso contencioso administrativo ordinario núm 403/2010 seguido entre las siguientes partes:

Demandante, la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS " DIRECCION000 ", representada por el Procurador SR ANTONIO M<sup>a</sup> DE ANZIZU FUREST y asistida por el Letrado SR FEDERICO CALABUIG ALCALÁ DEL OLMO. Demandada, el DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA, representado y asistido por la ADVOCACIA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. Y codemandadas, NEU 1500, SL; BAQUEIRA BERET, SA; COMUNITAT DE PROPIETARIS "RESIDENCIAL DIRECCION001 "; e ILMO AYUNTAMIENTO DE NAUT ARAN; representadas, respectivamente, por los Procuradors SR JAUME MOYA I MATAS, SRA ANNA MARIA GÓMEZ-LANZAS CALVO, SR IVO RANERA CAHÍS, y SR JAIME LLUCH ROCA; y asistidas -siguiendo el mismo orden- por los Letrados SR ALBERT ABULÍ NÚÑEZ, SRA DIANA GIL DE BERNABÉ, SR LLUÍS SAURA I LLUVIÀ, y SRA ANNABEL LLISSET CANELLES.

En la tramitación de los presentes autos se han observado las prescripciones legales de rigor, actuando como Ponente el Ilmo Magistrado Sr Héctor García Morago.

## ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Las actuaciones administrativas impugnadas en esta litis son las siguientes:

1: Acuerdo adoptado el 23 de diciembre de 2009 por la COMISSIÓ TERRITORIAL D'URBANISME D'ERA VAL D'ARAN en los siguientes términos:

"Exp.: NUM000

Modificació de les Normes urbanístiques de la Revisió de les Normes subsidiàries i complementàries en els àmbits de la Unitat d'actuació UA-2 Ruda, al terme municipal de Naut Aran

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida, vista la proposta de la Ponència Tècnica acorda:

.1 Aprovar definitivament la Modificació de les Normes urbanístiques de la Revisió de les Normes subsidiàries i complementàries de la Val d'Aran al municipi de Naut Aran, en els àmbits de la Unitat d'Actuació UA-2 Ruda, al nucli de Vaquèira, promoguda i tramesa per l'Ajuntament de Naut Aran, establint, d'ofici, la prescripció següent:

- En l'article 159.4 .Unitat d'actuació UA-2 Ruda. subapartat 4.5 .sostre edificable i usos. de la Revisió de les normes subsidiàries i complementàries de la Val d'Aran, al municipi de Naut Aran, s'incorpora el redactat següent:

- .Els usos comercials permesos en els 466 m<sup>2</sup>s de la planta situada al nivell de la plataforma inferior (cota 1.474,5 m) de la zona 3e.4 i en la planta baixa de la zona 3e.5 s'establiran d'acord amb el PTSEC 2006-2009 o amb la legislació que el substitueixi..

En l'article 109.bis s'afegeix el redactat següent:

- .S'estableix llicència d'obres única en cada unitat de zona..

.2 Publicar aquest acord i les normes urbanístiques corresponents al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya a l'efecte de la seva executivitat immediata, tal com indica l'article 100 del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

.3 Comunicar-ho a l'Ajuntament.

Contra l'acord anterior, que no posa fi a la via administrativa, es pot interposar recurs d'alçada, de conformitat amb el que preveuen els articles 107.1, 114 i 115 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, modificada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, davant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, en el termini d'un mes a comptar des de l'endemà de la publicació d'aquest Edicte al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. El recurs s'entendrà desestimat si passen tres mesos sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa i quedarà aleshores oberta la via contenciosa administrativa" (DOGC 5567-15.2.2010)



2: Y, asimismo, desestimación presunta del recurso de alzada deducido por la actora contra el precitado Acuerdo.

SEGUNDO: Por la representación procesal de la parte actora se interpuso el presente recurso contencioso administrativo, y admitido a trámite y recibido el expediente administrativo, le fue entregado y dedujo escrito de demanda, en el que tras consignar los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación, terminó solicitando que se dictara Sentencia estimatoria de la demanda articulada.

TERCERO: Conferido traslado a las partes demandadas, éstas se opusieron a la misma en los términos que serán de ver.

CUARTO: Recibidos los autos a prueba, se practicaron las pertinentes con el resultado que obra en autos. Se continuó el proceso por el trámite de conclusiones sucintas y, finalmente se señaló día y hora para votación y fallo, que ha tenido lugar el día 29 de enero de 2015.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO: Delimitación del objeto, partes y pretensiones de la litis

A través de los presentes autos la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS " DIRECCION000 " ha interesado de este Tribunal el dictado de una sentencia que declare nulo de pleno derecho el expediente de planeamiento urbanístico que acabó viendo la luz en méritos de las siguientes actuaciones administrativas:

1: Acuerdo adoptado el 23 de diciembre de 2009 por la COMISSIÓ TERRITORIAL D'URBANISME D'ERA VAL D'ARAN, en los siguientes términos:

"Exp.: NUM000

Modificació de les Normes urbanístiques de la Revisió de les Normes subsidiàries i complementàries en els àmbits de la Unitat d'actuació UA-2 Ruda, al terme municipal de Naut Aran

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Lleida, vista la proposta de la Ponència Tècnica acorda:

.1 Aprovar definitivament la Modificació de les Normes urbanístiques de la Revisió de les Normes subsidiàries i complementàries de la Val d'Aran al municipi de Naut Aran, en els àmbits de la Unitat d'Actuació UA-2 Ruda, al nucli de Vaquèira, promoguda i tramesa per l'Ajuntament de Naut Aran, establint, d'ofici, la prescripció següent:

- En l'article 159.4 .Unitat d'actuació UA-2 Ruda. subapartat 4.5 .sostre edificable i usos. de la Revisió de les normes subsidiàries i complementàries de la Val d'Aran, al municipi de Naut Aran, s'incorpora el redactat següent:

- .Els usos comercials permesos en els 466 m<sup>2</sup>s de la planta situada al nivell de la plataforma inferior (cota 1.474,5 m) de la zona 3e.4 i en la planta baixa de la zona 3e.5 s'establiran d'acord amb el PTSEC 2006-2009 o amb la legislació que el substitueixi..

En l'article 109.bis s'afegeix el redactat següent:

- .S'estableix llicència d'obres única en cada unitat de zona..

.2 Publicar aquest acord i les normes urbanístiques corresponents al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya a l'efecte de la seva executivitat immediata, tal com indica l'article 100 del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

.3 Comunicar-ho a l'Ajuntament.

Contra l'acord anterior, que no posa fi a la via administrativa, es pot interposar recurs d'alçada, de conformitat amb el que preveuen els articles 107.1, 114 i 115 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, modificada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, davant el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, en el termini d'un mes a comptar des de l'endemà de la publicació d'aquest Edicte al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. El recurs s'entendrà desestimat si passen tres mesos sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa i quedarà aleshores oberta la via contenciosa administrativa" (DOGC 5567-15.2.2010)

2: Desestimación presunta del recurso de alzada deducido por la actora contra el precitado Acuerdo.

Por su parte, la Administración demandada (el DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA -DPTOP-) y las entidades privadas y públicas codemandadas (a saber: NEU 1500, SL; BAQUEIRA BERET, SA; COMUNITAT DE PROPIETARIS "RESIDENCIAL DIRECCION001 "; e ILMO



AYUNTAMIENTO DE NAUT ARAN) se han opuesto a la demanda, solicitando la inadmisibilidad y, en su defecto, la desestimación del presente recurso contencioso-administrativo.

Dedicaremos, pues, los subsiguientes fundamentos jurídicos a ir desgranando y resolviendo los diferentes extremos de la controversia, aunque no sin antes transcribir las normas urbanísticas de la modificación, que en buena medida explican los objetivos perseguidos con el expediente de planeamiento objeto de esta litis.

SEGUNDO: Contenido de las normas urbanísticas aprobadas

Las normas urbanísticas, que aparecieron publicadas en el DOGC núm 5567, de 15 de febrero de 2010, eran del siguiente tenor:

"Annex:

Normativa urbanística de modificació de les normes urbanístiques de la revisió de les normes subsidiàries i complementàries en els àmbits de la Unitat d'actuació UA-2 Ruda del terme municipal de Naut Aran.

Normativa urbanística:

Modificació dels articles 109 bis "3e.4 d'ordenació específica de l'edificació residencial Ruda - us d'habitatge", 159.4 "Unitat d'actuació UA-2 Ruda" i nova creació de l'article 44 bis.

Article 9. Modificació de l'article 109 bis de les Normes Subsidiàries de Naut Aran:

Es modifica la redacció de l'article 109 bis de l'instrument de planejament general objecte de modificació, en la part referida a la clau 3e.4 d'ordenació específica de l'Edificació Residencial Ruda -Ús habitatge-, que resta redactat en els següents termes:

3e.4 d'ordenació específica de l'Edificació Residencial Ruda -Ús habitatge- Desenvolupament: L'edificació, a partir de planta baixa, es desenvoluparà en unitats d'edificació independents que compliran les prescripcions següents:

Situació: Les unitats d'edificació se situaran a una distància mínima de 4 m respecte els eixos principals (paral·lels al vial principal) i de 3 m respecte els eixos secundaris (en la direcció de la màxima pendent de la muntanya), determinats en el plànol normatiu de la sèrie o.2.8

Ocupació de l'edificació: A partir de la línia de façana situada segons la regulació de l'apartat anterior les unitats d'edificació podran tenir, com a màxim, una profunditat de 15 metres. La totalitat del subsòl podrà ocupar-se en plantes soterrani amb destí a aparcament i a usos complementaris i compatibles amb aquest, com ara maquinària d'instal·lacions, guarda esquís, etc.

Longitud de façana: La longitud màxima de cada unitat d'edificació en la direcció de la línia de façana serà de 30 m.

Alçada: L'alçada màxima de l'edificació vindrà determinada segons les determinacions de la normativa d'aquestes Normes, respecte les cotes rasants dels espais públics i els espais privats d'ús col·lectiu veïns, concretades en el plànol normatiu de la sèrie o.2.8. Es podrà determinar com a cota de superfície perimetral exterior la del coronament dels murs de contenció sobre els quals arranca l'edificació. En el cas de l'espai públic a dos nivells al nord de l'àmbit, es prendrà com a cota de la superfície exterior, a efectes de determinació de l'alçada màxima, la de la plataforma superior.

Plantes: El nombre de plantes de l'edificació serà de PB+3PP.

S'estableix llicència d'obres única en cada unitat de zona.

Article 10. Modificació de l'article 159.4 de les Normes Subsidiàries de Naut Aran:

Es modifica la redacció del punt 4 de l'article 159 de l'instrument de planejament general objecte de modificació, que resta redactat en els següents termes:

4. Unitat d'actuació UA-2 RUDA

4.1. Objectius:

L'objectiu d'aquesta Unitat d'actuació és el d'aconseguir la correcta ordenació d'aquest espai, la cessió dels espais públics previstos i la seva urbanització de manera que acabin de completar les necessitats de l'estació d'esquí, segons un model compacte de creixement.

4.2. Àmbit:

L'àmbit del UA-2 RUDA 100.457 m<sup>2</sup> 100 %



#### 4.3. Superfícies:

Superfície màxima d'aprofitament privat

Residencial Ruda-Ús habitatge- (Clau 3e.4) 30.215,25 m<sup>2</sup> 29,97 %

Verd Privat (Clau VP) 1.465,80 m<sup>2</sup> 1,46 %

Residencial Ruda-Ús hotel·er- (Clau 3e.5) 14.669,41 m<sup>2</sup> 14,60 %

Superfícies mínimes reserves sistemes

Zona verda (Clau J) 38.798,01 m<sup>2</sup> 38,62 %

Equipaments Socio-Cultural (Clau SC) 1.030,00 m<sup>2</sup> 1,02 %

Viari 11.663,38 m<sup>2</sup> 11,62 %

Sistema viari a dos nivells amb aparcaments

en soterrani a la UA-2 Ruda (Clau V\*UA-2 RUDA) 2.615,15 m<sup>2</sup> 2,71 %

#### 4.4. Cessions:

La posició i superfície de les cessions venen fixades pels plànols normatius de la sèrie o.2.8.

#### 4.5. Sostre edificable i usos:

L'ús principal assignat a la Zona Residencial-Ús habitatge- (subzona 3e.4) és el residencial plurifamiliar, mentre que a la Zona Residencial-Ús hotel·er- (subzona 3e.5) és l'hotel·er tot i que en aquesta subzona també són admesos de manera complementària en planta baixa els usos comercial, d'oficines, sanitari- assistencial, educatiu, socio-cultural i religiós, recreatiu, esportiu i administratiu.

El sostre màxim residencial edificable serà de 65.000 m<sup>2</sup> sostre, del qual

23.000 m<sup>2</sup>st es destinarà a l'ús hotel·er i 42.000 m<sup>2</sup>st a residencial d'habitatge.

A les parts dels edificis de la zona 3e.4 que confronten a l'espai públic a dos nivells, a efectes d'edificabilitat, computarà tot el sostre d'usos que estigui situat al nivell de la plataforma inferior (cota 1.474,5), que equival a 466 m<sup>2</sup> (veure figura 1). Aquests usos seran el comercial, d'oficines, sanitari-assistencial, educatiu, socio-cultural i religiós, recreatiu, esportiu i administratiu, i es regularan d'acord amb allò que estableix l'article 31. Classes d'usos, de la Normativa de les vigents Normes Subsidiàries.

El sostre màxim per a equipaments públics serà de 1.500 m<sup>2</sup>st.

(plano)

Els usos comercials permesos en els 466 m<sup>2</sup>s de la planta situada al nivell de la plataforma inferior (cota 1.474,5 m) de la zona 3e.4 i en la planta baixa de la zona 3e.5 s'establiran d'acord amb el PTSEC 2006-2009 o amb la legislació que el substitueixi.

#### 4.6 Densitat:

El nombre màxim d'habitatges es fixa en 500 habitatges que corresponen a un habitatge cada 84 m<sup>2</sup> de sostre.

#### 4.7 Condicions de gestió:

El sistema d'actuació serà pel sistema de compensació

#### 4.8 Condicions especials:

- El desenvolupament de la UA-2 RUDA ha de garantir l'execució de l'aparcament de 1.500 vehicles al servei de l'estació d'esquí, a més dels propis de la zona hotel·era i de la zona residencial, i també del remuntador mecànic d'accés a les pistes. Aquests aparcaments se situen en els soterranis de la zona 3e.5.

- Els propietaris de l'àmbit de la UA-2 RUDA, a part de la urbanització interior, faran front al cost d'adquisició i de la urbanització de la vialitat externa grafiada en els plànols normatius de la sèrie o.2.8 i el nou espai públic a dos nivells.

- En el sòl de cessió qualificat d'equipament socio-cultural, clau SC, l'edificació no podrà sobresortir de la superfície reglada que es pot formar entre els dos trams de vial que l'envolten.

Article 11. Nou article 44 bis de les Normes Subsidiàries de Naut Aran: S'afegeix un nou article al capítol de sistema viari:



Article 44bis. Sistema viari a dos nivells amb aparcaments en soterrani a la UA-2 Ruda (Clau V\*UA-2 RUDA)

1. Es crea una clau específica V\*UA-2 RUDA per al sistema viari i infraestructures situat a la banda sud-oest del vial previst a la UA-2 Ruda, envoltat pel sòl privat de la zona 3e.4
2. Aquest sistema s'organitzarà en dos nivells: l'inferior se situarà a la cota 1.474,5, i el superior a la 1.479, realitzant-se la connexió entre ambdós nivells mitjançant escales i rampes mecàniques per a l'ús dels vianants. La nova plaça creada al nivell superior connectarà per sobre del vial esmentat amb l'aparcament de l'estació d'esquí previst sota l'edificació de la zona 3e.5.
3. S'hi permeten tots els usos de vialitat, inclosos els d'aparcament i complementaris i les infraestructures del transport. S'hi permet, amb caràcter complementari, l'ús d'infraestructures del transport per cable i comunicacions o qualsevol altra infraestructura i ús compatible amb aquest, tant en el sòl dels dos nivells que conformen l'espai públic com en el vol. A tal efecte es fixa la plataforma de cota 1.479 com a emplaçament obligatori de l'estació inferior del remuntador mecànic.
4. En el subsòl d'aquest sistema es permetrà la construcció d'aparcaments privats en soterrani, i la instal·lació de rampes d'accés que comuniquin amb aquest aparcament i el de l'altra banda del vial."

Resulta oportuno advertir que la modificación puntual de las Normas subsidiarias de Naut Aran que ahora nos ocupa, vino acompañada de otra de la misma naturaleza, aprobada definitivamente el 14 de abril de 2011 (DOGC núm 5888-27.5.2011), con el propósito de delimitar y ordenar el ámbito para la implantación de la infraestructura de transporte por cable de acceso a las pistas de esquí. De acceso a las pistas de esquí desde el aparcamiento de la UA 2 Ruda; o lo que vendría a ser lo mismo: desde el ámbito objeto de la modificación puntual impugnada en estos autos, uno de cuyos componentes es, precisamente, la estación inferior del remontador mecánico indisolublemente vinculado a la infraestructura de transporte por cable, prevista para el acceso a las pistas de esquí. Circunstancia, ésta, que ya de entrada podemos señalar que deberá conducirnos a analizar buena parte los extremos de la presente controversia desde una perspectiva global, en la medida en que resulta imposible concebir un expediente de modificación puntual sin el complemento del otro.

TERCERO: Eventual inadmisibilidad por extemporaneidad del presente recurso contencioso-administrativo

La demandada y buena parte de las codemandadas han vuelto a insistir sobre la extemporaneidad del presente recurso, como consecuencia mediata de la interposición previa de un recurso de alzada que era improcedente. Que era improcedente por versar sobre aspectos de naturaleza municipal directamente relacionados con el contenido del Plan. Sin embargo, en este punto nos veremos en la tesitura de tener que dar por reproducido nuestro de Auto de 30 de noviembre de 2011, por el que se rechazó la susodicha extemporaneidad en sede de alegaciones previas.

Nada ha cambiado desde entonces: la parte actora no hizo otra cosa que seguir al pie de la letra el régimen de recursos que, como hemos podido ver, se indicaba al final de los Acuerdos impugnados, adoptados por la COMISSIÓ TERRITORIAL D'URBANISME D'ERA VAL D'ARAN (CTU). En ese sentido, declarar la extemporaneidad del recurso contencioso-administrativo porque en realidad éste vino precedido de una alzada que estaba de más, sería tanto como permitir que la Administración demandada sacase provecho de su propia torpeza.

CUARTO: Eventual inadmisibilidad del presente recurso contencioso-administrativo en méritos de lo dispuesto en los art 45.2.d ) y 69.b) LJCA

En aras de la brevedad (nos queda mucho camino por recorrer) también será menester rechazar la excepción que ahora nos ocupa.

A este Tribunal no le cabe la menor duda de que el presente recurso contencioso-administrativo fue interpuesto siguiendo las instrucciones de la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS demandante.

Los requerimientos documentales contenidos en el art 45.2.d) LJCA (contenidos, precisamente, para evitar -o en su caso abortar- litigios que no respondan al deseo de las personas jurídicas "prima facie" demandantes), en el supuesto de autos se han satisfecho en términos cuantitativos y cualitativos más que suficientes; tal como ha puesto de relieve la defensa letrada de la recurrente.

Sabemos a ciencia cierta (ver el certificado emitido el 21 de enero de 2013 por el Administrador de la Comunidad actora) que el 29 de diciembre de 2003, la Junta general de la entidad contrató los servicios de Letrado actuante para que éste hiciera, por cuenta de aquélla, el seguimiento de todos los expedientes de planeamiento urbanístico de los que pudiera derivarse la instalación de servicios de telesilla o telecabina en el ámbito de la Ruda. Es más: en esa Junta, el Presidente de la Comunidad quedó facultado para la interposición de todas aquellas acciones que pudiera considerar pertinentes.



Sin perjuicio de otros acuerdos que se adoptaron posteriormente en el mismo o análogo sentido, conviene tener presente que la facultad de interposición de acciones que le fue atribuida al Presidente de la entidad en 2003, ha permanecido incólume hasta nuestros días; siendo, el susodicho Presidente, el que le encargo al Letrado que asiste a la recurrente en esta litis la realización de las gestiones necesarias para la interposición del presente recurso contencioso-administrativo. Porque, como podremos comprobar, el expediente de planeamiento que ahora nos ocupa, tiene que ver -y no poco- con el servicio de acceso a las pistas de esquí de Baqueira Beret mencionado en el párrafo precedente.

QUINTO: Sobre la adecuación del planeamiento impugnado al principio de jerarquía normativa

Sostiene, la actora, que la modificación impugnada es nula porque no respetó la suspensión de la tramitación de planes urbanísticos derivada de la tramitación del Pla director urbanístic de la Val d'Aran (PDUVA), y en último término no se adaptó a las determinaciones del susodicho Pla director.

El PDUVA se aprobó inicialmente el 31 de agosto de 2009 (DOGC 5464-15.9.2009) y estableció la referida suspensión para los instrumentos de ordenación urbanística que pudieran contradecir sus determinaciones. Y la modificación objeto de la presente litis se aprobó inicialmente el 23 de julio de 2009 con unas previsiones -según la demanda- incompatibles con las "Normes d'edificació a l'Alt Pirineu i Aran" contenidas en el Pla director, por lo que, conforme a la disposición adicional 2ª de este último, la modificación del planeamiento de Naut Aran debía aprobarse definitivamente, previa adaptación de sus determinaciones al PDUVA; cosa que se nos dice que no se hizo.

Los aspectos incompatibles (disposición adicional 8ª del Pla director y art 70 de las Normas de autos) se ciñen, según los recurrentes, a la altura máxima del carenado de la cubierta de las edificaciones (6 metros en el PDUVA; y 7,5 mt en la modificación objeto de esta litis) y a los llamados "fumeral" o espacios bajo cubierta (el PDUVA sólo admite una planta, y la modificación de autos permite dos).

Frente a tales alegatos, las demandadas han opuesto los siguientes:

"1: El PDUVA fue aprobado definitivamente el 28 de junio de 2010 (DOGC 5674-20.7.2010); y la modificación de autos fue aprobada definitivamente el 23 de diciembre de 2009 -DOGC 5567-15.2.2010)).

2: Los únicos preceptos de las Normas subsidiarias que se modificaron, fueron el art 109bis y el art 159.4; amén del añadido de un nuevo art 44 bis, sin que de nada de ello se derivara contradicción alguna con el Pla director.

3: El art 70 de las Normas subsidiarias no se alteró para nada, sin perjuicio de que sus determinaciones quedaran derogadas y sustituidas por las del nuevo PDUVA; en méritos -claro está- del principio de jerarquía normativa. No sin añadir que el Pla director aprobado inicialmente no contenía ninguna previsión expresa a propósito del ámbito de "Ruda".

4: A lo anterior se une el hecho de que el acuerdo de suspensión vinculado a la aprobación inicial del PDUVA, no incluyera ninguna previsión expresa de carácter suspensivo en relación con el municipio de Naut Aran; lo que no deja de ser significativo si tenemos en cuenta que en ese momento (31 de julio de 2009) la modificación de las Normas subsidiarias de autos hacía ya una semana que había sido aprobada inicialmente (DOGC de 31 de julio de 2009).

5: En otro orden de cosas, deberá resaltarse la dudosa regularidad de la suspensión genérica que se contiene en el último apartado de la aprobación inicial del PDUVA; amén de que, como ya se ha visto, la aprobación definitiva del expediente de autos se produjo antes de que fuese aprobado definitivamente y entrase en vigor el PDUVA. Plan director, éste, cuya disposición adicional segunda, punto 2, sólo imponía la adaptación inmediata (al PDUVA) del planeamiento subordinado, si este último se hallaba en trámite en el momento de entrar en vigor el PDUVA, lo que no es el caso.

6: Por último, se trae a colación la disposición adicional octava del PDUVA; y ello, para poner de relieve que su enunciado dejaba muy claro que los parámetros edificatorios traídos a colación por la actora, debían incorporarse al planeamiento subordinado que se redactase tras la entrada en vigor del propio Pla director."

Así las cosas, poco habrá que decir al respecto: Las disposiciones traídas a colación por las demandadas evidencian que el expediente de planeamiento objeto de esta litis, ni se vio afectado por las previsiones suspensivas del acuerdo de aprobación inicial del PDUVA (para empezar, ni la Val Ruda se hallaba entre los ámbitos delimitados por el PDUVA a los efectos de la suspensión, ni los preceptos de las Normas subsidiarias de Naut Aran afectados por el PDUVA se encontraban entre los modificados en el expediente del que estamos conociendo); ni incurría (el expediente de autos) en los supuestos que demandaban una adaptación inmediata del planeamiento municipal.



SEXTO: Sobre la posibilidad de someter a modificaciones una figura de planeamiento que desapareció tras la entrada en vigor de la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme

Alega, la actora, que con la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme, las Normas subsidiarias y complementarias del planeamiento dejaron de existir como alternativa al planeamiento general municipal.

Según el modo de ver las cosas de la demandante, permitir la modificación de las Normas subsidiarias todavía vigentes supondría un fraude de Ley.

No son de la misma opinión las demandadas, pues para ellas el texto refundido de 2005 de la Llei d'Urbanisme -TRLU- (que es la norma aplicable al caso por razones temporales) si bien no admitía que los Ayuntamientos aprobasen "ex novo" Normas subsidiarias y/o complementarias del planeamiento municipal -precisamente por tratarse de una figura extinguida-, vino a corroborar con carácter general la vigencia indefinida de los instrumentos de ordenación urbanística (art 92 TRLU) y, de consuno, a garantizar la pervivencia de las Normas subsidiarias aprobadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Llei d'Urbanisme (nuestro caso), permitiendo, además, su adaptación a las necesidades de cada momento.

Por ello -han insistido las demandadas- las Normas subsidiarias vigentes a la entrada en vigor de la Llei d'urbanisme, eran susceptibles de modificaciones puntuales, sin que nada impusiera su sustitución por un Pla d'ordenació urbanística municipal hasta tanto no concurriese alguna de las hipótesis (entre ellas la de "revisión") previstas en el art 93 TRLU (ver la disposición transitoria 2ª, apartado 1, de la misma norma).

Y no les falta razón a las demandadas, toda vez que la disposición transitoria 2ª, apartado 1, del TRLU establecía que "El planeament urbanístic general vigent en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta Llei s'hi ha d'adaptar quan, en virtut de les previsions pròpies, o bé anticipadament, en els supòsits regulats per l'art. 93, es faci la revisió del dit planeament o del programa d'actuació urbanística corresponent." Y el citado art 93 era del siguiente tenor:

"1. Els plans d'ordenació urbanística municipal són objecte de revisió en complir-se el termini que s'hi fixa o en produir-se les circumstàncies que a aquest fi s'hi especifiquen.

2. El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, si les circumstàncies ho exigeixen, pot ordenar, amb l'informe previ de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya, i havent concedit audiència als ens locals afectats, la revisió anticipada d'un pla d'ordenació urbanística municipal d'ofici, autoritzar-la a instància dels ens locals afectats o bé acordar-la a instància de les entitats urbanístiques especials o dels departaments interessats.

3. L'autorització demanada per les entitats locals afectades a què es refereix l'apartat 2 s'entén atorgada si transcorren tres mesos des que es va presentar a tràmit sense que se n'hagi notificat la resolució.

4. Són circumstàncies que justifiquen l'adopció de l'acord de revisió d'un pla d'ordenació urbanística municipal, sens perjudici de la tramitació d'una modificació puntual quan s'escaigui, les disfuncions entre les disposicions del pla d'ordenació urbanística municipal i les necessitats reals de sòl per a crear habitatges o per a establir activitats econòmiques.

5. En tot cas, constitueix revisió del planeament general l'adopció de nous criteris respecte a l'estructura general i orgànica o el model d'ordenació o de classificació del sòl preestablerts, i també l'alteració del planeament general vigent que consisteix en la modificació de la classificació del sòl no urbanitzable i que comporta, per si mateixa o conjuntament amb les modificacions aprovades en els tres anys anteriors, un increment superior al 20% de la suma de la superfície del sòl classificat pel planeament general com a sòl urbà i del classificat com a sòl urbanitzable que ja disposi de les obres d'urbanització executades. L'adaptació del planeament general municipal a les determinacions dels plans directores urbanístics de delimitació i ordenació d'àrees residencials estratègiques a què fa referència l'apartat 1.f de l'art. 56 no requereix en cap cas la revisió del planeament general municipal."

Es de observar cómo el punto 4 del precepto transcrito contemplaba la posibilidad de que el planeamiento general fuese objeto de "modificaciones puntuales"; eventualidad, ésta, extensible a las Normas subsidiarias vigentes al entrar en vigor la Llei d'urbanisme si, como es obligado, hacemos una lectura conjunta, unitaria y coordinada de las previsiones de la disposición transitoria traída a colación y del art 93 TRLU. Y no sin olvidar que ya en nuestra Sentencia núm 800, de 15 de septiembre de 2009 -recaída en el recurso ordinario núm 343/2006 (FJ4) y que las partes conocen a la perfección-, admitimos la posibilidad de que ordenaciones urbanísticas como la ahora controvertida, fueran establecidas a través de la modificación puntual de las Normas subsidiarias.

SÉPTIMO: Sobre la posible omisión del procedimiento de revisión del planeamiento general





Según la recurrente, el expediente debiera haberse tramitado como una revisión del planeamiento general (a través de un Pla d'ordenació urbanística municipal), al comportar un nuevo modelo de ordenación y, asimismo, la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio

Por el contrario, para las demandadas la ausencia de alteración en los usos permitidos era justificación más que suficiente para excluir la procedencia de un procedimiento de "revisión" propiamente dicho. No sin añadir que la modificación de autos se limitó a compatibilizar la calificación viaria de suelo con el sistema urbanístico de transporte por cable hasta las pistas de esquí, sin predeterminedar el trazado y características de ese medio de transporte.

A mayor abundamiento, para las demandadas no nos hallaríamos ante una implantación "ex novo" de sistemas, sino ante la calificación de los mismos como tales. No nos encontraríamos, pues, ante la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio, ni tampoco ante la adopción de un nuevo modelo de ordenación o de clasificación del suelo.

Y -sin necesidad de tener que aceptar que no nos hallemos ante el diseño primigenio de sistemas- menester será reconocer que, en lo fundamental, también en este punto les asiste la razón a las demandadas.

El punto 5 del art 93 TRLU describe las notas caracteriológicas de la "revisión" del planeamiento urbanístico en los siguientes términos:

"...constitueix revisió del planejament general l'adopció de nous criteris respecte a l'estructura general i orgànica o el model d'ordenació o de classificació del sòl preestablerts, i també l'alteració del planejament general vigent que consisteix en la modificació de la classificació del sòl no urbanitzable i que comporta, per si mateixa o conjuntament amb les modificacions aprovades en els tres anys anteriors, un increment superior al 20% de la suma de la superfície del sòl classificat pel planejament general com a sòl urbà i del classificat com a sòl urbanitzable que ja disposi de les obres d'urbanització executades. L'adaptació del planejament general municipal a les determinacions dels plans directors urbanístics de delimitació i ordenació d'àrees residencials estratègiques a què fa referència l'apartat 1.f de l'art. 56 no requereix en cap cas la revisió del planejament general municipal."

Y -amén de lo señalado por las demandadas- lo cierto es que no nos ha sido aportada la más mínima prueba de la que se desprenda que la modificación puntual de las Normas subsidiarias que ahora nos ocupa, haya traído consigo un verdadero "cambio de paradigma" en la ordenación urbanística de Naut Arán, vista ésta en su conjunto. Es más, si atendemos a lo manifestado por la STS 3ª5ª, de 2 de julio de 2013, confirmatoria, en sede de casación, de la núm 800, dictada por esta Sala y Sección en fecha 15 de septiembre de 2009, veremos que en su fundamento jurídico quinto (y sin poner en tela de juicio la conclusión alcanzada en su día por nuestra Sala y Sección -conforme a la cual un sistema de transporte por cable vinculado a las pistas de esquí debía establecerse a través del planeamiento general-) el Alto Tribunal dejaba muy claro que, "aunque los sistemas generales -junto con las subdivisiones primarias del suelo- conformen la estructura general del territorio, ello no significa que cada uno de los elementos integrantes de los sistemas o redes generales, individualmente considerado, configure por sí solo la «estructura general del territorio». Precisión, ésta, que hay que poner en relación con la ausencia de pruebas susceptibles de demostrar, por ejemplo, que el remontador de autos haya sido el primero en ser instalado en Naut Aran. Y que también hay que poner en relación con el instrumento de ordenación urbanística objeto de la citada casación, que no era otro que el (invalidado) Pla especial del remuntador mecànic d'accés a les pistes des de l'aparcament de la UA-2 Ruda, aprobado definitivamente el 8 de junio de 2005. Infraestructura, la citada, que tiene actualmente uno de sus puntos de apoyo en el ámbito regulado por la modificación del planeamiento municipal que se ha sometido a nuestra fiscalización.

OCTAVO: Sobre la incidencia de la modificación de planeamiento impugnada en la ejecución de las Sentencias firmes núm 320 y núm 800, dictadas por esta Sala y Sección en fecha 6 de abril y 15 de septiembre de 2009

Entiende, la recurrente, que la modificación de planeamiento impugnada amaga la pretensión de defraudar y de privar de virtualidad a las Sentencias dictadas por esta Sala y Sección, que en su día anularon el Plan especial del remontador (Plan al que ya hemos hecho alusión) y que dejaron sin efecto la licencia de obras concedida en el ámbito de la UA2 Ruda.

Las demandadas han considerado cuando menos desproporcionado tal alegato y han insistido en que la Sentencia núm 320 se limitó a anular una licencia; y la núm 800 vino a establecer que el régimen de los sistemas generales debía establecerse primariamente a través del planeamiento general; que es, precisamente, lo que se pretende mediante el expediente de planeamiento impugnado.

Vendrían a sostener, las demandadas, que la Sentencia que anuló la licencia de obras se halla en fase de ejecución, y que la modificación de autos tienen por finalidad la de adecuar las Normas subsidiarias a las nuevas necesidades y exigencias surgidas en el ámbito de la susodicha modificación y, asimismo, la de



resolver, a través del instrumento idóneo, las exigencias derivadas de nuestra Sentencia de 6 de abril de 2009, que imponía el derribo de la planta de servicios del telesilla; la redefinición de los espacios privados de uso comunitario; y la concreción del emplazamiento de la reserva de los 1.500 aparcamientos al servicio de la estación de esquí.

Es por ello que -según reflejan los escritos de contestación a la demanda-, el expediente de planeamiento de autos contemplaría como objetivos de interés público:

- un nuevo sistema de accesos que integra un aparcamiento para 1.500 plazas
- el emplazamiento de la estación inferior del remonte mecánico en la cota 1479 de la UA2
- una plataforma destinada a unir el aparcamiento con los suelos compatibles para el emplazamiento de la estación inferior del remonte mecánico
- el ajuste del trazado de los espacios de uso comunitario para permitir una mayor permeabilidad con el fondo del valle, y
- la racionalización de la colocación de los espacios de uso privado

Objetivos, los señalados, de los que se derivarían mayores cesiones de suelo afectado a sistemas y mayores reservas de espacios privados de uso comunitario. Y en cualquier caso, una solución urbanística diferente de la que en su día censuró (esencialmente por motivos formales) esta Sala y Sección.

Al cabo, el fin de la modificación de autos no sería otro que el de neutralizar las irregularidades puestas en su día de relieve por esta Sala y Sección; sin perjuicio de otorgar, por añadidura, cobertura jurídica adecuada a la zona residencial de Val Ruda.

Se trataría, también -según han añadido alguna demandada-, de ajustar de forma adecuada el planeamiento a la construido y, de esa manera, evitar la desproporción y las consecuencias económicas inasumibles que se derivarían de la demolición de lo edificado hasta la fecha. No en vano, esta Sala y Sección en su día sólo habría puesto en entredicho la utilización de un Plan especial para implantar un sistema general, amén de señalar la incorrecta ubicación -según planos normativos- de las viviendas en proyecto, y de encontrar a faltar una garantía adecuada a propósito de los aparcamientos al servicio de la estación de esquí.

Y, vistos los antecedentes de los que trae causa la presente modificación puntual de las Normas subsidiarias, menester será reconocer que la misma constituye la lógica respuesta a los pronunciamientos de este Tribunal, que vedaron la vía del planeamiento especial y que expresamente apuntaron, como una posible alternativa, la de la modificación puntual de las Normas subsidiarias. Dicho, esto, sin perjuicio de las irregularidades detectadas en el procedimiento seguido al efecto, a las que más adelante nos referiremos.

NOVENO: Sobre la disparidad existente entre los textos de la modificación aprobados provisional y definitivamente

La actora ha puesto de relieve -como posible causa de nulidad- que en el texto de las normas urbanísticas aprobado definitivamente, han desaparecido de forma inexplicable los art 1 a 8 de las Normas subsidiarias. Para añadir que del art 9 ha sido eliminado inopinadamente el apartado "Distàncies entre unitats d'edificació".

Pero esas discordancias señaladas por la recurrente han encontrado una respuesta plenamente satisfactoria en las observaciones efectuadas al respecto por las demandadas; según las cuales la explicación habría que buscarla en los folios 256 y 257 del expediente, a través de los cuales se podrá comprobar que la CTU se limitó a suprimir preceptos innecesarios porque que ya se contenían en la versión original de la revisión de las Normas subsidiarias. No sin añadir que no es cierto que haya desaparecido el apartado de "distancias entre unidades de edificación" (ver el 109bis del texto definitivo de las Normas modificadas a los folios 188 a 215 del expediente).

DÉCIMO: Eventual contravención de la normativa contra incendios en los denominados "espais d'ús col·lectiu" de la subzona residencial de la Unidad de actuación

La recurrente considera que en la zona residencial de la UA2, la modificación de autos contendría un déficit grave en cuanto al régimen de protección contra incendios previsto en el Decret 241/1994, de 26 de juliol. Déficit extensible a los planos, por haber omitido, éstos, las prescripciones de rigor.

En tal sentido, la actora ha traído a colación el informe de 18 de diciembre de 2009, de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvament -según ella emitido en sentido desfavorable-, tras subrayar que los viales proyectados en los llamados "espais d'ús col·lectiu" del perímetro residencial, no cumplían las exigencias establecidas por el ya citado Decret 241/1994, de 26 de juliol. Y ello, ante la ausencia de los requisitos que



son exigibles en estos casos (distancias y medidas aplicables) para los viales de intervención de los servicios de emergencia.

Considera, asimismo, la demandante, que la susodicha irregularidad en modo alguno podría soslayarse en sede de gestión o ejecución (trasladando los espacios de uso colectivo a suelo carente de tal calificación), pues ello nos situaría ante la prohibida inderogabilidad singular de los reglamentos.

Ante tal reproche, las demandadas han objetado lo siguiente:

"1: El expediente de autos se ajustó a las prescripciones establecidas por los art 6, 7 y 11 del susodicho Decreto, aplicable al caso por razones temporales.

2: La disposición reglamentaria traída a colación no dice que las calles sin salida deban tener una anchura de 8 metros, sino que en los edificios de menos de 300 personas se podrá optar por una calle de 6 metros de anchura que tenga una vía libre de aparcamientos de 4 metros, o bien por una calle sin salida, de 8 metros de anchura, con una vía libre de aparcamientos de por lo menos 7 metros de anchura, siendo, por lo demás, las actuaciones concretas, las que verdaderamente determinantes de la adecuación a la norma del resultado final.

3: Las prescripciones indicadas por la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvament fueron incorporadas a la modificación impugnada (folio 246 del expediente) y deberán ser concretadas en las licencias de obra que se concedan.

4: El plano de zonificación que obra al folio 218 del expediente es elocuente y demuestra que se han respetado las normas que la actora considera vulneradas.

5: Los espacios privados de uso comunitario -que no son calles transitables en el sentido ordinario de la expresión- tienen una anchura mínima de 3 metros, y

6: En tales condiciones, pues, resulta perfectamente factible la operativa de los vehículos e instrumental del servicio de bomberos. No sin añadir que el carácter de "desfavorable" sólo consta en la diligencia de remisión del informe de la Generalitat; pues el informe en sí mismo es favorable, y señala determinadas condiciones y prescripciones a observar en la fase de ejecución del planeamiento y de concesión de licencias."

Para empezar, habrá que decir que la versión auténtica del Decret 241/1994 (la versión en catalán), no dice que las determinaciones del Decret deban constar en los "planos" de los instrumentos de ordenación. Señala que deberán reflejarse en los "planes", por mucho que la versión castellana de la disposición, manejada por el perito de la actora, haya errado en la traducción. Y lo cierto es que en el Acuerdo de aprobación definitiva de la modificación de autos, se hace expresa mención de la necesidad de observar el Decret 241/1994 en el momento de otorgar las correspondientes licencias (ver el folio 257 del expediente); y aunque es cierto que esa precripción figura en la parte expositiva del acuerdo y no en su parte dispositiva, no lo es menos que su carácter imperativo nos viene dado por dos circunstancias; a saber: los términos prescriptivos en los que aparece redactado el texto, y el hecho de que las normas contra incendios tengan vida propia o independiente y sean directamente aplicables; lo digan o no lo digan los planes urbanísticos. Es por ello que la previsión referida a los "planes", que se contenía en el Decret 241/1994, no podía concebirse con otro propósito que el de hacer especial hincapié en la importancia de las medidas contra incendios; objetivo, éste, perfectamente satisfecho por el Acuerdo de aprobación definitiva de la modificación de autos.

En el anterior sentido, no deja de ser ilustrativo -siquiera a efectos exegéticos- que la Llei 3/2010, de 18 de febrero, amén de derogar el Decret 241/1994 -y sin perjuicio de estipular que los planes urbanísticos deberían tener en cuenta las necesidades en materia de prevención y extinción de incendios-, librara la efectividad de las medidas correspondientes al estadio de ejecución del planeamiento (art 17) y muy particularmente a los procedimientos de concesión de licencias y autorizaciones.

La Ley 3/2010 no obligó a reproducir sus prescripciones o enunciados en los planes urbanísticos, más allá del deber de "tenerlos en cuenta". E hizo bien, porque esa técnica (la de introducir el articulado de la Ley en la normativa de los planes) habría propiciado inseguridad, confusión y problemas respecto de los planes confeccionados bajo tal criterio, a poco que la propia Ley 3/2010 hubiese sufrido modificaciones. Y es por ello que cabrá considerar acertada y suficiente la prevención adoptada por la CTU a propósito del Decret 241/1994.

Por lo demás, las únicas periciales que se han pronunciado sin ambages sobre la adecuación al Decret 241/1994 de los espacios físicos existentes (la aportada por NEU 1500, SL y la procesal) han permitido llegar a la conclusión de que los llamados "espacios de uso colectivo" previstos en la modificación, eran susceptibles de permitir la correcta aplicación o implementación del Decret 241/1994.

UNDÉCIMO: Eventual omisión de un sistema de aparcamientos



Para la actora, el objetivo de garantizar la existencia de 1.500 plazas de aparcamiento asociadas a la estación de esquí, debiera haberse traducido en un redactado del art 109bis de las Normas subsidiarias (subámbito "Zona d'Ordenació Específica de l'Edificació Residencial Ruda -ús hoteler- clau 3e.5)", susceptible de garantizar la condición de "sistema general" de ese aparcamiento.

Frente a tal reproche, las demandadas han objetado lo siguiente:

"1: La previsión de aparcamientos ya se contemplaba en la versión original de la revisión de las Normas subsidiarias. Y esta Sala y Sección, en su día anuló la licencia correspondiente, no porque las plazas de aparcamiento no se hubieran configurado como sistema general, sino porque no se hallaba garantizada su puesta en servicio.

2: La modificación impugnada localiza de forma efectiva los aparcamientos (ya construidos y en funcionamiento, por cierto) en los subterráneos de la zona 3e.5, y

3: En cualquier caso, no se trata de un sistema general. Y si debiera merecer tal consideración por su vinculación o servicio a los usuarios del remonte mecánico, habría que ver, esa previsión, tácitamente contemplada en las Normas subsidiarias."

Así las cosas, habrá que tener presente que las 1.500 plazas de aparcamiento ya se hallan construidas y en funcionamiento; extremo, éste, que nos ha sido acreditado mediante el informe emitido el 1 de junio de 2011 por el arquitecto municipal. De lo que se trata ahora es de analizar su configuración jurídica en la modificación de autos.

El nuevo redactado del art 109bis de las Normas subsidiarias, en su apartado 4.3 prevé lo siguiente (las negrillas serán nuestras):

"4.3. Superfícies:

Superfície màxima d'aprofitament privat

Residencial Ruda -Ús habitatge- (Clau 3e.4) 30.215,25 m<sup>2</sup> 29,97 %

Verd Privat (Clau VP) 1.465,80 m<sup>2</sup> 1,46 %

Residencial Ruda. -Ús hoteler- (Clau 3e.5) 14.669,41 m<sup>2</sup> 14,60 %

Superfícies mínimes reserves sistemes

Zona verda (Clau J) 38.798,01 m<sup>2</sup> 38,62 %

Equipaments Socio-Cultural (Clau SC) 1.030,00 m<sup>2</sup> 1,02 %

Viari 11.663,38 m<sup>2</sup> 11,62 %

Sistema viari a dos nivells amb aparcaments

en soterrani a la UA-2 Ruda (Clau V\*UA-2 RUDA) 2.615,15 m<sup>2</sup> 2,71 %"

Es, pues, patente que en términos jurídicos, el aparcamiento traído a colación por la actora aparece configurado en la modificación de autos como un "sistema". Y esa previsión deberá complementarse con las que se contienen en la parte no modificada de las Normas subsidiarias dedicada a la regulación de los "sistemas" en general (fundamentalmente el Título II). Lo cual -en la dirección de la demanda-, vendría a constituir la manifestación más clara de la garantía jurídica que la actora encontraba a faltar. Por ello, el reproche que ahora nos ocupa no podrá ser atendido.

DUODÉCIMO: Sobre las calificaciones urbanísticas derivadas de la yuxtaposición del vial perimetral y la plataforma del telesilla, y su reflejo en el plano de ordenación

En lo que concierne al presente epígrafe, la actora, ha pretendido resaltar la discordancia existente entre la parte escrita de la modificación de autos, y el plano de ordenación correspondiente. En este último no se contempla (y eso es cierto) ningún género de afectación o previsión susceptible de dar cobertura a la infraestructura de conexión (léase: pasarela o puente) que forzosamente debería sobrevolar el vial perimetral previsto y grafiado, incidiendo, pues, en la funcionalidad (y habría que añadir: en las condiciones de seguridad) de dicho vial en el punto o zona de intersección.

No es un reproche menor, pues ya en nuestra Sentencia núm 800, de 15 de septiembre de 2009 (ver el fundamento de derecho quinto, segundo párrafo) dijimos lo siguiente:

"En este punto ambas administraciones demandadas llegan a afirmar que el remontador afecta al vuelo pero no al suelo por el que pasa, del que no altera ni la calificación, ni la zonificación, ni el uso urbanístico, tal como



recoge el art. 9 del Plan Especial . Resulta cuando menos sorprendente esta afirmación ya que es evidente que la funcionalidad de los espacios sobrevolados por un remontador mecánico se ve alterada, como mínimo, por la necesidad de contemplar medidas de seguridad en la zona sobrevolada, tanto para los usuarios de la misma como para los ocupantes de la instalación, que impedirán seguir dando a aquella el mismo uso que antes tenía."

"Mutatis mutandis", lo dicho para el remontador en aquella ocasión, también valdrá para la presente. Con tanta o mayor razón si tenemos en cuenta que esa afectación del vuelo del vial perimetral, no constituye una invención de la actora, toda vez que se halla claramente implícita en el art 44 bis de las Normas subsidiarias (de nueva creación), cuyo tenor literal es el siguiente (las negrillas serán nuestras):

"Article 44bis. Sistema viari a dos nivells amb aparcaments en soterrani a la UA-2 Ruda (Clau V\*UA-2 RUDA)

1. Es crea una clau específica V\*UA-2 RUDA per al sistema viari i infraestructures situat a la banda sud-oest del vial previst a la UA-2 Ruda, envoltat pel sòl privat de la zona 3e.4

2. Aquest sistema s'organitzarà en dos nivells: l'inferior se situarà a la cota 1.474,5, i el superior a la 1.479, realitzant-se la connexió entre ambdós nivells mitjançant escales i rampes mecàniques per a l'ús dels vianants. La nova plaça creada al nivell superior connectarà per sobre del vial esmentat amb l'aparcament de l'estació d'esquí previst sota l'edificació de la zona 3e.5.

3. S'hi permeten tots els usos de vialitat, inclosos els d'aparcament i complementaris i les infraestructures del transport. S'hi permet, amb caràcter complementari, l'ús d'infraestructures del transport per cable i comunicacions o qualsevol altra infraestructura i ús compatible amb aquest, tant en el sòl dels dos nivells que conformen l'espai públic com en el vol. A tal efecte es fixa la plataforma de cota 1.479 com a emplaçament obligatori de l'estació inferior del remuntador mecànic.

4. En el subsòl d'aquest sistema es permetrà la construcció d'aparcaments privats en soterrani, i la instal·lació de rampes d'accés que comuniquin amb aquest aparcament i el de l'altra banda del vial."

Resulta evidente que la conexión prevista entre los subsectores 3e.4 y 33.5 -situados, respectivamente, a uno y otro lado del vial-, deberá efectuarse sobrevolando este último; sin que esa intersección se haya visto reflejada en el plano de ordenación, y sin que la normativa aprobada haya establecido las prevenciones de rigor.

Sobre este punto, las demandadas han alegado que podría tratarse de un error subsanable sin mayor trascendencia; o que el nuevo art 44 bis ya contendría la habilitación necesaria para hacer sobrevolar el vial con una infraestructura de conexión. Ello no obstante, se trata de excusas que no podrán ser aceptadas ante la trascendencia que pueden tener las carencias a las que acabamos de referirnos. Sin perjuicio de poner de relieve la irrelevancia de los juicios de intenciones que contiene la demanda en este punto.

En cualquier caso, nos enfrentamos a otro reproche de la demandante que, en lo que tiene de cierto y de relevante, deberá ser acogido por este Tribunal.

DECIMOTERCERO: Eventual omisión del estudio de movilidad

La recurrente considera que una modificación de las Normas subsidiarias como la que estamos examinando, debiera haber incorporado un estudio de movilidad. Y al no haberlo hecho, habría incurrido en nulidad de pleno derecho.

Por su parte, las demandadas han opuesto que:

"1: Se trata de una modificación ajena a los supuestos en los que resulta preceptiva la evaluación de la movilidad generada (Decreto 344/2006, de 19 de setiembre), toda vez que los usos a los que se refiere el art 159.4 de las Normas subsidiarias modificadas, ya estaban permitidos por la versión anterior de ese instrumento de ordenación, y

2: La modificación de autos se ha limitado a variar alguna calificación para incrementar la superficie de los sistemas públicos, amén de introducir concreciones de pequeño calado en la ordenación de la edificación y en determinados usos en suelo urbano. Por otra parte, las 1.500 plazas de aparcamiento al servicio de la estación de esquí, ya se encuentran construidas y en funcionamiento dentro de la zona 3e.5 (zona hotelera) de la UA2."

Vista, pues, la posición enfrentada de las partes, habrá que empezar señalando que el hecho de que las 1.500 plazas de aparcamiento ya estén construidas resulta irrelevante a los presentes efectos, toda vez que estamos tratando de analizar la adecuación a derecho de la modificación, no en el presente, sino en el momento en el que dicha modificación fue tramitada y aprobada. Y si en ese tránsito se incurrió en el vicio de nulidad invocado por los actores (léase: infracción del principio de jerarquía normativa ex art 62.2 de la Ley básica 30/1992, de 26 de noviembre), de nada nos van a servir lo que haya acaecido con posterioridad.



Como punto de partida, obligado será añadir que -siquiera a los presentes efectos- resulta artificial la tramitación, por separado, de la presente modificación de las Normas subsidiarias y la de la modificación de las mismas Normas aprobada definitivamente el 14 de abril de 2011.

Bien es cierto que esta última modificación habría quedado circunscrita a la infraestructura de acceso, por cable, a las pistas de esquí (a la mayor parte de esa infraestructura, habría que puntualizar). Sin embargo, no hay que olvidar que un componente de ese sistema (la estación inferior del remontador) ha sido recogido en la modificación que ahora nos atañe. Y que a ambas modificaciones les ha otorgado utilidad y sentido el mismo fenómeno; a saber: el turismo y la práctica del esquí en las pistas tantas veces citadas; que es lo que verdaderamente ha traído consigo la necesidad de más techo residencial, más servicios, más plazas de aparcamiento, e infraestructuras adecuadas de movilidad y acceso.

Sostener que en tal tesitura podía prescindirse del estudio de movilidad por subordinación a la realidad material del presente, o porque antaño algunos de los usos previstos ya se habían contemplado en versiones precedentes de las Normas subsidiarias, es tanto como trivializar la finalidad de los estudios de movilidad. De trivializarlos frente a una nueva ordenación llamada a causar un impacto considerable, al tratar de dar respuesta a un flujo de actividades y de movimientos (con todas sus secuelas) no precisamente menor. Y ello, en un paraje pirenaico singular, con una población estable o permanente más bien reducida.

Llegados a este punto, no estará de más recordar que cuando nuestra Sentencia núm 800, de 15 de septiembre de 2009, contrastó el contenido de las Normas subsidiarias con el del Plan especial invalidado en aquella litis (Plan que en buena medida habría venido a ser sustituido por la modificación de autos), puso de relieve (fundamento jurídico cuarto, último párrafo) que frente a la parquedad de la versión de 2002 de las Normas subsidiarias, el Plan especial se habría traducido en una ordenación urbanística "ex novo". Consideración, esta última, que en buena lógica deberíamos hacer extensiva a la modificación puntual de las Normas subsidiarias que ahora nos ocupa.

Y establecida, pues, la anterior premisa, forzoso será tener presente que nos hallamos frente a una modificación del "planeamiento general", tramitada y aprobada tras la reforma del TRLU acaecida en diciembre de 2004, de lo que se seguirá (ver la disposición transitoria 3ª, letra b, segundo inciso, del TRLU) la necesidad de tomar en consideración la regulación sobre "movilidad" contenida en el propio TRLU y en el Decret 305/2006 respecto de los Planes de ordenación urbanística municipal. Regulación, ésta, conforme a la cual la aprobación del planeamiento general debía incorporar un estudio sobre la movilidad generada (art 71 del Decret 305/2006). Lo que, a su vez, resultaba predicable de las modificaciones del susodicho planeamiento (art 94.1 TRLU).

Ciertamente, el Decret 344/2006, de 19 de septiembre, delimita la exigibilidad de esos estudios en los siguientes términos (las negrillas serán nuestras):

"3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

3.2 No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següents supòsits:

1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.
2. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'art. 3.3 d'aquest Decret.
3. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'art. 3.3 d'aquest Decret.

3.3 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

- a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.
- b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.



c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

3.4 Als efectes de l'apartat anterior, es consideren implantacions singulars:

a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m<sup>2</sup>.

b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m<sup>2</sup>.

c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.

d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.

e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.

f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.

g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000."

Ello no obstante, se impone una interpretación del precepto transcrito, que no pugne con la lógica y que sea acorde con el art 18.2 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, sobre mobilitat, según el cual, "como mínimo" el planeamiento general (amén de otros tipos de planeamiento) debía contener un estudio de la movilidad generada.

La precisión anterior deberá llevarnos a considerar:

1º: Que en el Decret 344/2006 el planeamiento general portador de nuevos usos o de nuevas actividades en suelo urbanizable no estaba sujeto a estudio de movilidad.

2º: Que la explicación de esa exención habría que buscarla en el hecho de que la misma norma hubiera deferido el estudio de movilidad derivado de los nuevos usos o actividades en suelo urbanizable, a la fase de elaboración del preceptivo planeamiento derivado; partiendo siempre de la preconfiguración de esos usos y actividades en el planeamiento general.

3º: Que el Decret 344/2006 contenía una verdadera laguna a propósito de la implantación de nuevos usos o nuevas actividades en suelo urbano. Suelo, éste, en el que no tienen cabida los Planes parciales.

4º: Que la integración de esa laguna debía partir del designio patente en la norma, de someter preceptivamente a estudio de movilidad cualquier ordenación de detalle, en suelo no rural, que viniese a implantar o a legitimar nuevos usos o nuevas actividades, y

5º: Que esa "ordenación de detalle", en el suelo urbanizable podía considerarse referida al Plan parcial. Pero en el suelo urbano debía entenderse referida a los Planes de mejora urbana y Especiales en su caso, y, por supuesto, al planeamiento general -sin necesidad de Planes complementarios- para el caso de agotar (ese planeamiento general) la regulación de los nuevos usos y actividades.

Y siendo así las cosas, la conclusión no podrá ser otra que la de considerar que la modificación de Normas subsidiarias objeto de los presentes autos, no hizo sino crear el marco jurídico (con un nivel de detalle parejo al de un Plan parcial) necesario para la implantación novedosa de actividades y servicios (léase: zona comercial; área de aparcamiento al servicio de la estación de esquí; parte de un sistema de comunicaciones; espacios residenciales y hoteleros, etc), alterando (alterando "ex novo", recordémoslo) las previsiones contenidas en las versiones precedentes de las Normas subsidiarias. Luego, deberemos aceptar que nos hallamos frente a una modificación que debiera haber venido acompañada del correspondiente estudio de movilidad; no en vano, no resulta difícil hacerse una composición de lugar sobre los flujos de personas y vehículos que, "prima facie", cabría asociar a la sustitución de unas Normas más bien parcas (véanse las Normas subsidiarias en su versión de 2002) por otras que tendrían por propósito el de legitimar tres zonas de aparcamiento (una de ellas, de 1.500 plazas, al servicio de la estación de esquí); parte de la infraestructura de acceso por cable a esa estación; y usos residenciales y hoteleros de consideración.

Por ello, al haberse omitido el estudio de la movilidad generada, (también) en este punto se impondrá la estimación de la demanda.

DECIMOCUARTO: Eventual omisión del procedimiento de evaluación ambiental estratégica

La actora es del parecer que la modificación de autos no sólo regula parámetros edificatorios, sino que solapadamente también está optando por la alternativa de trazado y de tipo de remonte (telecabinas TC Baqueira) para unir el aparcamiento sito en la UA2 con la estación de esquí Baqueira Beret (lo que, en teoría, debiera haberse dejado para otro momento y otro expediente).

Se razona, en la demanda que, en la medida en que el proyecto de transporte por cable señalado anteriormente se hallaba sometido a evaluación de impacto ambiental (EIA), cualquier modificación del planeamiento



que pretendiera darle cobertura debía someterse a evaluación ambiental estratégica -EAE- ( art 7.1.b de la Ley 6/2009, de 28 de abril ). Y en ese sentido, el contenido documental de la modificación impugnada, permitiría constatar la ausencia de una EAE en forma, ante la carencia de documentos y trámites esenciales contemplados en la disposición adicional quinta de la Ley 6/2009 (avance de planeamiento; documento de referencia; informe de sostenibilidad en el trámite de información pública; diligencias de publicidad exigidas por el art 28.2 de la Ley 6/2009 , etc).

Frente a tal alegato, las demandadas han opuesto las siguientes consideraciones:

"1: La Sentencia núm 800, de 15 de septiembre de 2009 (dictada por esta Sala y Sección) señalaba la necesidad de EAE en el supuesto del Plan especial enjuiciado en aquel momento, sin prejuzgar lo que pudiera ser procedente para el caso de una modificación de las Normas subsidiarias.

2: A mayor abundamiento, habría que tener presentes los efectos materiales de la modificación impugnada para concluir que nos hallamos frente a una alteración del planeamiento municipal sin efectos significativos sobre el medio ambiente ( art 3 de la Directiva 2001/42 ). Y a la misma conclusión habría que llegar a la vista de que el expediente de autos no es subsumible en ninguno de los supuestos de evaluación preceptiva contemplados en el art 7 de la Ley 6/2009 .

3: La actora habría tenido razón si no fuera porque la EAE indicada por la Sentencia núm 800, venía motivada por la previsión, en el Plan especial invalidado por razones de orden formal, de un proyecto de remonte que, tras la aprobación inicial de la modificación de autos (en que sí se contemplaba), fue suprimido del expediente, para deferirlo a un expediente de modificación de las Normas subsidiarias de carácter específico.

4: En el mismo sentido, tras las Sentencias de esta Sala y Sección, el expediente de modificación quedó limitado a la calificación de una parte del ámbito (suelo urbano no consolidado) como sistema general de transporte por cable (con asignación del uso de estación de partida del susodicho medio de transporte, aunque sin optar por telesilla o telecabina), defiriéndose a otro expediente de modificación independiente -éste sí sometido a evaluación ambiental estratégica- la definición del concreto trazado y características de la instalación.

Ese ulterior expediente fue aprobado definitivamente el 14 de abril de 2011, y consta impugnado por la actora ante esta misma Sala y Sección en el recurso ordinario núm 333/2011, y

5: Esta Sala en su momento se decantó por la evaluación ambiental del proyecto de telecabina al considerar insuficientemente motivado el informe del órgano ambiental. Y ocurre, ahora, que con motivo del expediente de modificación de las Normas subsidiarias tramitado con ese fin específico, consta un informe motivado de la Ponencia ambiental de la Direcció General de Qualitat Ambiental de la Generalitat, que señala que el telecabina no se halla sujeto a EIA; luego no resulta necesaria la previa evaluación ambiental estratégica."

Ya hemos puesto de relieve que la modificación de las Normas subsidiarias que nos ocupa, no se entiende sin la subsiguiente modificación puntual aprobada definitivamente en 2011. Ambas son dos caras de la misma moneda, por decirlo figuradamente. Tanto es así, que sin la modificación que a nosotros nos ocupa, la aprobada definitivamente en 2011 devendría inviable, pues, no en vano, la plataforma inferior del remontador mecánico del sistema de transporte por cable hasta la estación de esquí, tiene su sede en el expediente de planeamiento objeto de la presente litis. Por ello, ofrecer, como excusa, frente a los reproches de la actora, que la EAE sólo debía realizarse en el expediente de modificación de las Normas subsidiarias, tramitado y aprobado para definir y concretar el trazado y características del sistema de remonte, vendría a ser tanto como reconocer tácitamente que ambos expedientes debían someterse a EAE.

Dicho en otros términos: la modificación de las Normas subsidiarias que estamos examinando, también forma parte del proyecto o diseño del trazado y características del sistema de remonte como un todo; a saber: desde su plataforma base, hasta su punto de llegada a las pistas de esquí; sin despreciar, por añadidura, la vertiente ambiental asociada al área de aparcamiento vinculado, por no ir aún más lejos. Y, siendo así las cosas, no estará de más que traigamos a colación lo resuelto por nuestra Sentencia núm 681, de 27 de septiembre de 2013 (recurso ordinario núm 282/2008), en cuyo fundamento jurídico séptimo -y a propósito del proyecto técnico del sistema de remonta de autos- se nos decía lo siguiente:

"SÉPTIMO - (...) con remisión nuevamente a lo razonado en la Sentencia de esta Sala y Sección de 15 de septiembre de 2009, dictada en el rec. 343/2006 , a tenor de su FJ 6º, y de la STS, Sala 3ª, de 2 de julio de 2013, rec. 601/2010 , a la vista de su FJ 7º (transcritos uno y otro en el FJ 5º precedente), concluyendo este último, en términos inequívocamente afectantes al Proyecto constructivo (en tanto en cuanto la evaluación de impacto ambiental, no se contenía en el Plan Especial ), en el sentido de que :

"... como la infraestructura objeto del Plan era equiparable plenamente a un proyecto, que venía incluido en el instrumento, en el punto relativo a la localización espacial de una obra o infraestructura, el instrumento, aunque





tuviera la naturaleza correspondiente a los planes, debía entenderse comprendido dentro del campo aplicativo del Real Decreto Legislativo 1302/1986".

La necesidad de dicha evaluación se contempla, por demás, en el art. 7 (" Protección del medio ambiente "), en relación con el art. 28.2, de la LP 12/2002, de 14 de junio, de transporte por cable, con posibles excepciones (art. 27 f), que aquí no pueden considerarse, a tenor de lo razonado en las dos Sentencias de referencia (art. 7 : " La construcción y la explotación de las instalaciones de transporte por cable y sus vehículos han de sujetarse a los principios de sostenibilidad, de respeto al medio ambiente y de aplicabilidad de la evaluación de impacto ambiental, en los términos establecidos por la normativa vigente aplicable ").

La ausencia de evaluación de impacto ambiental, previa a la aprobación del Proyecto de construcción y explotación del telecabina " TC Baqueira ", constituye un vicio esencial de procedimiento, determinante, con arreglo al art. 62.1 e) de la Ley 30/92, de 26 de noviembre , nuevamente de nulidad de pleno derecho de las resoluciones impugnadas, aprobatorias del Proyecto constructivo.

Lo que reafirma la imposibilidad, contra lo invocado por la parte demandada en el escrito de conclusiones, de que la aprobación, por la Comissió Territorial d'Urbanisme d'Era Val d' Aran , en fecha 14 de mayo de 2011, publicada en el DOGC de 27 de mayo de 2011, de la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias del Municipio de Naut Aran , "per a la Delimitació i ordenació de l'àmbit per a la implantació de la infraestructura de transport per cable d'accès a les pistes d'esquí des de l'aparcament de la UA- 2 RUDA ", pudiera tener efectos convalidatorios de la previa aprobación del Proyecto constructivo, en sustitución de los Planes Especiales nulos, por cuanto, con arreglo al art. 67.1 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre , la convalidación puede operar respecto de actos anulables, pero no nulos como aquí es el caso."

La Sentencia transcrita nos está señalando que los proyectos de transporte por cable se hallan sometidos a EIA por disponerlo así la Llei 12/2002, de 14 de juny , de transport per cable. El art 27.f) para los transportes que no funcionan en régimen de servicio público (al parecer, el supuesto de autos); y el art 14.2 para los que sí lo hacen.

Y si un sistema de remonta por cable -del que forma parte, insistimos, la plataforma contemplada de un modo u otro en nuestro expediente de modificación- debe ser objeto de evaluación o estudio de impacto ambiental, deberán previamente someterse a EAE los expedientes de planeamiento general municipal y, en todo caso, los tramitados con el fin o con la virtualidad de ofrecer cobertura urbanística a esa infraestructura (art 5.1.a, 5.1.c, 6.2.b, y 7.1.b, y anexo 1, punto 2, letras a y d de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, citada por todas las partes y de aplicación al caso por haver entrado en vigor con anterioridad a la tramitación de la modificación de las Normas subsidiarias objeto de esta litis).

Quiere decirse con ello que, una vez más, otro extremo de la demanda deberá ser acogido . Y que, como resumen de todo lo dicho, el presente recurso contencioso-administrativo deberá ser estimado.

DECIMOQUINTO: Costas

De conformidad con lo dispuesto en la versión aplicable al caso del art 139.1 de nuestra Ley procesal (LJCA ), añadiremos que no se aprecian circunstancias susceptibles de justificar un pronunciamiento especial en materia de costas.

VISTOS los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación,

## FALLO:

En atención a todo lo expuesto, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección Tercera) HA DECIDIDO:

1: RECHAZAR la inadmisibilidad invocada por las partes demandadas.

2: ESTIMAR el presente recurso contencioso-administrativo ordinario núm 403/2010, promovido por la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS " DIRECCION000 " con la oposición del DEPARTAMENT DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA y de las codemandadas NEU 1500, SL; BAQUEIRA BERET, SA; COMUNITAT DE PROPIETARIS "RESIDENCIAL DIRECCION001 "; e ILMO AYUNTAMIENTO DE NAUT ARAN y, en su consecuencia:

2.1: DECLARAR NULA DE PLENO DERECHO la aprobación definitiva de la modificación de las Normas urbanísticas de la revisión de las Normas subsidiarias y complementarias en los ámbitos de la Unidad de actuación UA-2 Ruda, del término municipal de Naut Aran (expediente NUM000 ), aprobado definitivamente por la COMISSIÓ TERRITORIAL D'URBANISME D'ERA VAL D'ARAN en sesión de 23 de diciembre de 2009, (DOGC núm 5567-15.2.2010).



2.2: INSTAR del actualmente denominado DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA la publicación, en el DOGC y a su costa, del presente fallo, una vez haya devenido firme.

Sin costas.

Notifíquese la presente Sentencia a las partes, haciéndoles saber que el régimen de recursos a deducir contra la misma es el siguiente:

- Recurso de casación ante el Tribunal Supremo conforme a lo preceptuado en el art 86 y concordantes de la LJCA , que deberá prepararse ante ésta nuestra Sala y Sección en un plazo máximo de diez días hábiles a contar desde el siguiente al de la notificación del presente veredicto ( art 89 LJCA ).

- En su caso, recurso de casación ante el Tribunal Supremo para la unificación de doctrina basada en el derecho estatal o europeo, a deducir a través de ésta nuestra Sala y Sección en un plazo máximo de treinta días hábiles a contar desde la notificación de la presente Sentencia, de conformidad con lo dispuesto en el art 97 LJCA , y

- De ser el caso, recurso de casación para la unificación de doctrina basada en el derecho autonómico, a interponer ante esta misma Sala dentro del plazo señalado en el párrafo precedente, de conformidad con lo dispuesto en el art 99 LJCA .

Todo ello, en los términos que se desprenden de la sentencia del Tribunal Supremo, Sala 3ª, Sección 1ª, y de Pleno, de 30 de noviembre de 2007 .

Así por esta nuestra Sentencia, de la que se unirá certificación a los autos, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada la anterior sentencia por el Ilmo. Sr. Magistrado ponente, estando la Sala celebrando audiencia pública en el mismo día de su pronunciamiento. Doy fe.