



Roj: **SAN 5282/2017 - ECLI:ES:AN:2017:5282**

Id Cendoj: **28079230082017100528**

Órgano: **Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **8**

Fecha: **13/12/2017**

Nº de Recurso: **135/2015**

Nº de Resolución: **560/2017**

Procedimiento: **PROCEDIMIENTO ORDINARIO**

Ponente: **JUAN CARLOS FERNANDEZ DE AGUIRRE FERNANDEZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

## **AUDIENCIA NACIONAL**

**Sala de lo Contencioso-Administrativo**

### **SECCIÓN OCTAVA**

**Núm. de Recurso:** 0000135 / 2015

**Tipo de Recurso:** PROCEDIMIENTO ORDINARIO

**Núm. Registro General:** 01746/2015

**Demandante:** PLATAFORMA DE AFECTADOS POLA A-57-SALVEMOS A CACHICABRA

**Procurador:** DON MIGUEL TORRES ÁLVAREZ

**Demandado:** MINISTERIO DE FOMENTO

**Abogado Del Estado**

**Ponente Ilmo. Sr.:** D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE FERNÁNDEZ

### **SENTENCIA Nº:**

**Ilmo. Sr. Presidente:**

D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO

**Ilmos. Sres. Magistrados:**

D<sup>a</sup>. MERCEDES PEDRAZ CALVO

D. JOSÉ ALBERTO FERNÁNDEZ RODERA

D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE FERNÁNDEZ

D<sup>a</sup>. ANA ISABEL GÓMEZ GARCÍA

Madrid, a trece de diciembre de dos mil diecisiete.

**VISTOS** por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional el recurso contencioso-administrativo nº **135/2015**, promovido por el Procurador de los Tribunales **don Miguel Torres Álvarez**, en nombre y representación de **Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra**, contra la Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 15 de diciembre de 2014 por la que se aprueba el expediente de información pública y de consultas y definitivamente el documento técnico Integración de la evaluación ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida. Autovía A-57.

Han sido parte la Administración General del Estado, representada por la Abogacía del Estado.

## **ANTECEDENTES DE HECHO**



**PRIMERO.-** Por Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 15 de diciembre de 2014, se acuerda:

1. Aprobar el Expediente de Información Pública y de Consultas del Documento Técnico "Integración de la evaluación ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida. Autovía A- 57", que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, que se ha tramitado correctamente de acuerdo con la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en cumplimiento de cuanto establecen los artículos 36 y 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, habiéndose estudiado todas las alegaciones presentadas.

2. Aprobar definitivamente el Documento Técnico "Integración de la evaluación ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida. Autovía A-57", que incluye el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, seleccionando como alternativa más favorable la denominada en el estudio Alternativa 2.

3. Ordenar la redacción de una Adenda al Proyecto de Construcción "Autovía A-57. Tramo: Vilaboa-A Ermida" redactado en enero de 2013, clave 12-PO-4200, en la que se dé cumplimiento al condicionado de la Resolución de 23 de julio de 2014 de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Vilaboa-A Ermida. Autovía A-57 (Pontevedra)".

Frente a dicha Resolución la representación procesal de Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra interpuso recurso contencioso-administrativo.

Por auto de 30 de septiembre de 2015 la Sala declaró "debidamente representada a la parte recurrente, en lo sucesivo Plataforma Salvemos a Fracha".

Por auto de 12 de noviembre de 2015, confirmado por el de 16 de enero de 2016, la Sala denegó la suspensión de la resolución impugnada. Por sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo de 27 de enero de 2017 se desestimó el recurso de casación deducido frente a las anteriores resoluciones.

Reclamado el expediente a la Administración y siguiendo los trámites legales, se emplazó a la parte recurrente para la formalización de la demanda, lo que verificó mediante escrito que obra en autos, en el que termina solicitando de la Sala que dicte sentencia "anulando el acto administrativo objeto de recurso en razón de los motivos contenidos en la demanda; con imposición de costas a la Administración demandada".

**SEGUNDO.-** Emplazada la Abogacía del Estado para que contestara a la demanda, así lo hizo en escrito en que, tras expresar los hechos y fundamentos de derecho que estimó convenientes, terminó solicitando una sentencia por la que se "inadmita el recurso contencioso-administrativo, con expresa imposición de costas; subsidiariamente, lo desestime íntegramente, con expresa imposición de costas".

**TERCERO.-** Habiéndose recibido el recurso a prueba se practicó documental y pericial interesadas por las partes personadas, en los extremos admitidos por la Sala, con el resultado que obra en las actuaciones.

**CUARTO.-** Practicadas las pruebas se dio traslado a las partes para la presentación de conclusiones sucintas acerca de los hechos alegados, las pruebas practicadas y los fundamentos jurídicos en que apoyaron sus pretensiones.

**QUINTO.-** Concluidas las actuaciones quedaron pendientes de señalamiento para votación y fallo, el cual tuvo lugar el día 22 de noviembre de 2017.

**SEXTO.-** Se han observado los preceptos legales y demás de general y pertinente aplicación excepto el plazo para dictar sentencia dada la extensión y complejidad del litigio.

Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. Magistrado **don JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE FERNÁNDEZ**, quien expresa el parecer de la Sala.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**PRIMERO.-** Constituye el objeto del presente recurso-contencioso administrativo determinar si es conforme a Derecho la Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 15 de diciembre de 2014 por la que se aprueba el expediente de información pública y de consultas y definitivamente el documento técnico Integración de la evaluación ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida. Autovía A-57 con las determinaciones que en la misma se indican.

**SEGUNDO.-** Tras pormenorizada descripción de los antecedentes la representación procesal de Plataforma Salvemos a Fracha formula en lo esencial las siguientes alegaciones:



1. La justificación que contiene el documento de integración de evaluación ambiental -conveniencia de la integración de la evaluación ambiental en un único estudio- no se corresponde con la realidad, toda vez que el verdadero motivo que provoca esa acción integradora no es otro que la pérdida de vigencia de las DIA en su día aprobadas como consecuencia de haber incurrido en caducidad, siendo obligado nuevo sometimiento a tramitación ambiental -ex artículo 43 de la Ley 21/2013 - pues en el presente caso las DIA datan de 26 de septiembre y 27 de febrero de 2007 y 29 de diciembre de 2008;
2. Fraudulento fraccionamiento del contenido en el EIA sometido a información pública al eliminarse cualquier referencia a los efectos ambientales que pudieran derivarse del Enlace de Vilaboa que forma parte de la obra proyectada, pues debe tenerse en cuenta el efecto acumulativo -lesivo para el medio ambiente- resultante de los efectos de cada uno de los proyectos segregados;
3. Ausencia de discusión ambiental sobre los efectos que la ejecución de los proyectos causará al medio ambiente y la posibilidad de otras soluciones;
4. Existencia de impactos ambientales derivados del proyecto de obra de la A-57 y que no se contemplan en el documento ambiental sometido a información pública - recursos hídricos, patrimonio histórico, impacto en Pintos;
5. Caducidad de las declaraciones de impacto ambiental de los Estudios Informativos EI-PO-18, EI1-PO-20 y EI2-PO-24;
6. La Administración, advertida la caducidad de las DIA aprobadas con los estudios informativos, ha tramitado una nueva evaluación ambiental que no tiene otro objetivo que el de reactivar la vigencia de la misma alternativa de trazado aprobada en los Estudios Informativos.

La Abogacía del Estado se opone al recurso formulando las siguientes alegaciones: a) inadmisibilidad del recurso por falta de identificación entre Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra y Plataforma Salvemos a Fracha y por falta de acreditación del acuerdo para el ejercicio de la acción; b) la problemática suscitada a propósito de lo que la parte actora denomina Enlace de Vilaboa resulta ajena a las presentes actuaciones; c) correcta actuación de la Administración al tomar por base trazados aprobados en precedente estudios informativos (EI-4-PO-18, alternativa 4b y EI-1-PO-20, alternativa c); d) la conexión entre la A-57 y la N-550 cuenta con evaluación ambiental vigente; e) la A-57 se encontraba prevista en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte aprobado por Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005 y en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda aprobado por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda el 5 de mayo de 2015; f) incorrecto planteamiento respecto de caminos históricos; g) inexistencia de vicios invalidantes en el tratamiento de recursos hídricos -reposición de servicios, estudio hidrológico-, túneles y tráfico.

**TERCERO.**- Como ya se ha señalado la Abogacía del Estado opone la inadmisibilidad del recurso invocando dos motivos: falta de identificación entre Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra y Plataforma Salvemos a Fracha, en primer término, y falta de acreditación del acuerdo para el ejercicio de la acción, en segundo.

En lo que atañe a la primera cuestión señala que no puede aceptarse que la recurrente haya incurrido en error material al transcribir un nombre por otro -Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra por Plataforma Salvemos a Fracha y que ésta quedó constituida formalmente el 15 de abril de 2014 mediante escritura fundacional; sin embargo, Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra ha continuado actuando en diferentes ocasiones, tratándose por tanto de entidades distintas. Alega falta de capacidad para ser parte de Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra pues no habría llegado a constituirse como asociación, además de que no ha llegado a ejercitar la pretensión puesto que la demanda ha sido formalizada por entidad distinta: Plataforma Salvemos a Fracha.

La problemática planteada obtuvo adecuada respuesta mediante auto de 30 de septiembre de 2015, con ocasión de las alegaciones previas formuladas por la Abogacía del Estado. Se dijo entonces, y ahora reiteramos, que "...puede entenderse que se trata de un error material, pues aunque no se documenta el momento en que se acordó el cambio de denominación de la asociación, la valoración conjunta de lo actuado permite considerar que se trata de la misma entidad. Así, consta en el poder aportado que la entidad Plataforma Salvemos a Fracha tiene como fin, entre otros, `evitar la construcción de la A-57" -artículo 5.1.a) de los Estatutos- y que don Iván , en calidad de Presidente de dicha entidad, manifiesta que ha sido presentada y está pendiente de inscripción -la asociación- en el registro de asociaciones de la Xunta de Galicia, siendo a esta misma persona a la que, por acuerdo de la Asamblea General de la asociación, se faculta para otorgar poder para abogados y procuradores - certificación de la Secretaria de la asociación de 28 de enero de 2015-. En esta certificación se acuerda por la Asamblea General interponer recurso contencioso- administrativo



ante la Audiencia Nacional contra la Resolución del Ministerio de Fomento de aprobación del expediente de información pública y de consultas y definitivamente el documento técnico Integración de la evaluación ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida. Autovía A-57, que incluye el estudio de impacto ambiental".

En línea con las manifestaciones de la Abogacía del Estado la Sala estima que la conducta de la asociación en el concreto aspecto que examinamos adolece de falta de precisión y en ocasiones se muestra ciertamente confusa. Este proceder, sin embargo, no puede erigirse en obstáculo al punto de acordar tan severa decisión cual es la declaración de inadmisión impetrada por el representante de la Administración. La Sala estima que se trata en todo caso de una misma y sola asociación, sin que de las actuaciones practicadas pueda extraerse que se trate de entidades distintas. Circunstancia que permite llegar a esta conclusión es que el escrito de alegaciones evacuado en el trámite de información pública, en abril de 2014, fue formulado por el señor Iván , quien actúa en este recurso en nombre de Plataforma Salvemos Fracha, aunque entonces lo hiciera en nombre de la Plataforma de afectados Pola A-57, cuando no hay duda que la actividad de la recurrente se dirige siempre, y en todo caso, frente a las actuaciones referentes a la A-57. No hay en este extremo elementos que lleven a considerar que son dos entidades diferentes las que se dirigen frente a la actividad de la Administración. La Sala estima que se quebrantaría el principio de tutela judicial efectiva si se apreciase con rigor las alegaciones de la Abogacía del Estado, máxime versando el recurso sobre cuestiones medioambientales.

En esta línea de razonamiento la sentencia del Tribunal Supremo de 7 de julio de 2017 recuerda que "... la especial y decidida protección del medio ambiente por parte del artículo 45 de la Constitución Española , y el carácter amplio, difuso y colectivo de los intereses y beneficios que con su protección se reportan a la misma sociedad -como utilidad substancial para la misma en su conjunto-, nos obliga a configurar un ámbito de legitimación en esta materia, en el que las asociaciones como la recurrente debemos considerarlas como investidas de un especial interés legítimo colectivo, que nos deben conducir a entender que las mismas, con la impugnación de decisiones medioambientales como las de autos, no están ejerciendo exclusivamente una defensa de la legalidad vigente, sino que están actuando en defensa de unos intereses colectivos que quedan afectados por el carácter positivo o negativo de la decisión administrativa que se impugna, tal y como ocurre en el supuesto de autos, en el que, en síntesis, lo que se pretende es la comprobación del cumplimiento del condicionado medioambiental impuesto en la construcción del Aeropuerto de Castellón o el desarrollo de su evaluación ambiental;

"Esto es... la especial significación constitucional del medio ambiente amplía, sin duda, el marco de legitimación de las asociaciones como la recurrente, las cuales no actúan movidas exclusivamente por la defensa de la legalidad sino por la defensa de unos cualificados o específicos intereses que repercuten en la misma, y, con ella, en toda la sociedad a quien también el precepto constitucional le impone la obligación de la conservación de los mismos.

La alegación propuesta, por lo tanto, no puede prosperar.

En segundo término, en lo atinente a falta de acreditación del acuerdo para el ejercicio de la acción, señala la Abogacía del Estado que según resulta de los Estatutos aportados, el ejercicio de la acción debió ser acordado por la Junta Directiva en lugar de por la Asamblea Xeral.

Esta alegación tampoco puede prosperar.

Ex artículo 5 de los Estatutos de la asociación Plataforma Salvemos a Fracha, constituyen fines principales de la asociación "evitar la construcción da A-57", estableciendo el artículo 17 que la Asamblea General, formada por todos sus integrantes, es el "órgano de expresión de la voluntad de la asociación". El artículo 21, por otra parte, contempla entre las competencias de la Asamblea General Extraordinaria "Todas las no conferidas expresamente a la Asamblea General Ordinaria o a la Junta Directiva y finalmente el artículo 12 establece que corresponde al Presidente de la asociación representar a la asociación ante cualquier organismo público o privado y ejecutar los acuerdos adoptados por la Asamblea General.

Obra en autos certificado de la Secretaria de la Asociación haciendo constar que en la sesión extraordinaria de 28 de enero de 2015 la Asamblea General acordó interponer recurso contencioso-administrativo contra la resolución que aquí se impugna, facultando al presidente para otorgar los correspondientes poderes. En la escritura de poder aportada consta que el presidente de la asociación, don Iván , interviene en nombre y representación de la Plataforma Salvemos a Fracha confiriendo poderes a favor de Letrados y Procuradores.

A la Asamblea General corresponde expresar la voluntad de la asociación, concretada en "evitar la construcción da A-57", así como el ejercicio de todas competencias no conferidas expresamente a la Junta Directiva, sin que conste en los Estatutos que entre las competencias de este órgano se encuentre la facultad de entablar acciones. Una interpretación pro actione y no estrictamente literal permite tener por acreditado el cumplimiento del requisito cuestionado por la Abogacía del Estado, máxime teniendo en cuenta el silencio que



sobre este concreto aspecto presentan los Estatutos respecto de la Junta Directiva y la inequívoca voluntad de la asociación de impugnar la resolución administrativa impugnada. Otra interpretación de las normas internas llevaría a dejar a la Asociación sin la posibilidad de promover la acción que se ejercita.

**CUARTO.-** La representación procesal de Plataforma Salvemos a Fracha plantea que la Administración ha dividido la ejecución de la A-57 en diferentes tramos, entre otros el referente a la unión del municipio de Vilaboa con el lugar de A Ermida, con una longitud de 6,2 Km, y que el Proyecto no es sino fruto de una larga tramitación afectada por diferentes estudios informativos que obtuvieron en cada caso la correspondiente DIA: EI-4-PO-18 el 27 diciembre de 2007, EI-PO-20 el 10 de julio de 2007 y EI2-PO-24 en diciembre de 2008.

Señala que el Ministerio de Fomento inició la tramitación del documento "Integración de la evaluación ambiental del Proyecto Vilaboa-A Ermida Autovía A-57" paralizando los trámites que había iniciado para la expropiación forzosa de los bienes y derechos afectados, y que la Asociación recurrente formuló alegaciones en el período de información pública oponiéndose a dicho documento.

Alega que las razones ofrecidas por la Administración -"dado el tiempo transcurrido desde el inicio de la tramitación y su dependencia de estos dos estudios informativos distintos, se considera conveniente la integración de la evaluación ambiental en un único estudio"- no responden a una verdadera acción integradora sino a la caducidad de las declaraciones de impacto ambiental aprobadas, dado el tiempo transcurrido sin haberse iniciado las obras sometidas a proceso ambiental -ex artículo 43 de la Ley 21/2013 -, pues los proyectos datan de febrero y septiembre de 2007 y diciembre de 2008.

La alegación propuesta no puede prosperar.

Ex artículo 43.1 de la Ley 21/2013 "La declaración de impacto ambiental del proyecto o actividad perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial del Estado o diario oficial correspondiente, no se hubiera comenzado la ejecución del proyecto o actividad en el plazo de cuatro años. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto, salvo que se acuerde la prórroga de la vigencia de la declaración de impacto ambiental en los términos previstos en los siguientes apartados. En defecto de regulación específica, se entenderá por inicio de la ejecución del proyecto cuando, una vez obtenidas todas las autorizaciones que sean exigibles, hayan comenzado materialmente las obras o el montaje de las instalaciones necesarias para la ejecución del proyecto o actividad y así conste a la Administración. A los efectos previstos en este apartado, el promotor de cualquier proyecto o actividad sometido a evaluación de impacto ambiental deberá comunicar al órgano ambiental la fecha de comienzo de la ejecución de dicho proyecto o actividad".

No obstante lo expuesto la disposición transitoria primera del mismo cuerpo normativo, bajo la rúbrica "Régimen transitorio", establece en el punto 3 que "Las declaraciones de impacto ambiental publicadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley perderán su vigencia y cesarán en la producción de los efectos que le son propios si no se hubiera comenzado la ejecución de los proyectos o actividades en el plazo máximo de seis años desde la entrada en vigor de esta Ley. En tales casos, el promotor deberá iniciar nuevamente el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto conforme a lo establecido en esta Ley".

Siendo esto así la Sala no puede acoger las alegaciones de la parte en cuanto a la caducidad de las declaraciones de impacto, pues siendo de aplicación la Ley 21/2013 a partir del 12 de diciembre de 2013, las declaraciones de impacto ambiental de que se trata -años 2007 y 2008-, pierden sus efectos seis años después de la entrada en vigor de la norma lo que no es del caso.

Debe añadirse que nada se opone a que el proyecto cuestionado integre distintas tramitaciones administrativas y ambientales precedentes -EI4-PO-18 y EI1-PO-20, y en conexión con ellas el estudio EI2-PO-24, tramitadas por separado aunque afectantes a la misma infraestructura: A-57. No por ser esto así cabe cuestionar la actividad administrativa como ajena, contraria o vulneradora de la normativa de aplicación, pues el instrumento cuestionado ha sido sometido a trámite de información pública y cuenta con la correspondiente declaración de impacto. Se trata en definitiva de someter el trazado del tronco de la carretera al procedimiento de evaluación ambiental, de manera que "se pueda realizar la integración ambiental de los distintos estudios que han dado pie a esta actuación en un único estudio". A estos efectos la Sala conviene con la Abogacía del Estado en que resultaría inoperante "iniciar el estudio informativo como si los previamente aprobados no hubieran tenido lugar", sin que pueda apreciarse vicio jurídico el hecho de que "el estudio informativo cuestionado tome como base para la propuesta de las distintas alternativas los trazados aprobados definitivamente en los estudios informativos EI4-PO-18 y EI1-PO-20".

**QUINTO.-** Alega la parte actora que el fraccionamiento contenido el EIA sometido a información pública es fraudulento, pues se elimina toda referencia a los efectos ambientales que pudieran derivarse del Enlace de Vilaboa en cuanto parte de la obra proyectada, cuestión que abordan los informes periciales que aporta,





debiendo tenerse en cuenta el efecto acumulativo de los efectos de cada uno de los proyectos segregados. Estima que el Estudio de Impacto Ambiental aprobado trata de validar los estudios informativos y proyectos de trazado y constructivos aprobados, sin que exista una verdadera discusión ambiental a efectos de posibilitar otras soluciones menos agresivas al medio ambiente como así se extrae de los informes periciales.

Insiste en que el Ministerio de Fomento ha llevado a cabo una simulación mediante el trámite ambiental que impugna, pues al advertir la caducidad de las declaraciones de impacto aprobadas en los estudios informativos EI-4-PO-18 y EI1-PO-20, procede a tramitar nueva evaluación ambiental reactivando así la vigencia de la misma alternativa de trazado aprobada con anterioridad, sin efectuar un verdadero análisis de las alternativas viables. Señala, así, que la alternativa elegida -alternativa 2- obedece a la necesidad de suprimir obstáculos ambientales que impedirían iniciar las obras y que resulta anómalo que se dé trámite de información pública cuando ya se había iniciado el expediente expropiatorio.

Añade que resulta anómalo que el procedimiento no contemple el enlace de Vilaboa, cuando estaba incluido en el Proyecto de Trazado y Construcción de la Autovía A-57, Tramo Vilaboa-A Ermida, aprobado por Resolución de 17 de diciembre de 2010, critica la diferencia existente entre la realidad y la información ofrecida en el EIA referente a Hidrología y opone que la evaluación ambiental de la autovía A-57 debería incluir la totalidad del trazado, que la ejecución de dicha infraestructura implica una afección negativa en el tráfico de la carretera N-550 y que la anulación de la A-59 conlleva que quede sin efecto la pretendida cobertura ambiental del Enlace de Vilaboa.

Finalmente manifiesta que la DIA oculta la existencia del espacio protegido por la Red Natura 2000 "Ensenada de San Simón", no trata correctamente el impacto ambiental en el ámbito de acuíferos, ignora la existencia del Camino Real entre Rivadavia y Pontevedra, trata insuficientemente la petición de túneles como medida correctora del impacto paisajístico, ignora la alternativa 0 y oculta afecciones en el camino de Santiago.

A estos efectos aporta un informe pericial referente a "La evaluación ambiental del proyecto de la Autovía A-57. Tramo: Vilaboa-A Ermida" complementado con otro sobre "El Tramo A Ermida-Vilaboa de la Autovía A-57 en el contexto de su evaluación ambiental y consiguiente declaración de impacto ambiental".

El primer informe, tras examinar el proyecto de trazado y construcción, el EIA y la alternativa recomendada, el impacto sobre los caminos históricos -Camino de Santiago, Camino Real de Rivadavia a Pontevedra-, el planeamiento urbanístico de Pontevedra y el impacto sobre el lugar de Pintos, y cuestionar la secuencia cronológica que han tenido las actuaciones, concluye en lo esencial estimando que la autovía A-57 no constituye el vial adecuado ni tiene el trazado recomendable ni su ejecución resulta pertinente en el momento actual, puesto que es una obra innecesaria cuestionada por su impacto ambiental.

En relación con el Estudio de Impacto Ambiental y el Documento Técnico de la alternativa recomendada estima que el análisis de los documentos evidencia el "cocinado" de la alternativa descartada e ignoran cuestiones esenciales referentes a hidrografía y patrimonio histórico y etnográfico, que quedarían afectados por la alternativa recomendada, puntualizando que la afección sobre el lugar de Pintos resulta lesiva en extremo desde el punto de vista ambiental.

El informe complementario, referente al Tramo A Ermida-Vilaboa de la Autovía A-57 en el contexto de su evaluación ambiental y consiguiente declaración de impacto ambiental, concreta las anomalías detectadas en los siguientes términos: trámite de información pública cuando ya se había iniciado el expediente expropiatorio, desubicación del enlace de Vilaboa, deficiencias en el tratamiento hidrológico, falta evaluación ambiental de la totalidad del trazado de la A-57, deficiencias en las conexiones, caducidad de las declaraciones de impacto, negativo tratamiento de la A-59, negativa repercusión en el tráfico de vehículos, inexistente tratamiento del espacio protegido "Ensenadas de San Simón", deficiente tratamiento de los acuíferos, ausencia de referencias a la existencia del camino real de Ribadavia a Pontevedra, insuficiente tratamiento técnico de los túneles como medida correctora del paisaje, elusión de la alternativa 0 de no ejecución del proyecto, inexistencia de información -EIA y DIA- en relación con el impacto del proyecto sobre el camino real entre Rivadavia y Pontevedra y el Camino de Santiago y ocultación del entorno protegido por la Red Natura 2000 del espacio "Ensenada de San Simón". Seguidamente cuestiona la obra proyectada pues estima que ocasionará excavaciones en desmonte con taludes de considerable desnivel generando un considerable impacto ambiental en el paisaje, flora y fauna y otros bienes, siendo en definitiva una obra inútil tanto para el vecindario como para los habitantes del caso urbano Pontevedra.

**SEXTO.-** A fin de concretar, siquiera en lo esencial, el decurso histórico de las actuaciones es menester referir las siguientes actuaciones.

A) Aprobación provisional y trámite de información pública.



Por Resolución del Director General de Carreteras de 24 de febrero de 2014 se aprueba provisionalmente y se ordena la incoación del expediente de información pública del documento técnico "Integración de la evaluación ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida. Autovía A.-57", Clave 12-PO-4200, que incluye el Estudio de Impacto Ambiental. Provincia de Pontevedra.

La parte recurrente formuló alegaciones acompañando un informe técnico, que es el mismo que aporta en el presente recurso, formulando objeciones referentes a la participación ciudadana en la EIM, al fraccionamiento de los proyectos y a los criterios tenidos en cuenta por la Administración: pérdida de vigencia de las DIA aprobadas, necesidad de integrar en el EIA la totalidad de la infraestructura A-57, recursos hídricos, patrimonio histórico e impacto en Pintos.

Las alegaciones presentadas obtuvieron pormenorizada respuesta por parte de la Administración, en particular respecto a los recursos hídricos, el patrimonio histórico el impacto sobre Pintos, las afecciones al Camino de Santiago y el patrimonio cultural y etnográfico.

No puede decirse por tanto que no haya existido una "verdadera discusión ambiental", como la parte sostiene, pues es precisamente en el trámite de información pública cuando los interesados pueden, y así lo hicieron, formular cuantas alegaciones tengan por conveniente en cuanto a la infraestructura proyectada, lo que constituye un conjunto de elementos a tener en cuenta por la Administración al momento de adoptar su decisión, y más en concreto en la elección de la alternativa pertinente, pues dicho trámite no es sino muestra de expresión de todos los afectados e interesados: administraciones, organismos y particulares.

Como ha señalado la Sala reiteradas veces, a la Administración corresponde decidir sobre la oportunidad, justificación y contenido de los proyectos de las grandes infraestructuras. Finalidad, justificación y contenido que tienen un sentido político, técnico y de oportunidad, lo que no quiere decir que su actuación, en relación con estos extremos, no pueda ser descalificada mediante la aplicación de las técnicas del control de los hechos determinantes, elementos reglados del acto e interdicción de la arbitrariedad ( sentencia del tribunal Supremo de 14 de julio de 1997 ).

#### B) Estudio de Impacto Ambiental.

Estima la Sala que nada obsta, a la vista del tiempo transcurrido desde que se iniciaron las actuaciones, para que pueda elaborarse un nuevo documento integrador de los anteriores, incorporando nuevos aspectos ambientales, como puedan ser generación de residuos y emisiones, analizando los impactos sinérgicos acumulativos.

El documento denominado Integración de Evaluación Ambiental -EIA-, bajo la rúbrica "Justificación y objeto del Estudio de Impacto Ambiental", señala entre otras cuestiones, que "... a raíz de la entrada en vigor de la Ley 21/2013 y partiendo de los antecedentes descritos, el Ministerio recoge en un único estudio la `Integración de la Evaluación Ambiental del Proyecto Vilaboa-A Ermida. Autovía a-57. Provincia de Pontevedra, con objeto de someterlo al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, al encontrarse recogido en el grupo 6, proyectos de infraestructuras: a) carreteras: 1ª construcción de autopistas y autovías, del Anexo I, al que hace referencia en su artículo 7. 1. a): ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental ordinaria. Tal como se analiza en los antecedentes, el proyecto A-57 Vilaboa-A es el resultado de una larga tramitación administrativa y medioambiental, muy dilatada en el tiempo, de tal modo que el trazado de la autovía se tramitó bajo legislaciones que han sido objeto de derogación por la recientemente aprobada Ley de evaluación ambiental. Fruto de dicha tramitación afectan a la autovía en cuestión dos estudios informativos diferentes EI-4-PO-18, EI1-PO-20 con sus correspondientes declaraciones de Impacto".

Señala el documento que "dado el tiempo transcurrido desde el inicio de la tramitación, y su dependencia de estos dos estudios informativos distintos, se considera conveniente la integración de la evaluación ambiental en un único estudio" y "el sometimiento del trazado del tronco de dicha autovía, por ser el más maduro y prioritario de las actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento en materia de carreteras en la provincia de Pontevedra, al procedimiento de evaluación ambiental, de manera que se pueda realizar la integración ambiental de los distintos estudios que han dado pie a esta actuación en un único estudio, que dé satisfacción a los requerimientos establecidos por la nueva evaluación de impacto". A estos efectos en menester poner de manifiesto las siguientes resoluciones:

a) Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 21 de noviembre de 2007 por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo "Autovía A-57: Circunvalación de Pontevedra", Clave EI-4-PO-18, y Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 14 de junio de 2007 por la que se aprueba el expediente de información pública y aprobación definitiva del estudio informativo "Autovía A-57: Pontevedra- Conexión A-52, Clave EI-1-PO-20".



b) Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de 10 de febrero de 2009 por la se aprueba el expediente de información pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo "Conexión de la Autovía A-57 con la Red Arterial de Vigo y Acceso al Aeropuerto de Peinador", Clave EI2-PO-24.

La declaración de impacto ambiental del estudio informativo "Conexión de la autovía A-57 con la red arterial de Vigo y acceso al aeropuerto de Peinador, Pontevedra", fue aprobada por Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático de 5 de diciembre de 2008.

Esta última Resolución señala que "El objeto del proyecto es la mejora de las comunicaciones entre Pontevedra, la Red Arterial de Vigo y el Aeropuerto de Peinador, mediante la construcción de una nueva vía de conexión con la futura autovía A-57. Esta conexión, servirá de variante a varias carreteras (CN-555, CN-552 y CN-550) que debido a su intenso tráfico, su geometría inapropiada y al hecho de que en gran parte de su trazado son travesías, no permiten el tráfico de vehículos en condiciones adecuadas de fluidez y seguridad. La actuación se desarrollará, en los términos municipales de Pontevedra, Vilaboa, Soutomaior, Pazos de Borbén, Redondela, Mos, Pontearreas, Vigo y Porriño, todos ellos pertenecientes a la provincia de Pontevedra en la Comunidad Autónoma de Galicia. La zona de estudio está delimitada por las vías de alta capacidad entre Pontevedra y Vigo (AP-9 y A-57) y centrado en el corredor de la actual CN-550. Dentro del ámbito de estudio se proponen inicialmente, una serie de corredores considerados aptos para soportar las infraestructuras propuestas".

En la Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Villaboa-A Ermida, autovía A-57 (Pontevedra), de 23 de julio de 2014, se indica que "El Enlace de Vilaboa con la N-550 y el ramal de conexión de la autovía A-57 con el citado Enlace no son objeto de Estudio de Impacto Ambiental de este proyecto, puesto que se encuentran amparados por la DIA del Estudio Informativo Clave

Clave EI2-PO-24".

c) Resolución de la Dirección General de Carreteras de 16 de diciembre de 2014 se aprobó la Adenda al Proyecto de Construcción "Autovía A-57. Tramo: Vilaboa-A Ermida a fin de dar cumplimiento al condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental formulada por resolución de la secretaria de Estado de medio ambiente de 23 de julio de 2014.

El EIA integra diferentes actuaciones administrativas y ambientales que en su día fueron tramitadas separadamente, contando todas ellas con sus correspondientes declaraciones de impacto, sin que el tramo ahora a ejecutar permita considerar que se haya producido un fraccionamiento afectante negativamente al medio ambiente, pues la actuación de que se trata no pretende otra cosa que "dar solución a la Autovía A-57 Vilaboa-A Ermida, como vía de alta capacidad y libre de peaje para las comunicaciones en el arco sureste de la ciudad de Pontevedra, facilitando la comunicación entre la N-550 y la N-541 y dotando de mayor accesibilidad a la zona este de la ciudad, así como al Polígono de Campiño y plataforma logística de A Reigosa, reduciendo la presión circulatoria sobre el acceso sur a Pontevedra", quedando fuera del documento "El Enlace de Vilaboa con la N-550 y el ramal de conexión de la autovía A-57 con el citado enlace", que cuenta con la correspondiente declaración de impacto ambiental.

Por otra parte, respecto del ramal de conexión entre la A-57, enlace Vilaboa, y la N-550, señala que "La Alternativa 5 del Estudio Informativo EI2-PO-24, que fue sometido a información pública el ramal de conexión del enlace de Vilaboa de la A-57 con la N-550, formando parte del trazado con Declaración de Impacto Ambiental y aprobado definitivamente el 10 de febrero de 2009. En marzo de 2007 el Estudio Informativo EI4-PO-18, "Circunvalación de Pontevedra" aún no tenía declaración de impacto ambiental ni aprobación definitiva, habiendo recibido una notable oposición social durante los dos procesos de información pública a que fue sometido, como ya se ha comentado. Por este motivo, y ante la incertidumbre ocasionada en cuanto a la solución definitiva y aprobación de este Estudio Informativo, era necesaria dar una alternativa a la continuidad del tráfico de la A-57. Con este objetivo se diseñó el ramal de conexión entre el enlace de Vilaboa y la N-550. El diseño de este ramal de conexión se realizó dentro de los trabajos correspondientes a la Fase C del Estudio Informativo EI1-PO-20, Autovía A-57. Pontevedra Conexión A-52 de marzo de 2007. Posteriormente, este ramal de conexión entre el enlace de Vilaboa de la A-57 y la N-550 a la altura de Vilaboa se incluyó en el Estudio Informativo EI2-PO-24, "Conexión de la A-57 con la Red Arterial de Vigo y el Aeropuerto de Peinador", que fue sometido a información pública. La aprobación definitiva del Estudio Informativo EI4-PO-18, "Circunvalación de Pontevedra", cambia completamente la filosofía de la circunvalación, al quedar ésta en segundo plano para pasar a formar parte de un eje norte-sur de la futura A-57. De acuerdo con esta nueva concepción, dentro del Estudio Informativo EI-2-PO-24 se estudió el ramal de conexión de la N-550 con la A-57 con objeto de dar acceso a la A-57 al tráfico de la N-550 al sur de Pontevedra".

El Estudio de Evaluación Ambiental, tras concreción de antecedentes, la justificación y objeto del mismo, descripción del proyecto y de las alternativas estudiadas, efectúa un riguroso y sistemático examen del





inventario ambiental: medio físico, climatología, calidad del aire, geología y geomorfología, edafología hidrología superficial, hidrogeología, variables biológicas, vegetación, fauna, variables territoriales, espacios naturales, usos del suelo, paisaje, planeamiento, socio-economía y patrimonio cultural.

Por otra parte el documento contiene un exhaustivo y pormenorizado examen de las alternativas propuestas: alternativa 1, alternativa 2 y alternativa 0, señalando sus principales características.

Respecto de la alternativa 0 efectúa un análisis de las ventajas y desventajas, descartando esta alternativa del análisis ambiental y multicriterio de selección de alternativas porque "no presenta ningún beneficio socioeconómico el no ejecutar el proyecto y no es compatible con el plan de inversiones a medio y largo plazo establecido en el PITVI, no actuar supondría mantener los niveles de congestión actuales y no minimizar los costes de transporte en la red del ámbito del proyecto, y no supone ninguna ventaja ambiental desde el punto de vista de la mejora de las variables de sostenibilidad aplicadas a este medio de transporte".

El documento destaca pormenorizadamente las características de la Alternativa 2, recomendada: su trazado, formado por 9 alineaciones -una recta y ocho curvas-, que describe, las modificaciones introducidas entre los ppkk 0+000 y 1+600, 1+600 y 3+750, 4+407 y 5+413 y 5+413 y 6+560 y los ajustes de trazado a la altura del Río Pintos. Seguidamente concreta las principales características de la misma.

A este respecto en la Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente de 23 de julio de 2014 por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida, Autovía A-57, se exponen las razones por las que, tras pormenorizado análisis, el promotor selecciona la Alternativa 2: "menor incidencia sobre el patrimonio cultural; menor incidencia sobre la vegetación por menor ocupación de formaciones vegetales naturales y menor efecto barrera sobre la fauna; menor incidencia sobre la población pues el número de servicios afectados es menor debido principalmente a su mayor lejanía del núcleo de población de Pintos; menor afección acústica y suponer menor superficie afectada de suelo rural en los núcleos de Valadares y Pumariño, entre los pp.kk. 2+000 y 3+000; menores emisiones de contaminantes químicos a la atmósfera y de gases efecto invernadero durante la explotación, aunque mayores emisiones durante la construcción; menor consumo general de recursos naturales (agua, hormigones, acero, combustibles fósiles, etc.) durante la explotación".

Siendo esto así, el planteamiento de la parte recurrente no puede ser acogido por la Sala, pues a consecuencia del correspondiente trámite de información pública, en particular de los estudios EI-4-PO-18, EI-1-PO-20 y EI2-PO-24, que produjeron fuerte oposición y controversia, se examinaron alternativas y posibilidades más idóneas, precisamente en función de las alegaciones resultantes, de modo que en la aprobación del documento ahora cuestionado se han tenido en cuenta, revisándolos, todos los factores anteriormente valorados y examinados, habiéndose evacuado el trámite de información pública con audiencia de las Administraciones, organismos y particulares afectados.

Nada impide, como señala la Abogacía del Estado, que la Administración, en la elaboración del documento cuestionado adopte soluciones valoradas en anteriores instrumentos, lo que no implica fraccionamiento de lo actuado con objeto de soslayar efectos ambientales, aconsejando el tiempo transcurrido la elaboración y aprobación de un nuevo documento de integración; documento que refiere pormenorizadamente los antecedentes: Circunvalación de Pontevedra -EI4-PO-18-; Autovía A-57: Pontevedra conexión A-52 -EI1-PO-20-; Tramos iniciales de la circunvalación de Pontevedra (EI4-PO-18) y Autovía A-57 (EI1-PO-20); Conexión de la A-57 con la Red Arterial de Vigo y Acceso al Aeropuerto de Peinador. Autovía A-59 -EI2-PO-24; Ramal de Conexión entre la A-57 (enlace de Vilaboa) y la N-5503.

C) Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente de 23 de julio de 2014 por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Vilaboa-A Ermida, Autovía A-57.

El documento establece que "En el ámbito de influencia de este proyecto se encuentra también el estudio informativo EI2-PO-24 correspondiente a la conexión de la Autovía A-57 con la N-550 a través del enlace de Vilaboa, que cuenta también con declaración de impacto ambiental favorable, que sigue vigente en la actualidad", indicando más adelante que dicho enlace y conexión "no son objeto de EIA de este proyecto, puesto que se encuentran amparados por la DIA del Estudio Informativo EI2- PO-24".

Este documento resume pormenorizadamente el proceso de evaluación, refiere las alternativas estudiadas -alternativa 0, alternativa 1 y alternativa 2- con indicación de sus principales características, impactos significativos de la alternativa elegida -Alternativa 2-, las medidas preventivas, correctoras, compensatorias y minimizadoras -calidad química del aire, ruido, efectos sobre la geología y geomorfología y la ocupación del suelo: excavaciones y desmontes, vertederos, ubicación de actividades, efectos sobre la hidrología: pasos inferiores y viaductos, espacios protegidos, vegetación, fauna, paisaje, patrimonio histórico y cultural -entre otros el Camino de Santiago Portugués- y efectos sobre el medio socio-económico.

Seguidamente en el documento se formula declaración de impacto ambiental favorable siempre y cuando se autorice la Alternativa 2 con los siguientes condicionantes:

- Protección y restauración de la geomorfología y el suelo: estabilización de taludes, protocolos de gestión de la tierra vegetal afectada;
- Protección de la hidrología: ríos, zonas inundables, cuencas/drenajes, guas continentales, captaciones;
- Protección de la vegetación y los hábitats de interés comunitario: especies vegetales amenazadas, afecciones sobre la vegetación y hábitats de interés comunitario, actuaciones referentes al viaducto sobre el río Pintos, incendios forestales;
- Protección de la fauna: especies amenazadas, corredores faunísticos, afecciones sobre la fauna, apantallamientos.

El documento indica en este apartado que "Puesto que este tramo de la A-57 conecta con otro estudio informativo ya aprobado: la conexión de la autovía A-57 con la red arterial de Vigo y acceso al aeropuerto de Peinador-Pontevedra. (EI2-PO-24), el cual cuenta con DIA favorable formulada por Resolución de 5 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático; se recomienda que en los proyectos de trazado y construcción de ambos tramos, el diseño y la distribución de los pasos de fauna sea coherente, de manera que se garantice el mantenimiento de la permeabilidad global para la fauna de ambas infraestructuras en su conjunto";

- Conservación del paisaje;
- Conservación patrimonio cultural e histórico: canteras, vertederos o escombreras, actuaciones arqueológicas.

El documento concreta que "El promotor de las obras remitirá todos los proyectos de intervención arqueológica a la Dirección General del Patrimonio Cultural para su previa autorización, en aplicación del Decreto 199/1997 que regula la actividad arqueológica en Galicia. También remitirá el proyecto de trazado y construcción definitivo para su informe, que deberá estar acompañado de un plan de medidas protectoras y correctoras, con las condiciones que se establezcan para la protección y conservación de los diferentes elementos del patrimonio cultural y con la estimación económica de su ejecución. Dicho plan contemplará la necesidad de realizar un control y seguimiento arqueológico de todas las fases de la traza, de ejecución de la obra y de restitución de los terrenos. La ejecución de ese plan se realizará a través de un proyecto arqueológico. Las medidas específicas protectoras o correctoras que puedan establecerse serán en todo caso el resultado de los estudios pormenorizados que resulten necesarios, realizados antes de la ejecución de las obras", y asimismo, en particular, "Incorporarán la previsión y dotación económica para realizar un estudio arqueológico específico para la adecuada delimitación del Castro da Farexa/Coto Loureiro, en especial en su relación con el trazado del Camino Portugués en este ámbito; y un estudio arqueo-histórico para la determinación de la posible existencia de trazados de la Vía XIX del Itinerario de Antonino y la posible superposición con el Camino Portugués. En función de los resultados podrá ser necesario adoptar medidas protectoras o correctoras adicionales";

- Medidas para la protección del medio socioeconómico;
- Zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares: "En la planificación de vertederos se deberán analizar los problemas planteados durante la información pública y comprobar la viabilidad ambiental de emplear los siguientes vertederos propuestos: V-1: se encuentra ambientalmente regenerado; V-25: afecta a una vaguada asociada al río da Ponte Nova y a su DPH; V-2: en su entorno hay representaciones de algunos HIC, por lo que la propuesta deberá ajustarse para no afectarlos.

Finalmente el documento establece que "En la documentación ambiental de acompañamiento de los proyectos de desarrollo del estudio informativo se incluirá un programa de vigilancia y seguimiento ambiental con el desarrollo y nivel de detalle correspondiente que permita una sistematización racional del proceso, de acuerdo a los procedimientos y técnicas habituales".

A fin de dar cumplimiento al condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental "Condiciones y prescripciones al proyecto", por Resolución del Director General de Carreteras de 16 de diciembre de 2014 se aprobó una Adenda al Proyecto de Construcción, de la que interesa destacar los siguientes extremos:

"Se tendrá en cuenta el condicionado de la Resolución de 23 de julio de 2014 de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto `Vilaboa-A Ermida. Autovía A-57;

"Se tendrá en cuenta el informe emitido por la Dirección Xeral de Conservación da Natureza de la Xunta de Galicia de diciembre de 2014;



"Se tendrá en cuenta el informe emitido por la Dirección Xeral do Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia de diciembre de 2014;

"Ratificar la Resolución de aprobación del Proyecto de Construcción `Autovía A-57. Tramo: Vilaboa-A Ermida de 9 de abril de 2013 y las resoluciones complementarias de 29 de octubre de 2013 y de 20 de diciembre de 2013;

"Ratificar la orden de incoación del expediente expropiatorio del Proyecto de Construcción `Autovía A-57. Tramo: Vilaboa-A Ermida de 9 de abril de 2013, haciéndola extensiva a los bienes y derechos adicionales definidos en la presente Adenda.

La declaración de impacto ambiental constituye un informe sobre la incidencia ambiental del proyecto que precisa, a los solos efectos ambientales, la conveniencia o no de realizarlo, y en caso afirmativo, las condiciones en que debe realizarse. Las alegaciones que respecto a dicho informe se hagan por los interesados no son vinculantes para la Administración, lo que no supone que ésta pueda prescindir de ellas, antes bien deben ser tomadas en consideración atendiendo a los intereses en conflicto. Pero para que las alegaciones puedan alcanzar éxito, es preciso acreditar que la actuación de la Administración se ha apartado de los cánones que disciplinan su correcta actuación. A la Administración compete examinar y valorar las diversas propuestas y alegaciones, dar una respuesta coherente y razonada y explicar el porqué de su elección decisión.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en este caso, emite un juicio técnico, consecuencia de la utilización de criterios técnicos y jurídicos, y para cuestionarlo -ese juicio técnico- se precisa, desde el punto de vista sustantivo, hacerlo desde criterios técnicos y jurídicos que permitan valorar su contenido.

En el presente caso, el informe/s aportado por la parte recurrente, que, como ya hemos dicho, también se acompañó al evacuar el trámite de alegaciones en la fase de información pública, no puede ser tenido en la consideración que la parte pretende, pues la Administración justifica el porqué de no encontrarse en la zona de estudio espacios protegidos Red Natura 2000; examina las determinaciones referentes a hidrología, flora, fauna, paisaje y patrimonio cultural -en particular las referentes al Camino de Santiago-; no hay base para calificar de simplista la valoración de las alternativas estudiadas -ya se ha examinado este extremo detenidamente-, y menos aún de "despropósito"; el tratamiento de los túneles es correcto por más que la parte recurrente muestre su disconformidad, pues al tratarse de cuestiones de índole esencialmente técnica la Administración dispone de un margen de actuación en función de las circunstancias del caso, lo que no implica arbitrariedad.

La Declaración de Impacto efectúa un examen pormenorizado de las actuaciones realizadas: a) describiendo el proyecto y las alternativas propuestas; b) valorando los factores ambientales; c) examinando los principales impactos; d) señalando las medidas preventivas y correctoras; y en fin, estableciendo los criterios a que debe adecuarse la alternativa elegida.

Otro tanto cabe señalar del Estudio de Impacto Ambiental cuyas determinaciones ya han sido expuestas más atrás. Que determinados ámbitos, que la demanda y los informes aportados consideran determinantes, no hayan tenido por la Administración el tratamiento propuesto, no puede suponer la descalificación de los instrumentos aprobados, sumamente técnicos y complejos, repetimos. En criterio de la Sala, se han tenido en cuenta las alegaciones más importantes y han sido valorados los aspectos esenciales de la infraestructura a realizar en función de un complejo trabajo comparando alternativas posibles de acuerdo con un conjunto de estudios técnicos. No existe simplicidad ni despropósito en la elección de la alternativa pues han sido valoradas las ventajas y desventajas en la medida que todas ellas afectan al territorio por igual, optándose por la más adecuada tras examen y valoración de los elementos y circunstancias esenciales.

Como ya se ha señalado en otras ocasiones, el que el interés de la parte recurrente no sea prevalente y el que las alegaciones y propuestas no hayan sido acogidas, no supone en modo alguno que la Administración haya actuado con arbitrariedad o irrazonabilidad a la hora de seleccionar la opción más recomendable ni que haya incumplido los trámites establecidos en la tramitación del estudio de impacto ambiental ni en la declaración de impacto ambiental.

En suma, la Administración ha cumplido con la tramitación legalmente prevista, ya que los aspectos sustanciales o relevantes de la infraestructura a ejecutar han sido sometidos a una tramitación en la que ha podido tomar parte la ahora recurrente, optándose por una alternativa que bajo ningún punto de vista puede considerarse arbitraria o irrazonable, habiéndose conformado la voluntad administrativa desde unos presupuestos que no han podido ser desvirtuados de contrario por el informe técnico de parte aportado.

Atendidas las razones que anteceden el recurso no puede prosperar.



**SÉPTIMO.-** La complejidad del litigio y las dudas que ha planteado aconsejan no hacer declaración en costas -ex artículo 139.1 LRLCA.

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

#### **FALLAMOS**

**PRIMERO.-** Desestimar el recurso contencioso administrativo promovido por la representación procesal de **Plataforma de Afectados Pola A-57-Salvemos a Cachicabra**, posteriormente **Plataforma Salvemos a Fracha**, contra la Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda de 15 de diciembre de 2014, por ser ajustada a Derecho.

**SEGUNDO.-** Sin costas.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su notificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción justificando el interés casacional objetivo que presenta.

FONDO DOCUMENTAL CEJPOJ