

Exp. Trazado de la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis (Girona)

AL MINISTERIO DE FOMENTO

A LA SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

(Plaza de los Sagrados Corazones 7, 28071 Madrid)

BENET SALELLAS I VILAR, abogado en ejercicio del Ilustre Colegio de Abogados de Girona y de la **“PLATAFORMA CIUDADANA TAV GIRONA”**, tal y como consta acreditado en la copia de poderes que se acompaña con el presente escrito como **documento núm.1**, ante esta Administración comparece y como mejor en Derecho proceda

DICE:

Que en fecha 11 de marzo del 2010 la “Plataforma Ciudadana TAV Girona” ha tenido conocimiento del escrito presentado por el Abogado del Estado ante la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, de contestación de la demanda interpuesta por la *“Fundación Pía Autónoma del Templo Expiatorio de la Sagrada Familia”* contra la Resolución de 6 de junio de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación que aprueba el Expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio informativo del

Proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Sants-Sagrera (**documento núm.2**); escrito que contiene, en su Fundamento Jurídico Sexto que lleva por título *“La variante de Sants-Sagrera: El túnel de conexión. La alternativa de la calle Valencia”* (folios 25 a 28), datos de valor esencial y determinante para la resolución del acuerdo de fecha 15 de noviembre del 2006 dictado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (B.O.E de 5/12/2006) por el cual se **aprueba el expediente de información pública del estudio informativo complementario y del trazado de la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis (Girona)**, que en su momento no se tuvieron en cuenta y que de valorarse evidencian el error de dicha resolución especialmente respecto el punto tercero por el que se aprueba *“Mantener el trazado seleccionado y propuesta en el Estudio Informativo Complementario, que se corresponde con la Alternativa 2”*.

Que por el presente escrito, y dentro del plazo legal establecido al efecto, conforme a los artículos 107, 108, 110, 118 y 119 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, interpone **RECURSO EXTRAORDINARIO DE REVISIÓN** contra la citada resolución de fecha 15 de noviembre del 2006 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (B.O.E de 5/12/2006), por entender que la misma no se ajusta a derecho y todo ello en base a los siguientes Hechos y Fundamentos de Derecho

HECHOS

PRIMERO.- En fecha 9 de diciembre del 1988 el Consejo de Ministros adoptó el acuerdo consistente en *“Considerar prioritaria la construcción de nuevas líneas de Alta Velocidad y por lo tanto en Ancho Internacional, en los corredores: Madrid-Córdoba-Sevilla y Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa.*

SEGUNDO.- En fecha 19 de octubre del 2002 (B.O.E 19/10/02) se sometió a información pública el Estudio Informativo *“Línia Alta Velocitat Madrid-Zaragoza-BCN-Frontera Francesa. Tramo: Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis”*. Dicho estudio salió a

información pública a propuesta del Pleno del Ayuntamiento de Girona.

TERCERO.- En fecha 30 de diciembre del 2005 (BOE 30/12/05), finalizado el trámite de información pública, y a la vista de las alegaciones presentadas y del Estudio de Evaluación del Impacto Ambiental, el Ministerio realizó nuevos estudios, dando lugar a nuevas alternativas recogidas en el *“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis”*, donde se proponen dos trazados, uno para la vía LAV y otro para la vía convencional, proponiendo en ambos casos y por separado el soterramiento.

QUARTO.- Mediante BOE de fecha 6 de diciembre del 2006 se publica la Resolución del Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 15 de noviembre del 2006, por la cual se aprueba el Expediente de Información Pública respecto el *“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis*. En la misma Resolución se acuerda mantener el trazado seleccionado y propuesto en el Estudio Informativo Complementario como alternativa 2.

Con la aprobación de la alternativa 2 del trazado de la vía LAV en su paso por el casco urbano de Girona la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, acepta que dicho trazado discurra en túnel por debajo de las edificaciones existentes y en diagonal, opción que la *“Plataforma Ciudadana TAV Girona”* ha tenido conocimiento que en un momento posterior ha sido descartada en el trazado de Barcelona por las dificultades técnicas y peligrosidad que comportaba su ejecución, optando finalmente por pasar por debajo de la Sagrada Familia.

QUINTO.-En fecha 6 de junio del 2007, se dictó la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el Expediente de Información Pública y el *“Estudio Informativo Complementario sobre las Modificaciones del Trazado en el Tramo Sants-La Segrera (Barcelona) de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa”*.

Contra dicha Resolución de fecha 6 de junio del 2007, la Fundación Pía Autónoma del Templo Expiatorio de la Sagrada Familia interpuso recurso contencioso administrativo, presentado el correspondiente escrito de demanda.

En fecha 4 de mayo del 2009, el Abogado del Estado presentó escrito de contestación a la demanda interpuesta por la Fundación Pía Autónoma del Templo Expiatoria de la Sagrada Familia, donde en el Fundamento Jurídico Sexto se justifica el motivo por el cual se desestima la alternativa de la calle Valencia que en último término no es por otro motivo que por la peligrosidad del paso por debajo de los edificios existentes y por las imposibilidades técnicas de realizar una obra segura.

Esta representación ha tenido conocimiento de dicho documento en la fecha reciente de 11 de marzo del 2010 a través del Ingeniero Industrial Sr. Santiago Cardenal Alemany quien emitió un informe pericial.

SEXTO.- El proyecto constructivo del trazado de la vía LAV a su paso por la ciudad de Girona finalmente aprobado y publicado, el cual ya se ha empezado a ejecutar, no ofrece y no puede ofrecer las medidas necesarias para garantizar la estabilidad de las edificaciones por debajo de la cuales discurre el túnel realizado con tuneladora así como las que se encuentran en su influencia. Todo ello se puede afirmar en base al documento al que a tenido acceso la Plataforma Ciudadana TAV Girona” consistente en el escrito de contestación de demanda del Abogado del Estado ante la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, respecto la Resolución de 6 de junio de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación que aprueba el Expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Sants-Sagrera, dónde en el folio 27 se aportan cinco motivos principales por los cuales, entiende la dicha Secretaría que no resulta posible ejecutar un tramo soterrado con la tuneladora prevista por debajo de edificaciones. En dicho escrito se afirma la existencia de la imposibilidad de compensar todo el asiento debido a la sobreexcavación producida por la perforación en túnel, con el consiguiente riesgo de fisurar los edificios. El paso por debajo de

las edificaciones comportaría la necesidad de ejecutar inyecciones de compensación para poder “sujetar” los edificios y compensar los movimientos, pero esta posibilidad resulta inviable puesto que no existe actualmente en España un equipo capaz de realizar dicha operación. Además la técnica de compensación de asientos no tiene antecedentes de aplicación cuando se trata de manzanas completas compuestas de edificios diversos, siendo de gran dificultad la auscultación imprescindible en este tipo de operaciones debido a la disposición cerrada de los edificios y la velocidad de paso de la tuneladora.

SÉPTIMO.- El perito Sr. Santiago Cardenal Alemany, Ingeniero Industrial, en su informe de fecha 22 de marzo del 2010 aportado como **documento núm.3** del presente escrito, afirma que **la perforación del túnel en el terreno de Girona crea subsidencias o deformaciones en superficie en todo su recorrido y en consecuencia en los asientos de las edificaciones por lo que la seguridad de las casas queda afectada por el paso del túnel.** Los cálculos del Sr. Cardenal y sus afirmaciones se basan exclusivamente con los informes presentados por ADIF y las afirmaciones contenidas en el escrito de contestación de demanda del Abogado del Estado antes referido. Dicho documento aporta nuevos datos inexistentes en el momento de aprobación de la Resolución del Ministerio de Fomento, Secretaria de Estado de Infraestructuras y Planificación de 15 de noviembre del 2006, por la cual se aprueba el Expediente de Información Pública respecto el *“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis,* por lo que entendemos que procede revisar dicha resolución.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS PROCESALES

PRIMERO.- IMPUGNABILIDAD DEL ACTO OBJETO DE IMPUGNACIÓN.-

La resolución que se impugna al ser firme en vía administrativa es susceptible del recurso extraordinario de revisión tal y como se establece en el artículo 118 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre

del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

SEGUNDO.- COMPETENCIA FUNCIONAL.- El artículo 118.1 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establece que el órgano competente para conocer y resolver es el mismo que dictó la resolución. En el presente supuesto se recurre la Resolución de fecha 15 de noviembre del 2006 dictada por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (B.O.E de 5/12/2006) por la que se aprueba el expediente de información pública del estudio informativo complementario y del trazado de la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa tramo Vilobí d'Onyar-Sant Julià de Ramis (Girona).

TERCERO.- CAPACIDAD DE OBRAR Y LEGITIMACIÓN.- Los artículos 30 y 31 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establecen que tendrán capacidad de obrar ante las Administraciones Públicas las personas que la ostenten con arreglo a las normas civiles y se consideran interesados en el procedimiento administrativo quienes lo promuevan como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos, así como los que, sin haber iniciado el procedimiento, tengan derechos que puedan resultar afectados por la decisión que en el mismo se adopte.

“La Plataforma TAV Girona” como persona jurídica, promueven intereses legítimos colectivos por su condición de vecinos afectados por la obra de construcción del túnel que será perforado debajo sus viviendas o en sus inmediaciones.

CUARTO.- IMPUGNABILIDAD DEL ACTO OBJETO DE IMPUGNACIÓN.- El artículo 18.1 Ley 30/92 de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común establece que el Recurso extraordinario de revisión es admisible en relación con los actos firmes en vía administrativa. En el presente supuesto se recurre la Resolución de fecha 15 de noviembre del 2006 dictada por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, contra la

cual se presentaron alegaciones que fueron contestadas y no recurridas, resultando por tanto firme dicha Resolución.

QUINTO.- CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES.- En el presente supuesto concurre la circunstancia prevista en el artículo 18.1. 2ª Ley 30/92 de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, *“Que aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto que, aunque sean posteriores, evidencien el error de la resolución recurrida.”*.

En el presente supuesto la “Plataforma Ciudadana TAV Girona” ha tenido conocimiento en fecha 11 de marzo del 2010 del escrito del Abogado del Estado presentado ante la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, de contestación de la demanda interpuesta por la *“Fundación Pía Autónoma del Templo Expiatorio de la Sagrada Familia”* contra la Resolución de 6 de junio de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación que aprueba el Expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Sants-Sagrera (**documento núm.2**). Dicho escrito de contestación de demanda contiene, en su Fundamento Jurídico Sexto que lleva por título *“La variante de Sants-Sagrera: El túnel de conexión. La alternativa de la calle Valencia”* (folios 25 a 28), datos de valor esencial y determinante para la resolución del acuerdo de fecha 15 de noviembre del 2006 dictado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (B.O.E de 5/12/2006) por el cual se **aprueba el expediente de información pública del estudio informativo complementario y del trazado de la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis (Girona)**, que en su momento no se tuvieron en cuenta y que de valorarse evidencian el error de dicha resolución especialmente respecto el punto tercero por el que se aprueba *“Mantener el trazado seleccionado y propuesta en el Estudio Informativo Complementario, que se corresponde con la Alternativa 2, si bien durante la redacción del Proyecto de Construcción se realizarán los ajustes de trazado en planta y alzado necesarios entro los P.K. 3+700 a 5+800 para optimizar el trazado en la zona de cruce con la futura área de peaje de la N-II.”*.

SEXTO.- PLAZO DE INTERPOSICIÓN DEL RECURSO.- El artículo 18.2 Ley 30/92 de 26 de noviembre del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establece para los casos en que aparezcan documentos de valor esencial para la resolución del asunto el plazo de tres meses a contar desde el conocimiento de los documentos.

En el presente supuesto, los miembros de la “Plataforma Ciudadana TAV Girona”, tuvieron conocimiento del documento en fecha 11 de marzo del 2010, por lo que la interposición del presente recurso extraordinario de revisión se interpone dentro del plazo prescrito.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS MATERIALES

ÚNICO.-LA NUEVA DOCUMENTACIÓN APARECIDA EVIDENCIA EL ERROR DE LA RESOLUCIÓN RECURRIDA POR LO QUE COMPORTA SU NULIDAD.

En fecha 15 de noviembre del año 2006 cuando se aprueba el Expediente de información Pública del “*Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis*”, mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, se acuerda, respecto al paso de la Línea de Alta Velocidad (LAV) por la ciudad de Girona, mantener el trazado conocido como Alternativa 2. Dicha Alternativa consiste en ejecutar un túnel mediante tuneladora que pasa por debajo de edificaciones existentes en diagonal, considerando en aquellos momentos que técnicamente era posible. Al mismo tiempo se previó que durante el Proyecto constructivo se realizarían los ajustes necesarios y éste reflejaría toda la información recogida en el Ayuntamiento de Girona sobre las características de los edificios cercanos a las trazas de las dos líneas, con los tratamientos o medidas necesarias aplicar para garantizar su estabilidad.

Puesto que el trazado Madrid-Frontera Francesa había sido fragmentado y se aprobó separadamente, el trazado que había de pasar por la ciudad de Barcelona no se publicó hasta fecha de 6 de junio del 2007, cuando se dictó la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación aprobando el Expediente de Información Pública y el *“Estudio Informativo Complementario sobre las Modificaciones del Trazado en el Tramo Sants-La Segrera (Barcelona) de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa”*. Sorprendentemente, **la solución constructiva que había sido aceptada y aprobada para el paso de la línea LAV en Girona en el año 2006, consistente en perforar con tuneladora por debajo de edificaciones en diagonal, NO FUE ACEPTADA PARA EL TRAZADO DE BARCELONA PUESTO QUE TODOS LOS ESTUDIOS INDICABAN LA PELIGROSIDAD DEL PASO DEBAJO DE LOS EDIFICIOS EXISTENTES EN LA CALLE VALENCIA Y POR LAS IMPOSIBILIDADES TÉCNICAS QUE ACARREABA LA EJECUCIÓN DE UN PROYECTO QUE IMPLICABA LA UTILIZACIÓN DE TÉCNICAS DE LAS QUE NO SE TIENE EXPERIENCIA.**

“La Plataforma Ciudadana TAV Girona”, ha tenido conocimiento del documento en el que el Abogado del Estado, en contestación a una demanda presentada contra el trazado acordado, pone de manifiesto dichas circunstancias. Entendemos que dicho documento resulta trascendental en el tema que nos ocupa respecto la seguridad del paso de la tuneladora por debajo de las edificaciones de Girona, sin llegar a alcanzar entender el porqué una solución técnica resulta ser buena para Girona y no lo es para Barcelona, siendo además esta última ampliamente argumentada aportando diferentes informes por parte de la propia solicitante. Resulta aún más sorprendente si tenemos en cuenta que las condiciones del suelo son infinitamente menos idóneas en Girona que en Barcelona, puesto que en su paso la tuneladora se encontrará con materiales granulados (canto rodados) los cuales no garantizan ninguna estabilidad, además de ser el trazado del túnel muy próximo a la rasante de la calle, siendo de 14-18 metros.

Por todo ello, sólo podemos concluir que en el año 2006 cuando se aprobó el trazado de Girona no se tuvieron en cuenta

los estudios e informes que en el año 2009 y para el trazado de la línea LAV por la ciudad de Barcelona con tuneladora, sí se tuvieron en cuenta, siendo los mismos determinantes para rechazar la alternativa que proponía pasar por debajo de edificaciones. Entendemos por tanto, que de hacer valer dichos estudios, informes y utilizando los mismos argumentos válidos para el trazado de Barcelona, sólo podemos concluir que la Alternativa 2 aprobada en Girona, a la vista de la documentación aparecida y aportada por la propia solicitante, resulta ser errónea y no adecuada puesto que técnicamente no es posible ejecutarla con la seguridad que se debiera. Seguidamente desarrollaremos los argumentos por los que entendemos que procede paralizar la ejecución de la Alternativa 2 en Girona.

1.- La Resolución recurrida

En fecha 19 de octubre del 2002 (BOE 19/10/02) se sometió a información pública el Estudio Informativo *“Línea Alta Velocitat Madrid-Zaragoza-BCN-Frontera Francesa. Tramo: Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis”*. Dicho estudio salió a información pública a propuesta del Pleno del Ayuntamiento de Girona. La solución que propone dicho Estudio Informativo sometido a información pública, respecto al acceso a Girona en el Tramo entre Vilobí y Sant Julià consiste en la penetración de las nuevas vías utilizando el corredor ferroviario existente y soterrando ambas líneas: la convencional y la de alta velocidad, proviniendo la penetración en el casco urbano de Girona entre la estación de mercancías y Pont Major.

Finalizado el trámite de información pública, y a la vista de las alegaciones presentadas y del Estudio de Evaluación del Impacto Ambiental, el Ministerio de Fomento ordenó la realización de nuevos estudios, dando lugar a nuevas alternativas, las cuales fueron recogidas en el *“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis”*. En dicho estudio complementario uno de los criterios a seguir consiste en evitar la afectación a las edificaciones existentes.

En fecha 30 de diciembre del 2005 (BOE 30/12/05) se publicó el ***“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis”***, donde

se proponen dos trazados, uno para la vía LAV y otro, para la vía convencional, proponiendo en ambos casos y por separado el soterramiento.

Respecto a la vía LAV, se prevé su inicio pasada la estación de mercancías, situándose justo al lado y en paralelo al trazado de vía convencional ya existente. El cruce de la vía de alta velocidad por la ciudad se prevé en medio del casco urbano y por debajo de edificaciones existentes en dos tramos diferenciados. Un primer tramo, discurre des de la estación de mercancías a la nueva estación proyectada, la cual se sitúa en paralelo a la existente y donde había la estación de autobuses. Un segundo tramo, discurre des de la nueva estación hasta Pont Major.

Respecto al primer tramo, a la altura de la intersección con el puente de la N-II se prevé el inicio del soterramiento mediante una sección cubierta entre pantallas primero, continuando posteriormente con una sección de túnel a realizar con una tuneladora, discurrendo por debajo básicamente de una zona industrial.

Respecto al segundo tramo, éste a partir de la nueva estación, gira hacia el noroeste, discurrendo por debajo de la Devesa y el río Ter y afectando gravemente a las numerosas edificaciones existentes en las calles Santa Eugenia, Bernat Boades, Francesc Pagès, Ramon Turró, Riu Güell y Plaça de la Devesa. La perforación en tuneladora por debajo de todas estas edificaciones, según la documentación aportados no resulta ser posible técnicamente en Barcelona, sin embargo se contempla en Girona, tal y como indica el Sr. Cardenal en su informe.

En fecha 2 de noviembre del 2006 por Resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, **se aprueba la declaración de impacto ambiental** del *“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis”*.

A partir de la aprobación de la declaración de impacto ambiental, se puede proceder a la aprobación del Expediente de Información pública. Mediante BOE de fecha 6 de diciembre del 2006 se publica la Resolución del Ministerio de Fomento,

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 15 de noviembre del 2006, por la cual se aprueba el Expediente de Información Pública respecto el *“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis*. En la misma Resolución se acuerda mantener el trazado seleccionado y propuesto en el Estudio Informativo Complementario como alternativa 2, previendo estudiar con más detalle las posibles afecciones al sistema fluvial y aguas subterráneas, en el estudio constructivo. También se acuerda que el Proyecto Constructivo reflejará toda la información que disponga el Ayuntamiento de Girona sobre las características de los edificios próximos al paso del túnel, previendo los tratamientos y medidas necesarias a aplicar para garantizar la estabilidad de los mismos.

Con la aprobación de la alternativa 2 del trazado de la vía LAV en su paso por el casco urbano de Girona, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, acepta que dicho trazado discurra en túnel por debajo de las edificaciones existentes y en diagonal, opción que fue descartada en el trazado de Barcelona por las dificultades técnicas y peligrosidad que comportaba su ejecución, optando finalmente por pasar por debajo de la Sagrada Familia.

El proyecto constructivo finalmente aprobado y publicado respecto el trazado de la línea LAV a su paso por el casco urbano de Girona, no ofrece y no puede ofrecer las medidas necesarias para garantizar la estabilidad de las edificaciones por debajo de las cuales discurre el túnel realizado con tuneladora así como las que se encuentran en su influencia.

2.- La aportación del nuevo documento evidencia el error de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 15 de noviembre del 2006.

El nuevo documento aportado.

En fecha 10 de noviembre del 1998, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento, firmó la aprobación de la orden de estudio del Estudio informativo

“Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Aeropuerto de Barcelona-Hospitalet-C/Mallorca”. En julio de 1999 se realizaron consultas previas a la Memoria Resumen de dicho Estudio Informativo y una vez finalizado se sometió a información pública en fecha 22 de septiembre del año 2000 (BOE 228 de 22/09/00).

En el Estudio se proponían dos alternativas para el trazado del túnel que habría de conectar las estaciones de Sants y la Sagrera en Barcelona. La Alternativa 1 discurría íntegramente por la calle Mallorca en el tramo comprendido entre l’Avinguda de Roma y la calle del Clot. La Alternativa 2 presentaba una variante por la calle Provença, entre la calle Comte d’Urgell y l’Avinguda Diagonal, compartiendo el resto del trazado con la Alternativa 1.

En el estudio de las alternativas, se analizaron trazados que evitaran el paso junto al templo de La Sagrada Familia. En el año 2003 se previó una solución en el **“Proyecto Básico de Plataforma y Estudio de Impacto Ambiental del túnel de la calle Mallorca. Tramo Sants-La Segrera”** donde se planteaba una variante de la Alternativa 1 del Estudio Informativo, **discurriendo su trazado por la calle Valencia entre l’Avinguda Diagonal y la calle de Los Castillejos**. Dicho Proyecto Básico pasó por un trámite de información pública durante el año 2003, redactándose el Informe de Alegaciones en Junio de 2004.

A tenor de los nuevos estudios llevados a cabo y el estudio de las alegaciones presentadas, se desaconseja la ejecución de la variante planteada a la Alternativa 1, por las afecciones a las edificaciones existentes en los tramos de conexión de la línea entre la calle Valencia con la calle Mallorca, los cuales discurrían bajo edificios. Por este motivo se propuso un nuevo corredor entre las calles Provença, Avinguda Diagonal y Mallorca. La nueva alternativa, transcurre en su totalidad bajo viales de l’Eixample evitando de este modo cualquier construcción de túnel bajo edificios por la peligrosidad que conllevaba. Todo ello sin que esta representación tuviese conocimiento de ello.

En fecha 10 de mayo del 2006, se sometió a información pública el nuevo trazado que evitaba pasar por debajo las edificaciones de la calle Valencia de Barcelona, redactado como *“Estudio Informativo Complementario sobre las modificaciones de*

trazado en el tramo Sants-La Segrera (Barcelona) de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa”, el cual discurre por la calle Provença hasta l’Avinguda Diagonal, donde se dirige hacia la calle Mallorca hasta llegar a La Segrera.

En fecha 30 de mayo de 2007, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, aprobó la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto “*Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Tramo: Sants-Segrera (Barcelona)*”.

En fecha 6 de junio del 2007, se dictó la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el Expediente de Información Pública y el “*Estudio Informativo Complementario sobre las Modificaciones del Trazado en el Tramo Sants-La Segrera (Barcelona) de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa*”.

Contra dicha Resolución de fecha 6 de junio del 2007, la Fundación Pía Autónoma del Templo Expiatorio de la Sagrada Familia interpuso recurso contencioso administrativo, presentado el correspondiente escrito de demanda.

En fecha 4 de mayo del 2009, el Abogado del Estado presentó escrito de contestación a la demanda interpuesta por la Fundación Pía Autónoma del Templo Expiatoria de la Sagrada Familia, donde en el Fundamento Jurídico Sexto se justifica el motivo por el cual se desestima la alternativa de la calle Valencia que en último término no es por otro motivo que por la peligrosidad del paso por debajo de los edificios existentes y por las imposibilidades técnicas de realizar una obra segura.

Esta representación ha tenido conocimiento de dicho documento en la fecha reciente de 11 de marzo del 2010 a través del Ingeniero Industrial Sr. Santiago Cardenal Alemany quien emitió un informe pericial.

La trascendencia del nuevo documento aportado dónde aparecen datos técnicos que obligan a anular la Resolución recurrida.

En el documento aportado aparecen una serie de datos técnicos que evidencian el error de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de fecha 15 de noviembre del 2006 por la que se acuerda mantener el trazado seleccionado y propuesto en el Estudio Complementario, que se corresponde con la Alternativa 2. **De haberse tenido en cuenta los datos técnicos aportados y reflejados en dicho documento en el momento de acordar la Resolución recurrida, en ningún caso se hubiese aprobado la Alternativa 2 del trazado de la línea LAV a su paso por el casco urbano de Girona, por lo que urge en estos momentos proceder a su anulación.**

Todo ello se puede afirmar en base a dicho documento al que ha tenido acceso la “Plataforma Ciudadana TAV Girona”, consistente en el escrito de contestación de demanda del Abogado del Estado ante la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, respecto la Resolución de 6 de junio de 2007 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por el que se aprueba el Expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo del Proyecto de Línea de Alta Velocidad de Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Sants-Sagrera.

En el folio 26 de dicho escrito de contestación de demanda, respondiendo al argumento planteado por la “Fundación Pía Autónoma del Templo Expiatorio de la Sagrada Familia” respecto la necesidad de optar por la alternativa por la calle Valencia, se afirma que:

*“El nivel freático está a unos 10 m de profundidad y el túnel discurrirá con la clave a unos 20 m de profundidad. Según el Informe de Junio de 2005 firmado por D.Carlos Oteo, dado que el asiento previsto debe ser similar al máximo calculado en la Sagrada Familia sin tratamiento, teniendo en cuenta que una tuneladora como la prevista puede hacer un avance medio del orden de 18-20 m día, **supondría que hay que realizar inyecciones de compensación que supondrían inyectar, en 1-2 días, un***

volumen de unos 144 m3. Esto significa que un equipo de los que actualmente hay en España no podría hacer esta compensación con la velocidad de avance de la tuneladora.

Además, hay que tener en cuenta que no suele ser posible compensar todo el asiento y que siempre quedaría del orden del 20%, sin compensar, con el consiguiente riesgo de fisurar los edificios...”

De este modo vemos como se considera la alternativa por la calle Valencia como arriesgada puesto que lleva aparejada, además del inconveniente de la estrechez de la calle, el paso bajo cases en la zona de la calle Valencia. La tuneladora prevista, la cual es de las mismas características que la se ha previsto utilizar en la perforación del túnel en el casco urbano de Girona, avanza a una velocidad de 18-20 metros día de forma que **NO EXISTE NINGÚN EQUIPO EN ESPAÑA ACTUALMENTE QUE PUEDA REALIZAR LAS COMPENSACIONES NECESARIAS. DE MODO QUE AL NO PODER COMPENSAR TODO EL ASIENTO EXISTE RIESGO DE FISURAR LOS EDIFICIOS.** Esta apreciación técnica no se tuvo en cuenta en el caso de Girona por lo que las edificaciones por donde pasa el trazado proyectado y las colindantes, ahora sabemos que tienen el riesgo de ser fisuradas puesto que no existe en España una maquinaria capaz de realizar las compensaciones necesarias. A este hecho hay que añadir que en el caso de Girona, la dificultad técnica aún resulta ser mayor puesto que el trazado por debajo de las edificaciones se ha previsto en diagonal a su cuadrícula. Ello significa que las inyecciones nunca podrán ser en vertical debido a la presencia de las propias edificaciones, teniendo que realizar las inyecciones de compensación de forma oblicua con la evidente falta de precisión y dificultades añadidas que conlleva.

En el folio 27 del documento aportado se señalan cinco motivos principales por los cuales no resulta posible ejecutar un

tramo soterrado con la tuneladora prevista por debajo de edificaciones.

“Por lo tanto, la solución se descarta por las siguientes razones:

- *En este cruce sería necesario ejecutar inyecciones de compensación para “sujetar” los edificios y compensar los movimientos. **La compensación debería simultanearse con el paso de la tuneladora, adaptándose a su velocidad de excavación, lo que resulta técnicamente inviable. Se producirán inevitablemente asientos en los edificios con los riesgos que conlleva.***
- *También **se introducirán movimientos relativos entre edificios con los consiguientes daños asociados, imposible de cuantificar y por tanto inaceptables.***
- ***La técnica de compensación de asientos no tiene antecedentes cuando se trata de manzanas completas compuestas de edificios diversos.***
- ***La auscultación imprescindible sería muy difícil de realizar** debido a la cerrada disposición de los edificios y a la velocidad de paso de la tuneladora.*
- ***La técnica de inyecciones de compensación requeriría coordinar un sistema complejo de inyecciones** en el que un mismo edificio a veces se inyecta desde dos pozos.*

En definitiva, los motivos y las dificultades técnicas por las que no resulta posible perforar con la tuneladora son los siguientes:

1. La necesidad de ejecutar inyecciones de compensación para “sujetar” a los edificios al paso de la tuneladora.
2. Necesidad de realizar simultáneamente las compensaciones con el paso de la tuneladora.
3. Necesidad de adaptar la velocidad de las compensaciones con la de la tuneladora, siendo hoy por hoy inviable técnicamente. Por tanto se producirán inevitablemente asientos en los edificios creando inestabilidad en ellos.
4. Aparición de movimientos entre edificios hecho que conllevará daños los cuales no pueden ser cuantificados y por tanto son inaceptables.
5. La técnica de compensación de asientos no cuenta con experiencias anteriores.
6. La auscultación de los edificios resultaría difícil de realizar.
7. La técnica de inyecciones de compensación resulta técnicamente compleja de aplicar.

En resumen en el documento se afirma la existencia de la imposibilidad de compensar todo el asiento debido a la sobreexcavación producida por la perforación en túnel, con el consiguiente riesgo de fisurar los edificios. El paso por debajo de las edificaciones comportaría la necesidad de ejecutar inyecciones de compensación para poder “sujetar” los edificios y compensar los movimientos, pero esta posibilidad resulta inviable puesto que no existe actualmente en España un equipo capaz de realizar dicha operación. Además la técnica de compensación de asientos no tiene antecedentes de aplicación cuando se trata de manzanas completas compuestas de edificios diversos, siendo de gran dificultad la auscultación imprescindible en este tipo de operaciones debido a la disposición cerrada de los edificios y la velocidad de paso de la tuneladora. **Dichas dificultades**

técnicas apuntadas que hacen imposible realizar el paso de la tuneladora por debajo las edificaciones para el trazado en Barcelona, entendemos que resultan de aplicación para el trazado del TAV a su paso por Girona.

Tal y como afirma el perito Sr. Santiago Cardenal Alemany, Ingeniero Industrial, en su informe, **la perforación del túnel en el terreno de Girona crea subsidencias o deformaciones en superficie en todo su recorrido y en consecuencia en los asientos de las edificaciones por lo que la seguridad de las casas queda afectada por el paso del túnel.** Los cálculos del Sr. Cardenal y sus afirmaciones se basan exclusivamente con los informes presentados por la peticionaria y las afirmaciones contenidas en el escrito de contestación de demanda del Abogado del Estado antes referido. Dicho documento aporta nuevos datos no valorados en el momento de aprobación de la Resolución del Ministerio de Fomento, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación de 15 de noviembre del 2006, por la cual se aprueba el Expediente de Información Pública respecto el *“Estudio informativo complementario de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, tramo Vilobí d’Onyar-Sant Julià de Ramis,* por lo que entendemos que procede revisar dicha resolución.

Necesidad de anulación de la Resolución recurrida vista la inviabilidad técnica del Proyecto de Construcción del trazado de la vía LAV a su paso por el casco urbano de Girona, según los propios datos aportados por la peticionaria y los apuntados por el Sr. Cardenal en su informe.

El Sr. Cardenal, en su informe matiza y amplía los argumentos respecto a la inviabilidad técnica que supone el trazado conocido como Alternativa 2 a su paso por el casco urbano de Girona, aprobado en la Resolución recurrida, especialmente en el tramo que discurre des de la nueva estación hasta Pont Major, atravesando una zona densamente edificada en diagonal a la retícula, afectando las calles Santa Eugènia, Bernat Boades, Francesc Pagès, Ramon Turró, Riu Güell y Plaça de la Devesa.

Según nos indica el Sr. Cardenal, la dinámica del proceso de excavación en Girona, creará además de los problemas ya señalados por la propia peticionaria para el trazado de Barcelona, nuevas complicaciones técnicas debido a las peores condiciones del terreno y que seguidamente pasamos a desarrollar.

El Sr. Cardenal en su informe nos revela algunas de las dificultades técnicas que no han sido valoradas y que conducen a la inviabilidad del proyecto de construcción.

a) La creación de subsidencias o deformaciones en superficie en todo el recorrido.

El paso de la tuneladora cuando perfora, puesto que no se produce en un terreno de roca, crea una zona conocida técnicamente como sobreexcavación que aparece en forma de huecos en superficie. Los huecos que se crean, producen una grave inestabilidad que debe ser compensada. Si éstos se producen en “campo abierto” podemos decir que la dificultad y los riesgos son técnicamente asumibles pero no podemos decir lo mismo cuando se trata de huecos creados debajo de edificaciones existentes o en una zona de influencia tal y como sucede en el caso de Girona. En el folio 4 de su informe el Sr. Cardenal indica que:

“Esta sobreexcavación crea los huecos que se transmiten en el plano de los dos ejes del túnel hasta llegar a superficie. Es la cubeta de subsidencia que se asocia a una campana de Gauss, y su zona de influencia es la de la campana de Gauss.”

El peligro se presenta al atravesar las manzanas de viviendas de estructura muy heterogénea sin respetar la alineación de los cimientos debido a la dificultad de compensar los huecos del terreno creados por el paso de la tuneladora. Para el Sr. Cardenal el problema de las subsidencias en Girona se presenta en dos momentos.

1.- En primer lugar: cuando se extrae el escombro del frente de la tuneladora. Ello ocurre por la inestabilidad del terreno y la inexistencia de métodos de contención en el escudo.

2.- En segundo lugar: cuando aparece la sobreexcavación. Ello ocurre por la inviabilidad técnica de asegurar el relleno suficiente del hueco que aparece detrás del revestimiento.

En definitiva la creación de subsidencias por el paso de la tuneladora crea un grave peligro para las edificaciones afectadas.

b) El cuestionamiento de los cálculos realizados en el Proyecto Constructivo respecto las subsidencias.

El Sr. Cardenal indica en su informe que el cálculo de las subsidencia depende del valor de la sobreexcavación *“de la pérdida de terreno superficial o volumen de asientos, área de la cubeta de asientos, magnitudes que oscilan entre un 0’1% y 5% dependiendo de la tuneladora y del tipo de terreno.”*

En el Proyecto Constructivo aprobado en el Anejo 12 Túneles, apartado 10 subsidencias aparece la formulación y una tabla con los valores de asientos y volúmenes de asientos. La fórmula refleja la realidad consistente en que a mayor profundidad del túnel el asiento es menor. Así, cuanto más cerca de la superficie, esto es en cimientos en el paso por debajo las edificaciones, mayor es el asiento. Por otro lado, también es mayor en el eje de la tuneladora que en los extremos. El Sr. Cardenal en este sentido en su informe, página 5 indica que *Por tanto en el paso bajo cimentaciones crea asientos diferenciales, entre un punto que se está perforando y el que no ha llegado a perforarse, que pueden ser inasumibles para la edificación.”*

Respecto al cálculo de la subsidencia en el proyecto, el Sr. Cardenal entiende que en el Proyecto no se han realizado adecuadamente puesto que se parte de un cálculo del volumen de los asientos que hay que corregir.

Nuevo cálculo del volumen de los asientos.

El Sr. Cardenal afirma que el Proyecto de Ejecución da unos valores bajos de volumen de sobreexcavación:

“En primer lugar el valor sorprendentemente bajo del volumen de asiento, V_s , que en la zona de túnel densamente poblada, oscila entre 0’49m³ y 0’39 m³/ml, lo que supone $V_s = 0’425\%$ y 0’338%.

Este valor es muy bajo para un terreno de cantos rodados en el que es muy fácil que aparezcan huecos grandes. Por otra parte es directamente proporcional al asiento, quiere decir que un volumen alto de sobreexcavación supone un volumen alto de asiento.

El Sr. Cardenal argumenta que en los cálculos del Proyecto de Ejecución se da un valor demasiado alto a la calidad del terreno que en la fórmula aparece reflejado como valor “K”. Puesto que estamos ante un terreno granular difícil de perforar hay que corregir los cálculos realizados:

“El asiento disminuye al aumentar la distancia al foco y al aumentar la calidad del material. En nuestro caso el proyecto valora muy alto el valor de la calidad del terreno “k” que ha de quedar corregido...”

El Sr. Cardenal corrige el valor “K” que en el Proyecto se le asigna 0’50 y según sus cálculos es de 0’225. Por lo tanto, realizando los nuevos cálculos, **LOS VALORES DE ASIENTOS MÁXIMOS EN SUPERFICIE PASSAN, EN LAS ZONAS MÁS DENSAMENTE POBLADAS, EN EL PK 302+100 DE 19’15 MM A 42’51 MM Y EN EL PK 302+480 DE 13’17 MM A 29’24 MM.**

A estas variables hay que añadir que el túnel proyectado no va a gran profundidad, y por esta razón aún realizando una excavación muy bien ejecutada técnicamente, el asiento que aparece en superficie es muy alto. No podemos olvidar que tan sólo existen 14 metros de profundidad entre la clave del túnel y el rasante de la calle, lo que supone el paso a unos 8 metros de las cimentaciones de un edificio. Si tenemos en cuenta que existen cimentaciones de una profundidad de 6 metros, sólo quedaría una distancia libre entre túnel y cimiento de 8 metros. Según los cálculos realizados por el Sr. Cardenal, a esta distancia el asiento sería 1’85 veces mayor y por tanto ascendería a 78’71 mm, totalmente inasumible para la cimentación.

En definitiva, según los cálculos realizados, teniendo en cuenta el tipo de terreno granulada y la poca distancia entre túnel y cimentaciones de los edificios, la ejecución del túnel por debajo de las edificaciones existentes, puede causar la ruina mecánica de las mismas.

- c) Las características del terreno de Girona por el que se ha proyectado el trazado.

Como ya hemos indicado, el terreno en el que se perfora el túnel discurre en entre material granular, conocido como canto rodado. Dicho material prácticamente no tiene cohesión por lo que provocará una clara inestabilidad en el frente de perforación, factor que no se tubo en cuenta en el momento en que se procedió a valorar las diferentes alternativas de trazado a su paso por el casco urbano de Girona.

El terreno que se perfora, en una primera capa, la que encontramos entre 4 y 5 metros de la superficie, esta formada por rellenos y limos arcillosos. A continuación está el nivel del agua y a continuación existe una capa de gravas y arenas, el conjunto llega hasta los 7 o 8 metros. El túnel se ha previsto perforarlo a una profundidad de entre 10 metros y 14 metros de altura sobre la clave, por tanto en esta última capa de gravas y arenas.

- d) La escasa profundidad del túnel siendo tan sólo de 14 metros sobre la clave.

Ya se han indicado los problemas técnicos que acarrea la realización del túnel a tan sólo 14 metros sobre la clave, consistentes básicamente en la inestabilidad y movimientos que se pueden crear en las edificaciones. Esta circunstancia se tuvo en cuenta en el momento de elegir el trazado de Barcelona, aún cuanto aquel estaba previsto realizarlo a una profundidad de 20 metros. Des de esta perspectiva no puede entenderse porqué para el trazado de Barcelona fue uno de los elementos determinantes para descartar el paso por debajo de edificaciones y en cambio en Girona no se da ninguna explicación respecto la peligrosidad que pueda comportar y el modo como se arreglaran las dificultades técnicas.

- e) La imposibilidad de realizar losas de compensación para los asientos creados.

El Proyecto de Construcción prevé resolver los huecos y deformaciones creadas por el paso de la tuneladora y que afecten a las cimentaciones de los edificios, a base de inyectar mortero que rellene los dichos huecos de las cubetas de subsidencia formando las losas de compensación.

Como ya hemos visto, en este punto esencial y determinante puesto que se trata de garantizar la estabilidad de las edificaciones por encima de dónde discurre el trazado de la vía LAV, en el documento aportado, la propia compañía peticionaria, ha admitido la imposibilidad técnica de realización de tal operación. El Sr. Cardenal en su informe, confirma dicho extremo para el caso de Girona. En las páginas 6 y 7 de su informe, afirma que:

“Estas losas se han de realizar en el momento que se producen los huecos es decir al mismo tiempo en que se realiza la perforación, es decir mientras la tuneladora avanza.

La realización de estas losas han de realizarse a base de:

- a) **Un conocimiento exhaustivo de las cimentaciones de los edificios** que se atraviesa. En nuestro caso el Proyecto presenta un inventario de edificios que ofrece datos muy vagos de la estructura y la cimentación y resultan absolutamente insuficientes para proyectar.
- b) **Una experiencia contrastada del mecanismo de construcción** de las losas de compensación. Estos conocimientos se han de extender a la compensación de edificios adosados de características de alturas y nº de sótanos muy diferentes, formando manzanas compactas. Hay que tener en cuenta que el trazado entra en las cimentación de los edificios de la manzana en dirección oblicua a la alineación de los cimientos, Véase C. Santa Eugenia, C. Barnat Boades, C. Canonge Dorca, C. Francesc Rogés, C. Ramón Turró.

- c) **Conocimiento exhaustivo del terreno y las subsidencias con la realidad y situación de las cargas de las cimentaciones.**

El Sr. Cardenal afirma que en el trazado de Girona, no se cuenta con un conocimiento exhaustivo de las cimentaciones de los edificios, tampoco con una experiencia contratada del mecanismo de construcción de las losas de compensación o como mínimo no resulta justificado en el Proyecto de Construcción y por último no se ha realizado un cálculo exhaustivo del terreno y las subsidencias:

“CONCLUSIONES sobre el método de compensación.

- 1) **El proyecto no detalla el punto b, de construcción de la losa en cuanto a funcionamiento y caudales de inyección.**

Haciendo un cálculo básico de los volúmenes de inyección llegamos a la situación siguiente:

En la zona más conflictiva citada anteriormente:

$$V_s = 0'43 \text{ m}^3/\text{m} \quad S_{\max} = 34'23\text{mm}$$

Valor de incremento de lechada sobre valores teóricos para terrenos porosos como el nuestro: entre 9 y 15, tomamos 10'5

$$V_{\text{inyec}} = 10'5 * 0'43 \text{ m}^3/\text{m} = 4'51 \text{ m}^3/\text{m} \quad \text{velocidad tuneladora } 20 \text{ m/día}$$

$$V_{\text{día inyec}} = 90'3' \text{ m}^3/\text{día}.$$

Suponiendo que la estabilización se realizase, tal como indica el Proyecto, en el momento de la perforación

Este volumen es muy difícil de garantizar con la experiencia que se posee.

- 2) **Compensar al paso de la tuneladora entrando de forma oblicua en la dirección de los cimientos es absolutamente imprudente.** Requiere un conocimiento exhaustivo de la cimentación y una experiencia en casos idénticos. Ninguna de las dos condiciones se cumplen en nuestro caso.

En definitiva, los métodos de compensación de asientos en el terreno técnicamente resultan prácticamente imposibles de garantizar. De realizarlos se incurriría en una grave imprudencia puesto que puede comportar la inestabilidad de las edificaciones existentes provocando la ruina mecánica de las mismas. Por este motivo, la opción de realizar un túnel por debajo de una manzana de edificaciones en el trazado de Barcelona fue descartada.

El Sr. Cardenal, recogiendo todos los datos, emite sus conclusiones en la página 8, afirmando que:

*“La perforación del túnel en el terreno de Girona, crea **subsidiencias, o deformaciones en superficie en todo su recorrido, inconsecuencia asientos en las edificaciones.***

***Que la escasa profundidad, 14 m sobre la clave del túnel,** crea unos asientos importantes, como se ha visto, que no dependen del buen hacer de la tuneladora, ciñó de la calidad del terreno y de la escasa profundidad. (En Barcelona los asientos en superficie para un terreno algo mejor de perforar, los asientos son de mm, existe 10 m mas de profundidad).*

En nuestros cálculos evidenciamos la imposibilidad de compensar, mediante losas de compensación, los asientos tan elevados en las cimentaciones, ni compensar cimentaciones en paso oblicuo respecto a cimientos.

Informes presentados por ADIF desaconsejan pasar bajo viviendas y mucho menos en manzanas de edificios.

El proyecto no acredita la ejecución de los elementos de corrección, losa de compensación, que asegure la inexistencia de daños en las viviendas que el túnel atraviesa.

No existe experiencia en maquinaria ni equipos capaces de corregir los movimientos en los cimientos de las edificaciones que la perforación del túnel ocasiona.

Existen informes de eminentes Catedráticos, presentados por ADIF que desaconsejan pasar bajo las viviendas.

Por tanto se puede contestar a las preguntas iniciales:

Que la seguridad de las casas queda afectada por el paso del túnel.

Que la escasa profundidad del paso del túnel limita y crea una servidumbre muy importante para modificaciones posteriores.

Que hay que notar que los movimientos en el terreno no suelen ser simultáneos a la causa que los crea. Puede pasar tiempo entre la perforación y la aparición de lesiones.

Por todo ello, podemos afirmar en base a la documentación aportada que la Resolución por la que se aprobó la ejecución de la Alternativa 2 de la vía LAV a su paso por Girona, se tomó erróneamente puesto que no se tuvieron en cuenta una serie de datos técnicos. Además, dichos datos técnicos, han sido complementados por el informe de detalles realizado por el Sr. Cardenal quién en base a los datos ofrecidos por la peticionaria ha realizado nuevos cálculos que confirman y complementan las afirmaciones válidas para el trazado de la vía LAV a su paso por Barcelona, pero aplicados ahora al Proyecto Constructivo de Girona.

Por todo ello, a esta Administración

SOLICITA:

Que tenga por presentado este escrito junto con los documentos que se acompañan, se sirva admitirlo y tenga por interpuesto en tiempo y forma **RECURSO EXTRAORDINARIO DE**

REVISIÓN contra la Resolución de fecha 15 de noviembre del 2006 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación (B.O.E de 5/12/2006), por entender que la misma no se ajusta a derecho y estimándolo dicte resolución por la que se anule dicha Resolución dejándola sin efecto.

OTROSÍ PRIMERO DICE: Que de conformidad al artículo 111 de la ley 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se declare la **SUSPENSIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LA RESOLUCIÓN IMPUGNADA** especialmente respecto al inicio de la ejecución de las obras de realización del túnel con la utilización de una tuneladora según la Alternativa 2 aprobada por la dicha Resolución recurrida la cual discurre por debajo de edificaciones, todo ello por concurrir la circunstancia de la existencia de perjuicios imposibles de reparar en caso de ejecución de la misma.

Girona para Madrid, 30 de marzo del 2010.