

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Contencioso-Administrativo SECCIÓN OCTAVA

Núm. de Recurso: 0000227/2008
Tipo de Recurso: PROCEDIMIENTO ORDINARIO

Núm. Registro General: 01004/2008

Demandante: **ETA Y 35 PERSONAS**

Procurador: **D. MIGUEL TORRES ÁLVAREZ**

Demandado: **MINISTERIO DE FOMENTO**

Abogado Del Estado

Ponente Ilmo. Sr.: **D. EDUARDO ORTEGA MARTÍN**

SENTENCIA N°:

Ilmo. Sr. Presidente:
D. JOSÉ ALBERTO FERNÁNDEZ RODERA

Ilmos. Sres. Magistrados:
D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE FERNÁNDEZ
D^a. ANA ISABEL GÓMEZ GARCÍA

D. EDUARDO ORTEGA MARTÍN

Madrid, a veinticinco de enero de dos mil doce.

Vistos los autos del recurso contencioso-administrativo ordinario nº 227/2008, que ante esta Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha promovido el Procurador de los Tribunales D. MIGUEL TORRES ÁLVAREZ, actuando en representación procesal de C

RNANDEZ, contra la ADMINISTRACION GENERAL DEL ESTADO (MINISTERIO DE FOMENTO), representada y asistida por el ABOGADO DEL ESTADO, en impugnación de la resolución de aprobación del Expediente de Información Pública y, definitivamente, del Estudio Informativo de Clave EI-4-PO-18 "Autovía A-57: Circunvalación de Pontevedra". La cuantía del presente procedimiento ha sido establecida como indeterminada.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. Por los expresados actores se formuló recurso contencioso administrativo en escrito que tuvo entrada en el Tribunal el 27 de febrero de 2008 contra la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, de fecha 21 de noviembre de 2007 (con corrección de errores publicada el 15 de enero de 2008, en el sentido de sustituir la inicial fecha, 20 de septiembre de 2007, por aquella otra de 21 noviembre) por la que se aprobaba el expediente de información pública y

definitivamente el Estudio Informativo de clave EI-4-PO 18, "Autovía A-57, circunvalación de Pontevedra".

A consecuencia de dicho escrito se procedió a la incoación de los autos jurisdiccionales número 227/2008.

Por providencia de fecha 19 de mayo 2008 se tuvo por interpuesto el indicado recurso y se procedió a recabar el envío del expediente administrativo por parte de la Administración pública recurrida.

SEGUNDO.- En escrito que tuvo entrada en el Tribunal el 26 de noviembre de 2007 las mismas partes procesales interpusieron recurso contencioso administrativo contra la resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente por la que se formulaba Declaración de Impacto Ambiental del indicado proyecto de circunvalación.

Los autos jurisdiccionales abiertos a consecuencia de este segundo escrito de interposición fueron los nº 556/2007, que inicialmente correspondieron a la Sección Primera de esta Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional.

Por Auto de fecha 6 de octubre de 2008 dicha Sección Primera denegó la acumulación de los dos recursos contencioso administrativos acabados de reseñar, en razón del carácter de acto de mero trámite de la Declaración de Impacto Ambiental que se pretendía impugnar y, por ello, por la necesidad de proceder a la depuración de legalidad de la Declaración conjuntamente con el acto sustantivo de aprobación del Estudio Informativo.

TERCERO. Las partes actoras formalizaron demanda, mediante escrito presentado el 16 de marzo 2009. En ella, tras la expresión de los hechos y la alegación de los fundamentos de derecho que consideraron pertinentes, se concluyó solicitando del Tribunal que declare la nulidad o, subsidiariamente, anule, la resolución objeto de actuaciones, con imposición de costas a la parte demandada.

CUARTO. El Abogado del Estado contestó la demanda, mediante escrito presentado el 12 de mayo de 2008, en el cual terminó solicitando de la Sala la desestimación del presente recurso y la confirmación de la resolución impugnada, con expresa condena en costas a las partes actoras.

QUINTO. Por Auto de fecha 18 de mayo de 2009 se acordó recibir el pleito a prueba, tras lo cual fueron practicados aquellos medios acreditativos que, siendo solicitados por las partes, fueron admitidos por el Tribunal en razón de su pertinencia y utilidad para la causa.

Seguidamente se dio traslado a las partes para la formulación de escrito de conclusiones sucintas y procedió a señalarse para votación y fallo de este recurso el día 14 de diciembre de 2011, en el que en efecto se deliberó y votó.

En la tramitación del presente procedimiento han sido observadas las oportunas prescripciones legales, salvo la correspondiente a la fecha para dictar Sentencia por la amplitud y profusión de las alegaciones formuladas y por el gran volumen documental del expediente.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Constituye el objeto del presente recurso contencioso administrativo la depuración de legalidad de la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento, de fecha 21 de noviembre de 2007, por la que se aprobaba el expediente de información pública y, definitivamente, el Estudio Informativo de clave EI-4-PO 18, "Autovía A-57, Circunvalación de Pontevedra".

Así mismo, aunque no con carácter de procedimiento separado, se formulan ahora reproches de ilegalidad contra la resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, de 13 de julio de 2007, por la que se formulaba Declaración de Impacto Ambiental del indicado proyecto de circunvalación.

SEGUNDO. Formulan las partes recurrentes en su demanda (antes de los pertinentes Fundamentos de Derecho) un extenso relato fáctico que viene acompañado de juicios valorativos y alegaciones. Parte de éste deberá ser extractado y reproducido ahora en sus contenidos principales para la cabal comprensión de los reproches de legalidad que después y tras él se formulan.

1º.- En el mes de 7 de mayo de 2001 la Subdirección General de Planificación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento emitió una orden de estudio referente al estudio informativo de clave EI-4-PO 18, "Autovía A-57, circunvalación de Pontevedra".

2º.- La Dirección General de Carreteras remitió luego a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, en el mes de noviembre 2002, la Memoria-resumen de la fase A del citado Estudio Informativo.

En dicha Memoria-resumen se planteaban seis alternativas de trazado (1, 2.a, 2.b, 3.a, 3.b y 4).

3º.- La Dirección General de Calidad inició un período de consultas durante el cual fueron emitidos informes por su homónima Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, y por el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Comandancia de la Guardia Civil.

4º.- Concluida esta fase A, se realizó una primera selección cualitativa de las alternativas más favorables antes de pasar a la fase B.

En dicha inicial selección se consideró que las alternativas 2.b, 3.b y 4 debían ser excluidas en razón de la concurrencia de una serie de condicionantes funcionales.

En concreto, las conexiones con la Autopista A-9, al norte de Pontevedra en Cerponzons y Curro, así como la conexión al sur, en Vilaboa, no se consideraban adecuadas ya que se encontraba muy alejadas del núcleo urbano.

Por otra parte, al no existir diferencias importantes entre las seis alternativas en los restantes campos analizados, serían los aspectos funcionales y económicos los selectores entre todas ellas.

La elección de tres alternativas para su estudio la fase B se asentó en la necesidad de analizar con más detalle dos aspectos funcionales, a saber, el paso de la circunvalación sobre el río Lérez (y en consecuencia sobre la Carretera N- 541) y la mayor o menor proximidad del trazado al núcleo urbano.

En definitiva, las alternativas que pasaron a la fase B, era la 1, la 2.a) y la 3.b) (en este sentido el Tribunal estima que puede existir un error en las demanda dado que, párrafos más arriba, se excluyó la indicada alternativa 3.b y porque, a renglón seguido, pasar referirse a la alternativa 3.a) como subsistente).

Aquellas alternativas subsistentes 2.a y 3.a (además de la 1) pasaron a denominarse alternativas 2 y 3.

5º.- Para la selección de la alternativa más adecuada, de entre estas tres, se procedió a la realización de un análisis multicriterio por el método "Patten". Allí se estimó que el aspecto funcional debía primar sobre los demás.

Y, en fin, fueron propuestas para su aprobación provisional las alternativas 1 y 2 ya que se consideraban técnica, funcional, social, ambiental y administrativamente viables y rentables.

6º.- Por resolución de la Dirección General de Carreteras de 10 de junio de 2003 se procedió a aprobar provisionalmente los Estudios Informativo y de Impacto Ambiental, así como someter ambos a consulta pública.

7º.- A consecuencia este trámite de pública información, se suscitó una "gran problemática social", que dio lugar a la constitución de la denominada "Mesa M4", que estaba compuesta por representantes del Ayuntamiento de Pontevedra, la Diputación Provincial, la Junta de Galicia y el Ministerio de Fomento.

La citada Mesa M4 (siguen diciendo los recurrentes) no alcanzó ninguna conclusión definitiva puesto que el Ayuntamiento y la Diputación mantuvieron en todo momento su rechazo a las alternativas planteadas.

8º.- Se procedió por ello a elaborar un nuevo documento complementario y el consiguiente estudio de impacto ambiental, que se aprobó provisionalmente por resolución de la Dirección General de Carreteras de 21 de octubre de 2005. En ella se acordó someter también a información pública este segundo documento.

La Memoria de este documento recogería las supuestas conclusiones adoptadas en la Mesa M-4.

Las cuatro alternativas propuestas en estos últimos documentos compartían el origen, en el sur, en el denominado "Nudo de O Pino" y su final en el norte en la Zona del Alba, donde se establecería el enlace con la carretera N- 550.

En el aspecto ambiental, la Memoria elaborada destacaba que la alternativa 4 era la que causaba mayor impacto.

De hecho, el propio Estudio de Impacto Ambiental calificó la afección al uso del suelo como de impacto severo, por la elevada longitud de la alternativa y por la importancia de los desmontes y terraplenes, así como por el material sobrante que se generaría.

Pero también se consideró que esta alternativa 4 era la más adecuada y la 1 la menos, en función de la mayor o menor "antropización" del territorio, señalando como causa determinante de la elección «la importante contestación social existente en el trámite de Información Pública del Estudio Informativo».

Y ello, paradójicamente -dicen las recurrentes- cuando la fase A, elaborada por el mismo consultor, no contempló la menor mención a la afección al medio socioeconómico, con lo que -siguen diciendo- existe una franca contradicción entre ambos documentos así como la introducción de una circunstancia nueva (afección al medio socioeconómico).

Además, desde la perspectiva económica, habría grandes diferencias entre las alternativas planteadas, siendo las 1 y 2 las requirentes de menor inversión.

Contrariamente, el presupuesto de la Alternativa 4 sería muy superior al de las otras tres, de modo que en la Memoria se concluía que, analizando los aspectos económicos, las más adecuadas eran las alternativas 1 y 2.

Y sin embargo, nuevamente en atención a la "contestación social", se cambiaron radicalmente los criterios aplicados, optando en favor de la Alternativa 4.

Seguidamente se ocupan las recurrentes de suscitar las supuestas contradicciones existentes entre de los primeros documentos y los posteriores en lo referido al "denominado aspecto territorial".

Entre estas contradicciones estaría el que la alternativa 4, por su mayor alejamiento del núcleo urbano de Pontevedra, hace que las transferencias producidas sobre el entorno rural sean inferiores a las causadas por otras más interiores.

El nuevo documento se valora también la afectación al suelo según su clasificación, considerando la número 4 como la más adecuada debido a su menor afectación de suelos urbanos o equipamientos

Y así, se vendría a decir por la Administración que la afección a las edificaciones de la alternativa 4 es muy inferior a las otras tres (19 edificaciones frente a más de 30 de los

otros casos).

Pero, dicen las actoras, en un análisis de los datos aportados se alcanzarían las conclusiones de que con la alternativa 1 habría que expropiar 38 edificaciones residenciales, con la 2 habría que expropiar 32 viviendas, con la 3 serían afectadas 34 edificaciones residenciales, mientras que con la alternativa 4 se afectaría a 19 viviendas.

Por ello, concluyen, en cualquier caso lo que resulta "más que evidente" es que se está intentando dar una justificación técnica o una decisión política incluso aunque con tal actuación se ponga de manifiesto contradicciones evidentes.

Indican por ejemplo que el criterio funcional era precisamente el considerado antes como determinante, cosa que se vinculaba la captación de tráfico. Pero ahora pasa a ser las posibilidades de articular territorio en el entorno de la ciudad.

9º.- Unos meses más tarde la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia elaboró un nuevo Estudio Informativo, denominado Conexión con la Autovía A-57, de mayo de 2007, que proyectaría modificaciones sobre el expediente que nos ocupa.

En los Antecedentes de la Memoria de este nuevo documento se refleja que, desde que se inició el trámite del estudio informativo de la Circunvalación de Pontevedra (al que nos hemos venido refinando en los ordinales precedentes), han variado notablemente las circunstancias dentro de la planificación global y dentro del marco del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte 2005-2020.

Entre las actuaciones recogidas en este Plan estaría la puesta en marcha de un Estudio Previo de Alternativas al Corredor determinado por la Carretera N-550 (Coruña-Porriño-Vigo), que tendría por objeto plantear posibles alternativas independientes de la Autopista AP-9 al itinerario mencionado, que representa en la actualidad una sucesión de travesías, accesos directos a edificaciones colindantes y tráfico muy intenso y provocan una importante saturación en la vía y un nivel de servicio deficiente en numerosos tramos.

Por ello la definición de un Eje Atlántico Norte-Sur en Galicia, en paralelo a la N-550, constituiría una nueva infraestructura en la que podían quedar englobadas diferentes actuaciones en marcha, dentro de las cuales se incluye la Circunvalación de Pontevedra que nos viene ocupando.

La realización de un corredor alternativo permitiría interconectar la Red de Carreteras del Estado y descongestionar la Travesía Alba-Pontevedra, y el trazado, en dirección Norte-Sur, de la Circunvalación de Pontevedra podría quedar englobado dentro de este corredor.

En los antecedentes de este documento se incluía por otra parte la afirmación de que la Alternativa 4 de la Circunvalación de Pontevedra sería la que presenta menor adecuación medioambiental en razón de requerir volúmenes del movimiento de tierras muy superiores a las otras.

El apartado 1.2 de la Memoria del nuevo Estudio Informativo (Conexión con la Autovía A-57) expresaba que, en atención a los condicionantes existentes y en concreto por la fuerte oposición social e institucional por parte del Concello y Diputación de Pontevedra, se consideró necesario conservar el tramo del trazado de la Alternativa 4 (del Estudio Informativo de Circunvalación), que conciliaba la pertenencia de la Circunvalación al corredor Norte-Sur alternativo a la N-550, dando continuidad al trazado aprobado de la Autovía-57 hacia el norte y a la necesidad de Pontevedra de contar con vías de alta capacidad al este de la ciudad.

En cuanto a la traza, se eliminaba la conexión en el nudo de O Pino, y se sustituía con el tratado de la Autovía A-57 (desde el PK- 3+ 500) para seguir por el trazado de la Alternativa 4 hasta un punto inconcreto al norte en el que se realizaba la conexión con la actual N-550, dejando sugeridas dos alternativas ya contempladas en la fase A (Alternativa 3.b) y Curro (Alternativa 4), que al parecer coinciden con los nuevos planeamientos para el corredor Coruña-Porriño-Vigo.

Por ello:

- a) Se modificará la conexión norte, que se deja indeterminada, aunque sugeridas alternativas que había sido descartadas en la fase A.
- b) En el sur la conexión se realizaría directamente con la A-57.

Esta nueva alternativa es la denominada "4.b)" aunque, nos dicen los recurrentes, con mayor rigor, habría que denominarla como Alternativa 7.

En el estudio informativo se realizan una serie estudios comparativos entre esta nueva "Alternativa 4.b)" y su antecedente "Alternativa 4".

El Estudio de Impacto Ambiental relativo al nuevo trazado y a la denominada "Alternativa 4.b)" se desarrolla -afirman las recurrentes- tan sólo "a lo largo de una hoja de la Memoria".

Pero en todo caso, dicen, carecería de criterio racional pretender comparar un trazado cerrado en sus conexiones (Alternativa 4) con otro abierto e indeterminado en las suyas (Alternativa 4.b).

10°.- En fecha 13 de julio de 2007 la Secretaría General para la Prevención de la contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente formuló Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Circunvalación de Pontevedra".

11°.- La Dirección General de Carreteras emitió informe en fecha 20 de noviembre de 2007, con carácter previo a la aprobación definitiva del Estudio Informativo, con contenidos que son reprochados y combatidos en extenso por los recurrentes.

12°.- Y, en fin, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación dictó una resolución de fecha 21 de noviembre de 2007 (Boletín Oficial del Estado de 27 de diciembre de 2007) por la que se aprobó el expediente de información pública y definitivamente el Estudio Informativo de Clave EI-4-PO-18, "Autovía A-57. Circunvalación de Pontevedra", objeto del presente recurso, seleccionando en ella como opción más recomendable la denominada Alternativa 4.b).

Este expediente (dicen los recurrentes) no habría sido sometido a información pública y estaría carente de Estudio de Impacto Ambiental.

Este es, pues, el acto administrativo objeto del presente recurso contencioso administrativo y cuyo contraste de legalidad se solicita del Tribunal.

13°.- Con posterioridad, después incluso de interposición del recurso, se ha incorporado al expediente administrativo un "Documento Fase C", que incorpora la Declaración de Impacto Ambiental y la aprobación definitiva del Estudio Informativo.

Estaría complementando este documento -dicen las recurrentes- el Estudio Informativo Anterior, cosa que viene a ser un reconocimiento "palmario" de la insuficiencia del que fue definitivamente aprobado y, con mayor razón, del que se sometió a información pública.

Además estarían introduciendo modificaciones sustanciales al proyecto, sustraídas igualmente al trámite de información pública y muy particularmente en la definición de los enlaces previstos.

A partir del indicado extenso relato fáctico-alegatorio, los recurrentes formulan, como motivos de impugnación de los actos recurridos, los que siguen:

I.- Nulidad del acto por haber sido dictado prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o, subsidiariamente, su anulabilidad, por no haber

sido sometido a trámite de información pública el nuevo Estudio Informativo, pese a ostentar modificaciones sustanciales sobre sus anteriores.

Dentro de este motivo recuerdan los recurrentes que la resolución que se recurre concluyó seleccionando, como opción más recomendable, la denominada alternativa 4.b.

Y sin embargo esta alternativa no figuraría entre las contempladas en el estudio informativo de mayo 2005, que fue el último sometido a trámite de información pública.

Esa alternativa 4.b -siguen alegando- apareció entonces por vez primera en el estudio informativo de 2007.

Su Memoria reconocería además tratarse de una modificación sustancial al denominarla como "nuevo trazado propuesto (alternativa 4.b)".

Expresan también que se trata de un auténtico cambio de concepción global de la planificación, en lugar de un simple nuevo trazado.

La Memoria del estudio inicial indicaba además que el objetivo de la infraestructura era eliminar la travesía de la carretera N-550, a su paso por la ciudad de Pontevedra, mediante una vía de gran capacidad, libre de peaje, que evitara el tráfico de largo recorrido que atraviesa la ciudad, conectando la carretera N-541 con la N -550 para evitar asimismo la travesía de la N - 541.

Pero, a cambio, la Memoria del estudio informativo de mayo 2007 justificaría aquella infraestructura en un cambio notable de las circunstancias dentro de la planificación global, la puesta en marcha de la redacción de un estudio previo de alternativas al Corredor determinado por la N-550 (Coruña-Porriño) y en que la definición de un eje Atlántico Norte-Sur en Galicia, en paralelo a la N- 550, constituye una nueva infraestructura la que pueden quedar englobadas diferentes actuaciones en marcha como la circunvalación de Pontevedra.

Se reconocería, entonces, tratarse de una nueva infraestructura, con propia motivación y con específica justificación.

Según los recurrentes, el proyecto originario, es decir, la circunvalación, se había convertido incluso en un tramo más de la A-57.

Indican además que existe una desigual longitud entre ambos trazados, a saber, 10.180 m. para la alternativa 4.b) y 14.795 m para alternativa 4 (anterior). Además, los 10.180 m. de la alternativa 4.b) no serían coincidentes con la antigua alternativa 4 puesto que una parte sustancial sería compartida con la A-57.

Por otra parte, la nueva alternativa 4.b) presentaría, en su trazado norte, inconclusa su conexión, quedando sin definir su continuación hasta la n-550.

Más adelante -y con referencia a esta misma conexión norte- indican que, si bien en algunas alternativas iniciales se contempló aquella conexión en los lugares de Cerpozons o Curro, éstas fueron rechazadas, optándose por una conexión norte de la Zona de Alba.

Otras diferencias relevantes serían las conexiones previstas del trazado con la N-550, en su parte sur. Según los recurrentes, en la alternativa 4 originaria la conexión se realizaba en el denominado "Nudo de O Pino". Por el contrario, la alternativa 4.b) prescinde de tal conexión, enlazando directamente con la A-57, hasta el punto de que compartiría trazado desde del punto kilométrico 5+020 de la A- 57 hasta el punto kilométrico 0+780.

II.- Nulidad del acto administrativo por haber sido dictado prescindiendo total y absolutamente procedimiento legalmente establecido, o, subsidiariamente, su anulabilidad, por incurrir en infracción del artículo 34.9 del Reglamento General de Carreteras, Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

En este sentido indican las partes actoras que el informe del Servicio de Estudios de la Dirección General de Carreteras de 19 de noviembre de 2007 (en el que supuestamente se pretendía dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 34.9 del Reglamento de Carreteras), no tiene la naturaleza de informe, con el contenido necesario previsto, con respecto al nuevo Estudio Informativo.

Así, antes de éste, en fecha 30 noviembre 2006 -siguen diciendo- fue emitido un primer informe por el Ingeniero Director del Estudio. Pero después, en mayo de 2007, se promovió un nuevo Estudio Informativo, y que en el informe emitido con respecto a éste, el 19 de noviembre de 2007, se extraen contenidos del de 2006 en sus conclusiones relevantes pese a que el de 2007 nunca se sometió a información pública ni a consulta de otras Administraciones.

Además se altera sustancialmente el contenido del informe de 2006 puesto que con anterioridad se decía que las alternativas 2 y 4 resultaban válidas, y que la 4 causaba mayor impacto ambiental para, pese a todo, concluir mostrando la idoneidad de la alternativa 4.b).

Terminan los recurrentes este motivo indicando que se está produciendo la vulneración del artículo 34.9 del Reglamento de Carreteras porque no se está emitiendo un informe único en el que se tomen en consideración los escritos presentados durante la información pública en relación con el Estudio Informativo y porque la información pública practicada se refería a otro estudio diferente.

III.- Nulidad del acto por haber sido dictado prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o subsidiariamente su anulabilidad por incurrir en infracción del ordenamiento jurídico, y ello por haber sido aprobado, sin la debida motivación y justificación, el estudio informativo.

En este mismo lugar se afirma la contravención del artículo 7 de la Ley 25/1988, de Carreteras, y el artículo 25.1 del Reglamento de Carreteras.

En esta concreta sede recursal las partes recurrentes se refieren a la naturaleza de los Estudios Informativos, a la "opción más recomendable" que pretende ser seleccionada a través de dichos Estudios, a la naturaleza de concepto jurídico indeterminado que tendría aquél de la "opción más recomendable", a las facultades de control jurisdiccional en la integración de los conceptos jurídicos por la Administración y a la posible naturaleza discrecional de la actuación administrativa al respecto.

En este lugar vuelven a relatar -en buena medida con literales transcripciones de lo ya antes dicho y alegado en el relato de hechos- las distintas fases y procesos para la selección o exclusión de las distintas alternativas.

Alegan también que el nuevo Estudio Informativo omite datos relevantes de la fase anterior y realiza una comparación de alternativas sin utilizar términos homogéneos.

Estiman por ello que los análisis comparativos entre la Alternativa 4b y la 4 estarían viciados por su planteamiento puesto que la segunda de ellas contemplaba la totalidad del trazado, no haciéndolo la primera (y actualmente subsistente). Este vicio original comporta, a su juicio, el "error grosero y evidente" a los que se refiere a la jurisprudencia cuando otorga revisión judicial de actos de la Administración como el que nos ocupa.

Y lo propio sucedería con el Estudio de Impacto Ambiental. Insisten en que éste tiene una hoja de extensión, que compara un trazado cerrado en sus conexiones finales con otro que ahora queda incompleto y que, por otra parte, en las posibilidades previstas para su cierre, suponen éstas un recorrido que duplica el trazado que se somete al Estudio.

Indican ser además una "absoluta falacia" sostener que la Alternativa 4b minimiza el

impacto ambiental porque elude la afectación de la Xunqueira en Alba, puesto que se está omitiendo -dicen- cualquier referencia a las afecciones derivadas de las conexiones previstas.

En definitiva y como conclusión alegan las recurrentes que se selecciona de forma absolutamente arbitraria una nueva alternativa, omitiendo la propuesta técnica perceptiva, que proponía la evaluación entre la alternativa 2 y la 4, incurriendo además en flagrantes contradicciones con los criterios técnicos sostenidos con anterioridad.

IV.- Nulidad del acto por haber sido dictado prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o subsidiariamente su anulabilidad por incurrir en infracción del ordenamiento jurídico en relación con la normativa reguladora de la Evaluación de Impacto Ambiental.

En contra de lo decidido en su momento por la Sección Primera de esta Audiencia Nacional afirman los recurrentes en el principio de este nuevo motivo la impugnabilidad separada de las Declaraciones de Impacto Ambiental según una doctrina jurisprudencial reciente que, sin embargo, no concretan en pronunciamientos jurisprudenciales específicos.

Tras ello y tras aceptar, por tanto, que la revisión de legalidad de esta Declaración de Impacto Ambiental se haga ahora conjuntamente con la resolución fiscalizadora del Estudio Informativo critican la utilización del concepto "ronda en torno a la ciudad" ya que creen que en este momento el proyecto no puede ser calificado de este modo.

Afirman después la concurrencia de una serie de omisiones con respecto a documentos o trámites. De modo especialmente significativo reprochan haberse soslayado cualquier referencia al informe emitido el 30 de noviembre de 2006.

También indican que los antecedentes del anterior documento complementario se incluía la afirmación de que la Alternativa 4 de la Circunvalación de Pontevedra sería la que presentaba menor adecuación medioambiental en razón de requerir volúmenes del movimiento de tierras muy superiores a las otras.

Una nueva alegación insiste en la idea, ya apuntada con anterioridad, de que, al quedar indefinida la conexión norte con la N-550, no se puede evaluar en su globalidad el impacto ambiental que cause la infraestructura.

El trazado propuesto, siguen diciendo, afecta al "LIC" Río Lérez, declarado como tal "LIC" a efectos de su pertenencia a la Red Natura 2000 y que, en consecuencia, está declarado provisionalmente como Espacio Natural en Régimen de Protección General. A este respecto la Declaración de Impacto Ambiental afirmaría que la superficie afectada se sitúa en torno al 0.16%, de modo que se considera no significativa. Por el contrario -dicen los actores- en el informe del servicio de estudios de la Dirección General de Carreteras de 21 noviembre de 2007, al describirse la alternativa 4b, se dice que el paso por el Río Lérez se realiza por un viaducto que se proyectará «como estructura singular, tratando de

minimizar la afección ambiental sobre el cauce». A partir de ello estiman existir una mera declaración de intenciones al quedar indeterminada la afectación definitiva.

Indican, a renglón seguido, que la Declaración de Impacto Ambiental referente a la A-57 (distinta de aquella objeto de los reproches de las partes recurrentes) afectaría al tramo inicial de la alternativa 4.b), y que había sido otorgada en el contexto de un estudio informativo totalmente distinto al que nos ocupa. También recuerdan que hay tramos del trazado que no se tuvieron en cuenta en el último Estudio de Impacto Ambiental realizado.

Y a todo ello se añadiría que la Alternativa 4.b) se trunca en el punto kilométrico 10 + 180, quedando pendiente de que posteriores estudios completen su conexión con la Autopista A-9 y la Carretera a N-550.

Agregan después que si a todo ello se añade que la prolongación prevista del nuevo vial hacia el enlace norte tiene una longitud casi semejante a la alternativa 4.b), se puede concluir que la Declaración de Impacto Ambiental queda referida, única y exclusivamente, a un tramo parcial y poco relevante de la nueva infraestructura.

TERCERO. Antes de proceder a la resolución de las distintas cuestiones deducidas en el litigio debe el Tribunal aclarar que su pronunciamiento se proyectará sobre los reproches de legalidad principales. No procederá, por tanto, a analizar cada uno de los argumentos de la demanda que, por otra parte, a su vez, comentan, reprochan o cuestionan desde diferentes perspectivas fragmentos documentales del expediente.

Como es sabido, el deber de congruencia procesal se extiende a las pretensiones y a las "alegaciones principales", entendiendo por éstas las que otorgan sustento a la pretensión, pero no obliga a analizar todos y cada uno de los argumentos o comentarios de las partes en cada caso. En este sentido baste la cita de la Sentencia del Tribunal Constitucional 204/2009, de 23 de noviembre:

...«pudiendo ser suficiente a los fines del derecho fundamental invocado, en atención a las circunstancias particulares del caso, una respuesta global o genérica a las alegaciones formuladas por las partes que fundamente la respuesta a la pretensión deducida, aun cuando se omita una respuesta singular a cada una de las alegaciones concretas no sustanciales [por todas, STC 218/2003, de 15 de noviembre, FJ 4 b)]. La exposición de esta conocida doctrina exige reiterar la precisión de que la congruencia exige dar respuesta, no sólo a las pretensiones propiamente dichas, sino también a las alegaciones sustanciales, pues, tal como recordábamos en la STC 85/2006, de 27 de marzo: 'el derecho fundamental a obtener la tutela judicial efectiva 'no sólo se vulnera cuando la pretensión no recibe respuesta, sino también cuando el órgano judicial omite toda consideración sobre una alegación fundamental [no naturalmente a las otras] planteada oportunamente por las partes».

I.- El primero de los motivos de recurso afirmaba, según quedó expuesto más arriba, la nulidad de pleno derecho del acto recurrido por haber sido dictado prescindiendo "total y absolutamente" del procedimiento legalmente establecido o, subsidiariamente, su anulabilidad, por no haber sido sometido a trámite de información pública el nuevo Estudio Informativo, que ostentaría "modificaciones sustanciales" sobre sus anteriores.

La cuestión en ahora debate, bien precisa por tanto, atañe a si existió específico trámite de información pública para el Estudio Informativo objeto de autos y, caso de no haberlo sido, si dicho trámite de información pública era en efecto de necesaria realización por concurrir, acaso, aquellas "modificaciones sustanciales" que las actoras afirman como existentes.

Aparece claro, por resultar aceptado por las propias actoras en su relato fáctico y alegaciones que lo acompañan, que los estudios informativos, previos o antecedentes al que ahora nos ocupa (y que tras diversas fases concluyeron en la final selección de la alternativa 4), fueron objeto de sus respectivas informaciones públicas. También lo fue el Estudio Informativo correspondiente a la Conexión con la Autovía-57, de mayo de 2007, con el cual la nueva infraestructura comparte trazado en su primer tramo. Así, el primer Estudio fue objeto de Información pública el 21 de junio de 2003, y como las propias recurrentes se han ocupado de constatar, como consecuencia de ello fueron presentadas más de 12.000 alegaciones al respecto. Por su parte el Documento Complementario a aquél, que dio lugar a la selección de la Alternativa 4 (luego sustituida por la 4.b), fue sometido a información pública el 29 de octubre de 2005, presentándose también, con relación a él, múltiples alegaciones.

Por otra parte, a la vista de los contenidos documentales del expediente -sin que se desprenda otra cosa ni de las alegaciones de las recurrentes ni de la prueba pericial practicadas en autos, sino justamente lo contrario- el Tribunal llega a la conclusión de que el trazado de la Alternativa 4.b, cuyo contraste de legalidad ahora nos ocupa, resultaba en buena medida coincidente o yuxtapuesto con el antes previsto para la Alternativa 4 (que ya decimos que fue objeto de específica información pública), aunque tenga una extensión y trazado menor que el de ésta (y por tanto no mayor, ni con afectaciones suplementarias o distintas); menor, pues el origen de dicha Alternativa 4 en el nudo de "O Pino" fue sustituido por su conexión con la A-57 (que tuvo su propia información pública) y porque ha quedado indefinido el cierre por la parte norte.

Es preciso insistir en que de la pericial practicada no se obtiene otra cosa porque las conclusiones del informe se remiten a un tramo común "punteado en verde sobre fondo naranja" de los planos que se aporta. Con mayor claridad aún llegamos esta conclusión a partir de la respuesta a la pregunta nº 16, en la que se dice que, en efecto, no son coincidentes en su totalidad el trazado denominado alternativa 4.b y el de la alternativa 4, siendo sus diferencias, exclusivamente, el que no tienen el mismo origen y no tienen el mismo final. Pero ya decimos que el origen de la actual alternativa 4.b fue objeto de información pública en el seno del expediente informativo de la A-57 y el final aún no ha sido definido, de modo que los eventuales reproches a la participación pública deberán hacerse, en su caso, al documento que procederá a dicha definición.

En consecuencia, la afectación de los terrenos por la infraestructura de circunvalación de la ciudad quedó abrazada por las informaciones públicas precedentemente tramitadas, sin que, a juicio del Tribunal, por falta de afectación de nuevos terrenos o titularidades, la

parcial reordenación de la finalidad de la infraestructura o su englobo en un nuevo Plan, o el propósito de integración en un nuevo eje norte-sur, exijan la prosecución de otro nuevo trámite de información pública y menos aún lo exija la protección de los derechos o intereses de los afectados por la infraestructura.

La finalidad de aquella pública información, cual es el conocimiento por parte de los interesados de las decisiones que les pueden afectar y la posibilidad que con ello se articula de participar en el proceso para su adopción o posibilitar una temporánea impugnación, han quedado cumplidamente garantizadas en nuestro caso, sin que -ya decimos- el hecho de que la Circunvalación se integre en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte 2005-2020 o se prevea su integración en un nuevo eje norte-sur (sin sujeciones suplementarias de terrenos) exija la tramitación de una nueva información.

Además la jurisprudencia viene declarando con reiteración la falta de necesidad de la articulación de un nuevo trámite de información pública salvo que los cambios existentes tengan efectiva entidad, cosa que no sucede en este caso.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 8 de octubre de 2008 declaró por ejemplo que cuando el primer estudio se sometió a información pública, un nuevo trámite en este sentido, para los supuestos en que como consecuencia de dicha información se haya variado el proyecto, sólo sería necesario en los supuestos de variaciones sustanciales, cuyo carácter no puede darse a las que se realizaron posteriormente en aquel caso ni acontece en el nuestro.

El motivo debe ser, por ello, desestimado.

II.- El siguiente reproche de legalidad pretende existir también nulidad radical o absoluta del acto administrativo por haber sido dictado "prescindiendo total y absolutamente procedimiento legalmente establecido", o, subsidiariamente, anulabilidad, por incurrir en infracción del artículo 34.9 del Reglamento General de Carreteras, Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

Las partes recurrentes concretan el motivo así encuadrado en que el informe del Servicio de Estudios de la Dirección General de Carreteras de 19 de noviembre de 2007 no tiene la naturaleza de informe, con el contenido necesario previsto con respecto al nuevo Estudio Informativo.

Resulta llamativo que se articule el motivo, en su planteamiento primario, sobre la base de haberse prescindido "total y absolutamente" del procedimiento legalmente establecido cuando lo que se formulan son comentarios o reproches a los contenidos (u omisiones) del informe emitido, esto es, se muestra disconformidad con el resultado de un trámite que como premisa se acepta como existente.

En realidad, pues, lo que viene a decirse es que el informe existe, aunque no albergue

los contenidos que las partes recurrentes estiman necesarios o desearían, pero ello es, notoriamente, cosa distinta de haberse prescindido (y más aún "total y absolutamente") del procedimiento legalmente establecido.

Consecuentemente y dado que queda ya excluida la concurrencia del motivo de nulidad de pleno derecho invocada, nos encontraríamos, a lo sumo, en el contexto de las causas de anulabilidad por defecto de forma del art. 63.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. A tenor de éste el defecto de forma sólo determinará la anulabilidad cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o de lugar a la indefensión de los interesados.

Además ha de dejarse constancia de que los recurrentes no piden en el presente litigio una anulación parcial, con retroacción de las actuaciones, sino exclusivamente la anulación, de modo definitivo, del acuerdo aprobatorio del Estudio Informativo.

El Tribunal Supremo en Sentencia de 20 de julio de 1992, entre otras varias, ha declarado que:

...«La teoría de la nulidad de los actos administrativos ha de aplicarse con parsimonia, siendo necesario ponderar siempre el efecto que produjo la causa determinante de la invalidez y las consecuencias distintas que se hubieran seguido del correcto procedimiento rector de las actuaciones que se declararon nulas y, por supuesto, de la retroacción de éstas para que se subsanen las irregularidades detectadas [...] En el caso de autos [...] se incidiría en la de simple anulabilidad del art. 48.2, y ello sólo en el supuesto de que de la omisión se siguiera indefensión para el administrado, condición esta que comporta la necesidad de comprobar si la indefensión se produjo; pero siempre, en función de un elemental principio de economía procesal implícitamente, al menos, potenciado por el art. 24 CE, prohibitivo de que en el proceso judicial se produzcan dilaciones indebidas, adverando si, retro trayendo el procedimiento al momento en que el defecto se produjo a fin de reproducir adecuadamente el trámite omitido o irregularmente efectuado, el resultado de ello no sería distinto del que se produjo cuando en la causa de anulabilidad del acto la Administración creadora de este había incurrido».

Y en otro momento y en lo que ahora interesa más:

«Para formular un pronunciamiento sobre la transcendencia que el vicio procedimental haya podido ocasionar a la esencia misma del acto administrativo habrá que tener en cuenta la relación existente entre el defecto de forma y la decisión de fondo adoptada por el acto recurrido y ponderar, sobre todo, lo que habría podido variar el acto administrativo origen del recurso, en caso de observarse el trámite omitido. Las hipótesis por tanto pueden ser varias. En lo que al recurso que examinamos interesa, cabe apelar a las dos siguientes: 1º) que aunque no hubiera existido la infracción formal, la decisión de fondo hubiera sido la misma. En tal caso no tiene sentido anular el acto recurrido por vicios formales y tramitar otra vez un procedimiento cuyos resultados últimos ya se conocen. La actuación administrativa

se desarrollará con arreglo a normas de economía, celeridad, y eficacia, según el art. 103 de la Constitución y 3 de la Ley 30/92, y es contrario al principio de economía procesal que este precepto consagra repetir inútilmente la tramitación de un expediente; 2º) Que el vicio de forma haya influido realmente en la decisión de fondo, siendo presumible que ésta hubiera podido variar de no haberse cometido el vicio procedimental, en cuyo caso interesa distinguir el supuesto en que la decisión de fondo es correcta a pesar de todo. Lo que procede entonces es declararlo así y confirmar el acto impugnado. El principio de economía procesal obliga a ello».

Pero lo cierto es que las recurrentes no han expresado, fuera de sus reparos a los contenidos concretos del informe, si estiman que ello les ha podido producir indefensión y las razones concretas que fundamentarían esta situación.

Alegan las partes, eso sí, que en mayo de 2007 se promovió un nuevo Estudio Informativo (el que ahora nos ocupa), y que en el informe emitido con respecto a éste, el 19 de noviembre de 2007, se extraen contenidos del anterior de 2006 en sus conclusiones relevantes pese a que el de 2007 nunca se sometió a información pública ni a consulta de otras Administraciones.

Pero véase que en esta alegación se insiste en el motivo formalista (la ausencia de información pública) que acabamos de desestimar. Además esto carece de relación alguna con la existencia o inexistencia del informe.

Y en fin en la medida en la que se dice por las recurrentes que el informe del Servicio de Estudios de la Dirección General de Carreteras de 19 de noviembre de 2007 omite comentar determinados contenidos del anterior, de noviembre de 2006 y que éste sería crítico con la alternativa 4, debe indicarse que del análisis de dicho informe no obtiene el Tribunal las mismas conclusiones que las actoras. Y así en éste se indica (página 796 del expediente) que tanto alternativa 2 como la 4 satisfacen los requerimientos de la orden de estudio y que a su juicio no existen alegaciones que invaliden los diseños propuestos.

Se añade por otra parte que la alternativa 4 no ha conseguido los objetivos de aceptación social «y sí ha concitado mayor rechazo lo relativo a los puntos de inicio y final». Tras ello indica que «se propone que por el Ministerio de Medio Ambiente se analice la viabilidad ambiental tanto de la alternativa 2 como de la alternativa 4, por considerar que ambas participan de las mismas características que las hacen aceptables para la consecución de los objetivos perseguidos con la actuación».

En suma, el informe de noviembre de 2006 aceptaba como válida la alternativa 4. Además, las constataciones de la conflictividad social aparecidas se circunscribían al origen y final de la alternativa, puntos que precisamente fueron sustituidos en el Estudio Informativo que ahora nos ocupa. Y, en fin, la Administración, a la hora de emitir informe sobre el nuevo Estudio Informativo, no tenía obligación de incluir una respuesta a cualquier comentario o reflexión del informe antecedente, de modo que no resta sino concluir la falta de amparo legal del conjunto de motivos y argumentos analizado.

III.- El siguiente bloque impugnatorio afirma -en identidad a sus anteriores- la nulidad del acto por haber sido dictado prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o subsidiariamente su anulabilidad por incurrir en infracción del ordenamiento jurídico, y ello por haber sido aprobado, sin la debida motivación y justificación, el estudio informativo.

Nótese que el motivo impugnatorio que ahora se examina, cuanto menos en su encuadramiento, carece de alcance sustantivo y se centra una vez más en el reproche procedimental de la falta de motivación y justificación.

Sin embargo es notorio que el acto cuenta con la oportuna motivación y justificación, tanto en los cumplidos estudios e informes con los que cuenta como en la final decisión producida. Nótese además que el acto que se recurre cuenta de modo suplementario con los antecedentes de motivación y justificación de alternativas -si bien con modulaciones o modificaciones parciales- de los estudios antecedentes.

A partir de lo anterior, y dado que el motivo se circunscribe, como hemos visto, a reproches de orden procedimental, procedería sin más su desestimación.

Pero en la medida en la que, a través de este concreto reproche, lo que se estuviera debatiendo es en realidad la inadecuación de la final decisión de la Administración a la hora de elegir la alternativa más razonable habría que recordar, en primer término, que corresponde al recurrente en cada caso la carga de poner de manifiesto la irracionalidad o arbitrariedad de la decisión realizada, cosa que a juicio del Tribunal no ha hecho en este caso al enfrentar entre sí fragmentos de contenidos de estudios o de informes previos.

Si ha sido elegida «la alternativa más recomendable» (que son los términos legales empleados) es el frecuente ámbito de control de legalidad en el que se ha de mover el Tribunal, lo que, bien se entienda como un caso de conceptos jurídicos indeterminados que el Tribunal habrá de precisar en su unidad de solución justa, o bien se estime como una potestad discrecional (entre indiferentes jurídicos) reducible a una precisa decisión por efecto de un test de razonabilidad, comporta, a la postre, el reconocimiento de ciertos márgenes de apreciación en el órgano administrativo. Y en este punto la carga de la prueba pasa a ser nuevamente de la mayor relevancia.

Desde el punto de vista conceptual puede incluso afirmarse la coexistencia de ambas categorías jurídicas (potestades discrecionales y conceptos jurídicos indeterminados) en el ámbito que nos ocupa. La primera de estas potestades, discrecionales (dotada a veces incluso de un relevante substrato político), aparecerá a la hora de decidir la futura realización una obra, de prefigurar sus elementos fundamentales o de fijar las poblaciones que a través de esa misma obra se desea comunicar. Referido a este primer ámbito de decisión, el Tribunal Supremo ha declarado en su Sentencia de 12 de febrero de 2009:

«Para cualquier infraestructura viaria existen, en teoría, multitud de soluciones o alternativas "posibles" y corresponde al titular de la competencia (en este caso, el

Ministerio de Fomento) hacer una primera selección de las que, entre las "posibles", considera adecuadas en principio a las circunstancias de cada caso. Precisamente para poner de relieve la existencia de otras opciones asimismo "posibles" pero no necesariamente asumidas en el proyecto inicial que se ha de someter a información pública se abre este trámite [de audiencia pública], en el cual los afectados pueden sugerir otras soluciones, discrepando del trazado propuesto. Pero el estudio, en cuanto tal, no necesariamente debe incorporar desde su inicio cualquier "posible" opción de trazado».

Pero ya después, una vez encuadrada la primera decisión en tales amplios términos, se trataría de buscar la «alternativa más razonable» de entre las previamente acotadas; lo que nos sitúa en el ámbito propio de los conceptos jurídicos indeterminados.

Esta propia Sala y Sección, entre otras en la Sentencia de 23 de diciembre de 2003, ha declarado con respecto a esta alternativa más razonable:

«esta Sala, en otras ocasiones, ha argumentado que esa locución [“alternativa más razonable”] es un concepto jurídico indeterminado, como ya señaló en las sentencias de 23 de abril de 1999 y 13 de marzo de 2002, entre otras, “el cual es configurado por la ley como un supuesto que permite una sola solución justa en la aplicación del concepto a la circunstancia de hecho, o una única interpretación acorde con la finalidad de la norma, atendidas las circunstancias reales del caso, por lo que su alcance ha de fijarse en vista a hechos plenamente acreditados (SSTS de 12 de diciembre de 1979, 24 abril, 10 julio, 10 de junio y 8 noviembre 1993, 21 mayo y 20 diciembre 1994 y 19 diciembre 1995)”. (...) Que a la hora de caracterizar el acto aprobatorio de los Estudios Informativos, entiende la Sala que se está en un supuesto en el que la voluntad administrativa se plasma no en la libre elección entre dos o más opciones, todas ellas legales o jurídicamente indistintas, sino en la elección de una que será legal en tanto en cuanto integre la exigencia de que sea la más recomendable».

Nuevamente en este punto se ha de resaltar la importancia que tendrá la prueba a efectos de concluir si la Administración incurrió en error, ilegalidad o arbitrariedad a la hora de optar por la alternativa finalmente elegida. Pero nada de ello ha sido hecho en el presente caso y menos aún se obtiene tal cosa de los contenidos de la pericia practicada.

IV.- El último motivo de impugnación pretende, una vez más, la nulidad del acto “por haber sido dictado prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o subsidiariamente su anulabilidad por incurrir en infracción del ordenamiento jurídico”, aunque ahora en relación con la normativa reguladora de la Evaluación de Impacto Ambiental.

En este lugar tampoco afirman las recurrentes que no exista Declaración de Impacto Ambiental, único caso en el que podría afirmarse la concurrencia de aquellos déficit de procedimiento y en especial de aquellos de tal entidad como para afirmarse la omisión “total y absoluta” del mismo.

De hecho, en un principio pretendieron impugnar de modo separado dicha Declaración, que fue aprobada por resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, aunque luego aceptaron su impugnación de modo conjunto con el acto sustantivo finalizador del Estudio Informativo.

A la postre, lo que las recurrentes hacen en este último motivo es mostrar su disconformidad con los contenidos (o más bien con las omisiones) de aquella Declaración que, según decimos, aceptan como existente.

Así sucede cuando afirman que omite cualquier referencia al informe emitido el 30 de noviembre de 2006 o que no cuestiona la afirmación de que la Alternativa 4 de la Circunvalación de Pontevedra era (que en parte pasó a ser la 4.b) la que presentaba menor adecuación medioambiental en razón de requerir volúmenes del movimiento de tierras muy superiores a las otras.

Pero, una vez más, no hay razón alguna en Derecho para afirmar que la Declaración de Impacto Ambiental deba albergar los contenidos o los comentarios a los documentos o informes previos que los recurrentes puedan estimar como adecuados o de su interés.

Tampoco puede acogerse la alegación de que, al quedar indefinida la conexión norte con la N-550, no se puede evaluar en su globalidad el impacto ambiental que cause la infraestructura, pues será, en su caso, cuando aquella conexión sea establecida y evaluada finalmente cuando puedan formularse las valoraciones sobre los efectos acumulativos o "sinergias" del conjunto. Pero no puede tal contingencia futura servir para cuestionar la legalidad del acto objeto de recurso.

La afectación al "LIC" Río Lérez, asimismo alegada, tampoco es en sí misma determinante de ilegalidad puesto que, en la ponderación realizada en la Declaración de Impacto Ambiental entre las necesidades de realización de la obra y las afectaciones ambientales, no se aprecia arbitrariedad o irracionalidad de clase alguna. Y menos cuando la Declaración de Impacto Ambiental afirma que la superficie afectada se sitúa en torno al 0.16%, y que por tanto es "no significativa".

Aceptan los recurrentes además que en el informe del Servicio de Estudios de la Dirección General de Carreteras de 21 noviembre de 2007, con ocasión de describirse la alternativa 4b, se dice que el paso por el Río Lérez se realiza por un viaducto que se proyectará «como estructura singular, tratando de minimizar la afección ambiental sobre el cauce». No se ha revelado, pues, razón de ilegalidad alguna en la Declaración de Impacto Ambiental.

El hecho de que la Declaración de Impacto Ambiental referente a la A-57 afecte al tramo inicial de la alternativa 4.b), de modo que ha sido otorgada en el contexto de un

estudio informativo totalmente distinto al que nos ocupa -nos dicen-, no entraña ilegalidad alguna pues de lo que se trata es de que la infraestructura esté amparada por una previa Declaración de Impacto.

Y en fin, tampoco el hecho de que la Alternativa 4.b se trunque en el punto kilométrico 10 + 180, de modo que queda pendiente de que posteriores estudios completen su conexión con la Autopista A-9 y la Carretera a N-550, o que quede pendiente de definición una longitud casi semejante a la alternativa 4.b), entraña ilegalidad alguna (de hecho no se citan los preceptos o principios vulnerados) ni del Estudio Informativo ni de la Declaración de Impacto Ambiental pues nada excluye que, una vez adoptadas las pertinentes decisiones con respecto a aquella conexión, se realicen los oportunos estudios y sea realizada la pertinente Declaración de Impacto.

QUINTO.- No se aprecia temeridad o mala fe en ninguno de los litigantes a los efectos del artículo 139 de la Ley Jurisdiccional.

Vistos los preceptos legales citados y demás normas de procedente aplicación.

FALLAMOS

PRIMERO. Que **DESESTIMAMOS** el recurso contencioso administrativo nº 227/2008, promovido el Procurador de los Tribunales D. MIGUEL TORRES ÁLVAREZ en representación de D^a MARÍA FELICIDAD MAQUIEIRA RETA y las otras 35 personas más, en impugnación de la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento de 21 de noviembre de 2007, de aprobación del Expediente de Información Pública y, definitivamente, del Estudio Informativo de Clave EI-4-PO-18 "Autovía A-57: Circunvalación de Pontevedra", todo ello con el fundamento y alcance que se contienen en la presente Sentencia.

SEGUNDO. No ha lugar a hacer un especial pronunciamiento en cuanto a las costas procesales causadas.

Así, por esta nuestra Sentencia, que se notificará a las partes haciendo la indicación de que contra la misma cabe recurso de casación ante la Sala Tercera del Tribunal Supremo, con arreglo a lo dispuesto en el art. 86.1 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, y de la cual será remitido testimonio a la oficina de origen, a los efectos legales, junto con el expediente administrativo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.