

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

Asunto: Alegaciones proyecto de construcción "Aumento de capacidad de la carretera N-II. Conexión de la Variante de Figueres con la AP-7 al sur de Figueres" Provincia de Girona. Clave: 12-GI-3710"

Llorenç Pascua Subiranas con DNI [REDACTED] actuando en nombre y representación de la IAEDEN, asociación con NIF [REDACTED] y domicilio social en C/ Santa Margarida, 9 1er 17600 Figueres i en representación de la plataforma cívica Salvem l'Empordà comparece y, según procede en derecho,

EXPONE

Que la entidad y la plataforma que representa tiene como objetivos el estudio, la defensa y la conservación del medio ambiente y del territorio. Que estos objetivos interesan al bien común y como tal son reconocidos en el artículo 45 de la Constitución Española.

Que la Sala Segunda del Tribunal Supremo, en sentencia dictada el 30 de noviembre de 1990, en vista el recurso del sumario 12/85 de la Sección Tercera de la Audiencia Provincial de Barcelona, reconoció el derecho de disfrutar del medio ambiente como derecho fundamental de los ciudadanos españoles.

Que tenemos conocimiento del proyecto de proyecto de construcción "Aumento de capacidad de la carretera N-II. Conexión de la Variante de Figueres con la AP-7 al sur de Figueres" Provincia de Girona. Clave: 12-GI-3710". Y que dentro del plazo establecido queremos hacer las siguientes:

CONSIDERACIONES

En los últimos años, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha venido estudiando y proponiendo proyectos, globales o por tramos, para convertir la actual carretera N-II de Girona a la frontera francesa, de un carril por sentido de circulación, en la autovía A-2, con calzadas separadas y dos carriles por sentido, mediante el desdoblamiento de la actual N-II o bien construyendo variantes y nuevos trazados, con distintas alternativas.

PRIMERA. Consideraciones generales

La entidad que represento ha venido haciendo consideraciones y alegaciones a todos estos proyectos. Respecto al proyecto que aquí se considera, reproducimos, actualizándolas, las alegaciones que presentamos en 2004 en relación con el trámite de Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental: “Desdoblamiento de calzada de la A2” realizada por la Dirección General de Carreteras (Ministerio de Fomento), que actúan aquí como consideraciones generales:

- ***PRIMERA. Este Proyecto no tiene en cuenta las políticas de transporte sostenible de la Unión Europea.***

En este proyecto no se aplica ninguno de los criterios sobre política europea de transporte sostenible:

- *El Libro Blanco de Transporte de la Comisión Europea “La política europea de transporte cara el 2010: la hora de la verdad”*
- *El informe “Medio Ambiente a Europa: Segunda Evaluación” de la Agencia mediambiental Europea”*
- *El “Programa de la CE sobre política y acción en relación del medio ambiente y el desarrollo sostenible” de 1992*
- *Los estudios del Club de Roma, de las Naciones Unidas, los acuerdos de la Cumbre de la Tierra ni a las directrices de la CE para trabajar en favor del desarrollo sostenible y de la conservación de la biodiversidad.*
- *El convenio de protección del clima de Kyoto.*

En un contexto de cambio climático consideramos que es imprescindible apostar por una movilidad más sostenible, que ponga en valor el transporte público y sea valiente para sacar el espacio que dispone el vehículo privado. Y para eso es importante aplicar los documentos citados en este apartado.

- **Segunda.- La necesidad de establecer un Plan Especial de Infraestructuras para la comarca del Alt Empordà.**

Para garantizar un buen planteamiento de grandes infraestructuras en la comarca, se hace imprescindible una coordinación entre administraciones públicas de los proyectos y trazados de todas las grandes infraestructuras previstas en la comarca del Alt Empordà. Esta comarca es una zona costera de gran masificación en época de verano y además es una comarca de paso entre Europa y la península. Actualmente el desdoblamiento y la renovación de ciertas infraestructuras de la comarca son pendientes, estando ya aprobados algunos de los proyectos. Evidentemente estos cambios son muy profundos para una comarca muy rica en patrimonio natural y cultural, por eso es imprescindible un estudio muy riguroso y coherente sobre las infraestructuras en la comarca según el modelo territorial que se defina, y bajo ningún concepto debe ser estudiado de manera puntual, infraestructura a infraestructura. Es por ese motivo que consideramos muy oportuno un paréntesis en cualquier tramitación para promover de manera coherente, reflexiva y racional el estudio de las infraestructuras por la comarca. A la vez pedimos la promoción de la coordinación con las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales mediante la fórmula que se considere más oportuna, acogiéndonos para ello al artículo 5.2 de la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- **Tercera.-**

En el caso de Figueres consideramos que la mejor opción es el paso de tráfico internacional de largo recorrido (vehículo privado y mercaderías) por autopista, con la necesidad obviamente de liberar los peajes por el norte y sur de Figueres. Así el actual trazado de Figueres (la variante este) quedaría como en la actualidad, sin necesidad de desdoblamiento, para la necesidad de distribuir el tráfico para la Costa Brava norte (acceso a l'Escala, acceso a Roses y acceso a Llançà). Mientras que el tráfico proveniente de Olot podría enlazar fácilmente con la AP-7, sin necesidad de nuevos trazados.

SEGUNDA. AP-7 paralela a la N-2

Hay que recordar que, entre Girona y la frontera francesa, existe también **la autopista AP-7, que sigue un trazado absolutamente paralelo a la carretera N-II**, a muy poca distancia de la misma. Actualmente de uso totalmente gratuito. Con la consecución de la gratuidad de varios tramos, como el que inicialmente lo

fue de **Vilademuls / Fornells**, con entradas directas desde la N-II -recordamos que se trata de vías de trazado paralelo y que eso permite estos enlaces directos-, lo que **supuso que la AP-7 actúe como circunvalación del área metropolitana de Girona por el oeste**, complementada por la variante de la N-II ya existente, por el este, la llamada “variante de Sant Daniel”. Recordemos que, en su momento, se construyó esta variante cruzando un paraje en el que no había nada hasta entonces, un paraje lleno de valores naturales, a pesar de la gran oposición que suscitó y de la demanda de que se utilizara la autopista ya existente como variante en Girona de la N-II. En aquel momento no se quiso abordar la gratuidad de la AP-7 y se acabó construyendo la variante de la N-II. El tiempo ha dado la razón a los que pedían la gratuidad de aquel tramo de autopista. Una vez el autopista es gratuito, este ya actúa como vía principal de comunicación, también como área de circunvalación en la ciudad de Figueres, sobre todo con la futura salida oeste del autopista que se plantea al centro de la ciudad.

También **fue posible años atrás** (junio 2013) **prohibir la circulación de camiones pesados por la N-II y obligarlos a circular por la autopista**, circunstancia que, de hecho, **ha convertido la N-II entre la frontera y Girona en una vía de comunicación sobre todo local y en una vía mucho más tranquila y segura para el resto de vehículos**, con una bajada muy importante de su IMD (Intensidad Media de Tráfico).

Hay que recordar también que la citada autopista ha incrementado el número de carriles, pasando de 2 a 3 o 4 carriles en algunos tramos. Y que en la misma se han realizado mejoras como el aumento del número de entradas y salidas.

Es por estas razones que consideramos que la mejor opción desde un punto de vista ambiental y territorial es la tendencia al trazado único, que se concentre todo el paso del tránsito internacional y de largo recorrido a través de una única vía, el autopista.

La AP-7 es una vía que cuenta con carriles suficientes para actuar como una red viaria que estructure el eje norte-sur. Actualmente, con su gratuidad, la autopista es utilizada por el transporte de mercancías, por los turistas y por los ciudadanos que requieren de hacer trayectos por el eje mencionado. Ya existe un tipología de vía que cumpla las necesidades que antiguamente tenía que ofrecer la N-II, y por tanto, consideramos esta completamente innecesaria.

El desdoblamiento planteado comportaría que numerosos municipios tengan que soportar el paso de dos infraestructuras de alta capacidad en su término municipal.

TERCERA. Características socio-geográficas de la zona: otras infraestructuras existentes

Entre Vilademuls y la frontera francesa, territorio perteneciente a la comarca de l'Alt Empordà, hay otra importante infraestructura que pasa también paralela y cercana a la N-II y a la AP-7. Se trata, naturalmente, de la **línea de ferrocarril de alta velocidad** de Girona a la Jonquera, que es paralela a la N-II y la AP-7 desde aproximadamente Bàscara hasta la frontera.

No hay que olvidar la **línea de ferrocarril convencional** de Girona hasta Portbou que se acerca a este conjunto de infraestructuras en los alrededores de Figueres aunque en el resto del trazado quede un poco más alejada. Y cabe mencionar también la línea de conexión vía convencional-vía de alta velocidad existente al sur de Figueres.

Ligado a estas infraestructuras ferroviarias, existe en proyecto una importante **zona logística de mercancías** al sur de Figueres. Por no hablar de infraestructuras energéticas como la Línea de Muy Alta Tensión, **MAT**, ya construida, así como un **gasoducto** en proyecto. El Alt Empordà es una de las principales zonas de conexión Península-Ibérica – Europa y todas las infraestructuras de comunicación o energéticas pasan en una estrecha franja por esta comarca.

Este aglomerado de infraestructuras aún hace más complicada la nueva conexión y aumenta el presupuesto de una infraestructura que se considera completamente innecesaria.

CUARTA. Características socio-geográficas de la zona: población y valores del territorio

Esta **comarca** por la que “deben” pasar todas las infraestructuras está bastante **poblada con pequeños núcleos de población dispersos por todo el territorio y con muchos elementos, y aislados, y núcleos de interés cultural**.

La ciudad de Figueres es el centro del resto de infraestructuras de comunicación viaria en dirección a L'Escala-La Bisbal (SO), Roses (E), Llançà-Portbou (NE) y Olot-Ripoll (O).

Alrededor de Figueres, a lo largo de la N-2, existe o está prevista una gran cantidad

de suelo industrial o terciario. E incluso se está debatiendo desde hace tiempo el suelo que puede destinarse a la producción de energía eólica.

El **territorio** no es absolutamente llano y homogéneo sino que está **fragmentado en distintas unidades de relieve y paisaje**, unas montañosas y boscosas y otras llanas y de interés agrícola, **todas de un gran interés y calidad paisajística y muchas con valores naturales reconocidos.**

QUINTA. Incumplimiento de la Llei 16/2017 de Canvi Climàtic

El artículo 24 de la Llei 16/2017 habla de transportes y movilidad. El primer artículo dice lo siguiente:

1. Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.

Con lo que este proyecto no cumple el primer punto del artículo 24, ya que no se avanza al reducir las emisiones de gases con efecto invernadero dándole al coche más espacio para su uso. Además, no se plantea ninguna medida para promocionar el transporte público, colectivo e intermodal. En ningún momento se tiene en cuenta que se debe limitar el espacio al vehículo privado ni se afavorece con ninguna medida el uso generalizado del transporte público, por ejemplo planteando un carril exclusivo para eso.

Esta actuación, entonces, también va en detrimento del punto 4 del mismo artículo:

4. S'ha de reduir en un 50% la dependència dels combustibles fòssils, especialment dels derivats del petroli en l'àmbit del transport rodat i dels ports de mercaderies i esportius en l'horitzó de l'any 2040.

Dando más espacio al coche no se avanza para la reducción de la contaminación que debemos cumplir para los próximos años.

Además, en el artículo 21 dedicado a las Infraestructuras, se matiza que los promotores de proyectos constructivos de nuevas infraestructuras, entre ellas carreteras como transporte terrestre, deben incorporar, en su evaluación ambiental estratégica las siguientes prescripciones:

a) L'anàlisi de la seva vulnerabilitat davant els impactes del canvi climàtic d'acord amb el coneixement científic actual. Els estudis ambientals estratègics

dels plans i els estudis d'impacte ambiental dels projectes han de preveure, quan així ho determini l'anàlisi de vulnerabilitat efectuat, mesures d'adaptació als impactes del canvi climàtic així com el seu seguiment i monitoratge.

Se debe, entonces , actualizar la Declaración de Impacto Ambiental con el conocimiento científico actual, que ha cambiado mucho desde el 2017, y incorporando el impacto sobre la nueva infraestructura del incremento de los fenómenos meteorológicos extremos, tal y como se describe en la esmentada ley. Es necesario, también, la evaluación de la contribución del proyecto a las emisiones de gases de efecto invernadero:

b) L'avaluació de la seva contribució a les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, inclòs el seu impacte sobre l'estoc de carboni i la capacitat d'embornal del territori afectat. Aquesta avaluació ha d'incloure, per a cada una de les alternatives considerades, una estimació de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.

En el cas dels projectes constructius de noves infraestructures, aquesta avaluació ha de tenir en compte tant la fase de construcció com la d'explotació.

SEXTA. Carencia de sensibilitat paisajística y carència de adecuación al Convenio Europeo y las directrius i objectius de qualitat paisatgística (OQP). Nuevas tendencias, comunidades y paisajes.

Esta proyección y su ejecución romperían un espacio rural definitorio y afectaría un paisaje agrario singular. A parte que es un modelo totalmente anacrónico y obsoleto que tendría una afectación de pérdida de suelos agrarios, que en un contexto de crisis alimentaria podrían ser productivos y útiles por la economía y la sociedad. Por lo tanto, el proyecto de desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II (de Vilamalla en Pont de Molins), además de representar una contradicción flagrante y totalmente incoherente con los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero, especialmente las emisiones de CO₂, que contradicen la tanto anunciada transición energética, es una agresión por la futura necesidad por la supervivencia, producción de alimentos y el equilibrio material de la comarca.

El desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II (de Vilamalla a Pont de Molins) no contempla ni tiene en cuenta del Convenio europeo del paisaje como tampoco a los Objectius de Qualitat Paisatgística (OQP)

a) CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE

Joan Nogué, catedrático en Geografía en la Universitat de Girona, recuerda que el Convenio europeo del paisaje, firmado al Palazzo Vecchio de Florencia el 20 de octubre de 2000 por iniciativa del Consejo de Europa y, desde entonces, ratificado por un buen número de estados europeos, reconoce explícitamente que el paisaje es un elemento importante de la calidad de vida de las poblaciones. El paisaje, acaba concluyendo el Convenio, “constituye un elemento esencial del bienestar individual y social”. El profesor universitario incide que la Organización Mundial de la Salud define la salud como “un estado dinámico de bienestar completo físico, mental y espiritual, y no tan solo la ausencia de enfermedad”. Es por eso que estamos absolutamente convencidos que las políticas de paisaje que no atiendan la diversidad social y cultural y que no pretendan incidir positivamente en la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía están condenadas, tarde o temprano, al fracaso.

En este sentido, hay que ir más allá con las políticas públicas de paisaje. Paisaje y medio ambiente son dos dimensiones de la realidad estrechamente vinculadas entre sí, pero no son ni expresan el mismo. Las políticas públicas de carácter ambiental relacionadas específicamente con la salud empiezan ya a tener cierto recorrido a casa nuestra; las de paisaje, en cambio, tienen poco recorrido y son absolutamente necesarias. Y con este proyecto de la conexión entre la desdoblada N-II con el AP-7, va a resultar un territorio dominado completamente por las infraestructuras viales y ferroviarias. El proyecto de desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II (de Vilamalla a Pont de Molins), entre otros, no cumple este importante convenio. Recordamos los primeros artículos:

Capítulo Y - Disposiciones generales

Artículo 1 – Definiciones

A los fines del Convenio:

a) *"Paisaje" hace referencia en un área, tal como la perciba la gente, el carácter de la cual es resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos;*

b) *"Política del paisaje" es la expresión por parte de las autoridades públicas*

competentes de los principios generales y las estrategias y directrices que permitan la adopción de medidas específicas orientadas a la protección, gestión y planificación de paisajes;

c) Objetivo de calidad paisajística "significa, para un paisaje concreto, la formulación por parte de las autoridades públicas competentes de las aspiraciones del público en cuanto a los disparos paisajísticos de su entorno;"

d) Protección del paisaje "hace referencia a acciones orientadas a conservar y mantener los disparos significativos y característicos de un paisaje, justificadas por el valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o de la actividad humana;

e) "Gestión del paisaje "es la acción, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, para garantizar el mantenimiento regular del paisaje, y para dirigir y armonizar los cambios provocados por procesos sociales, económicos y ambientales;

f) "Planificación del paisaje" es una acción firme orientada al futuro para mejorar, recuperar o crear paisajes.

Artículo 2 – Alcance

De acuerdo con las disposiciones incluidas en el artículo 15, este Convenio es de aplicación en todo el territorio de las partes y alcanza áreas naturales, rurales, urbanas y periurbanas. Comprende tierra, aguas interiores y áreas marinas. Afecta paisajes que se puedan considerar destacados y paisajes cotidianos o degradados.

Artículo 3 – Objetivos

Los objetivos de este Convenio son fomentar la protección, gestión y planificación del paisaje, y organizar la cooperación a escala europea en cuestiones paisajísticas.

OBJETIU DE QUALITAT PAISATGÍSTICA (OQP) DEL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LAS COMARQUES GIRONINES.

Hay que tener en cuenta que el Artículo 3.19 Directrices OQP17 reconoce unos hitos y fondos escénicos preservados y revalorizados que se mantengan como referentes visuales e identitarios de calidad. A los efectos de la aplicación de las directrices que el artículo 2.4 establece, el Catàleg del Paisatge de les Comarques Gironines identifica los siguientes elementos:

El Artículo 3.3. Directrices OQP1 establece unos asentamientos urbanos con un crecimiento ordenado, respetuoso con su singularidad, con perímetros nítidos, dimensionado de acuerdo con las necesidades reales y que no comprometa los valores del paisaje de los espacios circundantes. En este sentido el desarrollo de este desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II (de Vilamalla a Pont de Molins) atenta directamente contra estos planteamientos.

b) DERECHOS DE LAS COMUNIDADES A PARTICIPAR EN LAS DECISIONES QUE AFECTAN SUS PAISAJES

La profesora Amy Strecker de la UCD Sutherland School of Law, University College de Dublin es especialista en paisaje e identidad jurídica y apunta nuevos aspectos que hay que tener en cuenta. Dice el siguiente:

“La identidad jurídica del paisaje ha ido evolucionando, de forma que ahora, además de estar vinculada conceptualmente a la natura y a la estética, también comprende un concepto dinámico mucho más amplio que hace hincapié en la dimensión humana del paisaje y en la relación simbiótica entre las personas y los lugares a lo largo del tiempo. Actualmente, el derecho del paisaje no solo incluye medidas de protección; también reconoce los derechos de las comunidades a participar en las decisiones que afectan sus paisajes (Strecker, 2018), y esto hace que se acerque más a sus orígenes remotos, cuando el concepto incorporaba la justicia comunitaria, los poderes públicos y la costumbre (Olwig, 1996).”

Si bien es cierto que la identidad jurídica del paisaje ha experimentado una recuperación parcial en cuanto a la normativa, todavía hay un déficit en cuanto a la práctica. Los derechos procesales son esenciales para la justicia espacial, pero el Convenio europeo del paisaje se centra en los derechos de participación y, por ahora, ampliar estos derechos en el marco de la legislación nacional, de forma que vayan más allá de los aspectos medioambientales e incluyan también las dimensiones culturales del paisaje y las basadas en el lugar (...) Esto es así porque, en la práctica, el paisaje a menudo se considera desde una óptica conservacionista en lugar de hacerlo desde perspectivas sustanciales que tengan en cuenta las relaciones de las personas con los lugares donde viven. El Convenio presupone una democracia (deliberativa) efectiva en que la toma de decisiones es representativa: un objetivo efímero

para muchos Estados. Si, en última instancia, la identidad jurídica del paisaje está relacionada con los conceptos de costumbres y de bienes comunitarios, y de uso y de acceso, entonces tenemos que ser capaces de articular estos derechos en términos sustantivos ante situaciones injustas.

La influencia discursiva del Convenio en las dos últimas décadas ilustra el papel social del derecho en la hora de actuar como punto de referencia y de proporcionar un vocabulario para la acción colectiva. Ahora bien, como herramienta para acceder a la justicia, tenemos que mirar más allá del Convenio y tenemos que incluir el paisaje en el vocabulario de los derechos humanos”.

En conclusión, el desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II puede afectar gravemente a la fisionomía actual de una parte muy significativa de la comarca y está fuera de las necesidades reales de la sociedad que ya tiene la alternativa de la AP7, gratuita.

SÉPTIMA. Proyecto anacrónico

Se entiende que el proyecto viene justificado por el posible aumento de vehículos que deben utilizar, tanto el AP-7 como la N-II. Se debe tener en cuenta que estamos en un contexto de emergencia climática, y que el uso del turismo privado tenderá a disminuir en las próximas décadas. Entonces, la justificación de este proyecto es irreal (a parte de que llega más de 20 años tarde) ya que no nos podemos imaginar otro futuro que no sea el uso popular del transporte colectivo, como ya apuntan la mayoría de especialistas en la materia. De hecho, la mayoría de políticas públicas ya van en esta dirección.

Esto por lo que hace efecto a los turismos. Pero es que si nos fijamos en los camiones y el transporte de mercancías por carretera, esté también está condenado a prácticamente desaparecer, incluso más con la posible futura estación intermodal de Vilamalla, la cual ya ha sido proyectada. La Unión Europea está potenciando el uso del ferrocarril para mercancías, y España está en la cola al respecto. Entonces, hace falta un cambio al respecto a los recursos destinados a las infraestructuras. O sinó nos vamos a encontrar con carreteras vacías al cabo de unos años. Es por eso, que incluso la viabilidad económica a largo plazo de la inversión es más que dudosa, además de que ya existe un acceso y conexión existente, y por eso consideramos que esta nueva conexión es completamente innecesaria.

OCTAVA. Ocupación de terrenos agrícolas protegidos

El proyecto plantea la creación de un aparcamiento de camiones, que al nuestro entender está mal emplazado, ya que se sitúa sobre suelo de protección agrícola. Así como parte de la nueva conexión, que no respeta el suelo delimitado por los planeamientos urbanísticos de los municipios de Vilamalla, Borrassà i Santa Llogaia d'Àlguema, que determinan que hay espacios que se deben proteger para la producción agrícola.

Además, el aparcamiento de camiones no incorpora ninguna medida correctora para disminuir su impacto, ni para aprovechar tal infraestructura para producir energía renovable. Se debería, entonces, plantear la creación de techos de placas solares, también para mantener el lugar fresco, y que se planteó una reserva de espacio para facilitar la incorporación del coche eléctrico (cargadores eléctricos).

NOVENA. Riscos de destrucción, pérdida y afectación de patrimoni arqueològic y cultural

Que el patrimonio cultural es uno de los testigos fundamentales de la trayectoria histórica y de identidad de una colectividad nacional. Los bienes que lo integran constituyen una herencia insustituible, que hay que transmitir en las mejores condiciones a las generaciones futuras. La protección, la conservación, el acrecentamiento, la investigación y la difusión del conocimiento del patrimonio cultural es una de las obligaciones fundamentales que tienen los poderes públicos.

Que el patrimonio cultural catalán es integrado por todos los bienes muebles o inmuebles relacionados con la historia y la cultura de Cataluña que por su valor histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etnológico, documental, bibliográfico, científico o técnico merecen una protección y una defensa especiales, de forma que puedan ser disfrutados por los ciudadanos y puedan ser transmitidos en las mejores condiciones a las generaciones futuras.

Que muy cerca de los espacios afectados por el desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II (de Vilamalla a Pont de Molins) hay importantes restos arqueológicos y lugares que ocupan un lugar especial en la memoria política y simbólica del Empordà, así como la proximidad de uno de los monumentos más importantes de la comarca, como es la Canónica de Vilabertran. Entre los restos arqueológicos encontramos el antiguo trazado de la vía Augusta y, entre los lugares simbólicos de la memoria política encontramos la Font del Soc. Además, a Fortianell, donde se quieren sacrificar 25 hectáreas de sol agrícola para usar los áridos por la construcción del desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II (de Vilamalla a Pont de Molins), se encuentra, la Granja-Escuela de Fortianell, un edificio emblemático por la historia agraria ampurdanesa, gerundense, catalana y española.

a) VIA AUGUSTA, TRAM EMPORDANÈS

Diversa y amplia bibliografía se ha ocupado de este importante cauce de comunicación que las raíces históricas del pasado de la comarca y por extensión de la península ibérica, de España, de Cataluña, en resumen, el camino más importante que, desde la Galia, entraba a la Hispania Romana.

Reconocido por los arqueólogos, destaca el tramo de Pont de Molins a Figueres, hasta el cortijo de la Font del Soc, en el término de Vilabertran: el "Rec de la Calçada" hoy es un desagüe. En la Aigüeta, donde se habría erigido el lugar de Joncaria, los restos fijan los límites municipales entre Figueres y Cabanes. Jordi Bolós i Víctor Hurtado, en su Atlas de los condados de Ampurias y Peralada (780-991), plantean el origen de las vías y caminos y, sus límites, los relacionan con la parcelación de las centurias romanas.

Hay que recordar que, en 2003, el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña participó en el proyecto europeo “Las vías romanas del Mediterráneo” para crear un sendero que siguiera trozos del antiguo trazado de la Vía Augusta.

El doctor Joaquim Tremoleda Trilla, en su artículo “Joncaria en la civitas emporitana” publicado a los Annals del Instituto de Estudios Ampurdaneses, n.º 44 (2013) aporta los datos siguientes:

“Un dels elements més importants en la romanització del territori fou, sens dubte, la utilització com a via de comunicació terrestre d'un antic camí que, atesa l'orografia i les possibilitats geogràfiques, havia estat abastament utilitzat des de la més remota prehistòria. Fou un cordó de comunicació que usaren les comunitats de final de l'edat del bronze i de la primera edat del ferro, a banda i banda dels Pirineus,...

... Aquest camí és el mateix que, en el segle IV aC, els grecs anomenaven la via Heraclea, ja que, segons el mite, aquest heroi l'hauria obert en un dels seus dotze treballs quan retornava cap a Micenes amb el ramat de bous de Gerió...

... Els diversos itineraris assenyalen l'existència de diversos ramals, però la branca principal circulava per Panissars, més a l'oest, o pel Portús, cap a llevant. El traçat de la via romana i els seus establiments associats, després de Ruscino al Rosselló i el seu pas pel Pirineu fins a Figueres, sempre ha estat prou marcat i assenyalat, però darrerament, mercès a diversos descobriments arqueològics importants, tenim una informació de primera mà per a cadascuna de les mansiones que coneixíem fins ara nominalment i de forma irregular...

... Fa pocs anys, el 2005 i amb motiu del seguiment de les obres que marcaven el traçat del TGV, es va realitzar una excavació al sud d'una zona coneguda com els Camps del Forn del Vidre, al nord-oest de la Jonquera, que va permetre la troballa d'un mil·liari i un gran dau de gres que li feia de basament... Aquesta troballa sembla confirmar que, després de travessar els Pirineus per Panissars i pel Portús, els dos ramals s'unificarien ràpidament en un de sol, seguint un traçat similar al de la N-II. ...

... El següent tram reconegut del pas de la Via Augusta és el que coneixem com el Rec de la Calçada, que fossilitza el camí que anava des de Pont de Molins a Figueres, fins al mas de la Font del Soc, ja en el terme de Vilabertran. En el seu darrer tram, el camí s'ha convertit en un rec que recull aigües de desguàs. En tot cas és interessant comprovar com el seu pas va servir per marcar la separació entre els termes municipals de Figueres, Cabanes i Vilabertran, en el paratge conegut com l'Aigüeta. ...

... Des de l'Aigüeta el camí seguia en direcció a l'actual Figueres, per la banda de llevant fins arribar a Sant Pau de la Calçada on, a més del topònim prou significatiu, sembla que al segle XIX s'havien trobat restes del paviment de la via romana..."

BIBLIOGRAFIA:

- Casas i Genover, Josep, "Aproximació a l'estudi de la Via Augusta a les comarques de Girona (I)". *Revista de Girona*, 87 (1979)
- Casas i Genover, Josep, "Aproximació a l'estudi de la Via Augusta a les comarques de Girona (II)". *Revista de Girona*, 88 (1979)
- Casas i Genover, Josep, "La xarxa viària romana a les comarques de Girona. Assaig metodològic". *Estudi General*, 1 (1981)
- Constans, Lluís D, "Transcurría por Guialbes la Vía Augusta?. Hallazgo de un importante documento". *Annals de l'Institut d'Estudis Gironins*, 5 (1950)
- Masanés, Cristina. "Romans a l'Empordà". *Sapiens*
- Pallí Aguilera, Federico. "La toponimia de la Vía Augusta en Cataluña". *Pyrenae*, 17-18 (1981)
- Puig i Griessenberger, Anna M. "Figueres arqueològica. Una recerca oblidada". *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 34 (2001)
- Soto, Pau de ; Carreras, Cèsar. "Anàlisi de la xarxa de transport a la Catalunya romana: alguns apunts". *Revista d'arqueologia de Ponent*, 16-17 (2006)

b) LA FONT DEL SOC

La Font del Soc es un bello paraje a poniente del término de Vilabertran, donde

el 1842 Abdó Terradas (literato y político) organizó el primer encuentro popular de carácter socialista y federal en el sur de los Pirineos. Era el 20 de junio de 1842, una pandilla de jóvenes, procedentes de la «Font del Soc», se manifestaron por las principales calles de Figueres con una bandera roja y un gran cartel que decía «Viva Terradas», mientras cantaban el himno republicano «La Canción de la Campana». Los manifestantes se dirigieron en la Plaza y aclamaron la república y a Abdó Terrades, uno de los apóstoles del republicanismo y la cultura cívica y democrática en España. La manifestación de la Font del Soc está considerado como uno de los momentos fundacionales del republicanismo en España, una importante cultura política que ha influenciado en el devenir político del país y ha abogado por la igualdad de derechos políticos que reconocen las constituciones políticas liberales.

Camino.- Además, existe “el camino de la Font del Soc” que nació seguramente en época romana, en este estratégico cruce de caminos que atravesaba la vía Augusta. El camino de la Font del Soc se convirtió en la principal vía de enlace entre Figueres y Vilabertran. El progresivo abandono del camino ha llevado a su degradación. Parcialmente privatizado el trazado original de este camino público, patrimonio histórico, se verá afectado por las obras de este ampliación del Cinturón de Ronda de Figueres.

BIBLIOGRAFIA

- Alabrús i Iglesias, Lluís; Pijoan i Font, Iu. “La primera República a l’Empordà”. *Annals de l’Institut d’Estudis Empordanesos*, núm. 15 (1981), p. 161-210.
- Clara, Josep. *El federalisme a les comarques gironines 1868-1874*, Girona: Diputació de Girona, 1986.
- Duarte, Àngel. *Viena. L’herència republicana del segle xx*, 2009.
- Guillamet, Jaume. *Abdon Terradas: primer dirigent republicà, periodista i alcalde de Figueres*. Figueres: Institut d’Estudis Empordanesos, 2000.
- Puig Pujades, J. *Figueres. Vida d’heroi*, Ajuntament de Figueres, 1985.
- Pla, Jordi. *L’esplanada o la via novel·lística d’Abdó Terradas*. Girona: L’Eix, 1997 (D’escriptors i d’escriptures).
- Rahola, Carles. *Vides heroiques: Abdon Terrades, Pere Caimó, Joan Matas, Josep T. d’Ameller, Joan Tutau, Joan Deu, Francesc Sunyer i*

Capdevila, Ramon Roger, Francesc Maranges, Enric Climent. Girona: Tallers gràfics de la casa d'Assistència i Ensenyament, 1932.

- Soler Vidal, Josep. *Abdó Terrades: primer apòstol de la democràcia catalana (1812-1856)*. Barcelona: La Magrana, 1983.
- Vicens Vives, Jaume. *Industrials i polítics del segle XIX*, Barcelona: 1958.

c) CANÒNICA DE VILABERTRAN

La ampliación o desdoblamiento del Cinturón de Ronda de Figueres, de Vilamalla a Pont de Molins puede afectar, paisajísticamente, a la Canónica de Vilabertran. Pero también con el ruido del tráfico de una vía que se podrá convertir en autovía. Este edificio religioso, con uno de los claustros más destacados y significativos de la comarca, fue desamortizado en 1841, por la ley que afectaba a los bienes del clero secular. El año 1930 fue declarado Monument Històric-Artístic Nacional. Hoy gestionado por la Agencia Catalana de Patrimoni Cultural es un referente indiscutible y, entre otros cada mes de agosto, se celebra el conocido Festival musical de la Schubertiada.

A finales del siglo XI, la iglesia de Vilabertran participa en un movimiento de reforma eclesiástica que nos ha legado un conjunto románico, actualmente el ejemplo mejor conservado de las canónicas medievales. Siguiendo las disposiciones de la Iglesia para luchar contra las imposiciones nobiliarias en los nombramientos eclesiásticos y la relajación moral de sus miembros, Pere Rigau reunió un grupo de curas para vivir en comunidad. A la vez, tres familias nobiliarias hicieron donación de la propiedad de la iglesia en la comunidad. De este modo, Vilabertran se convertía en una de las primeras canónicas agustinianas, desde la cual Pere Rigau intentó difundir la reforma con la fundación otras canónicas.

Para alojar la comunidad, entre los siglos XII y XIII se levantaron unos edificios alrededor de un claustro, con lo cual se formó un conjunto arquitectónicamente muy unitario. Posteriormente, la canónica se amplió con la capilla funeraria de la familia Rocabertí (siglo XIV) y un gran patio que recogía las dependencias que estaban fuera del recinto de clausura (siglo XVIII). El edificio más emblemático es, pero, la iglesia, que muestra la transición de los modelos constructivos entre los siglos XI y XII. En el interior, encontramos una cruz

procesional, que es la pieza de orfebrería gótica más grande de Cataluña.

BIBLIOGRAFIA

- Arnall Juan, Maria Josepa. "Importancia de la Abadía-Colegiata de Vilabertrán", *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 15 (1981-1982), p. 261-268.
- Badia-Homs, Joan (1990). "Vilabertran", *La Catalunya Romànica*, volum IX, *Empordà II*. Barcelona: Fundació Enciclopèdia Catalana
- Pladevall Font, Antoni. *Els monestirs de Catalunya*, Barcelona, Destino, 1970.
- Gifre Ribas, Pere (Coord.). *Història de l'Alt Empordà*. Girona, Diputació de Girona, 2000.
- Gispert Ricardo, Joan. "Procés de feudalització: anàlisi de la conflictivitat en la gestió del domini de Vilabertran (segle XII)", *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 31 (1998), 149-188.
- Marquès Panagumà, Josep Maria. "Algunes referències documentals sobre la canònica i la col·legiata de Vilabertran (1300-1835)", *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 24 (1991), 111-126.
- Marquès Panagumà, Josep Maria. "Escriptures de Santa Maria de Vilabertran (968-1300)", *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 1995.

d) La GRANJA-ESCOLA DE FORTIANELL

A Fortianell, donde se quieren sacrificar 25 hectáreas de sol agrícola para usar los áridos por la construcción del desdoblamiento del Cinturón de Ronda de la Nacional II (de Vilamalla a Pont de Molins), se encuentra la Granja-Escuela de Fortianell, un edificio emblemático por la historia agraria ampurdanesa, gerundense, catalana y española. Por lo tanto, puede desdibujar los espacios y paisajes agrarios que la configuraron. La Granja-Escuela de Fortianell es una granja-escuela de agricultura, con 125 tiene que terreno, que se encuentra a Fortianell, pueblo del término de Fortià (Alt Empordà), en el oeste de la cabeza del municipio. La edificación está incluida en el Inventario del Patrimonio Arquitectónico de Cataluña.

El 1849 el conjunto de construcciones y tierras fue vendido por la familia Quintana al de Figueres Josep Estrada Aloy, a buen seguro espoleado por

Narcís Fages de Romà. Entre 1849 y 1855 la familia Estrada, con el apoyo del mismo Fages y el patrocinio de la Diputación de Girona proyecta y construye un centro formativo para revolucionar e introducir las nuevas técnicas y máquinas en la agricultura gerundense y catalana de la mano de los hijos de las grandes familias hacendadas.

BIBLIOGRAFIA

- Meseguer Bell, Pol “Un plànol de Fortià de principis del segle XVIII”. La Sibil·la. *La revista de Fortià*, 2013.
- Gifre Ribas, Pere “Hisendats i renovació agrícola: la granja-escola de Fortianell”. Revista de Girona, febrer 1991.
- Gifre Ribas, Pere, *Història de l'Alt Empordà*, Girona: Diputació de Girona, 2000.
- Espigulé Pons, Gisela “Fortianell: un recorregut per la seva història”. *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 2012.

Resumen

- Estamos ante un territorio profusamente poblado, formado por pequeñas unidades morfológicas y paisajísticas de gran interés y, al mismo tiempo, frágiles.
- En este territorio tienen que combinarse muchos usos diversos: residenciales, industriales y terciarios, de producción de energías renovables, agrícolas, de conservación de los valores naturales y paisajísticos y de conservación de núcleos y elementos de valor cultural, y de disfrute de todos esos valores naturales, paisajísticos y culturales (en relación a estos valores, cabe añadir que el turismo es uno de los grandes sectores económicos de esta comarca).
- Al mismo tiempo, esta comarca es uno de los principales ejes de comunicación Península Ibérica-Europa y debe soportar las principales infraestructuras de comunicación y energéticas que permiten esta comunicación.
- Por todo ello, las infraestructuras deben proyectarse y construirse con sumo cuidado, integrándose en las características del territorio y añadiendo a las existentes las mínimas necesarias, dada la saturación ya existente en estos momentos.

- Hay que proyectar estas mínimas infraestructuras necesarias contando con todas las existentes, sobre todo la AP-7 que transcurre paralela a la N-II y que es de uso completamente gratuito.
- Hay que proyectar las infraestructuras pensando de forma global en todas las necesidades de movilidad y de otro tipo de la comarca, y de acuerdo con los documentos de planificación territorial y urbanística existentes como el Pla Territorial de les Comarques de Girona y el Pla Director Urbanístic del Sistema Urbà de Figueres.
- Hay que proyectar las infraestructuras integrándolas en el territorio y adaptadas a las posibilidades del mismo, no partiendo de las características de otros lugares que nada tienen que ver con este, con menos población, otro patrón de distribución y usos del territorio, mucho espacio no urbanizado, sin tantas dificultades orográficas, etc.

Conclusi

ones Primera

- Este proyecto en su trazado por el Alt Empordà no sólo propone el desdoblamiento de la N-II sino también nuevos trazados, con diferentes alternativas, cuya ejecución supone graves afectaciones en el territorio en muchos puntos críticos, por sus afectaciones ambientales, el efecto barrera y el consumo de suelo, que tiene un fuerte impacto en un espacio complejo como éste. Además hay que sumar a este impacto todo el impacto que ya provocan el resto de infraestructuras viarias, ferroviarias y energéticas.
- En el análisis de necesidades para este proyecto no se tiene en cuenta la existencia en paralelo y a muy poca distancia de la AP-7, ampliada o pendiente a ampliar a 3 carriles. Si se ejecutan todos los proyectos previstos, nos encontraríamos con la existencia de un total de 5 carriles por sentido, cosa que parece innecesaria. Es mucho más fácil y soportable ambientalmente ampliar la AP-7 que desdoblar la N-II.
- El uso de la AP-7 como A-2 es el que mejor resuelve las necesidades viarias, las del eje mediterráneo y las del Alt Empordà. Es el que ahorra todo el coste del desdoblamiento que se puede invertir en la ampliación de la autopista, la mejora de los enlaces. Esta opción evitaría el consumo de suelo en una franja territorial sometida a la presión de múltiples infraestructuras, donde la prioridad de la

inversión pública debería ser la mejora del tren convencional, de personas y mercancías, de Algeciras hasta el Boulou, como propone EUROMED.

Segunda

Este proyecto va en la dirección de ampliar y potenciar el transporte privado, especialmente el de mercancías con camiones, que es el que más contamina, en perjuicio del transporte colectivo, el tren, que es el medio que menos combustibles fósiles de efecto invernadero consume y, por tanto, agrava nuestra dependencia económica de terceros países.

Tercera

Este proyecto tiene graves afectaciones al patrimonio arqueológico y cultural de la zona, así como al paisaje de la llanura del Empordà. En un espacio ya lleno de infraestructuras se decide llevarlo a una presión más elevada para el soporte de más infraestructuras viarias, anulando así las particularidades paisajísticas que le quedan y vulnerando los derechos sobre el mismo paisaje del dicho espacio. Áreas de un patrimonio cultural como el que describe más arriba sufrirían una afectación debido a tal proyecto y cabe analizar como minimizarlo.

Por tanto, en relación al proyecto que se está sometiendo a consideración

SOLICITAMOS

- **Primero. Que se replantee la necesidad de este proyecto; pues no hay motivos que lo justifiquen.**

- Que la movilidad viaria en l'Alt Empordà (Variante Figueres-Pont de Molins) se efectúe a través de vías rápidas y desdobladas mediante la actual AP-7, dejando la actual N-II como variante para uso local.

- Que se acabe de construir el tercer carril en los tramos donde no existe, junto con los accesos necesarios, utilizando para ello los recursos públicos que iban destinados a este proyecto.

- **Segundo.**

Que se priorice la inversión de los recursos públicos en la red de transporte colectivo, especialmente en la mejora del tren convencional (regionales y cercanías).

- **Tercero.**

Que se elabore un estudio independiente y se someta a información pública, que analice las necesidades del transporte viario en los próximos 20 años, la capacidad de absorción que tendría la AP-7, su ahorro económico y social así como los costes comparativos, en relación con el proyecto que aquí se considera, los consumos de CO2 asociados y las alternativas derivadas de destinar los recursos públicos a la potenciación del transporte ferroviario. Que se tenga en cuenta el Plan Director Urbanístico de l'Empordà para definir definitivamente el trazado más coherente, según el Plan Especial de Infraestructuras para la comarca con todas las herramientas necesarias y eficaces para la coordinación entre administraciones públicas.

- **Cuarto.**

Que esta entidad sea considerada como interesada y de acuerdo con el que dispone el artículo 35ª) de la ley 30/1992, de 26 de noviembre, modificada por la ley 4/1999, de 13 de enero, la ley 55/1999, de 29 de diciembre, (de incorporación de la Directiva 90/313/CEE en el ordenamiento interno español).

Figueras, 28 de agosto de 2024