



**FISCALIA PROVINCIAL DE BARCELONA**  
**DELICTES de MEDI AMBIENT**  
**DI 11/12**

**Senyor:**

En relació a les diligències d'investigació **11/12** relatives a un presumpte delicte contra el medi ambient i un altre contra l'ordenació del territori al terme municipal de Viladecans, comarca del Baix Llobregat, li faig saber que s'ha acordat el seu **ARXIVAMENT** pels motius expressats en el Decret de 14 de febrer. S'adjunta còpia.

Barcelona, 17 de febrer de 2017.

**EL FISCAL**  
**Antoni Pelegrin López,**

**LLIGA PER A LA DEFENSA DEL PATRIMONI NATURAL**  
**(DEPANA)**  
**c/ Sant Salvador 97**  
**08024 – BARCELONA**



ES COPIA

**Servei Especial Delictes Contra el Medi Ambient i Urbanístics.**  
**FISCALIA PROVINCIAL DE BARCELONA**  
**DILIGÈNCIES D'INVESTIGACIÓ 11/12**  
**Medi Ambient**

## **DECRET D'ARXIVAMENT**

M<sup>a</sup> José Fernández Montoro, fiscal delegada de la Secció de Delictes contra el Medi Ambient i Urbanisme de la Fiscalia Provincial de Barcelona, decideixo **l'arxivament** d'aquestes diligències d'investigació d'acord amb els raonaments següents:

**Primer.** Aquestes diligències d'investigació es van iniciar arran de la denúncia interposada pel Sr. José Antonio Garcia Moreno, en la seva condició de vicepresident de DEPANA (Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural) de 10 de febrer de 2012 presentada davant l'Il·lustríssim Sr. Fiscal de Medi Ambient del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya amb data d'entrada el 27 de febrer de 2012.

A la denúncia i documentació adjunta s'expliquen uns fets relacionats amb la construcció d'un pàrking de 9 hectàrees de superfície per l'estada de taxis que ofereix servei a la nova terminal (T1) de l'Aeroport de Barcelona, situat a cada costat del nou traçat de l'autovia C-31. Segons el relat de fets, les obres de construcció del pàrking van finalitzar l'any 2009, amb la construcció d'edificis de serveis, entre els que es troba un restaurant pels taxistes que esperen el torn. La zona urbanitzada ocupa una part del terreny on antigament estava ubicada la benzinera K-11 i una zona dedicada a la venda de caravanes, amb una extensió de 4,5 ha i una part de la zona humida de Can Sabadell. La denúncia apunta que l'autoritat aeroportuària de Barcelona hauria destruït la part de la zona humida de Can Sabadell especialment preservada com a mesura compensatòria per les obres del propi aeroport per ubicar-hi un pàrking en un espai natural protegit al marge de l'estudi d'impacte ambiental i la declaració d'impacte ambiental de l'ampliació de l'aeroport.

A data de 27 de febrer de 2015 DEPANA va presentar una ampliació de la denúncia en què posava de manifest que s'havia començat a tramitar un Pla especial i que se'ls havia notificat un primer text normatiu que es tractava d'una proposta d'ordenació sense que el Ministeri Fiscal tingui constància que s'hagi aprovat el Pla esmentat.





*Segon.* D'acord amb la incoació d'aquestes diligències d'investigació penal per un presumpte delictes contra els recursos naturals i el medi ambient es va oficiar la Unitat Central de Medi Ambient del Cos de Mossos d'Esquadra per investigar la possible existència d'un delictes contra els recursos naturals i el medi ambient, delictes que hi siguin conexas al paratge de Can Sabadell del terme municipal de Viladecans.

Els caporals del Cos de Mossos d'Esquadra núm. 1558 i 4292 van realitzar les diligències d'investigació oportunes, entre elles, la inspecció ocular al lloc dels fets el 12 de juny de 2013; l'anàlisi de la documentació i de l'informe jurídic i tècnic del Sr. J. Ramon Ferragut Muxí, Cap del Servei Territorial d'Urbanisme de l'Arc Metropolità de Barcelona; l'estudi de l'informe i documentació del Consorci dels Espais Naturals del Delta de Llobregat; estudi de l'informe del Sr. F. Xavier Santaefemia, Tècnic de Preservació de la Biodiversitat de Consorci dels Espais Naturals del Delta de Llobregat; l'estudi de la documentació i de l'estudi d'Impacte Ambiental de l'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona de novembre de 2000; l'Informe Tècnic de 3.6.2013 del Sr. Enric Serra, Cap del Departament de Planificació de l'Ajuntament de Viladecans; l'Informe sobre Afeccions ambientals per la construcció d'aparcaments en Xarxa Natura 2000 de 25.7.2012 del Sr. Joan Ramon Lucena, Cap de la Unitat de Medi Natural de l'Àrea de Medi Ambient i Ciutat Sostenible de l'Ajuntament de Viladecans; l'Informe Jurídic de l'Expedient núm. LLO-87/2010 de data 22.2.2013 de la Sra. Carme Ulla Fernández, Tècnica d'administració especial de l'Àrea de Medi Ambient i Ciutat Sostenible de l'Ajuntament de Viladecans; l'Informe sobre la cronologia dels diferents projectes de modificació de la C-31 en l'àmbit de l'Aeroport de Barcelona (Expedient XB-02088); la informació tècnica i plànols dels projectes de traçat posteriors al PDAB dels anys 2002 i 2003; la informació tècnica i plànols del projecte i estudi d'impacte ambiental aprovats a l'any 2004; els plànols d'informació urbanística del Sistema Aeroportuari; l'informe amb la cronologia sobre la tramitació de la DIA de la modificació de la via C-31 fins a la finalització de les mesures correctores imposades en aquesta, així com la còpia de l'expedient de tramitació de la DIA incloent els informes, actes i documentació tècnica gestionats durant la seva tramitació; la consulta informàtica a la seu electrònica del cadastre; la consulta a la modificació puntual del PDUSC per a la correcció d'errades materials detectades; la modificació puntual del PDUSC per ajustar les seves determinacions als límits del PDAB; la Declaració d'Impacte Ambiental de les obres d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona i modificació del traçat de la via C-31, i la resta de la documentació que consta a l'atestat policial 398137/2012 AT ACME.

Com a conseqüència de l'anàlisi i estudi de la documentació esmentada, els caporals encarregats de la investigació conclouen que dins l'àmbit urbanístic, **la construcció del parking en la seva ubicació actual està emparada per l'actual planejament urbanístic vigent**, és a dir, pel PDAB de l'any 1999, la posterior modificació del PGM de l'any 2001 i les modificacions puntuals del PDUSC dels anys 2007 i 2008, encara que a criteri de la





instrucció policial existeix una greu irregularitat en tota aquesta tramitació urbanística, atès que l'any 2006 aquesta zona va ser declarada com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i, per tant, es va convertir en un espai del Pla d'Espais d'Interès Natural i Xarxa Natura 2000.

La declaració com a ZEPA va motivar les modificacions puntuals del PDUSC dels anys 2007 i 2008, la primera motivada com a correcció d'errades detectades i la segona per ajustar el PDUSC a les determinacions del PDAB. El PDUSC aprovat definitivament l'any 2005 va qualificar la superfície del pàrking i la del corredor biològic actual com a SNU - C1, però tal com es pot comprovar al plànol d'ordenació núm. 17 de la modificació del 2007, la única correcció en aquesta zona va ser la de canviar exclusivament la superfície ocupada pel pàrking del SNU - C1 a UND (sòl urbanitzable no delimitat). Aquest canvi afavoria la construcció del pàrking, el qual es va construir entre els anys 2008 i 2009, encara que amb la modificació puntual del PDUSC de l'any 2008 el pàrking i corredor biològic van passar sota la cobertura urbanística del PDAB, és a dir, la qualificació de Subsistemes d'àrees terminals de passatgers (clau 1.3), en la que estan contemplades les zones d'aparcament i zones d'espera de vehicles públics i privats, amb la exclusió d'aquest ús per a la zona del corredor biològic imposades en les DIES d'ampliació de l'aeroport i de modificació de la C-31.

Així mateix, amb les modificacions urbanístiques del PDUSC dels anys 2007 i 2008 s'ha originat la greu irregularitat urbanística esmentada, ja que actualment la zona del pàrking està catalogada com a zona ZEPA (i per tant, sòl no urbanitzable al ser PEIN i pertànyer a la Xarxa Natura 2000) davant la Comissió Europea i a la mateixa vegada està qualificada com a Subsistema d'àrees terminals de passatgers sota l'empara del PDAB amb un ús que està al servei de l'aeroport de Barcelona i que no són coherents ni garanteixen la conservació dels hàbitats naturals, de flora i fauna silvestres que pretén la xarxa ecològica europea Natura 2000.

Així doncs, el 22 d'octubre de 1999 per Ordre del Ministeri de Foment es va aprovar definitivament el Pla Director de l'Aeroport de Barcelona (PDAB) en el què es qualifica la zona de pàrking com a "Subsistema d'àrees terminals de passatgers" amb la clau 1.3. A més a més, a l'inventari ambiental de l'Estudi d'Impacte Ambiental de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona de novembre de 2000 d'AENA consten uns plànols en què la zona ocupada pels pàrkings està inclosa dins la delimitació de l'Àrea de Servei a l'Aeroport i fora de la delimitació del PEIN i ZEPA i la delimitació d'usos del sòl estava ressenyada com a "industrial" i "zona forestal sense ús específic".

El 6 de març de 2001 es va aprovar la modificació del sistema aeroportuari del Pla General Metropolità i va atorgar a la zona del pàrking la clau 2 que correspon a al "Sistema General Aeroportuari". Una qualificació urbanística que admet els serveis d'atenció directa als





passatgers amb caràcter principal i amb caràcter complementari usos d'activitats logístiques, transport, cotxes de lloguer, concessionaris de servies aeroportuaris i altres serveis als usuaris i empleats de l'aeroport, entre d'altres.

El 6 de novembre de 2013 l'Honorable Conseller de l'antic Departament de Política Territorial i Obres Públiques va aprovar definitivament l'expedient d'informació pública del projecte de traçat i de l'estudi d'impacte ambiental, imposant determinades prescripcions tècniques a complimentar en matèria de mesures correctores de la Ponència Ambiental de data de 30 de setembre de 2003, de condicions fixades per l'informe de l'Agència Catalana de l'Aigua del dia 30 de maig de 2003 i, finalment, per incloure les obres corresponents a l'anomenat "Viari estructurant, Tram I".

El 27 d'octubre de 2003 Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea va remetre a la Direcció General de Carreteres el projecte de traçat actualitzat, de clau TA-XB-020088.A, el qual recollia explícitament les prescripcions imposades a l'aprovació definitiva de l'expedient d'informació pública esmentades al paràgraf anterior, que poguessin inferir variacions de traçat i/o superfícies d'ocupació, amb la finalitat de procedir al tràmit d'expropiació. El 19 de novembre de 2003 la Direcció General de Carreteres va aprovar tècnicament el projecte de traçat actualitzat, de clau TA-XB-02088.A, alhora d'impulsar el procediment per realitzar les expropiacions.

El 7 de juliol de 2004 AENA va remetre a la Direcció General de Carreteres el projecte constructiu XB-02088.A, amb una data de redacció de gener de 2004, que desenvolupava la solució constructiva prevista al projecte de traçat actualitzat, de clau TA-XB-02088.A, amb data de redacció de gener de 2004, que desenvolupava la solució constructiva prevista al projecte de traçat actualitzat, de clau TA-XB-02088.A i aprovat tècnicament el 19 de novembre de 2003.

El dia 30 de juliol de 2004 la Direcció General de Carreteres va aprovar tècnicament el projecte constructiu de "Modificació de carreteres C-31, PK 187+080 al PK 191+950, camí dels Reguerals – enllaç terminal actual de l'aeroport (B-202). Tram: Viladecans – Sant Boi de Llobregat – el Prat de Llobregat.

Per tant, en aquest moment temporal en què ja s'ha aprovat tècnicament el projecte de construcció de modificació de la carretera C-31, la zona de Can Sabadell no té una protecció legal, encara que està catalogada a l'Inventari de les Zones Humides de Catalunya, però es va considerar com a zona restringida i es va projectar la modificació de la C-31 de forma que l'afecció fos el mínim possible. Concretament, al DOGC núm. 4148 de 7 de juny de 2004 es va fer públic l'edicte de 20.5.2004 en què es va fer públic el plànol annex a la mesura correctora addicional 4.1.g de la Declaració d'Impacte Ambiental de la modificació de la C-31 i s'hi pot observar que la zona ocupada actualment pel pàrking de





taxis i vehicles en general no està inclosa a l'àrea delimitada i definida a la llegenda com a zones de connexió biològica.

El 25 de maig de 2005 es va aprovar definitivament el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC) que va classificar una part de la zona de Can Sabadell i, concretament, la superfície on s'han construït els pàrkings com a sòl no urbanitzable costaner C-1 que li atorga la major protecció.

Així mateix, per l'Acord GOV/112/2006, de 5 de setembre, pel qual es designen zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'aprova la proposta de llocs d'importància comunitària (LIC) es va acordar a l'annex 1 incloure la superfície de la ZEPA del Delta de Llobregat, amb codi "ES0000146 Delta del Llobregat" que inclou tota la superfície on s'han construït els pàrkings com a espai designat per formar part de la xarxa Natura 2000 com a zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA). A més a més, la Llei 12/2006, de 27 de juliol, de mesures en matèria de medi ambient va establir a l'article 10 "la declaració com a zona especial de conservació (ZEC) o com a zona de protecció especial per als ocells (ZEPA) que implica la inclusió automàtica en el Pla d'espais d'interès natural."

El 21 de març de 2007 es va aprovar definitivament pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques la Modificació del Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner en relació amb les errades materials detectades. El 3r punt relacionat amb el municipi de Viladecans consta:

"S'ha detectat una errada material en la documentació gràfica del PDUSC que fa referència a la UTR-C 143-b Riera de Sant Climent, plànol d'ordenació nº 17, en el sentit següent:

- 1) Cal suprimir parcialment la clau C1 de la UTR-C 143-b, que per error s'ha assignat als terrenys inclosos en l'àmbit del Pla director de l'aeroport de Barcelona, situats a ambdós costats de l'autovia C-31, que s'identifiquen en el plànol adjunt, atorgant-los la clau UND\* tal com estableix el PDUSC pels sòls inclosos en el Pla director de l'aeroport de Barcelona, subjectes a alguna de les activitats pròpies del sistema aeroportuari i amb independència dels sòls amb protecció mediambiental específica com els del PEIN.
- 2) Cal corregir els límits gràfics de la clau C1, assignada a la resta de sòls d'aquesta UTR, als límits del corredor biològic de Can Sabadell, zona ZEPA dels Reguerons i PEIN Delta del Llobregat (el Remolar)

Aquestes esmenes garanteixen la plena coherència de les determinacions del PDUSC amb les Resolucions i Edictes del Departament de Medi Ambient en





relació amb la Declaració d'impacte ambiental del projecte d'ampliació de l'aeroport de Barcelona (Resolució de 9 de gener de 2002), Declaració d'impacte ambiental del projecte de traçat de la modificació de la carretera C-31, PK 187,080 al 191,950, camí dels Reguerals -enllaç terminal actual de l'aeroport (B-202) tram Viladecans - Sant Boi - El Prat, així com en l'inventari de Zones humides de Catalunya (2001) que reconeix la zona humida de Can Sabadell (Filipens Nord) com a principal connector entre les àrees dels Reguerons i Remolar, incloses en la ZEPA (Edicte 29-01-2004).

Per a subsanar aquestes errades cal corregir, doncs el plànol d'ordenació núm. 17 amb les precisions que es grafien en el plànol adjunt".

En aquest cas, consta una exposició de motius que diu: "En el Pla Director urbanístic del sistema costaner, aprovat definitivament pel Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, el 25 de maig de 2005, s'han detectat una sèrie d'errades en la documentació gràfica del plànols d'informació i d'ordenació, així com en l'articulat de la Normativa Urbanística i en algunes de les fitxes dels treballs de camp que formen part dels estudis justificatius del Pla, que han d'ésser objecte d'esmena per evitar disfuncions en la interpretació i en els processos d'adaptació del planejament municipal al Pla Director establerts per la Disposició Addicional primera en la seva Normativa Urbanística. L'esmena a les dites errades, d'acord amb el reiterat criteri jurisprudencial en relació amb el concepte, naturalesa, i abast de l'error i d'acord amb l'article 105.2 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, es produeix amb la present modificació en els àmbits concrets en els que s'han identificat dites errades. Aquesta modificació es sotmet al tràmit d'informació pública i d'informació a les corporacions locals afectades d'acord amb el procediment establert a l'article 81 del Decret legislatiu 1/2005 de 26 de juliol pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme".

Dit això, cal remarcar que malgrat el PDUSC de 25 de maig de 2005 inclou la superfície del parking objecte de la denúncia com a sòl no urbanitzable costaner C-1 s'ha de fer una interpretació sistemàtica del text normatiu, atès que l'article segon té en compte la legislació sectorial vigent i l'article 21 que disposa: "1. El règim d'ús corresponent a cada classe, categoria i subcategoria del sòl, que regulen aquestes Normes urbanístiques, s'ha d'entendre sense perjudici de les demés determinacions establertes per la legislació aplicable en matèria de costes pel que fa a les servituds legals i d'altres limitacions de la propietat, per a la protecció del domini públic marítimo-terrestre, que no s'hi hagin recollit expressament per aquestes Normes. 2. Són aplicables, igualment, els requisits i les limitacions establertes per d'altra legislació sectorial per raó de la matèria, tant pel que fa a l'ús del sòl com pel que respecte a les facultats de disposició". Aquesta és, precisament, la interpretació que fa l'informe jurídic i tècnic de 7 de març de 2013 firmat per Maria Teresa





Manté i Prats, cap del Servei de les secretaries de l'àmbit metropolità de Barcelona, i J. Ramon Ferragut i Muxí, cap del Servei Territorial d'Urbanisme de l'Arc Metropolità de Barcelona quan exposen: "En concret, un dels objectes de la modificació fou corregir el plànol 17 del PDUSC, tot indicant que els sòls CPEIN que es trobin dins l'àmbit de l'aeroport seguiran regulats per les determinacions específiques del Pla director de l'Aeroport. Cal recordar que el PDUSC en els seus articles 2 i 21 reconeix l'efectivitat de la legislació sectorial, en aquest cas aeroportuària, sobre les determinacions del PDUSC." (folis 186 a 190). Aquesta interpretació és coherent amb les normes urbanístiques de la Revisió del Pla Especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del Baix Llobregat de 5 de març de 2015 quan a l'article 51 fa referència a la necessitat d'integrar les normes sectorials: "Els sòls qualificats de sistema pel PGM, inclosos en l'àmbit del Pla Especial, es regulen per les previsions contemplades pel citat PGM i les seves modificacions, així com per les determinacions que estableixin les legislacions sectorials corresponents. No obstant, s'estableixen determinacions complementàries per tal d'assegurar el seu encaix global. 2. En cas de discrepància entre les determinacions que desenvolupa aquestes NU, les del PGM i les legislacions sectorials corresponents, predominaran aquestes últimes."

Els membres del Cos de Mossos d'Esquadra van accedir a la Seu Electrònica del Cadastre de la finca on s'ha construït el pàrking i van obtenir que la finca està referenciada com a 1115201DF2711E0001FG amb una superfície de 1.267.019 m<sup>2</sup> i un ús local principal reconegut com "aeropuerto de Barcelona". Així mateix, van comprovar que la totalitat de la superfície ocupada pel pàrking està ubicada a la parcel·la cadastral esmentada.

El Cos de Mossos d'Esquadra considera que hi ha una greu irregularitat urbanística atès que la zona del pàrking està catalogada com a zona ZEPA (i per tant, sòl no urbanitzable al ser PEIN i pertanyer a la Xarxa Natura 2000) davant la Comissió Europea i a la mateixa vegada està qualificada com a subsistema d'àrees terminals de passatgers sota l'empara del PDAB amb un ús que està al servei de l'aeroport de Barcelona.

Això no obstant, tal com indica el cos policial i, també, la denúncia, abans de realitzar les modificacions puntuals del PDUSC dels anys 2007 i 2008, el llavors Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a instància del promotor de la construcció del pàrking (AENA), hauria d'haver iniciat un procediment de descatalogació com a ZEPA de la zona del pàrking motivant la exclusió com un projecte d'interès públic de primer ordre i amb la inclusió de les mesures compensatòries que es consideressin oportunes. Aquesta tramitació està contemplada a l'article 6.4 de la Directiva núm. 92/43/CEE del Consell, de 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la flora i fauna silvestre, la qual està transposada a la normativa estatal pel Reial decret 1421/2006, d'1 de desembre, de modificació del Reial decret 1997/1995, pel qual s'estableixen les mesures per a contribuir i garantir la biodiversitat mitjançant la conservació dels hàbitats naturals i de la flora i fauna silvestres. L'article esmentat indica: "4. Si, a pesar de las conclusiones







negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Dicho Estado miembro informará a la Comisión de las medidas compensatorias que haya adoptado."

En un altre ordre de coses, els Mossos d'Esquadra entenen que la construcció del pàrking a la zona de Can Sabadell comporta un greu perjudici per a la funció de connexió biològica entre l'espai natural de protecció especial de la Reserva Natural del Remolar - Filipines (declarada a l'any 1987) i la ZEPA dels Reguerons (declarada l'any 1994) que aquesta zona té reconeguda en els diferents projectes de traçat i estudis d'impacte ambiental dels anys 2002 i 2003 i el projecte constructiu de 2004, tal com es desprèn dels informes del Consorci dels Espais Naturals del Delta de Llobregat i de la Unitat de Medi Natural de l'Àrea de Medi Ambient i Ciutat Sostenible de l'Ajuntament de Viladecans.

Això no obstant, els caporals consideren que la primera administració que va acordar la DIA d'ampliació de l'aeroport (Secretaria General de Medi Ambient de l'administració estatal en data 9 de gener de 2002) ja va dissenyar el deficient corredor biològic que actualment s'ha respectat, amb l'evident intenció que AENA pogués construir el pàrking que urbanísticament està contemplat al PDAB aprovat pel Ministeri de Foment de l'administració estatal de data de 22 d'octubre de 1999. En aquest sentit, tampoc es van tenir en consideració els diferents informes del Servei de Fauna, Flora i Animals de Companyia del llavors Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya tramitats davant la Ponència Ambiental de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat en el tràmit de la DIA de modificació del traçat de la C-31, en els quals es proposava que la zona ocupada actualment pel pàrking fossin zones d'inundació temporal amb l'evident funció de connexió biològica entre les ZEPA col·lindants. Aquesta mateixa proposta va ser realitzada pel Servei de Protecció de l'Entorn Natural, el qual indicava que s'havien d'eliminar infraestructures no necessàries, com la zona de caravanes i la benzineria K-11 ocupada ara pel pàrking, i mantenir-la com a zona d'inundació temporal.

Quan es va aprovar la DIA de modificació de la C-31 es va ampliar la zona de connexió biològica només reconeguda en la superfície de terreny propietat d'AENA, ja que solapant la informació facilitada pel cadastre i el plànol annex de la DIA de modificació de la C-31, es pot comprovar que es va afegir la zona compresa entre el traçat anomenat alternativa 1 que constitueix el límit oest del PDAB i propietat d'AENA i l'alternativa 2 que és l'actual traçat de la C-31. També es van afegir zones residuals situades al nord-est del corredor biològic imposat en el DIA d'ampliació de l'aeroport i zones al nord i sud de la riera de Sant Climent. La zona de pàrking situada al centre d'aquesta zona de connexió biològica, associada amb la construcció de vials d'accés a aquesta i a les terminals de l'aeroport i el





conseqüent trànsit de vehicles, pot impedir la veritable funció de corredor biològic entre les zones ZEPA.

A més a més, els instructors van comprovar que el promotor del pàrking (AENA) havia incomplert algunes mesures correctores com la substitució del ferm actual per un altre que s'integrés millor al medi natural amb un empedrat que assegurés la permeabilitat hidrològica i faunística i tampoc s'ha complert l'excavació de l'espai lliure que queda per sota del pas amb l'objectiu d'entollar la zona i permetre el pas de fauna pel canal establert.

Això no obstant, els caporals han comprovat amb la inspecció ocular del dia 12 de juny de 2013 que:

1. S'havia donat compliment a la reducció de la ocupació sobre la zona de Can Sabadell no construint el ramal 2 i restaurant l'àmbit en aquest tram deixant una secció de camí, tal com es pot observar a les fotografies núm. 25, 26, 31, 34 i 47. Aquest ramal corresponia a l'antiga carretera de Viladecans i ha quedat integrada dins el corredor biològic situat a l'oest de l'actual traçat de la C-31.
2. S'havia donat compliment a la reducció de l'amplada del tram de l'antiga carretera C-246 deixant-la amb la mateixa amplada prevista pel ramal 8, amb la demolició del ferm i eliminació o descompactació de la subbase, tal com es pot observar a les fotografies núm. 10 i 79.
3. S'havia donat compliment a la construcció d'un pas de fauna amb una estructura de llum lliure de 20 metres en la zona de pas del corredor identificat com estructura "E-12", tal com es pot observar en les fotografies núm. 81, 91, 92, 93, 94 i 95. I van comprovar que la estructura tenia unes dimensions de 22 metres de llum lliure i 15 metres d'amplada.
4. S'havia donat compliment a la millora de la permeabilitat de la riera de Sant Climent sota l'antiga C-246, mitjançant el desmuntatge dels seus ponts i ampliant la seva secció amb un acabat que permeti la seva integració paisatgística i la construcció de l'estructura "E-2.2" com a pas de fauna, tal com es pot observar en les fotografies núm. 78, 79 i 80. Van comprovar que l'estructura té unes dimensions de 75 metres de llarg, 12 metres d'amplada i una alçada variable segons la làmina d'aigua i terreny.
5. S'havia donat compliment a la millora de la permeabilitat de la nova carretera C-31 sobre la riera de Sant Climent amb un calaix de 25 m2 lliures i una ampliació de longitud de 15 metres a cada costat de la riera, identificada al projecte com a estructura "E-2", com es pot observar en les fotografies núm. 64 a 74, 76 i 77. Van constatar que l'estructura té unes dimensions de 55 metres de llarg, 25 metres d'amplada i una alçada variable entre 1,5 i 2,5 metres.





6. S'havia donat compliment a la creació de la zona de connectivitat biològica mitjançant l'adequació com a zones humides d'aquells espais propietat d'AENA situats al marge exterior de la modificació de la C-31 a la zona de Can Sabadell, tal i com es pot observar en les fotografies núm. 25 a 34.

7. S'havia donat compliment a la creació de la zona de connectivitat biològica mitjançant l'adequació com a zones humides per sota de la riera de Sant Ciment, tal com es pot observar en les fotografies núm. 59, 60 i 61.

8. S'havia donat compliment a la creació de la zona de connectivitat biològica mitjançant l'adequació com a zones humides de la parcel·la situada al nord del corredor biològic i a aquelles zones d'espais residuals que quedin entre el vial estructurant i el corredor biològic i la part final de la riera Roja, tal com es pot observar en les fotografies núm. 39, 93 i 95.

9. S'havia donat compliment a la construcció de l'estructura "E-3 de 49,5 metres de longitud amb 2 metres d'alçada per complir amb la funció de corredor biològic entre el Remolar - Filipines i Can Sabadell, tal com es pot observar a les fotografies núm. 20, 33, 34, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49 i 50. Van comprovar que l'estructura té unes dimensions de 50 metres de llarg, 25 metres d'amplada i una alçada aproximada de 2,5 metres.

Així mateix, als folis 853 a 856 consta l'Acta sobre les mesures correctores i de restauració realitzades al Projecte d'urbanització del Pla especial d'ordenació del subsistema 1.7 protecció ambiental de la costa i adequació ambiental dels accessos a l'aeroport de data de 17 de desembre de 2012 es va acordar que: "En virtud de los seguimientos efectuados de la correcta ejecución de las medidas correctoras y de aquellas consideraciones efectuadas en las reuniones de seguimiento efectuadas hasta la fecha, se dan por concluidos los Trabajos de integración ambiental de la carretera C-31, dando pleno cumplimiento a los mandatos establecidos por la Declaración de Impacto Ambiental, formulada por el Edicto de 29 de enero de 2004 y publicada en el DOGC el 19 de febrero de 2004." Acta que signen Pilar Montalvo, cap del Departament de Medi Ambient d'AENA Aeropuertos; Alejandro Martín, coordinador d'Obres i Infraestructures d'AENA Aeropuertos; Antoni Sorolla, Director General de Polítiques Ambientals; Cristòfol Jordà, Ajuntament de Viladecans; Juan Ramón Lucena, Ajuntament de Viladecans; Xavier Santaefèmia, el Consorci, i Enric de la Roa, el Consorci.





*Tercer.* Els fets esmentats podrien ser indiciàriament constitutius d'un delictes contra l'ordenació del territori i l'urbanisme de l'article 319 en relació amb un delictes de prevaricació urbanística de l'article 320 del Codi penal i dos delictes contra els recursos naturals i el medi ambient dels articles 325 i 330 del Codi penal.

Pel que fa a l'article 330 CP implica una conducta agreujada d'aquell que, en un espai natural protegit, danyés greument algun dels elements que hagin servit per qualificar-lo. Per tant, és un tipus penal que està subordinat a l'existència de la resta.

Quant al delictes ecològic de l'article 325 CP en relació amb els delictes dels articles 319 i 320 CP, aquests últims estan en relació de concurs de normes, concretament, en aplicació de l'article 8.1 CP, atès que les construccions no autoritzades de l'article 319 són més específiques penalment que el delictes ecològic de l'article 325 CP i s'ha d'entendre que el primer és una especialització del segon que és més genèric.

Dit això, cal indicar que atès que la construcció del pàrking de Can Sabadell va succeir el 2008-2009, la normativa aplicable és la que estava en vigor en el moment dels fets, és a dir, el Codi penal de 1995 que va entrar en vigor el 24 de maig de 1996 i, per tant, no es poden tenir en compte les modificacions legals d'aquests tipus penals que s'han produït al 2010 i 2015, així ho imposa el principi de legalitat penal de l'article 25.1 de la Constitució i 1.1 del Codi penal així com el principi de seguretat jurídica de l'article 9.3 CE.

L'article 319 castiga els promotors, constructors o tècnics directors que duguin a terme una construcció no autoritzada en sòls destinats a vials, zones verdes, béns de domini públic o llocs que tinguin legal o administrativament reconegut el seu valor paisatgístic, ecològic, artístic, històric o cultural, o pels motius que hagin estat considerats de protecció especial. També als promotors, constructors o tècnics directors que duguin a terme una edificació no autoritzable en sol no urbanitzable.

L'article 320 sanciona l'autoritat o funcionari públic, que malgrat saber-ne la injustícia, hagi informat favorablement projectes d'edificació o la concessió de llicències contràries a les normes urbanístiques vigents. També a l'autoritat o funcionari públic que per sí mateix o com a membre d'un òrgan col·legiat hagi resolt o votat a favor de la seva concessió, tot i saber-ne la injustícia.

En aquest cas, doncs, cal examinar si alguna autoritat o funcionari públic ha autoritzat la construcció del pàrking a la zona de Can Sabadell, malgrat saber que era una zona protegida.

Tal com s'ha dit, el 22.10.1999 es va dictar l'Ordre del Ministeri de Foment que va aprovar definitivament el Pla Director de l'Aeroport de Barcelona (PDAB) que va qualificar la zona





com a "Subsistema d'àrees de passatgers" i en l'inventaria de l'Estudi d'Impacte Ambiental de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona de novembre de 2000 d'AENA consten uns plànols en què la zona ocupada pels pàrkings està inclosa dins la delimitació de l'Àrea de Servei de l'Aeroport i fora de la delimitació del PEIN i ZEPA, concretament, la delimitació d'usos indicava que era sòl industrial i zona forestal sens ús específic.

El 19.11.2003 la Direcció General de Carreteres va aprovar tècnicament el projecte de traçat actualitzat, amb la clau TA-XB-02088, per impulsar el procediment expropiador. Finalment, el 30.7.2004 la Direcció General de Carreteres va aprovar tècnicament el projecte constructiu de "Modificació de carreteres C-31, PK 187+080 al PK 191+950, camí dels Regueralls - enllaç terminal actual de l'aeroport (B-202). Tram: Viladecans - Sant Boi de Llobregat - el Prat de Llobregat".

Per tant, fins en aquest moment temporal l'autorització de la construcció a la zona de Can Sabadell no vulnerava la normativa ambiental atès que la zona no estava declarada com a protegida. Concretament, al DOGC núm. 4148 de 7.6.2004 que va fer públic l'edicte de 20.5.2004 on consta el plànol annex es pot observar que la zona ocupada actualment pel pàrking de taxis no està inclosa a l'àrea delimitada i definida a la llegenda com a zones de connexió biològica.

El moment clau és a partir del 25.5.2005 quan es va aprovar definitivament el Pla Director Urbanístic Costaner (PDUSC) que va classificar la zona de Can Sabadell i, concretament, la superfície on s'ha construït el pàrking com a sòl no urbanitzable costaner C-1 que li atorga la major protecció. També és important l'Acord GOV/112/2006 de 5 de setembre, pel qual es designen zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'aprova la proposta de llocs d'importància comunitària (LIC) en el qual es va acordar a l'annex 1 incloure la superfície de la ZEPA del Delta de Llobregat - que inclou tota la superfície on s'han construït els pàrkings - com a espai designat per formar part de la xarxa Natura 2000 com a zona d'especial protecció per a les aus.

Així doncs a partir del 25.5.2005 la zona afectada va ser considerada com a ZEPA i xarxa Natura 2000.

Això no obstant, el 21.3.2007 el conseller de Política Territorial i Obres Públiques va aprovar definitivament el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner en relació amb les errades materials detectades per tal de descatalogar la zona de Can Sabadell com a zona de protecció ambiental. El punt 3r preveu:

"S'ha detectat una errada material en la documentació gràfica del PDUSC que fa referència a la UTR-C 143-b Riera de Sant Climent, plànol d'ordenació nº 17, en el sentit següent:





1) Cal suprimir parcialment la clau C1 de la UTR-C 143-b, que per error s'ha assignat als terrenys inclosos en l'àmbit del Pla director de l'aeroport de Barcelona, situats a ambdós costats de l'autovia C-31, que s'identifiquen en el plànol adjunt, atorgant-los la clau UND\* tal com estableix el PDUSC pels sòls inclosos en el Pla director de l'aeroport de Barcelona, subjectes a alguna de les activitats pròpies del sistema aeroportuari i amb independència dels sòls amb protecció mediambiental específica com els del PEIN.

2) Cal corregir els límits gràfics de la clau C1, assignada a la resta de sòls d'aquesta UTR, als límits del corredor biològic de Can Sabadell, zona ZEPA dels Reguerons i PEIN Delta del Llobregat (el Remolar)

Aquestes esmenes garanteixen la plena coherència de les determinacions del PDUSC amb les Resolucions i Edictes del Departament de Medi Ambient en relació amb la Declaració d'impacte ambiental del projecte d'ampliació de l'aeroport de Barcelona (Resolució de 9 de gener de 2002), Declaració d'impacte ambiental del projecte de traçat de la modificació de la carretera C-31, PK 187,080 al 191,950, camí dels Reguerals -enllaç terminal actual de l'aeroport (B-202) tram Viladecans - Sant Boi - El Prat, així com en l'inventari de Zones humides de Catalunya (2001) que reconeix la zona humida de Can Sabadell (Filipens Nord) com a principal connector entre les àrees dels Reguerons i Remolar, incloses en la ZEPA (Edicte 29-01-2004).

Per a subsanar aquestes errades cal corregir, doncs el plànol d'ordenació núm. 17 amb les precisions que es grafién en el plànol adjunt".

Una modificació normativa que no es pot entendre com a arbitrària sinó que està justificada per una interpretació sistemàtica del text normatiu degut a que l'article 21 imposa que s'ha de respectar la normativa sectorial per raó de la matèria i en aquest cas no s'havia respectat perquè s'havia legislat ambientalment en una zona emparada per la legislació sectorial, tal com van constatar els agents del Cos de Mossos d'Esquadra a través del Cadastre en què apareix la finca del pàrking amb un ús reconegut com "Aeropuerto de Barcelona". Interpretació que sosté l'informe jurídic i tècnic de 7 de març de 2013 firmat per Maria Teresa Manté i Prats, cap del Servei de les secretaries de l'àmbit metropolità de Barcelona, i J. Ramon Ferragut i Muxí, cap del Servei Territorial d'Urbanisme de l'Arc Metropolità de Barcelona. Una línia argumental que és coherent amb les normes urbanístiques de la Revisió del Pla Especial de Protecció i Millora del Parc Agrari del Baix Llobregat de 5 de març de 2015 quan a l'article 51 fa referència a la necessitat d'integrar les normes sectorials: "Els sòls qualificats de sistema pel PM, inclosos en l'àmbit del Pla Especial, es regulen per les previsions contemplades pel citat PM i les seves modificacions,





així com per les determinacions que estableixin les legislacions sectorials corresponents. No obstant, s'estableixen determinacions complementàries per tal d'assegurar el seu encaix global. 2. En cas de discrepància entre les determinacions que desenvolupa aquestes NU, les del PGM i les legislacions sectorials corresponents, predominaran aquestes últimes".

Així doncs, semblaria que amb aquesta correcció la zona de Can Sabadell no estaria protegida des d'un punt de vista ambiental i que la construcció del pàrking estaria emparada per la legislació atès que es va materialitzar amb posterioritat, entre els anys 2008 i 2009.

Ara bé, tal com constaten els agents instructors, realment hi ha una greu irregularitat urbanística atès que, d'una banda, la zona del pàrking està qualificada com a subsistema d'àrees terminals de passatgers sota l'empara del PDAB amb un ús que està al servei de l'aeroport de Barcelona i, de l'altra, està catalogada com a ZEPA (i, per tant, sòl no urbanitzable al ser PEIN i pertànyer a la Xarxa Natura 2000) davant la Comissió Europea.

La jurisprudència s'ha pronunciat sobre els requisits de la prevaricació urbanística. Així, per exemple, la Sentència núm. 663/2005 de la Sala 2a del Tribunal Suprem de 23.5.2005:

"La acción consiste en dictar una resolución arbitraria en un asunto administrativo. Ello implica, sin duda, su **contradicción con el derecho**, que puede manifestarse, según reiterada jurisprudencia, bien porque se haya dictado sin tener la competencia legalmente exigida, bien porque no se hayan respetado las normas esenciales de procedimiento, bien porque **el fondo de la misma contravenga lo dispuesto en la legislación vigente o suponga una desviación de poder** (STS núm. 727/2000, de 23 de octubre EDJ 2000/44193), o en palabras de otras sentencias, puede venir determinada por diversas causas y entre ellas se citan: la total ausencia de fundamento; si se han dictado por órganos incompetentes; si se omiten trámites esenciales del procedimiento; si de forma patente y clamorosa desbordan la legalidad; si existe patente y abierta contradicción con el ordenamiento jurídico y desprecio de los intereses generales (STS núm. 2340/2001, de 10 de diciembre EDJ 2001/55046 y STS núm. 76/2002, de 25 de enero EDJ 2002/1475).

**Pero no es suficiente la mera ilegalidad, la mera contradicción con el Derecho**, pues ello supondría anular en la práctica la intervención de control de los Tribunales del orden Contencioso- Administrativo, ampliando desmesuradamente el ámbito de actuación del Derecho Penal, que perdería su carácter de última "ratio". El principio de intervención mínima implica que la sanción penal sólo deberá utilizarse para resolver conflictos cuando sea imprescindible. Uno de los





supuestos de máxima expresión aparece cuando se trata de conductas, como las realizadas en el ámbito administrativo, para las que el ordenamiento ya tiene prevista una adecuada reacción orientada a mantener la legalidad y el respeto a los derechos de los ciudadanos. **El Derecho Penal solamente se ocupará de la sanción a los ataques más graves a la legalidad, constituidos por aquellas conductas que superan la mera contradicción con el Derecho para suponer un ataque consciente y grave a los intereses que precisamente las normas infringidas pretenden proteger.**

Respecto de esta distinción, la jurisprudencia anterior al Código Penal vigente EDL 1995/16398, y también algunas sentencias posteriores, siguiendo las tesis objetivas, venía poniendo el acento en la patente y fácil cognoscibilidad de la contradicción del acto administrativo con el derecho. **Se hablaba así de una contradicción patente y grosera** (STS de 1 de abril de 1996 EDJ 1996/3672), **o de resoluciones que desbordan la legalidad de un modo evidente, flagrante y clamoroso** (SSTS de 16 de mayo de 1992 EDJ 1992/4828 y de 20 de abril de 1994) o de una desviación o torcimiento del derecho de tal manera grosera, clara y evidente que sea de apreciar el plus de antijuridicidad que requiere el tipo penal (STS núm. 1095/1993, de 10 de mayo EDJ 1993/4385).

Otras sentencias de esta Sala, sin embargo, sin abandonar las tesis objetivas, e interpretando la sucesiva referencia que se hace en el artículo 404 EDL 1995/16398 a la resolución como arbitraria y dictada a sabiendas de su injusticia, vienen a resaltar **como elemento decisivo de la actuación prevaricadora el ejercicio arbitrario del poder, proscrito por el artículo 9.3 de la Constitución** EDL 1978/3879, en la medida en que el ordenamiento lo ha puesto en manos de la autoridad o funcionario público. Y así se dice que se ejerce arbitrariamente el poder cuando la autoridad o el funcionario dictan una resolución que no es efecto de la Constitución y del resto del ordenamiento jurídico sino, pura y simplemente, **producto de su voluntad, convertida irrazonablemente en aparente fuente de normatividad**. Cuando se actúa así y el resultado es una injusticia, es decir, una lesión de un derecho o del interés colectivo, se realiza el tipo objetivo de la prevaricación administrativa (SSTS de 23-5-1998 EDJ 1998/3923; 4-12-1998; STS núm. 766/1999, de 18 mayo EDJ 1999/7983 y STS núm. 2340/2001, de 10 de diciembre EDJ 2001/55046), lo que también ocurre cuando la arbitrariedad consiste en la mera producción de la resolución -por no tener su autor competencia legal para dictarla- o en la inobservancia del procedimiento esencial a que debe ajustarse su génesis (STS núm. 727/2000, de 23 de octubre EDJ 2000/44193).

Puede decirse, como se hace en otras sentencias, que tal condición aparece cuando la resolución, en el aspecto en que se manifiesta su contradicción con el derecho, no







es sostenible mediante ningún método aceptable de interpretación de la Ley (STS núm. 1497/2002, de 23 septiembre EDJ 2002/35937), o cuando falta una fundamentación jurídica razonable distinta de la voluntad de su autor (STS núm. 878/2002, de 17 de mayo EDJ 2002/16913) o cuando la resolución adoptada -desde el punto de vista objetivo- no resulta cubierta por ninguna interpretación de la Ley basada en cánones interpretativos admitidos (STS núm. 76/2002, de 25 de enero EDJ 2002/1475). Cuando así ocurre, se pone de manifiesto que la autoridad o funcionario, a través de la resolución que dicta, no actúa el derecho, orientado al funcionamiento de la Administración Pública conforme a las previsiones constitucionales, sino que hace efectiva su voluntad, sin fundamento técnico-jurídico aceptable.

Además, es necesario que el autor actúe a sabiendas de la injusticia de la resolución. Los términos injusticia y arbitrariedad, como antes dijimos, deben entenderse aquí utilizados con sentido equivalente, pues si se exige como elemento subjetivo del tipo que el autor actúe a sabiendas de la injusticia, su conocimiento debe abarcar, al menos, el carácter arbitrario de la resolución. De conformidad con lo expresado en la citada STS núm. 766/1999, de 18 mayo EDJ 1999/7983, como el elemento subjetivo viene legalmente expresado con la locución "a sabiendas", se puede decir, en resumen, que se comete el delito de prevaricación previsto en el artículo 404 del Código Penal vigente EDL 1995/16398 cuando la autoridad o funcionario, **teniendo plena conciencia de que resuelve al margen del ordenamiento jurídico y de que ocasiona un resultado materialmente injusto, actúa de tal modo porque quiere este resultado** y antepone el contenido de su voluntad a cualquier otro razonamiento o consideración.

Será necesario, en definitiva, en primer lugar, una resolución dictada por autoridad o funcionario en asunto administrativo; en segundo lugar que sea contraria al Derecho, es decir, ilegal; en tercer lugar, que esa contradicción con el derecho o ilegalidad, que puede manifestarse en la falta absoluta de competencia, en la omisión de trámites esenciales del procedimiento o en el propio contenido sustancial de la resolución, sea de tal entidad que no pueda ser explicada con una argumentación técnico-jurídica mínimamente razonable; en cuarto lugar, que ocasione un resultado materialmente injusto, y en quinto lugar, que la resolución sea dictada con la finalidad de hacer efectiva la voluntad particular de la autoridad o funcionario, y con el conocimiento de actuar en contra del derecho."

En aquest cas, és cert que tenim diversos actes normatius - els que aproven i autoritzen la construcció del parking a la zona de Can Sabadell-, però hem d'analitzar si la conducta suposa una contradicció amb la legislació vigent i que no es tracti d'una mera il·legalitat o contradicció amb el dret com requereix la jurisprudència.





En primer lloc, és difícil entendre que la conducta que estem analitzant contravingui allò que disposa la legislació vigent, atès que com s'ha raonat, la zona del parking està catalogada normativament com a subsistema d'àrees terminals de passatgers sota l'empara del PDAB que sí que és una normativa vigent. Ara bé, el fet que la zona consti a la Comissió europea com a zona protegida no significa que la Comissió europea hagi dictat una normativa específica en què de forma concreta i determinada hagi qualificat la zona de Can Sabadell com a zona protegida.

En segon lloc, tal com s'ha indicat a la jurisprudència analitzada, en aquest cas ens trobem amb una contradicció urbanística atès que el PDAB ho qualifica com a subsistema d'àrees terminal de passatgers i a la Comissió europea està catalogada com a ZEPA. Per tant, com que es tracta d'una contradicció quedaria fora de la tutela penal.

En tercer lloc, la contradicció hauria de ser patent, flagrant i clamorosa. Cal dir que aquest cas és peculiar, degut a que si ja la normativa urbanística és complexa, aquí ens trobem amb l'actuació de diferents administracions públiques: ens municipals, autonòmics, estatals i europeus amb els seus corresponents àmbits competencials i una coordinació no sempre eficaç i també una legislació sectorial específica per raons d'interès general com és la relativa a l'Aeroport del Prat. Tot això, fa que en aquest cas s'hagi produït un "galimaties" normatiu amb l'aprovació de normativa estatal, després normativa autonòmica però sense respectar la legislació sectorial, posteriorment, la rectificació per adaptar la legislació autonòmica a la legislació sectorial de l'Estat i, finalment, la constància a nivell de la Unió europea d'una zona declarada com a ZEPA. Conseqüentment, no es pot dir que hi hagi hagut una contradicció patent, flagrant i clamorosa perquè es degut a les circumstàncies expressades per les quals a la Comissió Europea encara li consta com a ZEPA la zona del parking de Can Sabadell.

En quart lloc, tampoc es pot afirmar que les decisions que s'han pres hagin estat producte d'una voluntat convertida de forma irracional en una font aparent de normativitat ja que s'ha produït a l'empara del PDAB vigent.

El tipus penals de l'article 320 CP exigeix, a més del dol, un element subjectiu de l'injust que es contempla amb l'expressió "a sabiendas", és a dir, malgrat saber-ne la injustícia i significa que l'autoritat o funcionari té plena consciència que resol al marge de l'ordenament jurídic i que ocasiona un resultat materialment injust. En aquest cas, difícilment es pot afirmar amb rotunditat que es tenia plena consciència que es resolia al marge de la llei, al contrari, la construcció del parking estava emparada pel PDAB vigent i, en conseqüència, tampoc va existir una plena consciència que es produïa un resultat materialment injust perquè si s'actuava amb la creença que allò era legal, difícilment es podrien acceptar resultats injustos emparats per la normativa que s'aplicava.





Així doncs, per tot l'exposat no hi ha indicis que s'hagi dictat arbitràriament un acte o disposició normativa amb plena consciència que fos contrària a la legislació vigent d'una forma flagrant, patent i clamorosa amb la intenció d'ocasionar un resultat materialment injust i revestir-lo d'aparent normativitat. És per això que no concorren els requisits de l'article 320 del Codi penal.

Així mateix, atès que la conducta de l'article 319 del Codi penal és una conseqüència de la del 320, perquè la construcció del 319 s'executa a l'empara d'unes resolucions o normatives que són objecte de l'article 320, s'ha d'entendre que tampoc concorren els requisits del tipus penal de l'article 319 del Codi penal, fonamentalment, perquè l'article 319 parla de dur a terme una construcció "no autoritzada", en aquest cas, la construcció estava autoritzada per les administracions públiques. A més a més, amb remissió al que s'ha esmentat sobre el "galimaties" d'ens públics i legislació sectorial tampoc hi hauria una consciència per part dels promotors, constructors o tècnics directors de que la zona de Can Sabadell realment estava protegida atès que el PDAB els empararia.

Dit això, tampoc cal entrar a l'examen exhaustiu de l'article 330 CP que ja s'ha indicat que difícilment pot aplicar-se autònomament, ja que estaria condicionat a l'existència d'un delictes previ.

Conseqüentment amb l'exposat anteriorment, com a **fiscal decideixo l'arxivament de les diligències d'investigació núm. 11/2012** de la Fiscalia de Medi Ambient de la Fiscalia Provincial de Barcelona per un presumpte delictes contra l'ordenació del territori i l'urbanisme, de prevaricació urbanística i contra els recursos naturals i el medi ambient per la construcció d'un pàrking al paratge Can Sabadell del terme municipal de Viladecans.

Així mateix, acordo que es notifiqui aquesta decisió a la denunciante, la Lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural (DEPANA).

*Altressí únic.* Com a fiscal, atès que la zona de Can Sabadell està emparada pel Pla Director de l'Aeroport de Barcelona i alhora està catalogada com a ZEPA davant la Comissió Europea, sol·licito que es requereixi al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya per tal que informi sobre les actuacions que es duren a terme per tal de corregir aquesta contradicció urbanística, amb notificació d'aquest acord.

Barcelona, 14 de febrer de 2017  
El fiscal, M.J. Fernández Montoro

