

Antecedents

Al BOPA número 18 del 23 de març de 2016 es publica l'edecte segons el qual:

“Vist que en el BOPA núm. 8, any 27, de data 25 de gener del 2015 es va publicar l'edecte del 21-01-2015 pel qual es fa pública la modificació de l'edecte del 5-03-2014 d'adjudicació del manteniment de totes les unitats de l'eina Mimix Availability Professional a l'empresa Greenhouse SA,

S'acorda publicar ara l'adjudicació del manteniment de totes les unitats de l'eina Mimix Availability Professional a l'empresa Greenhouse SA del 5-03-2014 incloent la modificació, mitjançant fe d'errata, de l'edecte del 5-03-2014 d'adjudicació del manteniment de totes les unitats de l'eina Mimix Availability Professional a l'empresa Greenhouse SA del 21-01-2015 i també el nou preu cert pel manteniment a partir del 2015 i anys posteriors.”

En l'edecte referit del BOPA núm. 8, any 27, de data 25 de gener del 2015 s'hi enllacen 2 documents associats:

<https://www.bopa.ad/bopa/026020/Pagines/84E7E.aspx>

<https://www.bopa.ad/bopa/026020/Pagines/84E82.aspx>

Es demana:

Quina relació guarden els edictes corregits segons els enllaços publicats el BOPA núm. 8, any 27, de data 25 de gener del 2015?

Per què cap de les denominacions de l'edecte de referència del BOPA número 8 del 2015 i els 2 que s'adjunten com a document associat del BOPA número 20 del 2014 són coincidents?

Per què cap de les adjudicatàries de l'edecte de referència del BOPA número 8 del 2015 i els 2 que s'adjunten com a document associat del BOPA 20 del 2014 són coincidents?

A Casa de la Vall 11 d'abril de 2016

Carles Naudi d'Areny-Plandolit Balsells
Conseller general

4.4.2 Respostes escrites

Edicte

El síndic general, d'acord amb les previsions de l'article 90 del Reglament del Consell General,

Disposa

Publicar la resposta del Govern a les preguntes formulades per la M. I. Sra. Rosa Gili Casals, consellera general del Grup Parlamentari Mixt,

relatives a les raons que justifiquen les modificacions a les amplades de les carreteres generals i secundàries, publicades en el Butlletí del Consell General núm. 15/2016, de data 7 de març.

Tot el que es fa públic per a general coneixement i efectes.

Casa de la Vall, 13 d'abril del 2016

Vicenç Mateu Zamora
Síndic General

Resposta a la pregunta parlamentària amb resposta escrita formulada per la M. I. Sra. Rosa Gili Casals, consellera socialdemòcrata del Grup Parlamentari Mixt, el dia 4 de març del 2016

Preguntes que es formulen en relació a les raons que justifiquen les modificacions a les amplades de les carreteres generals i secundàries:

“Quines raons mouen el Govern per reduir i/o eixamplar les amplades de les carreteres generals CG2, CG3 i CG4 en algunes zones, això com de les carreteres secundàries (carretera de Montaup CS240 i altres)? Es demana concreció en les respostes, amb arguments concrets per a cada via.”

Històricament, les amplades de les carreteres generals i secundàries foren fixades per Ordinacions aprovades pel Consell General, especialment l'Ordinació del 28 de juny de 1968, l'Ordinació del 4 de juliol de 1969, l'Ordinació del 13 de juliol de 1987 i l'Ordinació del 28 de juny de 1989. Arran de l'aprovació de la Constitució, mitjançant la Llei reguladora de les ordinacions dins el marc de la Constitució, del 3 de setembre de 1993, les antigues Ordinacions Generals foren incorporades a l'ordenament jurídic amb rang de llei, i la seva modificació ha de ser efectuada d'acord amb el procediment legislatiu. És a dir, les amplades de carreteres generals i secundàries romanen doncs vigents, per aplicació d'un precepte de rang legal, fins que una nova Llei disposi una regulació diferent. Atès que fins ara cap Llei no ha modificat les amplades de les carreteres generals i secundàries, segueixen vigents les amplades que fixà en el seu dia el Consell General mitjançant Ordinacions.

Llei 7/2005, del 21 de febrer, de designació de carreteres, no alterà les amplades de les carreteres. La modificació d'aquesta Llei, actualment en tràmit parlamentari, reforma substancialment la regulació de les amplades de les carreteres generals i secundàries. En el ben entès que el canvi legislatiu en curs no canvia, per ell mateix, les amplades, sinó

que obre la porta a què el Govern i els Comuns (en l'àmbit competencial que els correspon, carreteres generals i secundàries respectivament) *puguin* modificar les amplades de les carreteres, de forma justificada en motius d'interès generals. I, en tot cas, amb certes limitacions estipulades en la pròpia Llei (descrites més endavant).

Les raons que motiven la flexibilització de les amplades de les carreteres són bàsicament dos:

En primer lloc, tal com hem exposat, les antigues Ordinacions Generals han estat incorporades a l'ordenament jurídic amb rang de llei, i en conseqüència la seva modificació ha de ser efectuada d'acord amb un procediment legislatiu. Atès que l'amplada de les carreteres, tant generals com secundàries, havia estat fixada per Ordinacions del Consell General, les referides amplades són pràcticament inamovibles (llevat de procediment legislatiu). És a dir, no poden ser modificades pels instruments d'ordenació del Govern i dels Comuns que regula la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme (Plans Sectorials i Projectes d'Interès Nacional en el cas del Govern, i Plans d'Ordenació i Urbanisme Parroquial en el cas dels Comuns). És a dir, es constata una incoherència normativa entre la legislació urbanística (Llei general d'ordenació del territori i urbanisme) i la regulació de les amplades de les carreteres (la qual, encara en base a Ordinacions preconstitucionals, es revela obsoleta).

I, en segon lloc, la situació econòmica i les inquietuds socials evolucionen al llarg dels anys, de tal manera que és convenient evitar una rigidesa normativa excessiva, amb la finalitat de permetre actualitzar la regulació de les carreteres a les voluntats polítiques que reflecteixen el progrés de l'interès públic de la ciutadania. En particular, la flexibilització de les amplades de les carreteres ha de tenir en compte factors urbanístics, pressupostaris i mediambientals que no eren presents en les anys que el Consell General aprovà les Ordinacions relatives a amplades de carreteres. En definitiva, cal establir mecanismes que permetin que la planificació de les carreteres s'adapti a les canviants perspectives econòmiques i socials, mitjançant fórmules àgils, eficients i realistes. Aquesta és una de les justificacions principals de la modificació de la Llei de designació de carreteres.

La reforma legislativa de la Llei de designació de carreteres obre la porta, com hem dit, a què el Govern (mitjançant Plans Sectorials) i els Comuns (mitjançant els POUP) *puguin* modificar (ampliant o reduint) les amplades de carreteres generals i secundàries, respectivament. Ara bé, en el cas de reducció d'amplades el Projecte de Llei de designació de carreteres, actualment en tramitació

parlamentària, fixa unes condicions que garanteixen l'interès general i la funcionalitat de la mobilitat, i preserven la planificació d'influència nacional i la coordinació supracomunal, tot evitant la possibilitat d'actuacions arbitràries o poc motivades. En concret, el Projecte de Llei introdueix quatre requisits restrictius:

- No pot ser disminuïda l'amplada de les carreteres generals que cobreixen l'itinerari que abasta de frontera a frontera (CG1 i CG2)

- Disminuir amplades de carreteres generals no queda en mans del Govern de forma totalment discrecional, sinó que requereix validació prèvia de la Taula Nacional de Mobilitat.

- De forma anàloga, disminuir l'amplada de carreteres secundàries, o de carrers que en el passat havien estat carreteres generals, requereix validació prèvia de la Taula nacional de mobilitat o del Govern (depenent si a via forma part de la xarxa bàsica, o no).

- En qualsevol cas de disminució d'amplada viària, bé siguin carreteres generals, secundàries o carrers que havien estat en el passat carreteres generals, la reforma legislativa estableix que la reducció d'amplada no pot comportar, en cap cas, augment de l'edificabilitat privada.

En el cas de les carreteres generals, dos criteris essencials aconsellen disminuir l'amplada en certs trams determinats: minvar l'impacte mediambiental causat per la construcció de la carretera (desmunts, etc.); i racionalitzar la despesa pública en trams d'intensitats de trànsit relativament baixes. En concret, sembla raonable reduir l'amplada de la CG3 a partir de la Cortinada, i de la CG4 a partir d'Erts, passant de 20 a 15 metres, en tant que:

- Es troben en àrees encara feblement urbanitzades.

- Discorren en entorns d'alta muntanya, amb valor natural i paisatgístic.

- La reducció d'amplada ocasionarà un menor impacte mediambiental i possibilitarà una millor integració paisatgística.

- La previsió de creixement de les intensitats de trànsit permet assolir una funcionalitat satisfactòria de la via amb amplades de 15 metres.

Pel que fa a les carreteres secundàries, potser l'Annex III del Projecte de Llei de modificació de la Llei de designació de carreteres ("*Carreteres secundàries anteriors a la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme*") ha afavorit algun tipus de confusió. Aquest Annex especifica l'amplada actualment vigent de les carreteres secundàries (que, tal com hem exposat abans, és l'amplada fixada per les antigues Ordinacions aprovades pel Consell

General abans de la Constitució). És a dir, *informa* de quina és l'amplada normativa en la data d'entrada en vigor de la reforma legislativa, però *no estableix* les referides amplades, doncs no introdueix cap modificació respecte a les amplades fins ara vigents. La nova Llei deixa clar que a partir d'ara aquestes amplades podran ser modificades pels Comuns, mitjançant els POUP. O, expressat d'una manera potser més entenedora: la modificació legislativa específica que l'amplada normativa de les carreteres secundàries és (com ha estat fins ara des del juny de 1968) la que figura recopilada a l'Annex III, fins que el Comú corresponent la variï mitjançant el POUP:

“Article 9

.....

2. *Les carreteres secundàries construïdes amb anterioritat a la promulgació de la Llei general d'ordenació del territori i urbanisme tenen les amplades que es defineixen a l'Annex núm. 3.*

.....

4. *Igualment de forma excepcional, els comuns poden variar la distribució d'amplades de carrils i voreres que figura a l'Annex núm. 3, a través dels respectius Plans d'ordenació i urbanisme parroquial, sempre que la modificació sigui validada prèviament per la Taula nacional de mobilitat en el cas de les carreteres secundàries que formen part de la xarxa bàsica, o pel Govern en la resta de casos. La Taula nacional de mobilitat o el Govern, segons el cas, verificaran la influència de la modificació sobre la mobilitat nacional i la coordinació territorial supracomunal. En el supòsit de manca de validació es manté la distribució que figura a l'Annex núm. 3”*

El text de la pregunta cita específicament la carretera de Montaup (CS240). Tal com s'ha manifestat en els paràgrafs precedents, la modificació de la Llei de designació de carreteres no canvia l'amplada d'aquesta carretera (ni la de cap altra carretera). L'amplada de la CS240 i de la CS340 (carreteres de Montaup i del Coll d'Ordino, respectivament) fou fixada en 10 metres (Ordinació IV del 28 de juny de 1968). Ara bé, l'Ordinació del Consell General del 28 de juny de 1989 (BOPA núm. 15, del 20 de juliol de 1989) fixa que la carretera del Coll d'Ordino (CS340) té, en tota la seva longitud (des de la cruïlla amb la CG3 fins al Coll d'Ordino), una amplada de 13 metres. Paral·lelament, l'Ordinació del Consell General del 31 de juliol de 1991 (BOPA núm. 33, del 14 d'agost de 1991), estableix que la carretera de Montaup (CS240) també té, en tota la seva longitud (des de la amb la CG2 fins al Coll d'Ordino), una amplada de 13 metres.

La Llei reguladora de les ordinacions dins del marc de la Constitució, del 3 de setembre de 1993, estipula que “Totes les ordinacions aprovades pel Consell General que eren vigents en el moment de l'entrada en vigor de la Constitució han quedat incorporades a l'ordenament jurídic general amb rang de llei. La seva modificació s'efectuarà d'acord amb el procediment legislatiu.” Atès que cap llei ha modificat les amplades de les carreteres CS240 i CS340 (carreteres de Montaup i del Coll d'Ordino, respectivament), l'amplada d'aquestes dues vies roman a 13 metres.

Així doncs, l'amplada normativa de l'eix format per les carreteres secundàries CS240 i CS340 és, a data d'avui, 13 metres. La reforma legislativa manté la situació actual, en tant que (com reiteradament s'ha posat de relleu), no modifica amplades, sinó que flexibilitza els procediments perquè les Administracions Públiques titulars de les vies puguin adaptar les amplades als condicionants evolutius. Però cal destacar especialment que en el cas de carreteres secundàries que discorren per més d'una parròquia (com és el cas de l'eix CS240-CS340), la modificació de la Llei impedeix expressament que un Comú en variï l'amplada, per evitar diferències d'amplada en un itinerari supracomunal.

Andorra la Vella, 30 de març del 2016

5- ALTRA INFORMACIÓ

5.3 Altres

Edicte

La Sindicatura, d'acord amb l'article 84 del Reglament del Consell General, ha examinat la candidatura presentada pels M. I. Srs. Ladislau Baró Solà, president del Grup Parlamentari Demòcrata, Josep Pintat Forné, president del Grup Parlamentari Liberal i Pere López Agràs, president del Grup Parlamentari Mixt, per a l'elecció d'un magistrat del Tribunal Constitucional i, atès que no ha estat formulada cap objecció dins del termini reglamentari, proclama el candidat següent:

- Sr. Dominique Rousseau

Tot el que es fa públic per a general coneixement i efectes.

Casa de la Vall, 13 d'abril del 2016

Vicenç Mateu Zamora
Síndic General