



Roj: **STSJ CAT 5344/2020 - ECLI:ES:TSJCAT:2020:5344**

Id Cendoj: **08019330032020100374**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Barcelona**

Sección: **3**

Fecha: **02/06/2020**

Nº de Recurso: **115/2016**

Nº de Resolución: **1654/2020**

Procedimiento: **Recurso ordinario**

Ponente: **ISABEL HERNANDEZ PASCUAL**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

Sección Tercera

Recurso ordinario número 115/2016

Modificación Puntual del PGM en el ámbito de la vía de cornisa

Demandante: JOSEL S.L.

Demandado: Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña

Codemandados: Área Metropolitana de Barcelona, Ayuntamiento de Cerdanyola del Vallès y Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès

S E N T E N C I A núm. 1654

Ilmos/a Sres/a Magistrados/a :

D. Manuel Táboas Bentanachs

Dña. Isabel Hernández Pascual

D. Héctor García Morago

Barcelona, 2 de junio de 2020

Visto por la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, el presente recurso contencioso administrativo, seguido sobre **planeamiento urbanístico**, entre partes: como parte demandante, JOSEL, S.L., representada por el procurador D. Ivo Ranera Cahís; como parte demandada el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, representado por el abogado de la Generalitat de Cataluña, habiéndose personado como codemandados Área Metropolitana de Barcelona (AMB), y los Ayuntamientos de Cerdanyola del Vallès y Sant Cugat del Vallès.

En la tramitación de los presentes autos se han observado las prescripciones legales, siendo Ponente la Ilma. Sra. Magistrada Dña. Isabel Hernández Pascual.

ANTECEDENTES DE HECHO

1.- El presente recurso contencioso-administrativo se ha interpuesto contra la resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, de 25 de abril de 2016, en la que se aprobó definitivamente la Modificación puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito de la vía cornisa, vertiente norte de Collserola, en los términos municipales de Molins de Rei, Cerdanyola del Vallès y Sant Cugat del Vallès, promovida y remitida por el Área Metropolitana de Barcelona, publicada en el DOGC número 7.123, de 19 de mayo de 2016.

2.- Por la representación procesal de la parte actora se interpuso el presente recurso contencioso administrativo, y admitido a trámite y recibido el expediente administrativo le fue entregado y dedujo escrito de demanda, en el que tras consignar los hechos y fundamentos de derecho que estimó de aplicación, terminó solicitando que se dictara Sentencia estimatoria de la demanda articulada.

3.- Conferido traslado a las partes demandada y codemandadas, contestaron la demanda mediante escritos en los que tras consignar los hechos y fundamentos de derecho que estimaron de aplicación, solicitaron la desestimación de las pretensiones de la parte actora.

4.- Recibidos los autos a prueba, se practicaron las pertinentes con el resultado que obra en autos.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- El presente recurso contencioso administrativo tiene por objeto la pretensión actora de que se declare la nulidad de pleno derecho de la Modificación puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito de la vía cornisa, vertiente norte de Collserola, en los términos municipales de Molins de Rei, Cerdanyola del Vallès y Sant Cugat del Vallès, promovida y remitida por el Área Metropolitana de Barcelona, y aprobada definitivamente por resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, de 25 de abril de 2016, publicada en el DOGC número 7.123, de 19 de mayo de 2016.

Subsidiariamente, pretende que se declare la nulidad de esa Modificación puntual por lo que hace a las determinaciones de la misma que afectan al sector de la Torre Negra, de conformidad con el fundamento 5º de la demanda.

También solicita la codena en costas de las demandadas.

SEGUNDO.- La Modificación puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito de la vía cornisa, que se impugna, fue aprobada inicialmente el 25 de marzo de 2014, por lo que se rige por el Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, de aprobación definitiva del Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Cataluña, con las modificaciones incorporadas por la Ley 3/2012, de 22 de febrero, y la Ley 2/2014, de 27 de enero, de conformidad con la Disposición Transitoria Cuarta, apartado b, del citado Decreto Legislativo 1/2010.

TERCERO.- De conformidad con el artículo 1 de la Modificación puntual del PGM en el ámbito de la vía cornisa:

"El objeto de la presente Modificación del Plan general metropolitano de Barcelona (en adelante MPGM) en los términos de Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès y Cerdanyola del Vallès es preservar el espacio natural de la Serra de Collserola, con la eliminación de la reserva viaria correspondiente a la vía de cornisa, y reordenar los suelos afectados por la descalificación situados en el interior del Parque Natural y en los límites urbanos de los municipios afectados; haciendo compatible la preservación con los requerimientos derivados del desarrollo urbano".

Por lo que hace al ámbito de la MPGM, el artículo 2 dispone que *"...comprende los suelos afectados por la reserva viaria de la llamada "vía cornisa" del PGM de 1976 y su área de influencia, en los municipios de Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès y Cerdanyola del Vallès".*

El artículo 3, marco jurídico, dispone:

"En materia de planeamiento, al documento le es de aplicación el Plan territorial metropolitano de Barcelona, aprobado definitivamente por acuerdo del Gobierno de la Generalitat de Cataluña el 20 de abril de 2010, y el Plan de espacios de interés natural, aprobado por el Decreto 328/1992, de 14 de diciembre, en desarrollo de la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales, modificada por la Ley 12/20016, de 27 de julio, de medidas en materia de medio ambiente, de acuerdo con lo establecido en el punto 2.6.2. Planteamiento territorial de la Memoria.

Así como el resto de planeamiento urbanístico aplicable, el Plan general metropolitano de ordenación urbana de la Entidad municipal metropolitana de Barcelona, aprobado definitivamente el 17 de julio de 1976 y publicado el 19 de julio de 1976, y las diversas modificaciones y planeamientos derivados que lo desarrolla hasta la actualidad, constituye el planeamiento vigente en el área de estudio, respecto al régimen urbanístico del suelo, y el Plan especial de ordenación y protección del medio natural del Parque de Collserola, aprobado definitivamente el 1 de octubre de 1987 y publicado el 8 de marzo de 1988, ..."

La Disposición Final Primera establece:

"Hábitats y especies de interés comunitario: Todos los proyectos y actuaciones derivados de esta modificación del PGM deberá dar cumplimiento a los objetivos de conservación para los hábitats y para las especies de interés

comunitario del anexo 4 del Acuerdo GOV/150/2014, de 4 de noviembre, en referencia a la zona especial de conservación de Collserola, y deberá incorporar medidas para minimizar la pérdida de masa forestal catalogada".

CUARTO.- Por lo que hace a los antecedentes y marco normativo de la MPGM impugnada, desarrollando y completando lo recogido en el transcrito artículo 3, y a la vista de los escritos de las partes y del dictamen pericial, es preciso señalar lo siguiente:

1) El *Plan general metropolitano de Barcelona*, aprobado definitivamente el 17 de julio de 1976, contempla una reserva de suelo para la llamada vía cornisa que atraviesa la sierra de Collserola por su vertiente norte en los términos municipales de Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès y Molins de Rei.

2) La Memoria del **Plan especial de ordenación y protección del medio natural del Parque de Collserola**, aprobado definitivamente el 1 de octubre de 1987 y publicado el 8 de marzo de 1988, al que se refiere el artículo 3 que se ha transcrito de la MPGM impugnada, recogía en su página 136, "Red Arterial Metropolitana", lo siguiente:

"5.2.1. Definiciones del P. Especial.

El P.G.M plantea sobre el ámbito del Parque cuatro elementos de la red arterial metropolitana, con reserva de suelo tipo autopista, y trazados indicativos a desarrollar en los proyectos posteriores. Se trata de la Vía de Cornisa y de los tres túneles (Vallvidrera, Central y Horta) con las vías que les dan continuidad. El impacto ambiental de estos elementos es suficientemente conocido y ha quedado plenamente valorado en los capítulos de información.

Los trabajos efectuados desde la fase de Avance han permitido elaborar una reinterpretación de las propuestas del P.G.M por lo que hace al Parque de Collserola.

No se han desarrollado estudios para la Vía de Cornisa por las dificultades de trazado citadas en el capítulo de información y porque su eficacia frente a la AP-7 (B-30) no parece aconsejar a corto plazo su desarrollo.

Por otra parte, en relación con el Parque, esta vía provoca unos impactos ambientales muy elevados en los paisajes que resigue (valiosos todos y algunos de ellos excepcionalmente valiosos). Al mismo tiempo reduce de forma importante la capacidad para el ocio de estos lugares tan interesantes, ya que los espacios idóneos para estas actividades son muy escasos en un territorio de relieve tan accidentado como lo es el Parque de Collserola.

Desde la lógica del Parque parece desaconsejable la ejecución de esta Vía arterial .

(...)"

3) El **Plan de espacios de interés natural**, aprobado por el Decreto 328/1992, de 14 de diciembre, en desarrollo de la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales, **incluye la Sierra de Collserola** como espacio de interés natural del sistema mediterráneo septentrional litoral, delimitándolo en la ficha correspondiente, apartado A.2., como "el espacio comprendido en el ámbito del Plan especial de ordenación y protección del medio natural del Parc de Collserola, con la exclusión de los suelos clasificados como urbanos o urbanizables por el vigente plan general metropolitano"; y recogiendo, en su apartado B.2., como problemas derivados de la actividad antrópica, "intensa presión antrópica que comporta la degradación de los sistemas naturales. La implantación de nuevas infraestructuras territoriales puede comportar importantes alteraciones en el paisaje y morfología de la sierra".

4) En este contexto, el **Plan de Infraestructuras del transporte de Cataluña** para el periodo 2006 a 2026, aprobado por Decreto 310/2006, de 25 de julio, y publicado en el DOGC número 4685, de 27 de julio de 2006, en el apartado "propuestas de red viaria", "recomendaciones", por lo que aquí interesa, en relación con la "Conexión Baix Llobregat-Vallès por el sur", establece: " Se propone reconsiderar el trazado reservado para el vigente Plan general metropolitano, elaborando un trazado que evite la afectación de Collserola y que se integre perimetralmente en los ámbitos urbanos que atraviesa y, en particular en el caso del tramo Sant Cugat-Molins **hará falta desafectar el trazado actualmente reservado** ".

5) Por Acuerdo del Gobierno de la Generalitat, GOV/112/2006, de 5 de septiembre, DOGC núm. 4735, de 6 de octubre de 2006, por el que se designan zonas de especial protección de las aves (ZEPA) y se aprueba la propuesta de **lugares de importancia comunitaria (LIC)**, se aprobó tal propuesta, incluyendo en su anexo 3, como espacio de la montaña de litoral, la Serra de Collserola, con código ES5110024.

6) En coherencia con el Plan de Infraestructuras del Transporte, aprobado por el Gobierno de la Generalitat por Decreto 310/2006, el **Plan territorial metropolitano de Barcelona**, aprobado por el mismo Gobierno de la Generalitat por acuerdo de 20 de abril de 2010, publicado en el DOGC número 5627, de 12 de mayo de 2010, **no contempla la llamada Vía de Cornisa** entre los términos municipales de Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès y Cerdanyola del Vallès.

7) Por Decreto 146/2010, de 19 de octubre, se aprobó la **declaración del Parc Natural de la Serra de Collserola** y de las reservas naturales parciales de la Font Gropa y de la Rierada-Can Balasc, publicado en el DOGC número 5745, de 29 de octubre de 2010, en los siguientes términos:

"Artículo 1. Declaración del Parque Natural de la Sierra de Collserola.

1.1 Se declara el Parque Natural de la Sierra de Collserola en el ámbito definido en el anexo 1.1.

1.2 La delimitación de este espacio, grafiada en el anexo 2 a escala 1:5.000, es la definitiva a efectos de lo que disponen los artículos 8.1 y 2 del Decreto 328/1992 y el artículo 16.2 de la Ley 12/1985 . Su descripción literal se incluye en el anexo 3.

1.3 El Parque Natural de la Sierra de Collserola está situado en los municipios de Barcelona, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei, El Papiol, Sant Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès y Montcada i Reixac.

1.4 A efectos de la identificación internacional homologada del Parque Natural de la Sierra de Collserola se le asigna la categoría V de la UICN (Unión Internacional de Conservación de la Naturaleza).

1.5 A efectos del Plan de espacios de interés natural (PEIN), la delimitación es la establecida en el anexo 1.1 del presente Decreto y se modifica la información relativa al espacio Sierra de Collserola.

1.6 A efectos de la designación como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), los límites del espacio Sierra de Collserola (código ES5110024) definidos en el Acuerdo de Gobierno GOV/112/2006 quedan modificados de acuerdo con lo establecido en el apartado 1.1.

Artículo 2. Declaración de las reservas naturales parciales de La Rierada-Can Balasc y La Font Gropa

2.1 Se declaran la Reserva Natural Parcial de La Rierada-Can Balasc y la Reserva Natural Parcial de La Font Gropa en los ámbitos definidos en el anexo 1.2.

2.2 La delimitación de estos espacios, grafiada en el anexo 2 a escala 1:5.000, es la definitiva a efectos de lo que disponen los artículos 8.1 y 2 del Decreto 328/1992 y el artículo 16.2 de la Ley 12/1985 . Su descripción literal se incluye en el anexo 3.

2.3 La Reserva Natural Parcial de La Rierada-Can Balasc está situada en los municipios de Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès y Barcelona. La Reserva Natural Parcial de La Font Gropa está situada en el municipio de Sant Cugat del Vallès.

2.4 Las reservas naturales parciales declaradas se integran y forman parte del Parque Natural de la Sierra de Collserola, quedando incorporadas a todos los efectos dentro de las previsiones de la gestión, la planificación, el régimen urbanístico, las normas básicas de protección y la organización administrativa del Parque Natural de la Sierra de Collserola, de conformidad con lo que prevé el presente Decreto.

2.5 A efectos de la identificación internacional homologada, a las dos reservas naturales parciales mencionadas en el punto 1 del presente artículo se les asigna la categoría IV de la UICN".

8) Finalmente, **en la Modificación puntual del PGM** en el ámbito de la vía cornisa, que aquí se impugna, y de conformidad con su artículo 1, para preservar el espacio natural de La Serra de Collserola, **se elimina la reserva viaria correspondiente a la vía cornisa.**

QUINTO.- Se alega por la parte actora como primer motivo de nulidad de la MPPGM en el ámbito de la vía cornisa, que el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) carece de competencia para tramitar una Modificación puntual en la que se suprime una infraestructura viaria integrada en la red de carreteras de la Generalitat de Cataluña, e incluida en el Plan de carreteras del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de 1995.

Este motivo de recurso no puede prosperar, pues, como se ha explicado en el fundamento anterior, el vigente *Plan de Infraestructuras del transporte de Cataluña para el periodo 2006 a 2026, aprobado por Decreto 310/2006, de 25 de julio, y publicado en el DOGC número 4685, de 27 de julio de 2006, en el apartado "propuestas de red viaria", "recomendaciones", por lo que aquí interesa, en relación con la "Conexión Baix Llobregat-Vallès por el sur", establece: " Se propone reconsiderar el trazado reservado para el vigente Plan general metropolitano, elaborando un trazado que evite la afectación de Collserola y que se integre perimetralmente en los ámbitos urbanos que atraviesa y, en particular en el caso del tramo Sant Cugat-Molins hará falta desafectar el trazado actualmente reservado".*

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial de Cataluña, *"los planes de incidencia territorial que elaboren los Departamentos de la Generalidad tendrán el carácter de planes territoriales sectoriales y se formularán cuando el Consejo Ejecutivo lo determine".*

El artículo 13 del Decreto Legislativo 2/2009, de 25 de agosto, de carreteras de Cataluña, en relación con el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña:

13.1. El sistema de infraestructuras viarias, en el marco de las directrices de la ordenación territorial, se ordena mediante el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña, creado por la Ley 4/2006, de 31 de marzo, Ferroviaria.

13.2. El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña tiene carácter de plan territorial sectorial, de acuerdo con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de Política Territorial, y de plan específico, a los efectos de lo que establece la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la Movilidad.

13.3. Corresponde al Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña, en materia de carreteras, definir la red básica y la red comarcal y señalar las condiciones para definir la red local, y también establecer el régimen general de las vías pertenecientes a todas las redes.

13.4. El Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña se debe revisar, como mínimo, cada cinco años.

Como es de ver, el Gobierno de la Generalitat de Cataluña, a quien la actora reconoce la competencia para eliminar la reserva de suelo para la vía de cornisa en el ámbito de la Serra de Collserola, recomienda en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2006-2026, la reconsideración de su trazado para evitar la sierra de Collserola, disponiendo, además, que - "caldrà" -, hará falta o será necesaria la desafectación de la reserva entonces vigentes entre Molins de Rei y Sant Cugat del Vallès, lo que se ha cumplido, primero, en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, de 20 de abril de 2010, y más tarde en la MPPGM en el ámbito de la vía cornisa, objeto de este recurso.

En la demanda se cita la sentencia de esta Sala y Sección, número 198, de 12 de marzo de 2013, dictada en el recurso número 267/2010, que declaró la nulidad parcial del Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, por lo que hace a la "vía estructural primaria" de titularidad estatal denominada "Ronda del Vallès", en atención a las razones expresadas en su fundamento 5.3:

"Pues bien, llegados a las presentes alturas y en aplicación de la doctrina expuesta, como se ha dicho en clara identidad de fundamento y razón con el ordenamiento jurídico territorial y concretamente su planeamiento territorial, aquí parcial, de una infraestructura viaria en materia de carreteras estatales, debe estimarse que más allá de lo que corresponde al ejercicio de competencias estatales en el supuesto que por la Administración estatal se ha evidenciado, con las necesarias adaptaciones a la doctrina expuesta se ha conculcado así lo establecido en los apartados 21 y 24 del artículo 149.1 del Estatuto de Autonomía de Cataluña, aprobado por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y, por consiguiente, se incurrió en nulidad de pleno derecho en todos aquellos particulares del plano de ordenación 3.5 Infraestructuras Viarias Trazados alternativos de la Ronda del Vallès al contemplar trazados alternativos que no fuesen los del trazado que constataba la Administración estatal y desde luego a atender medioambientalmente al ejercicio de competencias de su razón".

La razón de decidir de esta sentencia no es extensible al caso que nos ocupa, pues, como afirma la misma parte actora, la competencia por lo que hace a la vía de cornisa de la Serra de Collserola no es estatal, sino de la Generalitat de Cataluña, que por Decreto 310/2006, de 25 de julio, aprobó el Plan de Infraestructuras del Transporte, de 2006 a 2026, en el que se recomienda evitar dicha sierra en el trazado de la vía cornisa, e incluye un mandato de desafectación de los terrenos reservados para la expresada vía en los términos de Molins de Rei y Sant Cugat del Vallès, que ha sido eliminada por la MPPGM, objeto de este recurso, y, consecuentemente, lo dispuesto en este último instrumento de planeamiento urbanístico se aprueba en congruencia con el referido Plan de Infraestructuras, con naturaleza de plan territorial sectorial, y en congruencia también con el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, en el que ya no aparece la vía de cornisa, ambos planes de naturaleza territorial aprobados por el Gobierno de la Generalitat de Cataluña, en ejercicio de la competencias estatutarias que la parte actora le reconoce, y de conformidad con el artículo 13.2 del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, de aprobación definitiva del Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Cataluña, según el cual, *"los planes urbanísticos deben ser coherentes con las determinaciones del plan territorial general y de los planes territoriales parciales y sectoriales y facilitar su cumplimiento"*.

SEXTO.- Al entender de la parte actora, la eliminación de la reserva de suelo para la vía de cornisa debería haberse articulado en el marco de una revisión del PGM y no como una modificación del mismo.

Esta cuestión ya fue planteada por la misma parte actora, JOSEL, S.L., en el recurso número 312/2004, seguido ante esta misma Sala y Sección, contra el acuerdo de 21 de octubre de 2003, de aprobación definitiva de la Modificación Puntual del Plan General Metropolitano para preservar íntegramente la Torre Negra del municipio de Sant Cugat, cuestión que fue resuelta en contra de la actora por las siguientes razones, expuestas en su f.j. 2º:

"Pues bien, es conocida y pacífica la doctrina del Tribunal Supremo sobre las diferencias entre una y otra figura de planeamiento, que en esencia concluye que tanto la modificación como la revisión de los planes de ordenación tienen en común la alteración de las determinaciones del ordenamiento urbanístico vigente, pero mientras la revisión supone la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo, motivada por la elección de un modelo territorial distinto o por la aparición de circunstancias sobrevenidas, de carácter demográfico o económico que incidan sustancialmente sobre la ordenación, o por el agotamiento de la capacidad del Plan, la mera modificación de un plan queda como una categoría residual para todos los casos de alteración de determinaciones del Plan no encuadrables en el concepto antes dicho de revisión, aunque dicha alteración comporte también cambios aislados en la clasificación del suelo, o impongan la procedencia de revisar la programación del Plan General; es decir, la revisión equivale a un replanteamiento global o sustancial del Plan, en su conjunto, mientras la modificación se reduce a la alteración de concretos elementos del Plan.

La parte demandante afirma que una modificación que afecta a una superficie de unas 159 Has., que reclasifica de urbanizable a no urbanizable más o menos 117 Has integrándolas en el sistema de espacios libres del municipio, que crea un sistema de espacios libres -el "parque rural"- no contemplado en el PGM, y que establece una reserva de suelo para la llamada Ronda Sur del municipio, no es una modificación puntual sino una revisión. Y quizás procedería darle la razón si Sant Cugat tuviere su propio Plan General y lo alterase en tales términos. Pero Sant Cugat es uno de los veintiocho municipios encuadrados en el PGM, que tiene un ámbito superficial total de 63.428 Has. y abarca cinco comarcas (el Barcelonés, el Baix Llobregat, el Maresme, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental), y la clave Parque Rural es muy similar en contenido y regulación a la establecida en los arts. 205 y s.s. del PGM para los parques forestales (claves 27, 28 y 29); por otro lado, la previsión de la Ronda Sud podrá incidir -si llega a materializarse- sobre el sistema de comunicaciones de una parte muy reducida del ámbito territorial del PGM, ciñéndose principalmente su trascendencia a la ordenación de la vialidad del término municipal en cuestión.

En suma, no se efectúa un replanteamiento global y sustancial del Plan General Metropolitano, que hoy por hoy debe entenderse como una unidad de ámbito (art. 1, 3 y 4 de las NNUU del mismo), sino solo concretas alteraciones en un espacio muy limitado de dicha unidad (es muy representativo y gráfico al respecto el plano acompañado por el Ayuntamiento a su escrito de contestación)".

En el caso que nos ocupa, según la Memoria de la MPPGM:

"1.2. Ámbito de actuación. El ámbito de la presente MPPGM comprende los suelos afectados por la reserva viaria de la denominada "vía de cornisa" del PGM de 1976 y su área de influencia. Comprende una superficie total de 157'25 ha distribuida como sigue:

- en Molins de Rei, tiene una extensión de 33'75 ha y una longitud aproximada de 5'2 km,*
- en Sant Cugat del Vallès alcanza 49'91 ha y un desarrollo estimado de 6'1 km,*
- y, en Cerdanyola del Vallès, comprende 73'59 ha de suelo y tiene una longitud de 4'1 km".*

Por tanto, la reserva de la vía de cornisa eliminada por la MPPGM abarca una superficie de unas 157'25 ha, y tiene una longitud de unos 15'4 km, discurriendo a través de tres municipios del Vallès Occidental - Molins de Rei, Sant Cugat del Vallès y Cerdanyola del Vallès -, todo ello en el ámbito del PGM de 63.428 has, y cinco comarcas (el Barcelonés, el Baix Llobregat, el Maresme, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental), lo que obliga, por las mismas razones expresadas en la sentencia antes citada, a descartar que la eliminación de la reserva para vial suponga un replanteamiento global y sustancial del PGM que deba sustanciarse mediante su revisión, sino una alteración muy concreta, hecha en congruencia con el planeamiento territorial parcial y sectorial en materia de infraestructuras de transporte, de dimensiones desproporcionadamente reducidas - 157'25 ha - en comparación con el ámbito del PGM - 63.428 Ha -, cuyas determinaciones orgánicas y estructurales no pueden verse sustancialmente modificadas por esa supresión, sin que pueda tomarse en consideración en este momento un futuro, como el que plantea en su demanda la parte actora, sobre el alcance de un nuevo planteamiento de las infraestructuras viarias metropolitanas, cuya trascendencia en relación con la competencia y procedimiento a seguir para la aprobación del concreto instrumento de planeamiento urbanístico habrá de examinarse y decidirse, en su caso, en el momento de su futura tramitación.

SÉPTIMO.- Se alega también por la parte actora que la MPPGM en el ámbito de la vía de cornisa es nula por falta de la necesaria cobertura de planeamiento supramunicipal, por no haberse aprobado el Plan director urbanístico del área metropolitana, exigido, a su entender, por los artículos 21 y 22 d) de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona, y artículo 5.2.1 del Plan territorial metropolitano de Barcelona.

De conformidad con este último artículo, 5.2.1, del Plan territorial metropolitano de Barcelona, en el particular invocado por la parte actora, " *el PDU ha de ser el instrumento urbanístico previo de revisión y adaptación del planeamiento urbanístico vigente a las prescripciones de este Plan territorial*".

El artículo 21.1 de la Ley 31/2010, establece que *"la ordenación urbanística integrada del territorio metropolitano se instrumenta mediante el Plan director urbanístico metropolitano y el Plan de ordenación urbanística metropolitano"*; y su artículo 22 d) dispone que *"el Plan director urbanístico metropolitano tiene los siguientes objetivos: ...d) Concretar y delimitar las reservas de suelo para las infraestructuras y sistemas generales del ámbito metropolitano, como por ejemplo redes viarias, ferroviarias, hidráulicas, portuarias, aeroportuarias, de saneamiento y abastecimiento de agua, de telecomunicaciones, de equipamientos, de espacios libres y otros parecidos"*.

El citado artículo 21 de la Ley 31/2010 hace referencia al plan de ordenación urbanística municipal, y la Modificación puntual que se impugna afecta al Plan General Metropolitano aprobado el 19 de julio de 1976, todavía vigente, que se rige por la Disposición Transitoria Segunda de la referida Ley 31/2010, del tenor siguiente en relación con el planeamiento urbanístico general vigente:

"1. El Plan general metropolitano aprobado definitivamente el 19 de julio de 1976 y las correspondientes modificaciones, así como los demás planes generales municipales del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, son vigentes mientras no entra en vigor el planeamiento establecido por la disposición adicional décima, sin perjuicio de las modificaciones que resultan directamente de la incompatibilidad con el Plan director urbanístico metropolitano.

2. El planeamiento urbanístico general vigente a la entrada en vigor de la presente ley no puede ser objeto de revisión o adaptación fuera del procedimiento establecido por la disposición adicional décima, sin perjuicio de las posibles modificaciones puntuales que sean necesarias..."

Por consiguiente, el PGM, vigente a la fecha de entrada en vigor de la Ley 31/2010, es susceptible de las modificaciones puntuales que sean necesarias, de conformidad con la expresada Disposición Transitoria Segunda de la Ley 31/2010.

De conformidad con el artículo 13.2 del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, de aprobación definitiva del Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Cataluña, *"los planes urbanísticos deben ser coherentes con las determinaciones del plan territorial general y de los planes territoriales parciales y sectoriales y facilitar su cumplimiento"*.

Como se ha explicado en el f.j. 4º, el Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña para el periodo 2006 a 2026, aprobado por Decreto 310/2006, de 25 de julio, y publicado en el DOGC número 4685, de 27 de julio de 2006, en el apartado *"propuestas de red viaria"*, *"recomendaciones"* - página 77 - por lo que aquí interesa, en relación con la *"Conexión Baix Llobregat-Vallès por el sur"*, *"considera oportuno emitir las siguientes recomendaciones para que sean recogidas en los planes citados anteriormente [entre ellos el plan territorial metropolitano]"*:

"Se propone reconsiderar el trazado reservado para el vigente Plan general metropolitano, elaborando un trazado que evite la afectación de Collserola y que se integre perimetralmente en los ámbitos urbanos que atraviesa y, en particular en el caso del tramo Sant Cugat-Molins hará falta desafectar el trazado actualmente reservado".

Por su parte, el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona, en su artículo 14.13.3, establece:

"3. Los estudios informativos han de ser coherentes con las redes propuestas en el Plan, tal como dice el PITC [Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña], es el documento que concreta sus determinaciones en el ámbito metropolitano de Barcelona y al cual se subordinan. En consecuencia, las reservas de suelo y las propuestas se modificarán con el planeamiento urbanístico para adaptarse a las determinaciones del PTMB [Plan territorial metropolitano de Barcelona]".

La necesaria coherencia entre el Plan territorial metropolitano y el planeamiento sectorial correspondiente aparece motivada en la Memoria justificativa — apartado 1.3 —, y contemplada y dispuesta en el artículo 4.2.1 del mismo Plan territorial metropolitano de Barcelona.

En la Memoria se recoge que *"la desprogramación del vial de cornisa está avalada, además, por el planeamiento territorial vigente, el Plan territorial metropolitano (PTMB), aprobado definitivamente en abril de 2010, que no contempla el trazado de esta infraestructura viaria"*.

Se ha hecho constar igualmente - f.j 4º - que el Plan territorial metropolitano de Barcelona eliminó la vía de cornisa, lo que es coherente con las recomendaciones y previsiones del Plan de Infraestructuras de Transporte

de Cataluña, debiendo el planeamiento urbanístico adaptarse al Plan territorial por lo que hace a las reservas de suelo, y, en consecuencia, en este caso, a la supresión de la reserva para la vía de cornisa.

Por otra parte no puede obviarse, al enjuiciar la necesidad de la supresión de la reserva de suelo para la vía de cornisa, que los terrenos de la Serra de Collserola atravesados por esa reserva tienen la consideración de espacio natural con diversas figuras de protección especial, incluso a nivel de derecho europeo.

Así se recoge en la Memoria de justificación de la Modificación impugnada — apartado 1.3 —, afirmando que *"se redacta la presente figura de planeamiento con el objetivo de preservar el espacio natural de la Serra de Collserola, con la eliminación de la reserva viaria correspondiente a la vía de cornisa, y reordenar los suelos afectados por la descalificación situados en el interior del Parque Natural y en los límites urbanos de los municipios afectados; haciendo compatible la preservación con los requerimientos derivados del desarrollo urbano"*.

En el apartado 1.4 de la Memoria se añade que *"su eliminación no supone únicamente la liberación de una superficie significativa de suelos forestales, sino que, sobre todo, se evita definitivamente el impacto que una vía de estas características tendría sobre el Parque Natural, fragmentando y aislando el espacio"*.

Hay que tomar en consideración a este respecto que, según el dictamen pericial emitido en este recurso por el arquitecto Sr. Carlos, *"el vial de cornisa contemplaba una reserva viaria de alta capacidad tipo autovía, con dos carriles por cada lado y pocos enlaces viarios que discurría por la cresta de Collserola. Por tanto, un carácter de vía rápida, de conexión para distancias grandes y más pensada como vía de paso que como vial integrado que tuviera la función de conectividad local"*; y que tal previsión respondía a dos hechos esenciales: *"a. La falta de protección en aquella época de los suelos que conforman el actual Parque Metropolitano de Collserola; b) La previsión de un crecimiento de 110.000 habitantes por año en el ámbito de la Corporación Metropolitana, lo que llevaba a una previsión para el año 2010 de una población metropolitana de alrededor de 7 millones de habitantes, previsión que se ha quedado a la mitad"*; así como que *"esta previsión es anterior a la ejecución de los laterales actuales a la autopista B-30 que cumplen esta función y conectan el Vallès con el Baix Llobregat, función que era la prevista para esta denominada vía de cornisa"*.

La protección de Collserola como espacio natural comenzó, como ya se ha expuesto, por del Plan especial de ordenación y protección del medio natural del Parque de Collserola, aprobado definitivamente el 1 de octubre de 1987 y publicado el 8 de marzo de 1988, en cuya memoria se hizo constar que *"desde la lógica del Parque parece desaconsejable la ejecución de esta Vía arterial"*, con referencia a la vía de cornisa eliminada en la MPPGM que se impugnaba.

Posteriormente fue incluida en el Plan de espacios de interés natural, aprobado por el Decreto 328/1992, de 14 de diciembre, en desarrollo de la Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales, en el que se contemplaba como problema antrópico afectante a este concreto ámbito *"la implantación de nuevas infraestructuras territoriales puede comportar importantes alteraciones en el paisaje y morfología de la sierra"*.

Por acuerdo del Gobierno de la Generalitat, GOV/112/2006, de 5 de septiembre, DOGC núm. 4735, de 6 de octubre de 2006, se propuso la Serra de Collserola como lugar de importancia comunitaria, en relación con cuya declaración como tal LIC la Disposición Adicional Primera de la MPPGM impugnada dispone que *"todos los proyectos y actuaciones derivados de esta modificación del PGM deberán dar cumplimiento a los objetivos de conservación para los hábitats y para las especies de interés comunitario del anexo 4 del Acuerdo GOV/150/2014, de 4 de noviembre, en referencia a la zona especial de conservación de Collserola, y deberán incorporar medidas para minimizar la pérdida de masa forestal catalogada"*. Hace referencia al Acuerdo GOV/150/2014, de 4 de noviembre — DOGC de 6 de noviembre de 2014 —, por el que se declaran zonas especiales de conservación de la región biogeográfica mediterránea, integrantes de la red Natura 2000, y se aprueba el instrumento de gestión, aunque, como se ha dicho, ya fue propuesta como LIC por acuerdo del Gobierno de 5 de septiembre de 2006.

Finalmente la Serra de Collserola se ha visto protegida como espacio natural por el Decreto 146/2010, de 19 de octubre, que aprobó la declaración del Parc Natural de la Serra de Collserola y de las reservas naturales parciales de la Font Gropa y de la Rierada-Can Balasc, publicado en el DOGC número 5745, de 29 de octubre de 2010.

Sobre la adecuación de la MPPGM impugnada al planeamiento territorial y sectorial, el perito de designación judicial, D. Carlos, arquitecto, ha dictaminado:

"Una vez recomendada la supresión de la reserva de la vía de la Cornisa en el Plan territorial de infraestructuras de transportes de Cataluña (PTITC), y materializada en el Plan territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB), desaparece la obligación del planeamiento urbanístico del Plan General Metropolitano (PGM) de mantenerla. Así, la modificación puntual del PGM (MPGM) es necesaria para la adaptación a las determinaciones de orden territorial en el planeamiento y la recalificación de los suelos descalificados."

La MPPGM se formula a partir de la necesidad de hacer compatible la preservación de los espacios naturales y los requerimientos de la movilidad necesaria para las zonas urbanas. A tal efecto, incorpora un informe ambiental de la movilidad (IAM) que elimina la reserva viaria del planeamiento vigente y reordena los límites urbanos afectados".

Seguidamente el dictamen analiza las alternativas viarias estudiadas en la documentación de la MPPGM que se impugna, respecto de lo cual manifiesta que *"se desprende que la MPPGM ha hecho un estudio de la movilidad y sus alternativas de forma detallada, con una visión de conjunto, y valorando la incidencia de la supresión del vial de Cornisa tanto desde el punto de vista medioambiental como de movilidad"*, aunque concluye, contrariamente a lo defendido en la referida documentación, que la alternativa 4 no es la más idónea, concluyendo que *"para asegurar la fluidez en las comunicaciones intermunicipales, liberar de esta función la actual AP-7 - B-30 y permitir una conexión al sur del tejido urbano, se considera más idónea la alternativa 1 propuesta"*.

Aun cuando la propuesta del perito resulta irrelevante para definir la alternativa viaria procedente, por cuanto la MPPGM impugnada se ha limitado a eliminar la vía de cornisa en coherencia con el planeamiento territorial y sectorial en materia de infraestructuras, sí que acredita la compatibilidad de esta decisión — por otra parte impuesta desde los indicados instrumentos de planeamiento territorial, no impugnados ni declarados nulos por lo que hace a la vía de cornisa — con la protección del espacio natural, y con la posibilidad de implementar cuando se estime procedente una red viaria que garantice la fluidez de la movilidad pese a la supresión de la vía de cornisa.

Así concluye el perito al decir que *"se ha apostado por otras estrategias de movilidad y de comunicaciones en el territorio que en este dictamen se han detallado y que llevan a término de forma efectiva aquella comunicación entre los diferentes núcleos urbanos afectados, pese a que una manera más sutil y atenta a la complejidad y a los valores del territorio metropolitano."*

Por todo lo expuesto procede dictar sentencia desestimando la pretensión de nulidad de la MPPGM formulada en la demanda.

OCTAVO.- Subsidiariamente a la pretensión de nulidad de la MPPGM, en la demanda se solicitó la nulidad de esa Modificación puntual por lo que hace a las determinaciones de la misma que afecten al sector de la Torre Negra.

En la demanda se señalan las referencias al sector Torre Negra en algunos planos de la MPPGM impugnada, pero no se afirma en ningún momento que el ámbito de la Modificación incluya tal sector. Tampoco se ha propuesto, ni se ha practicado prueba para acreditar que dicho sector resulte afectado por la Modificación, cuestión que no fue incluida por la actora como objeto de la prueba pericial.

En la contestación a la demanda, el Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès se refiere al ámbito de Torre Negra como terrenos colindantes a los del ámbito de la MPPGM que es objeto de impugnación, y se ratifica en ello en su escrito de conclusiones con la inclusión de un plano explicativo, a cuyo pie se manifiesta que *"como se puede ver el vial de cornisa queda fuera del ámbito de Torre Negra por su linde sur y el vial linda con suelo no urbanizable, sin que, insistimos, la MPPGM que se impugna estableciese la especial protección que gozaba en el planeamiento vigente en aquel momento el suelo no urbanizable en el ámbito de Torre Negra, sino que únicamente hacía referencia al ámbito"*. En este escrito también se alega que por resolución de la consejería de Presidencia de 29 de junio de 2018 (DOGC número 7655, de 3 de julio de 2018, página 29), se aprobó definitivamente la MPPGM en el ámbito de la Torre Negra de Sant Cugat del Vallès, donde se mantiene la clasificación como no urbanizable, por lo que, según dicho escrito de conclusiones, todas las afirmaciones en relación con ese ámbito vertidas en la contestación a la demanda *"... han de tenerse por revalidadas en el nuevo contexto urbanístico, y sin que la nulidad de la MPPGM de Torre Negra de 2012 influya en las calificaciones y clasificaciones urbanísticas del presente documento de MPPGM que se impugna"*.

En la Memoria de la MPPGM que se impugna — apartado 2.1 — se describe el ámbito en los siguientes términos:

"- al oeste, desde la AP-2 en Molins de Rei, transcurre por el interior del Parque paralelo al trazado de la riera de Vallvidrera;

*- en el centro, atraviesa Sant Cugat del Vallès por el barrio de la Floresta; y **bordeando** el barrio de Can Trabal y Can Vilallonga y suelo rural de la Torre Negra, por el sur, en contacto con el Parque de Collserola;*

- al este, se extiende, otra vez, por el interior del Parque, hasta la rotonda que enlaza con la avenida Canaletas, en Cerdanyola del Vallès".

En el apartado 2.2, *"estado actual y usos del suelo"*, añade por lo que hace al término de Sant Cugat del Vallès:

"Desde Can Bell, transcurre, igualmente por el perímetro del Parque, pero entre espacios libres bordeando el ámbito rural de la Torre Negra, y está formado por la parte alta del torrente de Can Bell, afluente, después, del torrente de la Torre Negra, ya fuera del ámbito. Continúa hacia el interior del Parque incluyendo zonas de bosque y atravesando la riera de Can Coll hasta el límite del término municipal con Cerdanyola del Vallès".

De todo lo expuesto, y a falta de alegación y prueba en sentido contrario, no se acredita que el ámbito de la MPPGM incluye el sector de la Torre Negra, sino que lo bordea, dejándolo al sur.

La controversia surge porque, en la documentación de la MPPGM, algunos planos incluyen, sobre lo que podría ser terrenos de Torre Negra, la referencia a su clasificación como suelo no urbanizable, y la Memoria, como se ha visto, se refiere a tal ámbito como suelo rural, pese a que la sentencia de esta Sala y Sección, número 157, de 14 de marzo de 2016, dictada en el recurso número 269/2012, estimando el recurso de JOSEL, S.L., declaró la nulidad de la resolución impugnada, de 5 de septiembre de 2012, de aprobación definitiva de la Modificación puntual del PGM en el ámbito de la Torre Negra.

Por consiguiente, la eliminación de la vía de cornisa y la reclasificación del suelo de la reserva para esa vía, ordenado en la MPPGM impugnada no afecta a los terrenos de Torre Negra. Sin embargo en la documentación de dicha Modificación aparecen referencias a la Torre Negra como suelo rural o suelo clasificado como no urbanizable en contra de la sentencia antes referida, que, estimando el recurso de la actora contra la Modificación puntual del PGM en el ámbito de la Torre Negra por resolución de 5 de septiembre de 2016, declaró la nulidad de dicha Modificación puntual, que clasificaba los terrenos como suelo no urbanizable de especial protección, siendo su clasificación anterior, según el f.j. 3º de dicha sentencia, *"... de Suelo Urbanizable No Programado en la terminología anterior y de Suelo Urbanizable No Delimitado en la resultante del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo, aplicable al caso por razones temporales, Disposición Transitoria Segunda.2.b) de ese texto legal"*, la cual a la fecha de aprobación de la MPPGM que se impugna, por resolución de 25 de abril de 2016, publicada en el DOGC número 7.123, de 19 de mayo de 2016, no era firme, aunque alcanzó firmeza por la desestimación del recurso de casación formulado en su contra mediante sentencia del Tribunal Supremo de 10 de mayo de 2017.

Como se ha dicho, el Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallès defiende que las referencias a suelo no urbanizable de los terrenos de la Torre Negra que aparece en la documentación de la MPPGM, aunque fuera del ámbito ordenado por ésta, han quedado revalidadas por la Modificación puntual del PGM en el ámbito de la torre Negra de Sant Cugat del Vallès, aprobado definitivamente el 29 de junio de 2018, DOGC de 3 de julio de 2018, que mantiene la clasificación de los terrenos de ese ámbito como suelo no urbanizable.

Como se declara en el f.j. 3º de la sentencia ya firme de esta Sala y Sección número 157, de 14 de marzo de 2016, que declara la nulidad de la Modificación del PGM en el sector de la Torre Negra, de 5 de septiembre de 2012, *"...con anterioridad a la figura de planeamiento urbanístico impugnada los terrenos de autos ostentaban la clasificación urbanística de Suelo Urbanizable No Programado en la terminología anterior y de Suelo Urbanizable No Delimitado en la resultante del Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo, aplicable al caso por razones temporales, Disposición Transitoria Segunda.2.b) de ese texto legal"*.

Por consiguiente, a la fecha de la aprobación definitiva de la MPPGM, aquí impugnada, de 25 de abril de 2016 (DOGC de 19 de mayo de 2016), la clasificación del suelo de ese ámbito es de urbanizable no delimitado, de conformidad con el Decreto Legislativo 1/2010, de 3 de agosto, aplicable, como dice la referida sentencia, por razones temporales, de conformidad con la Disposición Transitoria Segunda, 2 b).

La nulidad de la Modificación puntual de 25 de abril de 2016, por la sentencia firme ya referida, deja sin cobertura jurídica las indicaciones sobre la clasificación del suelo de la Torre Negra en la documentación de la MPPGM, aprobada definitivamente el 5 de septiembre de 2016, que aquí se impugna, que devienen nulas por lo expuesto; y, en atención a que en otro caso esa documentación eludiría el cumplimiento de las sentencias firmes de esta Sala y Sección en relación con el ámbito de la Torre Negra, procede estimar el recurso en esa cuestión, y ordenar a la Generalitat de Cataluña y al Área Metropolitana de Barcelona que en el plazo máximo de tres meses a contar desde la notificación de esta sentencia procedan a rectificar las indicaciones a la clasificación del suelo del ámbito de la Torre Negra que aparezcan en la Modificación Puntual impugnada de 25 de abril de 2016, señalando que, de conformidad con la sentencia citada 157, de 14 de marzo de 2016, debe figurar clasificado como suelo urbanizable no delimitado, *por cuanto no pueden tenerse revalidadas por la Modificación puntual del PGM en ese ámbito, aprobada definitivamente el 29 de junio de 2018*, toda vez que ésta entró en vigor y produjo efectos a partir de su publicación en el DOGC de 3 de julio de 2018, y, en consecuencia, *no puede dar cobertura a la clasificación del suelo como no urbanizable entre la aprobación definitiva de la MPPGM que aquí se impugna, de 25 de abril de 2016, y esa última Modificación puntual de 29 de junio de 2018*.

NOVENO.- De conformidad con el artículo 139.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, no cabe la condena al pago de las costas procesales causadas.

FALLAMOS

En atención a todo lo expuesto, la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección Tercera) ha decidido:

1º) ESTIMAREN PARTE el presente recurso contencioso administrativo interpuesto por la representación de JOSEL, S.L., contra la resolución del consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, de 25 de abril de 2016, en la que se aprobó definitivamente la Modificación puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito de la vía cornisa, vertiente norte de Collserola, en los términos municipales de Molins de Rei, Cerdanyola del Vallès y Sant Cugat del Vallès, publicada en el DOGC número 7123, de 19 de mayo de 2016, y, en consecuencia, **DESESTIMAR la pretensión principal de la demanda, de NULIDAD de la expresada Modificación puntual del PGM en el ámbito del vial de cornisa**, y estimar la pretensión subsidiaria, y **DECLARAR LA NULIDAD** de las indicaciones o referencias recogidas en los planos y otra documentación de dicha Modificación puntual relativa a la clasificación del suelo del ámbito de la Torre Negra - situado fuera del ámbito ordenado por la Modificación puntual recurrida, de 25 de abril de 2016 -, disponiendo que el Área Metropolitana de Barcelona y la Generalitat de Cataluña, en el plazo máximo de tres meses a contar desde la notificación de esta sentencia, **PROCEDAN A RECTIFICAR ESAS INDICACIONES o REFERENCIAS** de conformidad con la sentencia firme de esta Sala y Sección, número 157, de 14 de marzo de 2016, dictada en el recurso 269/2012, según la cual ese ámbito tiene la clasificación de suelo urbanizable no delimitado.

2º) Sin efectuar especial pronunciamiento sobre las costas causadas.

Firme que sea la presente a los efectos del artículo 107.2 de nuestra Ley Jurisdiccional publíquese por la Administración Autonómica la parte dispositiva de la presente Sentencia en el Diario Oficial donde se publicó la aprobación definitiva de la figura de planeamiento de autos. Cúrsese el correspondiente oficio a la Administración Autonómica con acuse de recibo para que en el plazo de un mes desde la recepción del mismo haga constar en los presentes autos la publicación ordenada.

Hágase saber a las partes que la presente Sentencia no es firme.

Contra la misma podrá interponerse recurso de casación, que deberá prepararse ante ésta nuestra Sala y Sección en un plazo máximo de treinta días hábiles a contar desde el siguiente hábil al de la recepción de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el art. 86 y siguientes de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa (LJCA), modificada en por la Ley Orgánica 7/2015, de 21 de julio.

Cuando pretenda fundarse en la infracción de normas de Derecho estatal o de la Unión Europea, el recurso de casación irá dirigido a la Sala 3ª del Tribunal Supremo, y su preparación deberá atenerse a lo dispuesto en el art. 89.2 LJCA.

Asimismo, cuando pretenda fundarse en normas emanadas de la Comunidad Autónoma, el recurso se dirigirá a la Sección de Casación de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, y su preparación también deberá sujetarse a lo dispuesto en el art. 89.2 LJCA, sin perjuicio de que la justificación a la que se refiere la letra e) del mencionado precepto legal, deba considerarse referida al Derecho autonómico.

A los anteriores efectos, deberá tenerse presente el Acuerdo de 19 de mayo de 2016, del Consejo General del Poder Judicial, por el que se publica el Acuerdo de 20 de abril de 2016, de la Sala de Gobierno del Tribunal Supremo, de fijación de reglas sobre la extensión máxima y otras condiciones extrínsecas de los escritos procesales referidos al Recurso de Casación (BOE nº 162, de 6 de julio de 2016).

Así por esta nuestra Sentencia, de la que se unirá certificación a los autos, Lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada la anterior sentencia por la Il.ª Sra. Magistrada Ponente, estando la Sala celebrando audiencia pública en el mismo día de su pronunciamiento. Doy fe.