

PLATAFORMA CÍVICA POR CUENCA

Cuenca, 6 de mayo de 2009

**MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
C/ PASEO DE LA CASTELLANA, 67
(NUEVOS MINISTERIOS)
28071-MADRID**

RECURSO POTESTATIVO DE REPOSICIÓN

CONTRA EL ACTO ADMINISTRATIVO:

Resolución de 25-2-2009 de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de Información Pública y finalización del Estudio Informativo: "Autovía Cuenca-Teruel, Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca".

La asociación "**Plataforma Cívica por Cuenca**" con sede social domiciliada en C./ Federico Mayor Zaragoza, nº 8, 2ºC, 16002-Cuenca, ha tenido conocimiento de la publicación de la Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de 25-2-2009 relativa al expediente "Autovía Cuenca-Teruel. Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca".

En dicha Resolución se decía textualmente, en el apartado número dos, lo siguiente:

RESUELVO "2." Aprobar el expediente de información pública del estudio informativo clave EI.1-E-145 "Autovía Cuenca-Teruel" y dar por finalizado el mismo, al haberse producido una Declaración de Impacto Ambiental negativa y dando una nueva orden de estudio para definir y comparar ambas alternativas.

Por otra parte, esa nueva orden de estudio, de la que habla la Resolución objeto de estos recursos, que data del 6-2-2009, termina expresando en su último párrafo lo siguiente: "*En este nuevo estudio se tendrán en cuenta las propuestas ya realizadas por las comunidades autónomas afectadas, y especialmente el análisis ambiental y Declaración de Impacto del estudio anterior*".

INTERPOSICIÓN DE RECURSO POTESTATIVO DE REPOSICIÓN

El artículo 12 de la Ley 6/1997 de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y el artículo 4 de la Ley 50/1997 de 27 de noviembre del Gobierno, vienen a señalar que los Ministros han de fijar los objetivos del Ministerio y aprobar los planes de actuación del mismo, del mismo modo han de desarrollar la acción del Gobierno en el ámbito de su Departamento, de conformidad con los acuerdos adoptados en Consejo de Ministros o con las directrices del Presidente del Gobierno.

La actuación "Autovía Cuenca-Teruel" estaba incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Ministerio de Fomento, aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros con fecha de 15 de julio de 2005.

El Acto recurrido ha sido expuesto, casi textualmente, más arriba. En la Resolución asociada a ese Acto se dice que la finalización del expediente se produce por dos motivos: haberse producido una Declaración de Impacto Ambiental negativa y por existir una nueva orden de estudio para definir y comparar ambas alternativas. Por otra parte, de manera "imperativa" y previamente a cualquier análisis o estudio, en dicha orden de estudio se impone como condición que se han de tener en cuenta las propuestas realizadas por las

comunidades autónomas en cuanto a la selección de un nuevo trazado y que se ha de tener en cuenta, especialmente, lo establecido en la Declaración de Impacto ambiental de la actuación.

El Artículo 107.1 de la Ley 4/99 de 13 de enero por la que se modifica la Ley 30/92 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, afirma que *"Contra las resoluciones y los actos de trámite, si estos últimos deciden directa o indirectamente el fondo del asunto, determinan la imposibilidad de continuar el procedimiento, producen indefensión o perjuicio irreparable a derechos e intereses legítimos, podrán interponerse por los interesados los recursos de alzada y potestativo de reposición, que cabrá fundar en cualquiera de los motivos de nulidad o anulabilidad previstos en los artículos 62 y 63 de esta Ley"*, a su vez el Art. 62 dice que *"serán nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que vulneren la Constitución, las leyes u otras disposiciones administrativas de rango superior"* y, el Art. 63, que contempla el caso de anulabilidad, dice en su apartado 2 que *"Son anulables los actos de la Administración que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, ..."*. Visto el contenido de los artículos anteriores, entendemos que se han producido una serie de **hechos** que se encuadran en la vulneración, en fondo y forma, del ordenamiento jurídico que, en casos, corresponde a vulneración de normas de rango superior, y que son las razones que fundamentan el presente Recurso Potestativo de Reposición y que exponemos a continuación

HECHOS QUE FUNDAMENTAN EL PRESENTE RECURSO:

i) Ausencia en la Declaración de Impacto Ambiental sobre la autovía Cuenca-Teruel, que es uno de los pilares sobre los que se sustenta la Resolución recurrida, de la objetividad científica que exige Directiva 92/43/CEE "Hábitat", en sus considerandos previos como en varios de sus artículos (Arts. 4, 5, 16, 18, 19,...). A lo anterior, dentro de la Declaración de Impacto Ambiental "Autovía Cuenca-Teruel" se superpone vulneración del principio de homogeneidad en la actividad administrativa y existencia de graves incoherencias administrativas.

Evidentemente la necesaria objetividad científica proviene de lo siguientes: si la naturaleza es "una" (un elemento físico, socioeconómico y biológico concreto) y la obra es también "una" (una actuación física concreta sobre una realidad territorial, biológica y socioeconómica), los efectos también deben ser "unos" (unos efectos concretos sobre esas realidades cuya determinación pertenece a la actividad científica que se debe caracterizar por su objetividad y no por la subjetividad de unas opiniones o divagaciones). Dicho carácter científico, que se contrapone al especulativo, impregna, como hemos dicho todo el contenido de la propia Directiva Hábitat.

Para ilustrar lo que se afirma en "i)" vamos a exponer **cuatro afirmaciones de la DIA** que realiza el órgano ambiental para esta actuación (Ministerio de Medio Ambiente).

Exposición de la afirmación número 1.-

En el apartado 4 "Integración de la evaluación", subapartado 4.1 "Impactos significativos de las alternativas", "Tramo III" "ambas opciones", el órgano ambiental cuando habla de las "afecciones a da fauna" dice: *"La autovía incrementaría el efecto barrera, particularmente sobre los ungulados", al tratarse de una zona de paso entre la Serranía de Cuenca hacia Javalambre y zonas de Castellón y Valencia"*.

Desde un punto de vista zoológico, la emigración de ungulados entre la Serranía de Cuenca y la sierra de Javalambre no existe. Esas emigraciones van en contra del comportamiento de los ungulados (ciervos, gamos, corzos y jabalís) en la Península Ibérica. Existe una extensión paulatina de la población a lo largo de los hábitats que les son favorables (existen estudios que datan su inicio en la época cuando se repobló la Serranía de Cuenca con ciervo, gamo y corzo, a finales de los años 60 del pasado siglo XX), pero no existen fenómenos de paso que, tal como se expresa, hay que considerar "migratorios" del tipo que cita la DIA, y entre la Serranía de Cuenca y la Sierra de Javalambre hay una ruptura de hábitats no dándose continuidad entre ellos hábitats.

Pero la afirmación que realiza el órgano ambiental no es sólo incorrecta desde un punto de vista biológico, es además incoherente desde un punto de vista jurídico-administrativo, cosa que

justificamos a continuación:

En primer lugar, la escala del estudio informativo que plasma el territorio con mayor amplitud es la 1/25.000, con esa escala no se puede mostrar en ningún plano un paso de fauna entre las zonas que cita el órgano ambiental, el cual, no obstante, podría haber solicitado al promotor el estudio de esos movimientos de fauna, si lo hubiese creído oportuno, en aplicación Art. 7 del Real-Decreto Legislativo 1/2008 de 11 de enero por el que se aprueba el Texto Refundido de Evaluación de Impacto Ambiental. Así pues, en base al documento presentado, **el órgano ambiental no puede realizar una afirmación como la que ha realizado y, para hacerla, debería haber pedido al promotor dicho estudio de campo**, trabajo que el promotor debería realizar a una escala tal que el territorio considerado en el estudio comprendiese las dos zonas citadas (Sierra de Javalambre y Serranía de Cuenca), lo que supone trabajar con planos que, longitudinalmente, deberían abarcar unos doscientos kilómetros. Es decir, con una escala 1/100.000 trabajaríamos con planos de 2 metros de longitud (escala usada habitualmente por los departamentos ambientales españoles cuando presentan a la UE documentación de propuesta para LIC o ZEPA de una determinada zona y con la que hacen una singular información pública en este país). En consecuencia, concluimos que la escala de trabajo debería ser 1/100.000 u otra aún superior.

En segundo lugar tenemos que decir que todavía hay otra incoherencia, tan importante o más que la anterior. Teniendo en cuenta lo que hemos dicho con respecto a la escala del estudio, indicamos que el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del Estado (PEIT), fue sometido a información pública en los términos y contenido de la Directiva Europea 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, pendiente de transponer en aquellos momentos y entre los que se incluían, precisamente, en su efecto número cinco, el efecto barrera de las infraestructuras, definido como el efecto barrera sobre los ecosistemas y la movilidad de las especies que generan las infraestructuras lineales, carreteras y ferrocarriles, fundamentalmente. **Pues bien la actuación incluida en el PEIT, autovía Cuenca-Teruel, fue aprobada e incluida en dicho documento, tras la información pública correspondiente y sin haber tenido alegación alguna sobre los efectos ambientales relacionados con el "paso de fauna" citado por el órgano ambiental en su declaración. En cuanto a la escala de trabajo del PEIT esta ha debido de ser 1/100.000 o superior, con lo que el órgano ambiental en su declaración entra en contradicción con el estudio realizado en el PEIT del efecto barrera.**

En resumen, en primer lugar, el órgano ambiental hace una afirmación que no puede fundamentarse en la documentación presentada de la actuación en razón a la escala de trabajo de dicho estudio informativo y de impacto ambiental, en segundo lugar podría haber pedido de acuerdo con el artículo 7 del RDL 1/2008 de 11 de enero el estudio de esos movimientos de fauna (cosa que no hace), por último existe un estudio a escala suficiente para determinar esos movimientos dentro del PEIT (sometido a información pública y aprobado en Consejo de Ministros) y el resultado de ese estudio es contrario a la afirmación del órgano ambiental.

Exposición de la afirmación número 2.-

El órgano ambiental, en el apartado 4.2 "Impactos residuales del proyecto con la aplicación de las medidas correctoras propuestas" cuando habla de los "Impactos sobre la Red Natura", dice lo siguiente: *"... Con carácter más general, hay que destacar la erosionabilidad del substrato, donde abundan las facies Keuper y los fenómenos de precipitaciones torrenciales y por tanto el inevitable incremento de la erosión que los desmontes y las obras provocarían en esta zona, con el consiguiente aumento de turbidez y aterramiento del bentos en el LIC aguas abajo".(Se refiere a la zona del Rincón de Ademuz)*

Pues bien, en Informe de la Delegación del Gobierno de Valencia sobre "Inundaciones" (1992, D. Juan B. Marco Segura) se afirma hablando de las crecidas de los ríos: *"... las crecidas se producen por lluvias torrenciales asociadas o no a una gota fría en altura ... Puesto que la Comunidad Valenciana y la de Murcia forman el escalón de la meseta hacia el mar, el relieve montañoso del interior acentúa la precipitación. La crecida se produce con más frecuencia en esa zona montañosa del interior de la comunidad. Sólo en contadas ocasiones afecta al antiplano Castellano-Manchego o Aragonés, incluyendo geográficamente en él las comarcas del alto Vinalopó, Valle de Ayora, Requena-Utiel, Rincón de Ademuz o Els Ports".* Por otra parte, en relación con lo anterior, hay que señalar que las otras dos comunidades que

limitan con el pequeño enclave del Rincón de Ademuz, con idénticas condiciones orográficas y meteorológicas en sus límites con ese paraje, no hacen cita alguna con respecto a esa supuesta "torrencialidad"

Exposición de la afirmación número 3.-

Para visualizar, de forma clara y espectacular, la vulneración del principio de homogeneidad en la actividad administrativa, la cual se relaciona con la falta de objetividad (exigencia de la Directiva Hábitat), vamos a comparar la presente Declaración de Impacto Ambiental con otras. Elegimos otra infraestructura lineal: Ferrocarril de Alta Velocidad entre Orense y Monforte (Resolución DIA: 22-12-2008).

En cuanto al apartado 2 "Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto", el órgano ambiental afirma para el caso de la actuación Autovía Cuenca-Teruel: *"El paisaje se configura como uno de los elementos de mayor valor ambiental del ámbito de estudio, así como uno de los principales activos para la promoción del desarrollo rural y turístico de la zona. Se trata de una zona poco antropizada, cuyas unidades paisajísticas se caracterizan por su diversidad, belleza, representatividad y calidad acústica. Se pueden clasificar las distintas unidades paisajísticas presentes como: sierras forestales de pinares, sabinars de fondo de valle, laderas y muelas kársticas con garriga y bosques mediterráneos mixtos, parameras esteparias con matorral almohadillado y arbolado disperso, cárcavas y barranqueras áridas con matorral calizo o gipsícola pulvínular, y vegas aluviales de secano. La práctica totalidad de los núcleos urbanos afectados por el proyecto son de marcado carácter rural. En el mismo apartado, para el caso de la LAV Orense-Monforte, afirma " La zona de confluencia de las riberas de los ríos Sil y Cabe, presenta un alto valor paisajístico, estando catalogada como Paisaje Singular, donde destaca la presencia de viñedos en sus laderas, los cuales forman parte de la denominación de origen vitivinícola «Ribera Sacra»".*

En el apartado final previo a la conclusión de la Declaración de Impacto Ambiental (apartado 4.2) , el órgano ambiental, para el caso de la autovía Cuenca-Teruel, afirma, ni más ni menos, lo siguiente: *" La ejecución de la autovía ocasionaría importantes desmontes y taludes, dada la abrupta orografía del territorio, (excepto en el tramo inicial), que se traduciría en un impacto significativo sobre el paisaje, que se caracteriza por su apreciable belleza y naturalidad, y que probablemente sustenta la mayor parte de las expectativas de desarrollo rural de los municipios atravesados por la autovía (Serranía Media de Cuenca, Rincón de Ademuz, Valle del Guadalaviar o Turia). El promotor ha propuesto para corregir el impacto visual desde los núcleos más afectados (Fuentes, Salvacañete, Casas Nuevas, Los Santos, Torrealta) la revegetación de los taludes mediante hidrosiembra, y adicionalmente se propone el empleo de redes de yute y la plantación de pantallas arbóreas de Pinus Pinaster y Populus alba. Asimismo se propone la hidrosiembra en los desmontes mayores de 5m y con taludes inferiores o iguales a 1H:1V, y el uso adicional de redes de yute en 3 desmontes donde la altura del talud supera los 40m. No obstante la eficacia de estas medidas correctoras es limitada y lleva asociada un alto grado de incertidumbre, estando muy condicionada a la litología y edafología del territorio. En este proyecto la restauración ambiental de taludes y desmontes se configura especialmente complicada dada la abundancia en el ámbito de estudio de litologías muy erosionables, particularmente las facies Keuper, presentes en los dos últimos tercios del recorrido, particularmente desde Pajaroncillo a Casas Nuevas, y desde Libros a Villel. Asimismo hay que destacar la torrencialidad - sigue hablando de la torrencialidad ya comentada- de las precipitaciones en el área valenciana del ámbito de estudio, que dificultaría aun más la corrección de los fenómenos erosivos".* Ese mismo órgano ambiental, en el apartado 4.2 "Impactos significativos de la alternativa elegida, con respecto al impacto paisajístico de la actuación LAV Orense-Monforte **no dice absolutamente nada** y hay que señalar que, hoy en día, el patrimonio artístico y natural de La Ribeira Sacra permanece casi intacto, **fue declarado paisaje protegido hace unos años y hoy tiene en trámite la declaración de Paisaje Cultural Europeo, figura que la Ley 42/2007 de 13 de diciembre la incluye en la categoría de los Espacios Naturales Protegidos**, además esta zona está propuesta en la Unión Europea para que sea declarada Patrimonio de la Humanidad.

La vulneración a la directiva Hábitat, derivada de la falta de objetividad, es obvia y, como se ve, patéticamente demostrable.

Exposición de la afirmación número 4.-

De nuevo para visualizar la vulneración del principio de homogeneidad en la actividad administrativa, la cual se relaciona con la falta de objetividad (exigencia de la Directiva Hábitat), comparamos ambas declaraciones ahora observando los efectos de la infraestructura sobre un LIC asociado al cauce de un río, uno, en el caso de LAV Orense-Monforte, sobre el río Cabe, otro, en el caso de la autovía Cuenca-Teruel, sobre el río Cabriel, ambos ríos con parecida fauna y en cuanto a flora con mayor singularidad y valor en el río Cabe.

El órgano ambiental en la DIA de LAV Orense-Monforte, apartado 4.2.1 "Impactos sobre espacios naturales protegidos", afirma " *El trazado proyectado atraviesa el LIC «Cañón del Sil» y LIC «Río Cabe». En el caso del LIC «Cañón del Sil», la mayor parte del trazado discurre en un túnel de 8.750 m, por lo que las posibles afecciones sobre el LIC se limitan a la entrada y salida del túnel, a la construcción de un viaducto, de 315 m de longitud, sobre el río Cabe, a la apertura de nuevos tramos de plataforma y caminos temporales y al acondicionamiento de la zona de instalaciones auxiliares. La superficie total afectada dentro del LIC «Cañón del Sil» es de 33.079 Mah. Por otro lado, la posible afección sobre el LIC «Río Cabe» se podría producir por la construcción de un viaducto, de 105 m de longitud, sobre el arroyo Penacova de Teilán, coincidente con el hábitat prioritario 91E0* «Bosques aluviales de Alnus glutinosa y Fraxinus excelsior». El proyecto, con objeto de minimizar la afección sobre los citados espacios protegidos, contempla el diseño de los viaductos de tal forma que las pilas, estribos y accesos se sitúen fuera de los cauces y sus riberas, a una distancia mínima de 10 m respecto de la vegetación de ribera. El método constructivo de los viaductos, siempre que sea posible, se realizará en voladizo para evitar accesos y tránsito de maquinaria. Asimismo, se procederá a la restauración vegetal e integración paisajística de las zonas de ocupación temporal (caminos de accesos e instalaciones temporales), utilizando especies autóctonas presentes en la zona.*

Ese mismo órgano ambiental, en el caso de la Autovía Cuenca-Teruel, afirma en el apartado 4.2 "Impactos residuales del proyecto con la aplicación de las medidas correctoras propuestas", lo siguiente: "*El proyecto presenta impactos severos de difícil corrección, aun seleccionando la «opción segunda», en la que se disminúa la afección sobre la Red Natura, y con la aplicación de medidas correctoras. Brevemente los impactos residuales más destacados son: Impacto sobre la Red Natura. La «opción segunda» del proyecto seguiría afectando a algunos lugares de la Red Natura 2000: LIC/ZEPA ES42300013/ES0000159 «Hoces de Cabriel, Guadazaón y Ojos de Moya», en los cruces con río Cabriel en Salvacañete. En la zona afectada existe una importante galería fluvial arbórea y arbustiva, y presencia de especies objeto de protección (nutria, bermejuela). La ejecución de la autovía ocasionaría la destrucción de parte de la vegetación riparia, modificación del hábitat y molestias para la fauna, y riesgo de contaminación. El promotor propone como medidas correctoras barreras de retención de sedimentos, el cruce de los ríos incluidos en los LIC mediante viaductos de tipo voladizo que no suponga la apertura de nuevos caminos, o en el caso de que ello no fuera posible, cuestión que no se evalúa, la posterior restauración de los caminos y la ubicación de las instalaciones auxiliares fuera de la vegetación de ribera. No obstante no se ha elaborado un inventario específico en campo que permita apreciar la afección real sobre la vegetación protegida. Respecto a las medidas compensatorias, el estudio de impacto ambiental enumera una propuesta de medidas de carácter general (mejora del hábitat, reducción de la mortalidad debido a la persecución o la recolección, disminución de la mortalidad de la avifauna en tendidos eléctricos, indemnizaciones, investigación, etc) sin llegar a correlacionarlas con los impactos concretos del proyecto ni con los objetivos de protección de los diferentes lugares Natura 2000".*

Como se ve la postura del órgano ambiental es distinta para ambas actuaciones. Es indignante para esta asociación recurrente saber que la longitud que "podría" estar afectada en la LIC/ZEPA Hoces del Cabriel, Guadazaón y Ojos de Moya, por la "sombra del viaducto por su proyección ortogonal sobre ella al pasar el Cabriel por Salvacañete", podría variar a lo más entre los 20 y 70 metros (ancho variable de la galería arbustiva que está incluida en la LIC/ZEPA), lo que supondría una afección en la proyección ortogonal de unos 30 x 70 m² como máximo, es decir 2.100 m², frente a los 33.079 m² en el LIC Río Cabe y con mayores valores ambientales en cuanto a flora, pues no olvidemos que las plantas citadas por la DIA en ese paraje son simples chopos negros y sauces (abundantísimos en gran parte de la geografía española y que algunos botánicos consideran especies invasoras de los lechos fluviales)

ii) El acto recurrido contiene elementos que vulneran la legislación medioambiental lo que debe de llevar a la nulidad del mismo. Dichos elementos provienen de que la declaración de impacto ambiental Cuenca-Teruel es un pilar de la resolución recurrida y en ella el órgano ambiental no ha cumplido papel de instruir la declaración de impacto ambiental limitándose a recoger los dictámenes de las Comunidades Autónomas del territorio donde se desarrollaría la actuación.

Dado que el Art. 2.3 del del Real Decreto Legislativo 1/2008 de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece que "3. *Órgano ambiental: aquel órgano de la Administración pública estatal o autonómica competente para evaluar el impacto ambiental de los proyectos*"; dado que el Art. 2.1 de la misma norma establece que la evaluación de impacto ambiental es " *el conjunto de estudios y análisis técnicos que permiten estimar los efectos que la ejecución de un determinado proyecto puede causar sobre el medio ambiente*"; Dado que en la declaración de impacto ambiental se han de determinar las condiciones que deban establecerse en orden a la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales y, en consecuencia, el conocimiento de los efectos sobre el medio ambiente deben de ser objetivamente conocidos según el Art. 12.3 de la misma norma; dado que el órgano ambiental para las obras de Fomento es el Ministerio de Medio Ambiente cosa que se introduce de forma clara y tajante en la normativa medioambiental tras Sentencia de Tribunal Constitucional de 22-ene-98, relativa a conflicto de competencias entre las Comunidades Autónomas y el Estado, cuyo contenido posteriormente ha sido recogido la legislación medioambiental, actualmente plasmado en el Art. 4 del Real Decreto Legislativo 1/2008 de 11 de enero en el que se establece que "1. *A efectos de lo establecido en esta ley y, en su caso, en la legislación de las comunidades autónomas, el Ministerio de Medio Ambiente será órgano ambiental en relación con los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado*" y en su apartado tres dice "3. *Cuando corresponda a la Administración General del Estado formular la declaración de impacto ambiental regulada en esta ley, será consultado preceptivamente el órgano ambiental de la comunidad autónoma en donde se ubique territorialmente el proyecto, en los términos previstos en los artículos 8 y 9 así como, en su caso, en el artículo 17.2*", sobre lo que subrayamos dentro del apartado tres del Art. 4, el **carácter preceptivo, pero no vinculante de dicha consulta**; dado que en la declaración de impacto ambiental "Autovía Cuenca-Teruel" el órgano ambiental se ha limitado a transcribir los dictámenes de los departamentos ambientales, en gran parte falsos y carentes de objetividad como hemos demostrado en el epígrafe "i" anterior; afirmamos que el órgano ambiental no ha cumplido el papel legalmente establecido en la legislación ambiental y de lo anterior se deriva la nulidad del acto por contener elementos que vulneran la legislación medioambiental.

iii) El acto recurrido se sustenta en la existencia de una orden de estudio emitida por el promotor (Ministerio de Fomento), emitida previamente a la finalización del presente expediente y sobre la que, en consecuencia, no ha habido posibilidad de recurso, ni de control de ningún tipo, produciéndose indefensión.

Como venimos diciendo el acto recurrido se sustenta en dos pilares: la existencia de una declaración de impacto ambiental y en que existe una orden de estudio ya dada. Esa orden de estudio se ha dado previamente a la finalización del expediente y, en los momentos en que se dio, no hubo posibilidad de manifestar nada con respecto a ello por lo que la indefensión y la ausencia de control de ese acto es evidente.

iv) El acto recurrido se sustenta en la existencia de una orden de estudio cuyo contenido va en contra del artículo 149.1.22ª de la Constitución Española.

El Artículo 149.1 de la Constitución Española, que afirma que *el Estado tiene competencia "exclusiva" en una serie de materias competencia, siendo la 22ª. Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos de motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.*

La razón de este artículo constitucional no es otro que la salvaguarda de los intereses generales del Estado y, de aquí, que la competencia del Estado en materia de infraestructuras que afecten a más de una comunidad autónoma sea "exclusiva" y nunca compartida.

El texto de la orden de estudio citada termina expresando en su último párrafo lo siguiente: "*En este nuevo estudio se tendrán en cuenta las propuestas ya realizadas por las comunidades autónomas afectadas, y especialmente el análisis ambiental y Declaración de Impacto del estudio anterior*".

El texto de esa orden de estudio viene a decir que el trazado de la autovía se hará teniendo en cuenta dos cosas: las propuestas realizadas por las comunidades autónomas y la Declaración de Impacto Ambiental ya

comentada; hay que subrayar que eso lo dice imperativamente sin indicar condición de estudio previo por el promotor de lo que las Comunidades Autónomas pueden afirmar. Hay que pensar que las propuestas de las comunidades autónomas lo serán en su propio interés y no en el interés general del Estado cuya voluntad se manifestó en el PEIT. De lo anterior se deduce una cesión patente de competencias desde el Estado a tres Comunidades Autónomas contra la "exclusividad" de la competencia estatal que otorga el Art.149.122ª al Estado para este tipo de infraestructuras, competencias que bajo el principio de interés general se materializaron en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte.

Sin más comentarios, den por interpuesto el presente recurso potestativo de reposición, sugiriendo al órgano a que nos dirigimos declare nulidad del acto emitido y lleve la actuación Autovía Cuenca-Teruel, en defensa de lo establecido en el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte del España, al Consejo de Ministros para que resuelvan sobre ella en sentido positivo sin que lo anterior suponga la imposibilidad de aclarar algún aspecto puntual a través del correspondiente informe.

**Fdo. Plataforma Cívica por Cuenca
(Representante: Luis Tortosa)**