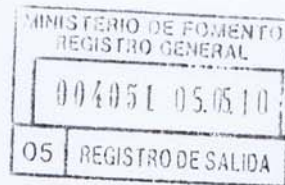




MINISTERIO  
DE FOMENTO



SUBSECRETARIA  
SECRETARIA GENERAL  
TECNICA  
SUBDIRECCION  
GENERAL DE RECURSOS

O F I C I O

S/REF.

N/REF. CA 2009/01447 Y/AM

FECHA. 19/04/2010

ASUNTO. Traslado de resolución

**D. LUÍS TORTOSA**  
**(PLATAFORMA CÍVICA POR CUENCA)**  
**Federico Mayor Zaragoza 8, 2º-C**  
**16002-CUENCA**

Con esta misma fecha y en relación con el expediente de referencia, se ha acordado por el Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, por delegación del Ministro (O.FOM/205/2009, de 2 de febrero -B.O.E. de 9 de febrero), la resolución cuyo texto íntegro se transcribe a continuación.

"EXAMINADO el recurso de reposición presentado por D. Luis Tortosa en representación de **PLATAFORMA CÍVICA POR CUENCA** contra la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 25 de febrero de 2009, dictada por delegación de la Ministra de Fomento, por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave El.1-E-145 "Autovía Cuenca-Teruel. Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca".

#### ANTECEDENTES DE HECHO

1. Por resolución de la Dirección General de Carreteras de fecha 9 de mayo de 2003, se aprueba provisionalmente el Estudio Informativo de clave El.1-E-145, siendo sometido a información pública mediante anuncio insertado en el Boletín Oficial del Estado de 17 de mayo de 2003, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras y en el artículo 34 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre.
2. En virtud de la resolución de 17 de octubre de 2008 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de referencia, publicada en el B.O.E. de 25 de noviembre de 2008.
3. Finalmente, en virtud de la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 25 de febrero de 2009, se aprueba el expediente de Información Pública, y definitivamente el Estudio Informativo, de clave: El.1-E-145, acordando dar por finalizado el mismo, al haberse producido una Declaración de Impacto Ambiental negativa dando una nueva orden de estudio para definir y comparar nuevas alternativas. Su publicación fue efectuada en el B.O.E. de 6 de abril de 2009.
4. En fecha 6 de mayo de 2009, D. Luis Tortosa en representación de Plataforma Cívica por Cuenca, presenta recurso de reposición en el que manifiesta lo que estima conveniente en defensa de sus intereses, y solicita la declaración de nulidad de la citada resolución. El escrito de impugnación que ha sido informado en sentido desestimatorio.





## FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Desde el punto de vista formal, el recurso ha sido interpuesto en tiempo y forma, por persona interesada y contra resolución recurrible en vía administrativa, según lo dispuesto en el artículo 107, en relación con el 116, ambos de la Ley 30/92, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

SEGUNDO. En cuanto al fondo del asunto la ahora recurrente Plataforma Cívica por Cuenca fundamenta su recurso en que a su juicio la Declaración de Impacto Ambiental emitida con fecha 17 de octubre de 2008 por la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, carece de la objetividad científica que exige la Directiva 92/43/CEE "Hábitat" y vulnera el principio de homogeneidad en la actividad administrativa. Al ser un acto de trámite, no impugnabile en vía administrativa, la interesada viene a recurrir la resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de fecha 25 de febrero de 2009, por la que se acordó dar por finalizado el expediente de Información Pública, y definitivamente el Estudio Informativo, de clave: EI.1-E-145, dando una nueva orden de estudio para definir y comparar nuevas alternativas propuestas por las Administraciones Autonómicas afectadas, a las que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental presenta menos reparos.

Para fundamentar sus afirmaciones indica que la Declaración de Impacto Ambiental mantiene en su apartado 4.1 que: *"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;* resultando ello incorrecto. Por otra parte indica que los fenómenos de precipitaciones torrenciales a que alude el apartado 4.2 en la zona de Rincón de Ademuz, no resultan contrastados con el informe de la Delegación del Gobierno en Valencia sobre "Inundaciones". En tercer y cuarto lugar, para acreditar la falta de objetividad de la Declaración realiza la comparación de ésta con otra Declaración de Impacto Ambiental realizada para la obra del Ferrocarril de Alta Velocidad entre Orense y Monforte.

Finalmente concluye que el acto recurrido se sustancia en la existencia de una orden de estudio cuyo contenido va en contra del artículo 149.1.22ª de la Constitución, de modo que el Estado en materia de infraestructuras que afecten a más de una Comunidad Autónoma tiene competencia exclusiva y nunca compartida, por lo que considera que las propuestas que efectúen las Comunidades Autónomas lo serán en su propio interés y no en el interés General del Estado, cuya voluntad se manifestó en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes.

Solicita que con estimación del recurso formulado, se acuerde la anulación, y por lo tanto la revocación de la resolución de la Ministra de Fomento, de fecha 25 de febrero de 2009, que aprobó el expediente de Información Pública y la finalización del Estudio Informativo EI.1-E-145 al haberse producido una Declaración de Impacto Ambiental negativa, dando una nueva orden de estudio para definir y comparar nuevas alternativas. Solicita se plantee discrepancia razonada y motivada respecto a la resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente de 17 de octubre de 2008, para que sea resuelta por el Consejo de Ministros, de conformidad con el artículo 13 del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

En relación a las cuestiones planteadas ha de señalarse que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 7.1.c) de la vigente Ley de Carreteras de 29 de julio de 1988, el Estudio Informativo *"consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe, en su caso"*, añadiendo el artículo 25.1 del vigente Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre que:





"El estudio informativo constará de memoria con sus anexos y planos, que comprenderán:

- a) El objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de las carreteras y la concepción global de su trazado.
- b) La definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas.
- c) El estudio de impacto ambiental de las diferentes opciones, en los casos en que sea preceptivo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.
- d) El análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y su repercusión en los diversos aspectos del transporte y en la ordenación territorial y urbanística, teniendo en cuenta en los costes el de los terrenos, servicios y derechos afectados en cada caso, así como los costes ambientales y de siniestralidad.
- e) La selección de la opción más recomendable".

Parece claro, por consiguiente, que la finalidad última del Estudio Informativo consiste en permitir, con la mayor garantía de acierto, a la vista de las consideraciones técnicas efectuadas en el mismo y teniendo en cuenta las alegaciones formuladas en trámite de información pública, *"la selección de la opción más recomendable"*.

En el caso que nos ocupa tras someter el Proyecto a informe del Ministerio de Medio Ambiente, éste emitió una Declaración de Impacto Ambiental negativa al considerar que el proyecto previsiblemente causaría efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, considerando que las medidas previstas por el promotor no eran una garantía suficiente de su completa corrección o su adecuada compensación.

Antes de proceder a dicha conclusión, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 21 de febrero de 2002 envió toda la documentación relativa al Proyecto que nos ocupa a las Administraciones previsiblemente afectadas, estableciendo un período de consultas para determinar el alcance del estudio de impacto ambiental y señalar las implicaciones ambientales del Proyecto, en el que fueron consultados 47 Ayuntamientos y 15 organismos públicos entre Delegaciones del Gobierno, Direcciones Generales, así como a otras 18 Asociaciones, Fundaciones y Organismos especializados en materias tales como botánica, geología, geografía, biología animal, hidrología ...

A la vista del resultado de las consultas efectuadas y de la información pública llevada también a cabo, el órgano ambiental consideró necesario convocar una reunión con el promotor del proyecto y con representantes de las Comunidades Autónomas afectadas, en la que se expusieron algunos aspectos del Estudio que precisaban ser ampliados y clarificados.

Con fecha 2 de agosto de 2006 se remitió al promotor un escrito en el que se le notificaba que el trazado seleccionado por el análisis multicriterio del Estudio Informativo fase B afectaba de forma significativa a la Red Natura 2000 y dado que existían alternativas que aminoraban dicha afección, de acuerdo con el artículo 6 del Real Decreto 1997/1995, debían seleccionarse las alternativas que no atravesaran dichos espacios, concretamente en los tramos II y IV. Asimismo se le solicitó información complementaria sobre una serie de aspectos medioambientales, concretando el trayecto para el cual era previsible un menor impacto.





Se recibió dicha información complementaria con fecha 19 de junio de 2007. En dicha documentación se muestra la cartografía de las dos alternativas finalmente consideradas: la alternativa seleccionada por el Estudio Informativo considerando el expediente de información pública (opción primera) y la alternativa que aminoraba la afección sobre los espacios Natura 2000 (opción segunda).

La Declaración de Impacto Ambiental realiza seguidamente un estudio exhaustivo de las dos opciones, respecto a los cuatro tramos del Proyecto, realizando múltiples valoraciones respecto a los impactos de ambas en cuanto a geología, hidrología, afección a la vegetación, a la flora, a la fauna, al paisaje, impacto sobre los ecosistemas acuáticos, sobre la Red Natura ...

De todo lo expuesto cabe concluir que, en contra de lo manifestado por la recurrente, la Declaración de Impacto Ambiental efectuó un estudio serio y riguroso sobre el asunto, con independencia de que la conclusión final a la que llega, no resulte satisfactoria a los intereses de la recurrente.

Finalmente cabe señalar que la Dirección General de Carreteras, en informe emitido al respecto indicó que la Declaración de Impacto Ambiental de 17 de octubre de 2008 (B.O.E. 284 de 25 de noviembre de 2008) establecía determinados impactos sobre el medio ambiente que consideraba significativos y por ello se pronunció en sentido desfavorable a la ejecución del Proyecto.

Por su parte el Ministerio de Fomento mantuvo contacto con las tres administraciones autonómicas afectadas: Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana y Aragón, que habían planteado reparos de índole medioambiental a la ejecución de la Autovía. Las tres Comunidades de forma conjunta, presentaron nuevas propuestas en una reunión mantenida el 19 de enero de 2009 con representantes de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente y Medio Rural Marino.

De forma resumida la nueva propuesta presenta un nuevo corredor entre Cañete y Landete, apoyado en el trazado de la carretera CM-215, y entre Landete y Libros proponen dos alternativas: una por Santa Cruz de Moya y otra paralela a la anterior por el oeste.

El Ministerio de Fomento ha considerado la conveniencia de estudiar estas nuevas alternativas, por lo que la Dirección General de Carreteras dictó resolución declarando finalizado el expediente de información pública del Proyecto "Autovía Cuenca-Teruel. Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca" de Clave: El.1-E-145 y se dictó una nueva orden de estudio; sin que tal decisión implique vulneración alguna del art. 149.1.22 de la Constitución, ya que cabe señalar que en Proyectos de la importancia del que nos ocupa la alternativa que finalmente se seleccione ha de adoptarse reuniendo, por una parte el máximo consenso de las Administraciones Públicas implicadas, y de otra teniendo en cuenta el conjunto de intereses y aspectos de todo orden que vayan a verse afectados una vez ejecutado el proyecto, incluyendo en este caso el criterio medioambiental. En tal sentido no se ha renunciado a la realización del Proyecto, pero sí se ha considerado necesario un nuevo estudio de alternativas que resulte más respetuoso con el medio ambiente, y que permita además conseguir todos los objetivos establecidos en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes: eficacia del sistema, cohesión social y territorial, compatibilidad ambiental y desarrollo económico.

Por su parte ha de recordarse que reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo considera, de una parte, que la Planificación y Ordenación de las carreteras estatales es de la exclusiva competencia de la Administración del Estado, que goza de amplias facultades al respecto; de otra que en dicha función goza de "discrecionalidad técnica", de modo que el Ordenamiento jurídico le atribuye competencia para apreciar en un supuesto dado, lo que sea de "interés público".



En el caso que nos ocupa la decisión de considerar nuevas alternativas de trazado, emitiendo al respecto una nueva orden de estudio se realiza en el ejercicio de una potestad discrecional, y goza de la presunción de legalidad y acierto, pues se funda en la especial competencia, especialización y capacidad técnica del órgano que ha emitido la Declaración de Impacto Ambiental. Por ello no cabe acceder a lo solicitado por la recurrente en cuanto a mantenimiento de la resolución impugnada y planteamiento de discrepancia con la resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático ante el Consejo de Ministros, por considerar que la solicitud efectuada por la recurrente no resulta lo más adecuado para el interés público.


En su virtud,

ESTE MINISTERIO, de conformidad con la propuesta de la Subdirección General de Recursos, ha resuelto **DESESTIMAR** el recurso de reposición presentado por D. Luís Tortosa en representación de **PLATAFORMA CÍVICA POR CUENCA** contra la Resolución de la Secretaria de Estado de Infraestructuras de fecha 25 de febrero de 2009, dictada por delegación de la Ministra de Fomento, por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo de clave El.1-E-145 "Autovía Cuenca-Teruel. Carretera N-420 de Córdoba a Tarragona por Cuenca", resolución que se confirma en sus propios términos.

Contra esta resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe **recurso contencioso-administrativo**, ante la Audiencia Nacional, en el plazo de **dos meses** contados desde el día siguiente al de su notificación".

Lo que se notifica para su conocimiento, a efectos legales procedentes, significándole que, contra la resolución transcrita puede interponer el recurso señalado en la misma, ante el Tribunal y en el plazo que igualmente se recoge en ella.

LA JEFA DE LA SECCIÓN

  
Consuelo Camacho Palmero

