

Tribunal Supremo (TS)

Publicado en Actualidad Jurídica Ambiental el 2 de abril de 2020

[Sentencia del Tribunal Supremo de 2 de marzo de 2020 \(Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 5ª, Ponente: Segundo Menéndez Pérez\)](#)

Autora: Dra. Manuela Mora Ruiz, Profesora Titular de Derecho Administrativo de la Universidad de Huelva

Fuente: ROJ STS 745/2020- ECLI: ES: TS: 2020:745

Palabras clave: Obras ampliación; Evaluación de impacto ambiental; Red Natura

Resumen:

La presente Sentencia resuelve el recurso de casación interpuesto por el Excmo. Ayuntamiento de Tarragona, contra sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, de fecha 25 de enero de 2017, dictada en el recurso contencioso-administrativo núm. 602/2013, en el que se impugna la resolución del Ministerio de Fomento de fecha 7 de octubre de 2013, en la que se inadmitieron sendas solicitudes de revisión de oficio del Proyecto y la licitación de las Obras para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, Tramo Castellbisbal-Murcia, Subtramo San Vicenç de Calders-Tarragona- Nudo Vilaseca. Son parte demandada el Ayuntamiento d'Altafulla y la Administración General del Estado.

En este sentido, el Tribunal Supremo considera que el recurso presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia, en la medida en que se plantea determinar si un proyecto que no comporta alteración en la ocupación espacial, aun pudiendo afectar a la Red Natura, precisa la realización de la evaluación ambiental, precisándose el análisis de los artículos 3 y 16 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, sin perjuicio del análisis de otras normas que proceda.

Así, la Resolución del Ministerio de Fomento de 7 de octubre de 2013 había sido objeto de impugnación por los Ayuntamientos mencionados por carecer total y absolutamente del procedimiento, en el sentido de que se omitieron los trámites de supervisión, aprobación y replanteo del proyecto y no se dio cumplimiento a trámites preceptivos como la aprobación del Estudio informativo, del Estudio de Impacto Ambiental y del trámite de consulta a las CC.AA (F.J.3), en el entendido que los proyectos aun sin suponer modificación de la ocupación demanial pueden afectar a espacios de la Red Natura (F.J.4).

El Tribunal Supremo retoma en este asunto lo dicho en la Sentencia de 26 de junio de 2018, que resuelve el recurso de casación 6/2017 interpuesto contra Sentencia de la Audiencia Nacional que no consideró necesaria la evaluación ambiental, en un caso similar (el objeto del recurso era la Resolución del Presidente de ADIF de 30 de agosto de 2013 que desestima recursos de reposición contra dos proyectos de construcción para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, la necesidad del estudio ambiental, F.J.5). En este

sentido, la Sentencia de referencia considera que no es posible someter a evaluación la obra proyectada, en el sentido de que la misma no comportaba mayor ocupación del dominio público, no produciéndose nueva afección del medio ambiente y no existiendo en la norma aplicable supuesto al que reconducir la obra para someterse a control ambiental.

Por efecto de lo anterior, la Sentencia que nos ocupa considera que no es posible declarar la nulidad de la Resolución impugnada en la instancia, en tanto en cuanto ya existe un pronunciamiento anterior firme que no ha considerado la actuación administrativa susceptible del vicio de nulidad (F.J.6), lo cual determina directamente el sentido del recurso de casación.

Destacamos los siguientes extractos:

“ «Así la resolución impugnada nos dice que los proyectos se limitan a dotar a una línea ya existente y en explotación, de las infraestructuras de vía, comunicaciones y seguridad que permitan la circulación de trenes de ancho estándar, además de por los trenes de ancho ibérico que ya vienen utilizándolo hasta ahora y eso, entre otras intervenciones, con inclusión de un tercer raíl o carril para posibilitar el paso de trenes que circulen con ambos anchos de vía. Por consiguiente, no estamos ante un trazado de ninguna línea, ni siquiera de ninguna vía, sino ante el mismo trazado de la existente, y ni siquiera la línea en cuanto tal, es modificada, sino que lo que resulta modificado, por agregación o adición, a través de las intervenciones técnicas precisas es la ausencia del tercer raíl o carril en cuanto que se agrega un elemento nuevo a la superestructura de la vía. Así pues, la Administración sostiene que la ejecución de los proyectos no supone modificaciones sustanciales del trazado de la línea actualmente existente ni nuevas afecciones, que se ejecutará íntegramente en dominio público ferroviario, dominio público que viene delimitado por las pertenencias que integran la misma línea, como dice la normativa. No hay pues una línea nueva sino la misma línea que ya estaba siendo explotada, en ese tramo concreto, transformada con las operaciones que estamos refiriendo» (F.J.5)”.

“(…) Efectivamente esos preceptos citados por la Administración refieren en el citado anexo I en el momento en que estaban vigentes, las siguientes actividades: grupo 6: «.b. Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido» y hemos visto, por el contrario, que se trata de la adaptación de una línea existente; y en cuanto al grupo 9 b, el mismo anexo nos dice que se refiere a otros proyectos, de «actividades listadas en el anexo I», mientras que ésta no lo está; y sólo entonces se dice: «B. Los siguientes proyectos correspondientes a actividades listadas en el anexo I que, no alcanzando los valores de los umbrales establecidos en el mismo, se desarrollen en zonas especialmente sensibles, designadas en aplicación de la Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, y de la Directiva 92/43/CEE, del Consejo, de 21 de mayo de 1992, o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar. Por otra parte, el grupo 9 se refiere a «e. Cualquier modificación o extensión de un proyecto consignado en el presente anexo, cuando dicha modificación o extensión cumple, por sí sola, los posibles umbrales establecidos en el presente anexo. Nota: el fraccionamiento de proyectos de igual naturaleza y realizados en el mismo espacio físico no impedirá la aplicación de los umbrales establecidos en este anexo, a cuyos efectos se acumularán las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados. ...» Y esta previsión tampoco o la semejante precisión del Grupo 9 ap. K o n) Anexo II, se pueden aplicar conforme pretende la parte actora por las mismas razones dichas

anteriormente, y porque, además no estamos ante fraccionamientos de proyectos realizados en el mismo espacio físico, sino porque estamos ante un proyecto ferroviario que en su ejecución no ha sido fraccionado sobre el espacio físico que nos ocupa” (F.J.5).

“«También se examina, en sentido negativo, la pretensión relativa a que la actuación impugnada quedaría incluida en el anexo 1. Grupo 6 letra b) y en el anexo 1, grupo 9 letra e) de la ley de Evaluación de Impacto Ambiental (se refiere a la normativa anterior a la vigente [ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación Ambiental](#)). Se deniega esta pretensión por el contenido del proyecto, a lo que ya hemos hecho referencia en fundamentos anteriores, y se afirma que "la única repercusión ambiental que implicaría un futuro e hipotético aumento del tráfico ferroviario, sería el incremento del nivel del ruido" y se establece que, en caso de ser necesario, está previsto estudiar la protección acústica de toda la línea, lo que permitiría reducir de forma significativa, el impacto que podría generarse. La vigente Ley 21/2013 también nos sirve de criterio interpretativo (no es criterio relevante al no haber sido objeto de discusión), al expresarse en términos similares a los ya reflejados -Anexo I, grupo 6 letra b) o grupo 9 letra b) y Anexo II, grupo 7 letra c) y letra j) o grupo 9 letra m y grupo 10 letra c)-»” (F.J.5).

“«Esta disposición adicional [la tercera, apartado 2, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido] que resulta así especialmente relevante a los efectos de solventar la presente controversia, se sirve por virtud de lo prevenido por ella de la concurrencia de un doble presupuesto para que una obra ferroviaria tenga así la consideración de nueva infraestructura: por un lado, ha de permitir o suponer la duplicación de la capacidad de adjudicación de la infraestructura preexistente y, por otro lado, la obra ferroviaria proyectada ha de estar igualmente sujeta a declaración ambiental.

En este segundo orden de consideraciones, la sujeción del proyecto a la declaración de impacto ambiental remite, como adelantamos en el apartado precedente, a la normativa correspondiente, de aplicación al tiempo de la aprobación del indicado proyecto, y que no es otra que la establecida por el 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»” (F.J.5).

“Por lo que hace a la desestimación, porque es criterio que se infiere de la jurisprudencia de este Tribunal Supremo uno según el cual, no cabe la vía administrativa de la revisión de actos nulos, ni la misma podrá surtir ese efecto, cuando sobre tales actos y precisamente por las mismas causas de nulidad de pleno derecho que en ella se invoquen, haya sido dictada sentencia firme que declare que tales causas no concurrieron. Como es el caso.

(...) Y, en cuanto a la improcedencia de la fijación de doctrina, porque el recurso de casación, incluso en su nueva regulación, no se desliga del proceso del que dimana ni de la actividad administrativa que en él se pretende enjuiciar, de suerte que, si la validez de ésta está declarada por sentencia firme, como es el caso, su pronunciamiento habrá de ser respetado (F.J.6)”.

Comentario de la Autora:

Hemos seleccionado esta Sentencia porque nos parece interesante como, una vez más, se pone de manifiesto la dificultad en la aplicación de los anexos de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, en cuanto a los proyectos y actividades sometidas a técnica, teniendo en cuenta, además, la especialidad del supuesto planteado al no suponer una ampliación de lo construido.

Es llamativo, en este sentido, que el supuesto se hubiera resuelto de igual manera aplicando la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, lo que indica que el modelo de evaluación implantado en nuestro Ordenamiento tiene un alto nivel de institucionalización.

Enlace web: [Sentencia STS 745/2020 del Tribunal Supremo de 2 de marzo de 2020](#)