

MINISTERIO DE FOMENTO

12.901/08. *Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el «Estudio Informativo de la conexión ferroviaria en ancho U.I.C. entre las estaciones de Atocha y Chamartín (Madrid)».*

1. Antecedentes.

Con fecha 22 de diciembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento aprobó técnicamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Conexión Ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín», siendo sometido a Información Pública y Oficial entre los meses de diciembre de 2006 y febrero de 2007, mediante publicación del anuncio en el B.O.E. de 29 de diciembre de 2006, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente en ese momento: Ley del Sector Ferroviario y Reglamento de desarrollo y Real Decreto Legislativo 1302/1986, de Evaluación de Impacto Ambiental (modificado por Real Decreto-ley 9/2000).

Durante ese proceso se recibieron 7 alegaciones, 6 de Instituciones y Administraciones Públicas, y 1 de un particular.

En las alegaciones presentadas durante el proceso se indicaban una serie de aspectos relativos a cautelas de carácter ambiental, aspectos que se recogieron en las conclusiones del Informe de Alegaciones, que fue remitido, junto con el expediente de información pública y el propio Estudio Informativo, con fecha 24 de julio de 2007, al Ministerio de Medio Ambiente solicitando la Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

En respuesta, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del citado Ministerio, con fecha 23 de noviembre de 2007, remitió un oficio a la Dirección General de Ferrocarriles en que indicaba que existían algunos aspectos del estudio que precisaban ser ampliados previamente a la emisión de la DIA.

Por ello, la Dirección General de Ferrocarriles redactó el documento de Información Complementaria que fue remitido con fecha 27 de diciembre de 2007 a la citada Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El objeto del Estudio Informativo es estudiar las alternativas viables, analizando y definiendo la solución óptima de una nueva conexión ferroviaria entre las estaciones de Atocha y Chamartín. El objetivo final es conseguir que el futuro esquema ferroviario de Madrid para las circulaciones de Alta Velocidad tenga capacidad suficiente para un horizonte temporal de largo plazo. En el marco de estas actuaciones se encuentra asimismo la ampliación de la Estación de Atocha objeto de otro Estudio Informativo en el cual, entre otras mejoras, se define una estación soterrada para circulaciones de Alta Velocidad, de cuatro vías y dos andenes bajo la calle Méndez Álvaro, que es el punto en el que nace la conexión ferroviaria objeto del presente Estudio Informativo.

Se pretende con esta nueva actuación establecer una conexión ferroviaria entre las futuras líneas de Alta Velocidad que accederán a Chamartín por el norte (conexiones con Valladolid y resto de Castilla y León, País Vasco, Navarra, Asturias, Cantabria, Galicia...) y las líneas existentes y las de próxima apertura que accederán a Puerta de Atocha mediante el acceso sur (líneas de Andalucía, Extremadura y Portugal, Castilla-La Mancha-Levante y Guadalajara-Aragón-Cataluña-frontera francesa). De esta manera se incrementan las posibilidades de prestación de servicios de Alta Velocidad entre distintas zonas geográficas de la península a través de Madrid, además de flexibilizar la explotación e incrementar la capacidad del conjunto de terminales ferroviarias de Madrid.

El documento incluye un estudio previo de distintas alternativas para esta conexión, y una posterior comparación y selección de la opción más ventajosa. Se trata de un túnel de doble vía en ancho UIC de aproximadamente 7 km de longitud, y con salidas de emergencia verticales, que tienen una profundidad media de 40 metros. El trazado se inicia en la futura estación soterrada de Méndez Álvaro, que como ya se ha mencionado, es objeto de otro Estudio Informativo. El eje en túnel atraviesa la glorieta del Emperador Carlos V alcanzando el eje de la calle Alfonso XII, manteniéndose centrado bajo este vial y la calle Serrano hasta la plaza de la República Argentina,

donde se pierden las alineaciones referentes del viario norte-sur, y donde el trazado se ajusta al planeamiento urbanístico vigente que prevé un nuevo vial entre la calle de Francisco Suárez y la calle Mateo Inurria. Finalmente se alcanza la cabecera sur de la estación de Chamartín.

En lo relativo a los procedimientos de construcción, el estudio prevé que la tuneladora, con diámetro interior de 10,40 metros, se introduzca en el patio del Ministerio de Asuntos Exteriores. Hacia el norte, desde el citado patio hasta la calle Mateo Inurria está previsto que se use el sistema tradicional de Madrid (sistema a base de pequeñas excavaciones de avance que se van entibando y recreciendo sucesivamente con entibación cuajada a base de puntales de madera, longarinas metálicas y tabla). Finalmente, desde esa calle hasta la playa de vías de la cabecera sur de la estación de Chamartín, el túnel se realizará mediante pantallas.

Se prevén 9 salidas de emergencia (calles Espalter, Puerta de Alcalá, Goya, José Ortega y Gasset, María de Molina, República Argentina, Concha Espina, Alberto Alcocer y La Hiedra) y tres pozos de ventilación (Puerta de Alcalá, Paseo de la Habana y María de Molina).

La velocidad máxima de circulación prevista es de 120 km/h, con un entre-eje de 4 metros y un gálibo vertical de 7 metros. El Estudio Informativo incluye la definición de la infraestructura y de la superestructura, con todos los elementos necesarios para la puesta en servicio del nuevo túnel: electrificación, señalización, ventilación, etc.

La solución se ha definido a escala 1/1.000 desde los puntos de vista constructivo, funcional y presupuestario, analizando además su viabilidad ambiental en el Estudio de Impacto Ambiental.

La presente aprobación se refiere a la denominada en el Estudio Informativo como alternativa B-3, que es sobre la que se ha formulado Declaración de Impacto Ambiental. La actuación se desarrolla íntegramente en la provincia de Madrid.

2. Informe del Servicio Jurídico.

El Abogado del Estado-Jefe, mediante escrito de fecha 17 de septiembre de 2007, ha informado que el expediente de información pública y oficial del «Estudio Informativo del Proyecto de Conexión Ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín» ha sido tramitado de acuerdo con la legislación en ese momento vigente.

3. Declaración de Impacto Ambiental.

La Declaración de Impacto Ambiental sobre el «Estudio Informativo del Proyecto de Conexión Ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín», que se incluye como anexo a esta aprobación, se ha formulado por la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático el 11 de febrero de 2008. La Declaración de Impacto Ambiental se ha formulado sobre la alternativa B-3.

4. Informe de la Subdirección General de Planes y Proyectos.

La Subdirección General de Planes y Proyectos elevó con fecha 29 de febrero de 2008 la Propuesta de Aprobación del expediente de información pública y oficial y Aprobación Definitiva del «Estudio Informativo del Proyecto de Conexión Ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín».

5. Resolución.

A la vista de todo lo expuesto, esta Secretaría de Estado resuelve lo siguiente:

Primero.—Aprobar el expediente de información pública y oficial y definitivamente el «Estudio Informativo del Proyecto de Conexión Ferroviaria en ancho UIC entre las estaciones de Atocha y Chamartín», seleccionando para desarrollar en los sucesivos proyectos constructivos la alternativa B-3, sobre la cual el Ministerio de Medio Ambiente ha emitido la Declaración de Impacto Ambiental.

Segundo.—De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento del Sector Ferroviario (R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre), establecer que la redacción y aprobación de los proyectos constructivos corresponderá al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Tercero.—En los sucesivos Proyectos Constructivos que desarrollen la solución aprobada se tendrán en cuenta las prescripciones siguientes:

3.1 Las establecidas en el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

3.2 Se tendrá en consideración, de acuerdo con la Ley 5/2003, de 20 de marzo de residuos de la Comunidad de Madrid, el plan de Gestión de Residuos de construcción y demolición incluido en el documento de Información Complementaria que fue remitido al Ministerio de Medio Ambiente con fecha 27 de diciembre de 2007.

3.3 Las actuaciones en el arbolado urbano por operaciones de tala, replante, reparación, y ajardinamiento deberán contar con la aprobación del órgano competente del ayuntamiento de Madrid, llevándose a cabo las medidas protectoras y correctoras sobre la vegetación que se determine en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Verde.

3.4 Antes del inicio de las obras se recabará informe al Consejo Superior de Investigaciones Científicas sobre el estudio de afección al Real Jardín Botánico y se incorporarán, en su caso, las medidas protectoras que en coordinación con el organismo se estimen oportunas.

3.5 Los Proyectos de Construcción incluirán un estudio específico de ruidos y vibraciones introducidos por la nueva infraestructura. Este estudio establecerá la aplicación de las medidas correctoras precisas en caso de superarse, debido al ferrocarril, los umbrales máximos admitidos, en lo que a ruido se refiere: 50 dB(A) en horario nocturno y 60 dB(A) en horario diurno, tanto en fase de obras como en fase de explotación. Estos umbrales son los habitualmente admitidos en la legislación europea al respecto. En la fase de explotación, al superarse los niveles sonoros admisibles en las bocas de ventilación, especialmente en el Paseo de la Habana, Puerta de Alcalá y María de Molina, deberán establecerse medidas destinadas a minimizar dichos efectos, cumpliéndose la ordenanza de protección de la atmósfera contra la contaminación por formas de energía (Boletín del Ayuntamiento de Madrid, 24 de junio de 2004). Se aplicarán medidas protectoras sobre la nueva infraestructura, las cuales se establecerán en coordinación con el Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid.

3.6 Se llevarán a cabo actuaciones arqueológicas en las excavaciones del túnel y de los pozos de ventilación, salidas de emergencia, pozos de tratamiento y pozos de montaje y desmontaje de la tuneladora, de acuerdo a lo establecido en la Ley 10/1998, de 9 de julio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. Durante la ejecución de estas excavaciones el contratista dispondrá de un arqueólogo que se encargue de realizar los trámites pertinentes y del seguimiento arqueológico a pie de obra.

3.7 Para el control de las aguas subterráneas, se definirán dos redes, una para el seguimiento de los niveles piezométricos para detectar variaciones de los niveles freáticos que pudieran tener repercusiones en la estabilidad de cimentaciones de edificios o monumentos próximos al trazado del túnel y otra para el control de la calidad de las aguas para detectar variaciones debidas a las obras. Para ello se seleccionarán los piezómetros con el diseño adecuado que se localicen en zonas de interés y áreas susceptibles de recibir cualquier tipo de contaminación (zonas de acopio, depósitos de combustible). En caso de no existir se construirán a tal efecto. Ambas redes se deberán mantener operativas en la fase de obras y en la fase de explotación hasta asegurar que los niveles y calidades del agua subterránea recuperan sus valores habituales. Los controles se realizarán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo.

3.8 Para las conexiones con la red de saneamiento cuya titularidad corresponda a la Comunidad de Madrid o a cualquiera de los entes y organismos que forman la Administración institucional de la misma, se solicitará la autorización del titular durante el desarrollo del proyecto de construcción.

Cuarto.—Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer ante la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, en el plazo de un mes, recurso potestativo de reposición, al amparo de los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero. Asimismo,

en el plazo de dos meses, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, conforme a lo establecido en el artículo 11.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 29 de febrero de 2008.—El Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán Gracia.

12.976/08. Anuncio de la Subdirección General de Recursos sobre notificación de la resolución recaída en el recurso administrativo 00437/99.

Al no haberse podido practicar la notificación personal al interesado conforme dispone el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y en aplicación a lo dispuesto en el mismo artículo, debe publicarse, a efectos de notificación, la resolución del recurso de fecha 18 de noviembre de 2006, adoptada por el Secretario General de Transportes por delegación de la Ministra, en el expediente número 00437/99.

«Examinado el recurso interpuesto por don Juan Correa Gutiérrez, en nombre y representación de Juan Correa, S. A., contra liquidaciones practicadas por la Autoridad Portuaria de Santander, en concepto de Tarifa T-3, (liquidaciones números 10524/97 y 5118/97).

Antecedentes de hecho

Primero.—La recurrente alega la nulidad radical de las diferentes ordenes ministeriales sobre tarifas portuarias (Órdenes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de 17 de marzo de 1992 y 13 de abril de 1993; Órdenes del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 17 de enero de 1994, 19 de abril de 1995 y 30 de enero de 1996 y Orden del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998) por infracción del principio de jerarquía normativa, ya que entiende que las actividades cubiertas por las tarifas de referencia son prestaciones patrimoniales de carácter público, para las cuales se exige, según la interpretación de la Sentencia del Tribunal Constitucional 185/1995, de 14 de diciembre, y de conformidad con el artículo 31.3 de la Constitución Española, reserva de Ley.

Considera, en consecuencia, que las tarifas portuarias son obligaciones de pago unilaterales y coactivas, motivo por el cual no están siendo reguladas por normas con el rango adecuado.

Segundo.—El recurso ha sido informado por el ente público Puertos del Estado.

Fundamentos de Derecho

Primero.—La recurrente fundamenta su recurso en la nulidad de las ordenes ministeriales sobre tarifas portuarias, en razón a la estructura tarifaria contenida en las mismas por suponer, a su decir, una tasa encubierta, con vulneración del principio de reserva de Ley no tratándose, según su criterio, del pago de precios privados por servicios portuarios.

A ese fin, se apoya en el artículo 107.3, párrafo 2.º, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, entendiendo que se les están exigiendo prestaciones coactivas por lo que acuden a la figura del recurso «per saltum» recurriendo ante el Ministro, en razón a la, a su entender, ilegalidad de las citadas Ordenes Ministeriales.

Ha de darse la razón a la recurrente en este extremo pues en efecto la sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de abril viene a reconocer que «las tarifas por los denominados servicios públicos portuarios constituyen prestaciones de carácter público en el sentido del artículo 31.3 CE que, en cuanto tales, quedan sometidas a reserva de Ley» precisando más adelante que «no cabe la menor duda que con independencia de la calificación que les otorga la Ley 27/1992, las llamadas tarifas por servicios portuarios constituyen prestaciones de carácter público de naturaleza tributaria. Y son tributos con independencia de que los denominados servicios portuarios sean prestados por la

Autoridad portuaria de forma directa o indirecta, tal como se desprende, en la actualidad, del párrafo segundo del artículo 2.2.a) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que a los efectos de calificar a las prestaciones patrimoniales satisfechas por los ciudadanos a las Administraciones Públicas como tasas dispone que «se entenderá que los servicios se prestan o las actividades se realizan en régimen de derecho público cuando se lleven a cabo mediante cualquiera de las formas previstas en la legislación administrativa para la gestión del servicio público y su titularidad corresponda a un ente público». Concluye el Tribunal Constitucional que «la determinación en la ley de un límite máximo de la prestación de carácter público, o de los criterios para fijarlo, es absolutamente necesaria para respetar el principio de reserva de ley. Esta determinación no aparece en el precepto cuestionado, que al señalar que será el Ministro de Obras Públicas y Transportes el que establecerá los límites mínimos y máximos de las tarifas, traza un ámbito de cuantificación que deja un amplísimo margen de libertad al mencionado órgano del poder ejecutivo, lo que implica una habilitación tan indeterminada que desborda los límites que para la colaboración reglamentaria derivan de las exigencias de la reserva de ley establecida en los artículos 31.3 y 133 CE».

Las consideraciones hasta aquí expuestas, contenidas en la STC de 20 de abril de 2005, y otras idénticas o análogas, contenidas en la posterior sentencia de 10 de mayo del mismo año, llevan al Tribunal Constitucional a declarar la inconstitucionalidad de los apartados 1 y 2 del artículo 70 de la Ley 27/1992 en su primitiva versión y del apartado 2 de dicho artículo y del párrafo primero del apartado 1 en cuanto a la expresión «precios privados» en la redacción que a dichos preceptos dio la ley 62/1997, de 26 de diciembre.

Es pues evidente que la vulneración del principio constitucional de reserva de ley predicable de los preceptos legales citados es un vicio que se traslada a las órdenes aquí consideradas que no son sino aplicación o ejecución de los mismos.

Tras las sentencias del Tribunal Constitucional de continua referencia la Sala 3.ª del Tribunal Supremo en sentencia de 20 de octubre de 2005, al desestimar el recurso de casación contra una sentencia de la Audiencia Nacional, desestimatoria a su vez de un recurso contencioso-administrativo contra una liquidación de la Autoridad Portuaria de Santander por Tarifa T-3, concluye que la cobertura legal que proporcionaba a la orden ministerial impugnada (Orden del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de 30 de enero de 1996) el artículo 70 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre ha desaparecido, al haber sido expulsado este precepto del ordenamiento jurídico por la sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de abril de 2005. En todo ello se basa el Alto Tribunal para confirmar la previa anulación por la Audiencia Nacional de la liquidación impugnada.

Los criterios referidos son aplicados por el Tribunal Supremo en otras muchas sentencias análogas que confirman a su vez sentencias de la Audiencia Nacional anulatorias de liquidaciones de tarifas portuarias, por ser aplicación de algunas de las órdenes citadas en el antecedente de hecho primero de la presente resolución, que han quedado también sin cobertura legal como consecuencia de las sentencias del Tribunal Constitucional de 20 de abril de 2005 en unos casos y de la del 10 de mayo de 2005 en otros.

De acuerdo con lo hasta aquí expuesto, y trasladadas las consideraciones precedentes a las liquidaciones cuestionadas en el presente recurso, procede la anulación de las mismas, con la consiguiente devolución de sus importes a la parte recurrente.

Segundo.—No obstante la anulación de las liquidaciones cuestionadas con la consiguiente devolución de sus importes a la parte recurrente no puede comportar que la Autoridad Portuaria se vea privada de la oportuna compensación por unos servicios que efectivamente prestó. Ello produciría un enriquecimiento injusto de los usuarios de los servicios portuarios en detrimento de la mencionada Autoridad. Es este el fundamento en el que se basa el apartado 2 de la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999 de 29 de diciembre en la vigente redacción dada este precepto por la disposición final segunda de la Ley 25/2006 de 17 de julio. En efecto la exposición de motivos de esta última Ley señala textualmente lo siguiente:

«La (disposición final) segunda modifica la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que se aprobó a fin de evitar el enriquecimiento injusto de los usuarios de los servicios e instalaciones portuarias, y que ahora se modifica para adaptarla a la doctrina del Tribunal Constitucional que ha proclamado que las llamadas «tarifas» por servicios portuarios constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público de naturaleza tributaria.»

Con el referido fundamento el apartado 2 de la citada disposición adicional trigésima cuarta prevé la nueva liquidación de tarifas portuarias anuladas por sentencia firme, extendiendo en su penúltimo párrafo las previsiones de nueva liquidación a los supuestos en que las tarifas sean anuladas mediante resolución administrativa. Contempla además la disposición citada la compensación que proceda por la cuantía del crédito correspondiente al deudor, pudiendo disminuirse en la nueva liquidación la cantidad previamente ingresada.

En consecuencia, una vez anuladas las liquidaciones impugnadas, la Autoridad Portuaria deberá proceder a la práctica de las correspondientes liquidaciones en los términos previstos en el apartado 2 de la disposición adicional trigésima cuarta de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre en la redacción dada este precepto por la disposición final segunda de la Ley 25/2006, de 17 de julio.

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con la propuesta de la Subdirección General de Recursos, ha resuelto estimar en parte el recurso interpuesto por don Juan Correa Gutiérrez, en nombre y representación de Juan Correa, S. A., contra liquidaciones practicadas por la Autoridad Portuaria de Santander, en concepto de Tarifa T-3 (liquidaciones números 10524/97 y 5118/97), liquidaciones que se declaran nulas y sin efecto, debiendo proceder la Autoridad Portuaria citada a la práctica de nuevas liquidaciones en los términos especificados en el último párrafo del fundamento de derecho segundo de la presente resolución.

Contra la presente resolución, que agota la vía administrativa, cabe recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, desde el día siguiente a su notificación.»

Madrid, 27 de febrero de 2008.—El Subdirector General de Recursos, Isidoro Ruiz Girón.

13.114/08. Anuncio de la Subdirección General de Recursos sobre notificación de la resolución recaída en el recurso administrativo 2007/03071.

Al no haberse podido practicar la notificación personal a los interesados conforme dispone el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, y en aplicación a lo dispuesto en el mismo artículo, debe publicarse, a efectos de notificación, la resolución del recurso de fecha 27 de diciembre de 2007, adoptada por la Subsecretaría de Fomento por delegación de la Ministra, en el expediente número 2007/03071.

Examinado el escrito presentado por la entidad mercantil Arrialar, S. L. por el que promueve la revisión de oficio de la resolución que pone fin a la vía administrativa, esto es la Resolución del Secretario General de Transportes de fecha 19 de febrero de 2007 que inadmite por extemporáneos los recursos de alzada presentados contra seis resoluciones sancionadoras dictadas por la Dirección General de Transportes por Carretera el fecha 23 de mayo de 2006 (Expedientes IC-1969/2005, IC-1970/2005, IC-1971/2005, IC-1972/2005, IC-1973/2005 e IC-1974/2005), y teniendo en cuenta los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero.—El 4 de julio de 2006 la entidad mercantil Arrialar, S. L., interpone sendos recursos de alzada contra seis resoluciones de la Dirección General de Transportes por Carretera de fecha 23 de mayo de 2006, que sancionan a la citada mercantil con seis multas por importe de 1.001 euros cada una, por la comisión de sendas infracciones graves tipificadas en el artículo 141.11 de la