

## Suplemento

### TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

**9004** *Pleno. Sentencia 124/2012, de 5 de junio de 2012. Conflicto positivo de competencia 4572-2006. Promovido por el Gobierno de la Nación respecto de las resoluciones de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por las que se hacen públicas las adjudicaciones, por concurso abierto y urgente, de los contratos de consultoría y asistencia relativos al anteproyecto de construcción y explotación de la obra «cierre norte de la M-50- Tramo: A-6 a M-607» y al anteproyecto de construcción y explotación de la «nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1». Competencias sobre carreteras: actuaciones autonómicas que vulneran las competencias estatales al versar sobre vías integradas en la red de carreteras del Estado (STC 112/2012).*

El Pleno del Tribunal Constitucional, compuesto por don Pascual Sala Sánchez, Presidente, don Javier Delgado Barrio, doña Elisa Pérez Vera, don Ramón Rodríguez Arribas, don Manuel Aragón Reyes, don Pablo Pérez Tremps, don Francisco José Hernando Santiago, doña Adela Asua Batarrita, don Luis Ignacio Ortega Álvarez y don Francisco Pérez de los Cobos Orihuel, Magistrados, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

#### SENTENCIA

En el conflicto positivo de competencia núm. 4572-2006, promovido por el Gobierno de la Nación representado por el Abogado del Estado, respecto de las resoluciones de 9 de febrero de 2006 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por las que se hacen públicas las adjudicaciones, por concurso abierto y urgente, de los contratos de consultoría y asistencia relativos al anteproyecto de construcción y explotación de la obra «cierre norte de la M-50- Tramo: A-6 a M-607» y al anteproyecto de construcción y explotación de la «nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1». Ha comparecido en la representación que legalmente ostenta, el Letrado de la Comunidad de Madrid. Ha sido Ponente el Magistrado don Pablo Pérez Tremps, quien expresa el parecer del Tribunal.

#### I. Antecedentes

1. El día 21 de abril de 2006 se registra en el Tribunal escrito del Abogado del Estado quien, en ejercicio de la representación que legalmente ostenta, formaliza conflicto positivo de competencia contra las resoluciones de 9 de febrero de 2006 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por las que se hacen públicas las adjudicaciones, por concurso abierto y urgente, de los contratos de consultoría y asistencia relativos al anteproyecto de construcción y explotación de la obra «cierre norte de la M-50- Tramo: A-6 a M-607» y al anteproyecto de construcción y explotación de la «nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1».

Para el Abogado del Estado, que reproduce el acuerdo de Consejo de Ministros de 21 de abril de 2006 mediante el que se decide plantear el conflicto, la Comunidad Autónoma

carece de competencia para realizar las actuaciones a que se refieren las resoluciones recurridas, habiendo vulnerado, por tanto, la reserva competencial atribuida en exclusiva al Estado por el art. 149.1.24 CE respecto de las «obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma». En apoyo de esta afirmación, el Abogado del Estado, tras hacer referencia al procedimiento previo a la interposición del conflicto, y recordar que las disposiciones recurridas constituyen actos conexos y posteriores a los realizados por la Comunidad de Madrid con objeto de preparar y convocar los concursos que las resoluciones impugnadas resuelven y que fueron objeto de impugnación en el conflicto positivo de competencia núm. 3280-2006, despliega los siguientes argumentos, que son mera reproducción de los contenidos en la demanda que dio lugar al citado conflicto:

a) La competencia del Estado para legislar en materia de carreteras deriva del título «obras públicas de interés general» contemplado en el art. 149.1.24 CE, al constituir las carreteras una variante específica de las obras públicas tal y como se deduce de lo dispuesto en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras. Para el Abogado del Estado una carretera integrada en un itinerario de interés general es una obra pública de interés general y, siguiendo las previsiones de la Ley de carreteras (arts. 1, 4.1, 2 y 3) afirma que el Estado puede acometer la construcción de una nueva carretera sin necesidad de que preceda una norma con rango formal de ley que previamente califique a la carretera de obra pública de interés general, bastando con que se cumplan las previsiones generales de la Ley de carreteras para la definición de una carretera como estatal, particularmente las previsiones relativas a la definición de la concurrencia del ya citado interés general.

Recuerda el Abogado del Estado que este Tribunal se ha referido al de obras públicas como título que habilita al Estado en materia de carreteras en la STC 65/1988, de 18 de marzo. En esta Sentencia se concluyó que el título que específicamente ampara la competencia del Estado para sostener una red propia de carreteras es el previsto en el art. 149.1.24 CE, que reserva al Estado la competencia exclusiva sobre las «obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma», lo que se proclama sin perjuicio de lo previsto en el art. 148.1.5 CE respecto de las competencias autonómicas en la materia de carreteras. Así, la concreción de cuáles sean las carreteras de interés general compete al legislador estatal, para lo cual goza de un alto margen de libertad, debiendo tener presente en esa concreción el criterio del territorio y el criterio del interés general, de modo que puede haber carreteras con un itinerario íntegramente autonómico que sean declaradas de interés general y, en consecuencia, se integren en la red del Estado y carreteras cuyo itinerario atraviere más de una comunidad autónoma sin que por ello deban integrarse a la red de carreteras del Estado. Continúa la demanda señalando la importancia de emplear el concepto de red para mostrar la interconexión y la reducción a la unidad de las infraestructuras estatales (evocando las SSTC 118/1996, FJ 34 y 132/1998, FJ 3) y para matizar el estricto criterio territorial de reparto de competencias.

Respecto de los títulos competenciales autonómicos relacionados con las carreteras, el Abogado del Estado se refiere a los de obras públicas [art. 26.1.5 Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid (EACM)], carreteras (art. 26.1.6 EACM) y ordenación del transporte (art. 28.1.13 EACM). El primero incluye todas las obras públicas no singularizadas en otro precepto estatutario, y el segundo singulariza a las carreteras como obra pública particular, fundamentando en este caso la competencia autonómica exclusivamente sobre el criterio de la territorialidad. Para el Abogado del Estado esto no es obstáculo para que el título general de competencia estatal concorra con otro autonómico más específico, de modo que la competencia exclusiva madrileña ex art. 26.1.6 EACM no priva al Estado de la competencia exclusiva que le reserva el art. 149.1.24 CE. Por último respecto del art. 28.1.13 EACM se afirma que el mismo confiere una competencia de ejecución de la legislación del Estado. El Abogado del Estado concluye esta línea argumental afirmando que la atribución de competencias en el supuesto de las carreteras viene delineada por la concurrencia de los criterios del territorio y del interés, de modo que el Estado debe definir una carretera cuyo trazado discurre

exclusivamente en el territorio de una comunidad autónoma, como integrada en una red de interés general para sacarla de la competencia autonómica, siendo esta caracterización revisable por el Tribunal Constitucional. Asimismo, el Abogado del Estado entiende que la clasificación apuntada supone que el Estado tendrá competencia para estudiar, planear, proyectar y construir las carreteras integradas en una red de interés general.

b) Una vez expuesto el régimen competencial en materia de carreteras, el Abogado del Estado pasa a referirse de modo concreto a cada una de las resoluciones impugnadas. Para ello parte de lo dispuesto en el convenio suscrito por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, y la Comunidad de Madrid el día 29 de junio de 1994, cuyo objeto era asegurar la colaboración, apoyo y coordinación entre ambas Administraciones para el desarrollo de la red viaria en el territorio de la Comunidad de Madrid, y que atribuía al Estado la explotación y titularidad de los tramos de la M-50 construidos y en ejecución. Indica que, con posterioridad, la Orden del Ministerio de Fomento de 26 de mayo de 1997, declaró urgente y de excepcional interés público la construcción del cierre de la autovía de circunvalación de Madrid M-50, y que el Real Decreto 1884/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el acuerdo de 23 de septiembre de 1999 adoptado entre la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento sobre cambio de titularidad de dos tramos de la autovía de circunvalación M-50 construidos por la Comunidad de Madrid a favor de la Administración del Estado, declara incluidos en el «catálogo de la red de carreteras del Estado» varios tramos de la M-50, al entender que la misma constituye una vía de competencia estatal en la medida en que establece la conexión entre todas las carreteras nacionales radiales que enlazan la Comunidad de Madrid con el resto de comunidades autónomas.

Dicho lo anterior, y tras invocar algunas otras disposiciones normativas y un dictamen del Consejo de Estado de 15 de febrero de 2006 respecto de la catalogación de la M-50 como carretera estatal, el Abogado del Estado recuerda que, pese a que los tramos de carretera a que se refieren las resoluciones impugnadas se circunscriben al territorio de la Comunidad Autónoma de Madrid y, en atención a esta circunstancia, podría entenderse que constituyen una carretera autonómica, lo cierto es que la M-50 es una carretera de competencia estatal cuyo itinerario ha sido declarado de interés general, incluyéndose como tal en el anexo II del Real Decreto 1231/2003, por serlo el itinerario a que sirve, vía de circunvalación de Madrid que conecta todas las carreteras de largo recorrido confluyentes en Madrid desde la periferia peninsular dando continuidad al tráfico de largo recorrido.

Por su parte, respecto del tramo de la autopista «nueva carretera R-1» no integrado en la M-50, a la que se refiere la segunda de las disposiciones impugnadas el Abogado del Estado afirma que no constituye, ni por su naturaleza, ni por su itinerario o funcionalidad nada distinto de la R-1, también considerada como de interés general por la concurrencia de las circunstancias previstas en los apartados 3.1 y 3.4 de la Ley de carreteras. En conclusión el Abogado del Estado entiende que las resoluciones objeto del conflicto se extralimitan y exceden de las competencias estatutarias del art. 26.1.6 EACM, violando clara y frontalmente el título constitucional que ampara la competencia estatal de obras públicas de interés general (art. 149.1.24 CE).

Mediante primer otrosí, se invoca el art. 161.2 CE al objeto de que se acuerde la suspensión de las disposiciones objeto de conflicto y mediante segundo otrosí se solicita la acumulación de este procedimiento con el tramitado con el núm. 3280-2006.

2. Mediante providencia de la Sección Segunda de 23 de mayo de 2006 se admitió a trámite el conflicto positivo de competencia y se acordó dar traslado de la demanda y documentos presentados al Gobierno de la Comunidad de Madrid, al objeto de que en el plazo de veinte días pudiera realizar las alegaciones correspondientes relativas al conflicto y a la posible acumulación de éste con el seguido con el núm. 3280-2006, promovido por el Gobierno de la Nación y admitido a trámite del 4 de abril de 2012. Se tuvo por invocado por el Gobierno de la Nación el art. 161.2 CE, lo que, conforme con el art. 64.2 de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional (LOTIC), produce la suspensión de la vigencia y aplicación de las resoluciones impugnadas desde el día 21 de abril de 2006,

fecha de interposición del conflicto. También se acordó comunicar la incoación del conflicto a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, por si estuvieran impugnadas o se impugnaren las citadas resoluciones, en cuyo caso cabría suspender el curso del proceso hasta la decisión del conflicto, según dispone el art. 61.2 LOTC. Por último se acordó publicar la incoación del conflicto en los boletines oficiales del Estado y de la Comunidad de Madrid.

3. El Letrado de la Comunidad de Madrid presentó sus alegaciones en el Registro General del Tribunal el día 22 de junio de 2006, reproduciendo los motivos de oposición al conflicto que en su día presentara respecto del conflicto núm. 3280-2006, y no oponiéndose a la acumulación solicitada en otrosí por el Abogado del Estado, al entender que se cumplen los requisitos del art. 83 LOTC.

El Letrado de la Comunidad de Madrid entiende que los actos objeto del conflicto de competencia se han ejercitado dentro del orden de competencias constitucionalmente establecido, no pudiendo considerarse los proyectos cuestionados como carreteras estatales al no estar integradas en un itinerario de interés general o no afectar a más de una comunidad autónoma. Entiende el Letrado autonómico que la jurisprudencia constitucional establece como regla general que las Comunidades Autónomas tienen competencia exclusiva sobre aquellas carreteras que pasen o discurran exclusivamente por su territorio, y que la excepción a esa regla viene dada por la consideración del interés general de la carretera como atributivo de la competencia al Estado (STC 65/1998). Recuerda, además, que el interés general es un concepto relativo que no tiene un sentido unívoco y que viene a complementar el criterio puramente territorial del art. 148.1.5 CE pero sin excluirlo esencialmente. A partir del anterior razonamiento el Letrado de la Comunidad Autónoma cuestiona que concurra el criterio del interés general en relación con las carreteras en torno a las cuales gira el conflicto de competencias, y afirma que los actos dictados por la Comunidad de Madrid no afectan a la red de carreteras del Estado al no constituir un itinerario de interés general, no obstante a esta afirmación lo contenido en el Real Decreto 1231/2003 de 26 de septiembre por el que se modifica la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la red de carreteras del Estado. Así, considera el Letrado de la Comunidad de Madrid que entender que la R-1 o el tramo de la M-50 que nos ocupa son proyectos que enlazan Comunidades Autónomas, o conectan los principales núcleos de población formando una red continua de tráfico de largo recorrido, podría ser tanto como decir que cualquier carretera de nueva construcción y cierta entidad que conectase con alguna carretera estatal debería ser estatal, lo cual no corresponde ni a la finalidad de la ley, ni a la propia realidad. Junto a lo anterior, el Letrado autonómico señala que el Real Decreto 1231/2003 es manifiestamente inhábil para definir el interés general del Estado sobre determinadas carreteras, ya que su finalidad no es modificar el catálogo de las carreteras del Estado (y, por lo mismo, fijar o definir el interés general del Estado a efectos competenciales), sino únicamente adaptar el nombre de dichas carreteras estatales –ya existentes– a las nuevas realidades de carreteras surgidas con posterioridad y, por tanto, no puede servir de título para definir las competencias del Estado frente a las de la Comunidad de Madrid.

Seguidamente el Letrado afirma que el ejercicio de las competencias propias de la Comunidad de Madrid (la construcción de dos carreteras intracomunitarias) no ha producido una efectiva invasión, menoscabo o condicionamiento del ámbito de competencias del Estado, porque los actos cuestionados por la administración estatal ni alteran, ni impiden, ni menoscaban actuación alguna del Estado en materia de carreteras, habida cuenta de la falta de interés del Estado en la realización de los proyectos controvertidos. Al no estar previstos ni el cierre de la M-50, ni la nueva R-1 en los planes de infraestructuras reflejados en el plan estratégico de infraestructuras y transportes, decae el interés del Estado en la ejecución de dichas actuaciones y la declaración de interés general de las mismas. Y en apoyo de esta conclusión el Letrado autonómico cita las SSTC 132/1996, de 22 de julio, 108/1996, de 13 de junio y 74/1992, de 14 de mayo.

Continúa el escrito de alegaciones recordando que el Estado ha reconocido la competencia de la Comunidad de Madrid respecto de las carreteras intracomunitarias,

alegando como prueba de este reconocimiento el Real Decreto 1884/1999, de 3 de diciembre, que establece el cambio de titularidad de determinados tramos de la carretera o autovía de circunvalación M-50 y el Real Decreto 419/2003, de 4 de abril, por el que se aprueba el cambio de titularidad de la carretera de la Comunidad de Madrid denominada M-110 a favor de la Administración del Estado.

Por último, se recuerda que el Tribunal Constitucional tiene establecido que las relaciones entre el Estado y las Comunidades Autónomas deben regirse, entre otros, por los principios de lealtad y de colaboración, y conforme a estos dos principios constitucionales y legales, la Comunidad de Madrid se ha dirigido en múltiples ocasiones a la Administración del Estado a fin de solucionar el problema de los enlaces entre las actuales carreteras de titularidad estatal A-1, A-6 y M-12 y la carretera autonómica M-607. Ante la falta de respuesta expresa del Estado y ante el desinterés formal de éste por los tramos de carretera de enlace, la Comunidad de Madrid inició los actos preparatorios de estudio que pudieran ser útiles para las referidas carreteras, los cuales han sido objeto del requerimiento de incompetencia. Considera el Letrado de la Comunidad de Madrid que, existiendo un interés general coincidente entre el Estado y la Comunidad Autónoma, no resulta acorde con el principio de lealtad constitucional impedir a la Administración autonómica la construcción de las obras previstas teniendo presente la pasividad del Estado en el efectivo ejercicio de la competencia. Por todo lo expuesto concluye solicitando que se dicte sentencia que declare la constitucionalidad de los actos recurridos y por otrosí señala que en cumplimiento de los arts. 161.2 CE y 64.2 LOTC se ha procedido a la suspensión de los actos recurridos.

4. La Sección Segunda de este Tribunal, por providencia de 16 de junio de 2006, acordó oír a las partes personadas en el proceso para que, estando próximo a finalizar el plazo de cinco meses previsto en el art. 65.2 LOTC desde que se produjo la suspensión de las normas impugnadas, aquéllas se manifestaran acerca de su mantenimiento o levantamiento.

El Letrado de la Comunidad de Madrid se dirigió al Tribunal el día 7 de julio de 2006 y solicitó que se levantara la suspensión de las resoluciones impugnadas. El Abogado del Estado, por escrito registrado el día 11 de julio de 2006, solicitó el mantenimiento de la suspensión. Finalmente, el Pleno del Tribunal acordó, mediante el ATC 303/2006, de 12 de septiembre «levantar la suspensión de las resoluciones de 9 de febrero de 2006 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por las que se hacen públicas las adjudicaciones, por concurso abierto y urgente, de los contratos de consultoría y asistencia relativos al Anteproyecto de construcción y explotación de la obra 'cierre norte de la M-50. Tramo A-6 a M-607' y al anteproyecto de construcción y explotación de la 'nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1'.»

5. Por providencia de fecha 5 de junio de 2012, se señaló para la deliberación y votación de la presente Sentencia el día 5 de junio de 2012.

## II. Fundamentos jurídicos

1. El presente proceso constitucional tiene por objeto resolver el conflicto positivo de competencia planteado por el Gobierno de la Nación frente a las resoluciones de 9 de febrero de 2006 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por la que se hacen públicas las adjudicaciones, por concurso abierto y urgente, de los contratos de consultoría y asistencia relativos al anteproyecto de construcción y explotación de la obra «cierre norte de la M-50- Tramo: A-6 a M-607» y al anteproyecto de construcción y explotación de la «nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1».

Este conflicto se plantea en términos casi idénticos a los que indujeran el conflicto positivo de competencias núm. 3280-2006, planteado también por el Gobierno de la Nación frente a las resoluciones de 17 de noviembre de 2005 de la Secretaría General

Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por las que se hacen públicas las convocatorias de concursos, por procedimiento abierto, para la adjudicación de los contratos de consultoría y asistencia del anteproyecto de construcción y explotación de la obra «cierre norte de la M-50. Tramo: A-6 a M-607» y del anteproyecto de construcción y explotación de la «nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1». Aquel conflicto ha sido resuelto en la STC 112/2012, de 24 de mayo, a cuyos razonamientos remitimos para resolver el asunto que ahora nos ocupa.

2. Del mismo modo que sucedía en el conflicto núm. 3280-2006, el actual debe enmarcarse en el sistema constitucional y estatutario de distribución de competencias en materia de carreteras, materia en la que confluyen competencias autonómicas, en virtud de lo establecido en el art. 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid (EACM) que dispone que la Comunidad de Madrid tiene competencia exclusiva en materia de «carreteras y caminos cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid», y competencias estatales derivadas del título «obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma», contemplado en el art. 149.1.24 CE (en este sentido STC 65/1998, de 18 de marzo, FJ 8). Así pues, la solución del conflicto pasa por determinar si la competencia autonómica sobre las carreteras que discurren íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Madrid queda condicionada por la estatal sobre las carreteras (obras públicas) de interés general, razón por la cual es preciso definir si las carreteras a que se refieren las resoluciones impugnadas discurren exclusivamente por el territorio de la Comunidad de Madrid y, en ese caso, si son carreteras de interés general.

3. Respecto de la carretera denominada «cierre norte de la M-50, tramo A-6 a M-607», no cabe duda de que el itinerario de la misma discurre íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Madrid. Al mismo tiempo, tal y como se dijo en el fundamento jurídico 4 de la STC 112/2012, «la Comunidad de Madrid no pone en cuestión que los tramos de la carretera M-50 construidos forman parte de un itinerario de interés general y que pertenecen a la red de carreteras del Estado». Así pues, por lo que hace a los tramos de la carretera M-50 ya construidos se puede afirmar que, a pesar de ser intracomunitaria, se trata de una carretera de interés general, razón por la cual la competencia estatal tiene cobertura en las previsiones del art. 149.1.24 CE. Respecto de los no construidos la conclusión no puede ser distinta. Decíamos en la ya citada STC 112/2012 «si el itinerario de la M-50 se considera de interés general debemos entender que ese mismo interés general existe cuando se trata de ampliar o de modificar su trazado. Si el itinerario de la M-50, por las razones señaladas, se considera, sin discusión por ninguna de las partes de este conflicto, de interés general, y por ello estamos ante una carretera estatal, el cierre de la M-50 debe considerarse integrado igualmente en un itinerario de interés general. El mismo interés general que existe para construir la M-50 existe para cerrarla y, por tanto, la construcción de dicho cierre por la Comunidad de Madrid infringe el ámbito de competencias del Estado» (FJ 4). Y continúa la Sentencia, en idéntico fundamento, diciendo que el hecho de que «el cierre definitivo de esta autovía de circunvalación de Madrid no figure expresamente en el nuevo plan estratégico de infraestructuras y transportes 2005-2020 no puede llevarnos a la conclusión de que el mismo no forma parte de un itinerario de interés general que es, como venimos señalando, el criterio que, unido al puramente territorial, permite calificar a una carretera como de competencia estatal».

Así pues, y del mismo modo que en la STC 112/2012 se declaró que invadía la competencia estatal en materia de carreteras ex art. 149.1.24 CE la resolución de 17 de noviembre de 2005 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por la que se hace pública la convocatoria de concursos para la adjudicación de los contratos de consultoría y asistencia del anteproyecto de construcción y explotación de la obra «cierre norte de la M-50. Tramo: A-6 a M-607», aquí debemos afirmar que la resolución de 9 de febrero de 2006 de la

misma Secretaría General Técnica, por la que se hace pública la adjudicación de los contratos de consultoría y asistencia del mismo anteproyecto también invade la competencia estatal contemplada en el art. 149.1.24 CE.

4. Por su parte respecto de la llamada «nueva carretera R-1», dijimos en la STC 112/2012 que «el trazado recomendado por el Estado para la proyección de la 'R-1' discurre sobre el mismo corredor que la actuación a la que se refiere la Comunidad de Madrid ('nueva carretera R-1. Tramo El Molar/M-12') por lo que resultarían incompatibles y redundantes las dos carreteras, no obstante su parcialmente distinta denominación» (FJ 5). Esta conclusión permite afirmar que si la R-1, siendo una carretera que discurre íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Madrid, es una carretera de interés general al concurrir en la misma las circunstancias previstas en los apartados 3.1 y 3.4, del art. 4 de la Ley de carreteras, y el itinerario de la «nueva carretera R-1» comprendido entre El Molar y la M-12 coincide con una parte del itinerario de la carretera estatal R-1, el competente para elaborar los estudios previos para la construcción de la autopista es el Estado, porque «la titularidad de una Administración sobre una carretera determina su competencia no sólo para su construcción sino para todos los aspectos conexos con ella».

Del mismo modo que se declara en la STC 112/2012 que vulnera las competencias del Estado en materia de carreteras la resolución de 17 de noviembre de 2005, por las que se hacen públicas las convocatorias de concursos para la adjudicación de los contratos de consultoría y asistencia del anteproyecto de construcción y explotación de la «nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1», idéntica declaración corresponde hacer respecto de la resolución de 9 de febrero de 2006 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por la que se hacen públicas las adjudicaciones de los contratos de consultoría y asistencia relativos al citado anteproyecto.

#### FALLO

En atención a todo lo expuesto, POR LA AUTORIDAD QUE LE CONFIERE LA CONSTITUCIÓN DE LA NACIÓN ESPAÑOLA,

Ha decidido

Estimar el presente conflicto positivo de competencia y, en consecuencia:

- 1.º Declarar que corresponde al Estado la competencia controvertida.
- 2.º Declarar la nulidad de las resoluciones de 9 de febrero de 2006 de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por la que se hacen públicas las adjudicaciones, por concurso abierto y urgente, de los contratos de consultoría y asistencia relativos al anteproyecto de construcción y explotación de la obra «cierre norte de la M-50- Tramo: A-6 a M-607» y al anteproyecto de construcción y explotación de la «nueva carretera R-1. Tramo: El Molar/M-12 y cierre norte de la M-50. Tramo: 607/A-1».

Publíquese esta Sentencia en el «Boletín Oficial del Estado».

Dada en Madrid, a cinco de junio de dos mil doce.—Pascual Sala Sánchez.—Javier Delgado Barrio.—Elisa Pérez Vera.—Ramón Rodríguez Arribas.—Manuel Aragón Reyes. Pablo Pérez Tremps.—Francisco José Hernando Santiago.—Adela Asua Batarrita.—Luis Ignacio Ortega Álvarez.—Francisco Pérez de los Cobos Orihuel.—Firmado y rubricado.