|  |  |
| --- | --- |
| Auto | 398/2005 |
| Fecha | de 8 de noviembre de 2005 |
| Sala | Pleno |
| Magistrados | Doña María Emilia Casas Baamonde, don Guillermo Jiménez Sánchez, don Vicente Conde Martín de Hijas, don Javier Delgado Barrio, doña Elisa Pérez Vera, don Roberto García-Calvo y Montiel, don Eugeni Gay Montalvo, don Jorge Rodríguez-Zapata Pérez, don Ramón Rodríguez Arribas, don Pascual Sala Sánchez, don Manuel Aragón Reyes y don Pablo Pérez Tremps. |
| Núm. de registro | 5151-2005 |
| Asunto | Conflicto positivo de competencias 5151-2005 |
| Fallo | Mantener la suspensión de las Resoluciones 8301/2005 y 8302/2005 del Director de Servicios del Departamento de Transportes y Obras Públicas, por las que se anuncian concursos para la adjudicación de los contratos que tienen por objeto las obras deconstrucción de plataforma de la nueva red ferroviaria del País Vasco en el Territorio Histórico de Guipúzcoa; acceso a Irún, Subtramo 2 (Resolución 8301/2005) y Ordizia-Itsaurrondo (Resolución 8302/2005). |

**AUTO**

 **I. Antecedentes**

1. Mediante escrito presentado en el Registro de este Tribunal el día 7 de julio de 2005, el Abogado del Estado, en la representación que legalmente ostenta, promueve conflicto positivo de competencia contra las Resoluciones 8301/2005 y 8302/2005 del Director de Servicios del Departamento de Transportes y Obras Públicas, por las que se anuncian concursos para la adjudicación de los contratos que tienen por objeto las obras de construcción de plataforma de la nueva red ferroviaria del País Vasco en el Territorio Histórico de Guipúzcoa; acceso a Irún, Subtramo 2 (Resolución 8301/2005) y Ordizia-Itsaurrondo (Resolución 8302/2005).

2. Con fecha 19 de julio de 2005 la Sección Primera acordó mediante providencia admitir a trámite el conflicto positivo de competencia y dar traslado de la demanda y documentos presentados al Gobierno del País Vasco al objeto de que en el plazo de veinte días aporte los documentos y alegaciones que considere convenientes. Asimismo acordó tener por invocado por el Gobierno el art. 161.2 CE, lo que a su tenor y conforme dispone el art. 64.2 LOTC, produce la suspensión de la vigencia y aplicación de las Resoluciones recurridas. Por último, también se acordó comunicar la incoación del conflicto a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, por si ante la misma se impugnaran dichas Resoluciones, en cuyo caso se suspenderá el curso del proceso hasta la decisión del conflicto, cuya incoación se ordenó publicar en el Boletín Oficial del Estado y en el Boletín Oficial del País Vasco.

3. Con fecha 29 de septiembre de 2005 el Letrado de los Servicios Jurídicos Centrales de la Comunidad Autónoma del País Vasco formula sus alegaciones. En las mismas solicita que la Sentencia que el Tribunal dicte en su día declare la constitucionalidad de las Resoluciones impugnadas.

Mediante otrosí manifiesta que es del interés de la parte que representa que, de acuerdo con lo previsto en el art. 161.2 CE, el Tribunal inicie desde ese momento las actuaciones necesarias para ratificar o levantar la suspensión de las Resoluciones objeto de conflicto antes de que transcurran cinco meses desde que dicha suspensión fue acordada, de conformidad con la doctrina consolidada ya existente acerca del levantamiento o mantenimiento anticipado de la suspensión. A tal fin, realiza las siguientes alegaciones:

En primer lugar, el Letrado del Gobierno Vasco hace referencia a la doctrina que el Tribunal tiene consolidada sobre la resolución del incidente de mantenimiento o levantamiento de suspensión de normas autonómicas como consecuencia de la invocación del art. 161.2 CE (por todos, AATC de 15 de enero, 1 de octubre de 2002 y 20 de octubre de 2003).

Dicha doctrina parte, como primer criterio, de la presunción de legitimidad de las normas impugnadas, por lo que el mantenimiento de la suspensión debe ser una medida excepcional que sólo procede cuando la parte actora acredite que la vigencia de aquéllas producirá perjuicios muy graves e irreparables al interés general o de terceros.

El segundo criterio a considerar es la ponderación que debe efectuarse de los intereses en presencia, tanto el interés general como el de los terceros afectados, y también de los perjuicios de difícil o imposible reparación de pueden derivarse para dichos intereses del levantamiento de la suspensión, perjuicios que han de ser efectivos y no hipotéticos, realizando la ponderación al margen de la viabilidad de las pretensiones formuladas en la demanda.

Partiendo de esta doctrina general, el Letrado del Gobierno Vasco sostiene que en este caso está justificado levantar la suspensión de las Resoluciones impugnadas.

Así, señala que en lo que se refiere al interés público y general derivado de la construcción de la plataforma de la nueva red ferroviaria del País Vasco en el Territorio de Guipúzcoa, licitadas por las Resoluciones impugnadas, resalta que la línea de Alta Velocidad Madrid-Vitoria-Dax, en la que se integra la nueva red ferroviaria en el País Vasco y los tramos objeto de este conflicto, ha sido calificada como proyecto prioritario por decisión núm. 1692/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de julio de 1996, estableciéndose que la misma debe estar operativa en el horizonte del año 2010. Por tanto, se está claramente ante un proyecto estratégico para el País Vasco, el Estado Español y la Unión Europea que permite contribuir a la interconexión y unidad europea en el ámbito del transporte.

A continuación manifiesta que existen dos realidades igualmente constatables: por una parte, las actuaciones concretas del Gobierno Vasco, encaminadas a la construcción de la Plataforma de la nueva red ferroviaria en el País Vasco; y, por otra, la inactividad o demora de la Administración del Estado en abordar esas mismas actuaciones.

En consecuencia, desde la perspectiva del interés público que debe tutelarse, es evidente que la eficacia de las Resoluciones impugnadas garantizan la satisfacción de las necesidades sociales del transporte, cumpliendo los compromisos de la Unión Europea, mientras que el mantenimiento de la suspensión perjudicará la ejecución de una infraestructura ferroviaria que tiene importantes repercusiones en el desarrollo social y económico del País Vasco y en la libre circulación de personas y mercancías.

Desde la perspectiva de los intereses particulares o de terceros, hay que pensar en la afectación a las empresas que hayan participado en la licitación de las obras y que hayan resultado o puedan resultar adjudicatarias. Partiendo de que la contratación administrativa cuenta con suficiente cobertura presupuestaria y que está garantizado el pago por los trabajos correspondientes, el mantenimiento de la suspensión produciría una merma en las legítimas expectativas de las empresas licitadoras y un claro perjuicio económico para las que pudieran resultar adjudicatarias.

Finalmente, en cuanto a los perjuicios de difícil o imposible reparación derivados de la ejecución de las obras, no se aprecia, continúa aduciendo el Letrado del Gobierno Vasco, ni una sola situación de hecho irreversible si se aborda por el Gobierno Vasco la ejecución material del proyecto. En efecto, en el hipotético caso de que la futura Sentencia declarase la inconstitucionalidad de las Resoluciones y considerase que la ejecución de las obras forma parte de las competencias estatales en materia de ferrocarriles y transporte supracomunitario o de obras públicas de interés general (art. 149.1.21 y 24 CE), nada impediría que las obras fueran finalizadas, adaptadas o utilizadas por la Administración competente, pues el trazado afectado está previamente delimitado y condicionado en su ejecución técnica por los restantes tramos que forman parte de las redes ferroviarias de la Unión Europea.

Como consecuencia de que si le levantara la suspensión de las Resoluciones no se producirían perjuicios de imposible o difícil reparación ni para el interés general ni para el de terceros, mientras que los aludidos perjuicios se producirían en el caso contrario, el Letrado del Gobierno Vasco solicita el levantamiento de la suspensión de aquéllas.

4. Por providencia de la Sección Primera de 5 de octubre de 2005 se tiene por personado en el proceso al Letrado del Gobierno Vasco y se acuerda oír al Abogado del Estado para que en el plazo de cinco días se pronuncie sobre el levantamiento de la suspensión.

5. El día 14 de octubre de 2005 el Abogado del Estado evacua el traslado conferido y alega lo siguiente sobre el levantamiento o mantenimiento de la suspensión de las normas impugnadas.

En primer lugar, deja constancia de la doctrina del Tribunal en relación con este tipo de incidentes de levantamiento o mantenimiento de la suspensión de normas autonómicas cuando se haya invocado el art. 161.2 CE. Al respecto, señala que la resolución del incidente debe ponderar, de un lado, los intereses implicados, tanto el general o público como el particular o privado, y, de otro, los perjuicios de imposible o difícil reparación que se irrogan del mantenimiento o levantamiento de la suspensión, debiendo realizarse la aludida ponderación mediante el examen de la situación de hecho y al margen de la viabilidad de las pretensiones que se formulan en la demanda (ATC 428/2004, FJ 2, con remisión a otros).

Seguidamente añade que, más que el examen de las situaciones de hechos creadas, habrá que estar a las que pudieran crearse, es decir, a las que previsiblemente puede provocar la aplicación de la Ley suspendida, pues, precisamente, lo que trata de evitar el mecanismo del art. 161.2 CE es que tales situaciones se produzcan, siendo lo normal que no ocurra así aún en el momento de presentar estas alegaciones.

El Estado, en cumplimiento de determinadas orientaciones comunitarias y en ejercicio de sus competencias en materia de ferrocarriles y transportes supracomunitarios y de obras públicas de interés general (art. 149.1.21 y 24 CE) aprobó el 24 de noviembre de 2000 el Estudio informativo de la nueva red ferroviaria del País Vasco y, tras el Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de diciembre de 2002, encomendó al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) la construcción y explotación de la línea de Alta Velocidad del País Vasco, del Corredor Norte-Noroeste, y habilitar al Ministerio de Fomento para su ejecución. Posteriormente, la encomienda de gestión hecha a favor del GIF pasó a ser asumida por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en virtud de la disposición adicional primera de su Estatuto, aprobado por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

En definitiva, los tramos ferroviarios que constituyen el objeto de los contratos para cuya adjudicación anuncian concurso las Resoluciones impugnadas forman parte de la línea supracomunitaria Madrid-Vitoria-Dax, de tal forma que, si bien transcurren por el territorio del País Vasco, su recorrido coincide físicamente con los tramos que el Estado proyecta construir para el desarrollo de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, tramos que se integran en la red transeuropea del transportes ferroviario.

Así centrado el debate, indica el Abogado del Estado que procede examinar los perjuicios concretos que se derivarían del mantenimiento o levantamiento de la suspensión de las Resoluciones impugnadas. Pues bien, en tal sentido, considera que el mantenimiento de la suspensión no ocasionaría perjuicio alguno y la representación del Gobierno Vasco tampoco lo invoca, justificando su petición de levantamiento en el deseo de hacer realidad la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco.

Además, el mantenimiento de la suspensión tampoco produciría especiales perjuicios para los destinatarios de los actos impugnados, pues no se ha procedido a adjudicar los contratos licitados a persona alguna al haberse suspendido las resoluciones como consecuencia de la invocación del art. 161.2 CE, por lo que no procede aducir la frustración de legítimas expectativas de las empresas licitadoras.

Por tanto, la suspensión de la vigencia de las Resoluciones impugnadas no ocasiona perjuicio alguno, ni mucho menos irreparable, a la Comunidad Autónoma.

Por el contrario, el levantamiento de la suspensión sí puede conllevar graves perjuicios a los intereses generales afectados, toda vez que la Comunidad Autónoma continuaría la tramitación de los procedimientos de contratación pública y tendría lugar la adjudicación de los tramos de acceso a Irún-subtramo 2 y Ordizia-Itsasondo en el Territorio Histórico de Guipúzcoa. En definitiva, el desarrollo de una nueva línea férrea requiere unos criterios homogéneos de diseño en todos sus tramos y puede resultar más que probable la eventualidad de que el trazado y los criterios utilizados en los dos tramos ferroviarios cuya ejecución persigue el Gobierno Vasco resulten incoherentes con los utilizados por el ADIF, el cual está completando todos los proyectos del tramo Vitoria-Bilbao para llevar a cabo las correspondientes obras. Si la Sentencia del Tribunal reconociera en su momento la competencia estatal, las obras realizadas al amparo del levantamiento de la suspensión conllevaría que la Administración General del Estado tuviese que hacer frente a la existencia de una parte de la infraestructura que no guarda relación con el resto de la línea, habida cuenta de la disparidad de pautas apuntada, comprometiendo gravemente la operatividad de la infraestructura transeuropea.

El propio ADIF ha informado que la construcción por el Gobierno Vasco de los tramos en cuestión originarían diversos problemas de índole técnica y medioambiental.

Así, en primer lugar, las obras a ejecutar no se acomodarán, total o parcialmente, al Estudio informativo “Proyecto de la nueva red ferroviaria en el País Vasco”, aprobado por el Ministerio de Fomento mediante Resolución de 24 de noviembre de 2000. En segundo lugar, los proyectos que ejecutase la Comunidad Autónoma no se acomodarían a los condicionados de la Declaración de impacto ambiental correspondiente al Estudio informativo estatal aludido, declaración formulada por el Ministerio de Medio Ambiente en fecha 22 de octubre de 2000 ni contarían con la certificación de conformidad exigida por dicho Departamento.

En tercer lugar, los proyectos redactados por el Gobierno Vasco no responderían a los parámetros requeridos en las instrucciones del ADIF, ni serían supervisados ni aprobados por el Ministerio de Fomento.

Además de estos aspectos generales, el ADIF aporta planos (documentos 1, 2 y 3) en apoyo de determinados perjuicios concretos que se producirían si se levanta la suspensión. Así, en cuanto al Tramo Ordizia-Itsasondo, según resulta de los planes confeccionados para el Gobierno Vasco por la empresa Idom- Geoconsult, se prevé la ejecución de un túnel con una longitud de 2814 metros, que se iniciaría y finalizaría en dichos municipios. Sin embargo, el proyecto estatal, de similar longitud (2809 metros), presenta diferencias en cuanto a las cotas de entrada y salida, no coincidiendo tampoco en cuanto a la pendiente longitudinal. Asimismo, la situación geométrica en planta es también diferente, aunque ambos trazados pueden considerarse incluidos dentro del corredor que fijaba el Estudio informativo del proyecto redactado por el Ministerio de Fomento, que sí era idéntico al redactado por el Gobierno Vasco. En definitiva, existen en el proyecto licitado por el Gobierno Vasco condicionantes de trazado, geotécnicas y ambientales, que dificultarían técnica y económicamente la solución de continuidad del tramo, debido a su corta longitud, inferior a 3 Km., mientras que el trazado redactado en su día por el GIF se analiza un itinerario en mayor longitud y de mayor garantía de viabilidad.

Otra diferencia se manifiesta en el Acceso a Irún-Subtramo II. El tramo licitado se corresponde con la construcción de un ramal de mercancías entre el apeadero de Ventas (municipio de Irún) y la futura estación intermodal de mercancías denominada Araso.

No es éste. por tanto, un tramo específico de la línea de Alta Velocidad y su construcción plantea importantes interferencias con la entrada del corredor de alta velocidad en la estación de Irún, toda vez que el aludido ramal de mercancías cruza sobre las actuales vías de Euskotren y de ADIF, realizándose la entrada de la línea de alta velocidad en el espacio que existe entre esas vías, sin que sea evidente que existe un trazado en planta suficiente para su ejecución. Respecto de esta obra, ADIF está actualmente realizando el proyecto básico con el fin de realizar el encaje de trazado óptimo.

Todo ello, si la Sentencia reconociera la competencia estatal, obligaría a la Administración General del Estado a realizar importantes gastos en orden a adecuar los tramos litigiosos a las exigencias de todo orden que son propios de una línea de alta velocidad, con la consiguiente incertidumbre y los efectos sobre las obras ya ejecutadas. Lo cual también repercutiría en perjuicios a los particulares, que pudiesen resultar afectados por las expropiaciones, y para los ciudadanos por la inoperatividad de la infraestructura.

Por último, el Abogado del Estado aduce que siendo innegable el desplazamiento de la competencia estatal, procedería atender a lo declarado recientemente por el Tribunal (ATC de 15 de septiembre de 2005) pues se aprecia la existencia de “un perjuicio actual y directo al interés general que resultaría del bloqueo de las competencias estatales”, por lo que, de acuerdo con dicha resolución, debe mantenerse la suspensión de las Resoluciones impugnadas, pues así lo aconseja también aquí el principio de seguridad jurídica y puesto que aquéllas, dado su rango reglamentario, no tienen igual presunción de legitimidad que la Ley autonómica.

##### II. Fundamentos jurídicos

1. El objeto de esta resolución es determinar, de acuerdo con lo regulado en el art. 161.2 CE, si procede levantar la suspensión de la vigencia de las Resoluciones 8301/2005 y 8302/2005 del Director de Servicios del Departamento de Transportes y Obras Públicas, por la que se anuncian concursos para la adjudicación de los contratos que tienen por objeto las obras de construcción de plataforma de la nueva red ferroviaria del País Vasco en el Territorio Histórico de Guipúzcoa; acceso a Irún, Subtramo 2 (Resolución 8301/2005) y Ordizia-Itsaurrondo (Resolución 8302/2005). Ambas Resoluciones se encuentran suspendidas en su aplicación como consecuencia de la invocación por el Presidente del Gobierno del indicado art. 161.2 CE al promover el conflicto positivo de competencia.

La representación procesal del Gobierno Vasco ha solicitado el levantamiento anticipado de la suspensión de estas Resoluciones sin esperar el transcurso de los cinco meses previstos en el art. 161.2 CE.

2. De acuerdo con lo regulado en el art. 161.2 CE, el alzamiento o la confirmación de la suspensión de la vigencia y aplicación de las normas autonómicas impugnadas por el Gobierno de la Nación debe resolverse en un plazo no superior a cinco meses.

Sobre la solicitud de levantamiento de la suspensión antes de que transcurran los cinco meses desde que la misma se produjo ha recaído ya una doctrina constitucional que hemos reiterado y de la que debemos partir. Según la misma “está fuera de duda, pues así lo hemos señalado ya (ATC 355/1989), que la Comunidad Autónoma autora de la Ley recurrida puede solicitar anticipadamente —vale decir, antes de transcurridos los cinco meses a que se refiere el art. 161.2 CE— el levantamiento de la suspensión acordada y que el tenor literal del art. 161.2 CE indica claramente, por otro lado, que cabe a este Tribunal levantar la suspensión acordada antes del transcurso de los cinco meses inicialmente previstos, y ello sobre la base de que la expresión, utilizada por el texto constitucional «plazo no superior a cinco meses» establece que los cinco meses son, precisamente, el límite máximo inicialmente previsto para la suspensión, y que se incluye entre las potestades de este Tribunal ratificar o levantar la suspensión dentro de ese plazo. El art. 30 LOTC no impide que este Tribunal acuerde el levantamiento de la suspensión inicialmente acordada sin agotar el precitado plazo de cinco meses” (AATC 154/1994, de 3 de mayo, FJ 1; 222/1995, de 18 de julio, FJ 1; 176/2002, de 1 de octubre, FJ 1, y 99/2003, de 6 de marzo, FJ 5, entre otros).

De acuerdo con esta doctrina, aplicable tanto a la suspensión de leyes como de otras normas y actos objeto de conflicto, debemos acceder a lo solicitado por las representaciones procesales del Parlamento y del Gobierno Vasco y examinar la relevancia que para la resolución de este incidente tiene lo aducido por las partes litigantes en el proceso.

3. Sobre este tipo de incidentes de suspensión es doctrina de este Tribunal que, para su resolución, es necesario ponderar, de un lado, los intereses que se encuentren implicados, tanto el general y público, como el particular o privado de las personas afectadas, y, de otro, los perjuicios de imposible o difícil reparación que se irrogan del mantenimiento o levantamiento de la suspensión. Esta valoración debe efectuarse mediante el estricto examen de las situaciones de hecho creadas y sin necesidad de abordar las pretensiones que se formulan en la demanda. En este sentido ha de recordarse que el mantenimiento de la suspensión requiere que el Gobierno, a quien se debe la iniciativa, no sólo invoque la existencia de aquellos perjuicios, sino que "es preciso demostrar o, al menos, razonar consistentemente su procedencia y la imposible o difícil reparación de los mismos, ya que debe partirse en principio de la existencia de una presunción de constitucionalidad a favor de las normas o actos objeto de conflicto (AATC 472/1988, 589/1988, 285/1990, 266/1994, 267/1994, 39/1995, 156/1996, y 100/2002)” (ATC 176/2004, de 11 de mayo, FJ 3).

4. Las Resoluciones impugnadas anuncian el concurso para la adjudicación de las obras de los tramos Acceso a Irún, Subtramo 2, y Ordizia Itsasondo, correspondientes a la Plataforma de la nueva red ferroviaria del País Vasco en el Territorio Histórico de Guipúzcoa. Entre otros extremos, dichas Resoluciones regulan la entidad adjudicadora, el objeto del contrato, la tramitación, procedimiento y forma de adjudicación, el presupuesto de licitación, los requisitos específicos del contratista y la presentación de las ofertas.

La representación procesal del Gobierno Vasco sostiene que la suspensión de la vigencia de estas Resoluciones debe ser levantada, pues valorando los intereses generales y de terceros que se encuentran afectados por las mismas y los perjuicios de imposible o difícil reparación que se ocasionarían a una y otras si la suspensión, efectivamente, se levantara, se alcanza la conclusión de que dichos perjuicios no se habrán de producir, mientras que se produciría la lesión de esos intereses si la suspensión, por el contrario, se mantuviera.

En concreto, señala que los intereses públicos comprometidos con la aplicación y eficacia de las Resoluciones impugnadas son los vinculados a la línea de Alta Velocidad Madrid-Vitoria-Dax en la que se integra la nueva red ferroviaria del País Vasco y los tramos a los que afectan las Resoluciones objeto de conflicto. La Decisión núm.. 1692/96/CE ha calificado como prioritario el proyecto correspondiente y previsto que la línea esté operativa en el horizonte de 2010. Se trata, pues, de un proyecto prioritario para el País Vasco, siendo constatable, según la representación procesal de la Comunidad Autónoma, tanto las “actuaciones concretas del Gobierno Vasco encaminadas a la construcción de la plataforma de la nueva red ferroviaria en el País Vasco” como “la inactividad o demora de la Administración del Estado en abordar esas mismas actuaciones”.

Partiendo de ello, considera que debe atenderse prioritariamente a los intereses públicos y generales conectados a las necesidades sociales del transporte y al cumplimiento de los compromisos de la Unión Europea, interés que reclaman el levantamiento de la suspensión. Si así sucediera, continua razonando el Letrado del Gobierno Vasco, y en su día la Sentencia de fondo determinara que las obras implicadas son de la competencia estatal, tampoco padecería el interés general, pues las obras podrían ser finalizadas, adaptadas y utilizadas por la Administración competente.

En cuanto a los intereses particulares y los perjuicios que se les ocasionarían si se mantiene o levanta la suspensión, sostiene que se materializarían de modo ostensible sólo en el primer caso, pues resultarían claramente afectadas en sentido negativo las empresas que hayan participado en la licitación de las obras y que hayan resultado o puedan resultar adjudicatarias. Por el contrario, ningún perjuicio se les derivaría si la suspensión se levanta.

5. El Abogado del Estado se opone a este planteamiento y solicita que la suspensión se mantenga.

En defensa de su criterio manifiesta que los contratos que se anuncian en las Resoluciones impugnadas se refieren a tramos de la línea supracomunitaria Madrid-Vitoria-Dax, esto es, de la red transeuropea del transporte ferroviario y que el Estado proyecta construir.

Seguidamente, rechaza el criterio del Letrado del Gobierno Vasco de que el mantenimiento de la suspensión de las Resoluciones objeto de conflicto perjudique los intereses particulares de las empresas que pudieran ser adjudicatarias de los contratos, pues la adjudicación no se ha producido y no existe por ello frustración de legítimas expectativas.

En cuanto a los intereses generales, tampoco el mantenimiento de la suspensión perjudica a la Comunidad Autónoma del País Vasco, puesto que su representación procesal no invoca ningún perjuicio y sólo justifica la petición de levantamiento de la suspensión en el deseo de llevar a la práctica la nueva red ferroviaria en el País Vasco.

Por el contrario, según el Abogado del Estado, el levantamiento de la suspensión puede ocasionar considerables perjuicios a los intereses generales. Centra dichos perjuicios en el hecho de que el desarrollo de una línea férrea requiere unos criterios homogéneos de diseño en todos sus tramos y resultaría que esa homogeneidad no se produciría en relación con los dos tramos implicados en las Resoluciones objeto de conflicto. Por tanto, si la futura Sentencia que resuelva aquél diera la razón al Estado, este habría de enfrentarse al hecho de que una parte de la línea férrea no guarda relación con el resto, comprometiendo a la infraestructura transeuropea conllevando importantes gastos su adecuación. En esta línea de razonamiento aporta documentos del ADIF relativos a desajustes concretos que se producirían en los tramos litigiosos que patentizarían los problemas de encaje de dichos tramos en el trazado general, desajustes que se han recogido con detalle en los antecedentes.

También aduce que se producirían perjuicios para los intereses generales vinculados al medio ambiente, toda vez que las obras no se acomodarían a la Declaración de impacto ambiental correspondiente al estudio informativo que el Estado ha realizado ni se podría otorgar, por ello, la certificación de conformidad del Ministerio de Medio Ambiente.

La afectación a los intereses generales que el Abogado del Estado considera que habrá de producirse si se levanta la suspensión también incidiría en los intereses de terceros, tanto en los de los propietarios que pudieran verse afectados por futuras expropiaciones como en los de los ciudadanos en general, que pudieran experimentar la inoperatividad de la infraestructura.

Por último, aduce que al producirse un desplazamiento de la competencia del Estado se aprecia “un perjuicio actual y directo al interés general que resultaría del bloqueo de las competencias estatales” (ATC de 15 de septiembre de 2005), por lo que debe mantenerse la suspensión de las Resoluciones impugnadas.

6. Expuestos los argumentos que las partes de este proceso exponen en este incidente, debemos proceder a su resolución, ateniéndonos para ello a nuestra tradicional doctrina, sintetizada en el FJ 3.

En este sentido, el Abogado del Estado ha satisfecho la carga que le corresponde en orden a poner de relieve los perjuicios que podrían producirse si se levantara la suspensión de las Resoluciones impugnadas, por lo que procede que apreciemos su alcance.

De entrada, debemos descartar que pueda resultar aquí de aplicación la doctrina de nuestro ATC 336/2005, de 15 de septiembre, ya que el supuesto al que dicho Auto se refiere (como se reconoce en su FJ 5) “excede de las situaciones normales de controversia competencial, por cuanto incluso podría poner en cuestión, hasta eliminarla o desvirtuarla, una competencia estatal claramente reconocida por la Constitución”. En efecto, en dicha resolución queda de manifiesto, porque las partes coinciden en ello, que la norma autonómica tenía como destinataria una actividad de competencia estatal (los archivos de su titularidad), aunque aquéllas discreparan, naturalmente, de los efectos que dicha norma produciría. Este dato admitido por las partes determinó el sentido de nuestro Auto. Sin embargo, el caso que ahora nos ocupa es bien distinto, pues las partes plantean su discrepancia de modo muy diferente, ya que demandante y demandado reclaman la titularidad de la competencia sobre la actividad en litigio, de manera que las Resoluciones autonómicas hoy suspendidas no se enderezan sino a la convocatoria de los concursos para realizar unas obras que permitirán construir dos tramos de una vía transeuropea. Toda vez que el Estado también reclama la competencia para su construcción, es obvio que la competencia estatal, de resultar reconocida en la Sentencia de fondo, habría resultado perturbada e, incluso, impedida. Pero, como constituye doctrina reiterada de este Tribunal, esa perturbación, que es consustancial a toda discrepancia de orden competencial, no puede determinar el resultado de este incidente, pues, de ser así, las normas o actos de las Comunidades Autónomas siempre habrían de mantenerse suspendidos (por todos, ATC 193/1999, de 21 de julio, FJ 4, con cita de otros). Por igual razón, como también hemos reiterado, tampoco presenta relevancia en este supuesto la invocada quiebra de la seguridad jurídica, pues hemos señalado que los daños que pudieran ocasionarse a la misma “son una consecuencia inherente a toda situación de pendencia de un recurso de inconstitucionalidad y consustanciales, por tanto, al funcionamiento del Estado de las Autonomías y a la coexistencia del ordenamiento estatal con los ordenamientos autonómicos, de manera que, desde este simple ángulo de enfoque, la suspensión de las normas impugnadas por motivos competenciales, como es el presente caso, sería siempre necesaria en la medida en que en los conflictos de dicha naturaleza concurra una duplicidad de normas. Pero de lo que se trata en este trámite no es de defender la seguridad jurídica con argumentos que pueden valer para cualesquiera impugnaciones, sino de alegar y acreditar los perjuicios irreparables o de difícil reparación que se producirían, en concreto, por la vigencia de los preceptos impugnados durante el tiempo que dure el proceso constitucional”. (ATC 12/1992, de 23 de enero, FJ 2. En igual sentido, AATC 208/1086, de 6 de marzo, FJ único, y 88/1991, de 12 de marzo, FJ 2).

7. La lesión a los intereses generales que habría de producirse si se levanta la suspensión de las Resoluciones impugnadas, y los consiguientes perjuicios de carácter irreparable, los vincula el Abogado del Estado a los desajustes técnicos de diseño entre los tramos de la línea de alta velocidad a que se refieren aquellas Resoluciones y el resto de la línea que discurre por el territorio nacional, partiendo de Madrid.

Para valorar el alcance de este alegato debemos examinar la Decisión núm.. 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

Esta decisión “tiene por objeto establecer las orientaciones en cuanto a los objetivos, prioridades y grandes líneas de acción previstas en el ámbito de la red transeuropea de transporte. Estas orientaciones determinan proyectos de interés común cuya ejecución debe contribuir al desarrollo de dicha red a escala comunitaria” (art. 1.1). Estos proyectos de interés común, entre los que se encuentra la línea de alta velocidad Madrid-Vitoria-Dax (Anexo III.3), se integran en la red europea de transporte, que “se establecerá de aquí al año 2010” (art. 2.1).

Partiendo de ahí, y examinando cuáles hayan de ser las características más sobresalientes de dicha red transeuropea de transporte, se aprecia que entre ellas se encuentra la “interoperabilidad”, pues es ésta una característica que la Decisión núm.. 1692/96/CE determina que ha de constituir, respecto de todas las líneas de transportes, un “objetivo [art. 2.2 h)( una de las “grandes líneas de acción de la Comunidad” [art. 4 d)( y una “prioridad” [art. 5 e)(. Más específicamente respecto de la red ferroviaria transeuropea, entre sus características destaca que “ofrecerá a los usuarios un elevado nivel de calidad y seguridad, gracias a su continuidad y al desarrollo progresivo de su interoperabilidad, en particular, mediante la armonización técnica y un sistema armonizado de mando y control” (art. 10.5).

Por tanto, la interoperabilidad que ha de caracterizar a toda la red ferroviaria transeuropea tiene como presupuesto que la misma pueda predicarse de los tramos nacionales, pues si éstos no estuvieran armonizados técnicamente se pondría en cuestión la interoperabilidad de toda la red.

Es por ello por lo que, a la vista de los datos aportados por el Abogado del Estado, que ponen de manifiesto que podrían producirse desajustes técnicos entre los diferentes tramos del segmento español de la línea, su alegato debe ser tomado en consideración y apreciarse que podrían resultar perjudicados los intereses generales relativos a la interconexión de la red transeuropea si se levantara la suspensión de estas Resoluciones y se produjeran desajustes constructivos en los tramos vascos respecto del resto de la línea en que se inscriben.

En definitiva, la interoperabilidad exigida para toda la red en la normativa comunitaria hace conveniente que se mantengan suspendidas en su aplicación las Resoluciones impugnadas, pues así se garantiza en mayor medida su homogeneidad técnica. Este criterio no puede quedar enervado por el alegato del representante de la Comunidad Autónoma acerca de la inactividad o demora del Estado en abordar estas actuaciones, pues, de un lado, ello no se ha acreditado y, de otro, la fecha límite de 2010 para el establecimiento de toda la red constituye una responsabilidad del Estado.

Por todo lo expuesto, el Pleno

ACUERDA

Mantener la suspensión de las Resoluciones 8301/2005 y 8302/2005 del Director de Servicios del Departamento de Transportes y Obras Públicas, por las que se anuncian concursos para la adjudicación de los contratos que tienen por objeto las obras de

construcción de plataforma de la nueva red ferroviaria del País Vasco en el Territorio Histórico de Guipúzcoa; acceso a Irún, Subtramo 2 (Resolución 8301/2005) y Ordizia-Itsaurrondo (Resolución 8302/2005).

Madrid, a ocho de noviembre de dos mil cinco.