



MÁSTER UNIVERSITARIO DE ACCESO A LA ABOGACÍA

TRABAJO FIN DE MÁSTER

ESPECIALIDAD POLÍTICAS PÚBLICAS

AUTOR: MARÍA CORTÉS MARTÍNEZ **TUTOR:** LUIS SEIJO RESINO

AÑO ACADÉMICO 2021/2022

ANTECEDENTES	3
PRIMERA.- URGENCIA ABSOLUTA DE LA MEDIDA SOLICITADA.....	6
1. HABILITACIÓN DEL MES DE AGOSTO.....	6
2. TRAMITACIÓN A TRAVÉS DEL ARTÍCULO 135 DE LA LJCA.....	8
SEGUNDA-. SOBRE EL “FUMUS BONI IURIS”.....	13
1. DE TIPO FORMAL E ILEGALIDADES EN EL PROCEDIMIENTO	13
2. SOBRE EL FONDO DEL ASUNTO.....	16
2.1 CAUSA DE INTERÉS PÚBLICO INSUFICIENTE.....	16
2.2 RESPECTO DE LA PROPORCIONALIDAD DE LA MEDIDA	19
2.3 FALTA DE ALTERNATIVAS	21
2.4 CÁLCULO DE LA INDEMNIZACIÓN	23
2.4.1 LA UTILIZACIÓN ALTERNATIVA DE MÉTODOS DE AMORTIZACIÓN DISTINTOS A UN MISMO CASO	27
2.4.2 EXCLUSIÓN DE DETERMINADOS GASTOS	28
2.4.3 ERROR EN EL CÁLCULO DEL LUCRO CESANTE	28
TERCERA-. PERICULUM IN MORA	29
1. BIEN DECLARADO DE INTERÉS CULTURAL.....	29
2. RIESGO DEL PERIODO CONCESIONAL RESTANTE.....	32
CUARTA-. LA PROCEDENCIA DE LA MEDIDA CAUTELAR.....	35
BIBLIOGRAFÍA	41

ANTECEDENTES

Nuestro cliente, la empresa concesionaria Túnel del Teide, S.A. (“**Túnel del Teide**”), es la adjudicataria del *“contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación como carretera de peaje del túnel que cruza el pico del Teide”* (el “**Contrato**” o la “**Concesión**”), licitado en el año 1990 por la autoridad competente, el Cabildo Insular de Tenerife (el “**Cabildo**”).

De acuerdo con lo previsto en el Contrato y en los pliegos que sirvieron de base a la licitación, Túnel del Teide (i) tenía la obligación de construir una carretera de 40 km. entre los municipios de Puerto de la Cruz y Arona, que incluye un túnel de 10 km. que cruza el pico del Teide (y así lo hizo; la carretera se inauguró el año siguiente a la adjudicación) y (ii) tiene derecho a explotar esta Concesión durante 33 años (i.e. hasta el 31 de diciembre de 2023), cobrando un peaje de 5 euros a cada usuario que emplee la Concesión.

Los habitantes de Arona y los otros veinte municipios cercanos al Teide (que se encontraban “aislados” hasta entonces y tienen que emplear la Concesión cada vez que quieran viajar a Puerto de la Cruz -no hay otra carretera alternativa para salir de esos municipios-) tienen una bonificación en el precio del peaje (tienen un carné especial y solo pagan 1 euro; los 4 euros restantes se los paga el Cabildo a Túnel del Teide).

Pues bien, tras la tramitación administrativa oportuna, con fecha 2 de agosto de 2021 se ha notificado a Túnel del Teide el acuerdo del Pleno del Cabildo por el que se acuerda (i) el rescate de la Concesión, por motivos de interés público, que se hará efectivo con fecha 31 de agosto de 2021; y (ii) el pago de una indemnización por el rescate a Túnel del Teide, que se fija en 40 millones de euros (el “**Acuerdo de Rescate**”).

Es decir, el Cabildo Insular ha decidido ejercitar su potestad de rescate (i.e. *“la declaración unilateral de la Administración, discrecionalmente adoptada, por la que da por terminada la concesión no obstante la buena gestión de su titular”*) y, con fecha 31 de agosto de 2021, la Concesión dejará de ser una carretera de peaje (se demolerán las barreras del peaje), la carretera y el túnel revertirán al Cabildo (previo pago de la correspondiente indemnización at Túnel del Teide) y pasarán a ser de uso gratuito para todos sus usuarios (que podrán circular gratis).

El motivo de interés público que se ha dado por parte del Cabildo para justificar este rescate es que se pretende acabar con la situación de discriminación que actualmente sufren los habitantes de Arona y los veinte municipios cercanos al Teide, que tienen que pagar un peaje para poder entrar y salir por carretera de sus municipios, mientras que el resto de habitantes de la isla de Tenerife no están en esa situación y las carreteras que emplean son gratuitas y no tienen peaje.

AL JUZGADO DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

Doña María Cortés Martínez, Procuradora de los Tribunales y de Túnel del Teide, S.A, según escritura de poder que debidamente bastante acompaño y que, una vez testimoniada solicito me sea devuelta por ser general y necesaria para otros usos, ante el Juzgado comparezco y como mejor proceda en Derecho:

DIGO:

Que mediante el presente escrito interpongo recurso contencioso-administrativo contra la resolución dictada por el Cabildo Insular de Tenerife, con fecha 2 de agosto de 2021, recaída en el expediente administrativo núm. 23, y por la que se acuerda el rescate de la concesión.

Por todo lo expuesto,

SUPLICO AL JUZGADO, que por turno corresponda, que tenga por presentado este escrito junto con los documentos acompañados, teniéndome por comparecido y parte, tenga por formulado recurso contencioso-administrativo contra la resolución indicada de fecha 2 de agosto de 2021, dictada por *el Cabildo*; lo admita, acuerde la publicación de la interposición del recurso en el Boletín Oficial que corresponda y reclame el expediente administrativo a la Administración Pública demandada para que lo remita en el plazo máximo e improrrogable de VEINTE DÍAS; y una vez recibido de traslado del expediente a esta parte para que formule su demanda en el plazo de veinte días.

PRIMER OTROSI DIGO: La cuantía del procedimiento es indeterminada, a efectos del artículo 42.1.a) de la LRJCA.

SEGUNDO OTROSI DIGO.- Que al amparo de los artículos 129, 130 y 135 de la LRJCA, se solicita la adopción de la siguiente medida cautelar, que en este caso en concreto, solicitamos sean tramitadas como incidente de **MEDIDAS CAUTELARISIMAS** conforme a lo dispuesto en el artículo 135 de la LJCA, al

concurrir las circunstancias de especial urgencia que así lo justifican, debiendo declarar la Sala:

Basamos nuestra petición en las siguientes

A L E G A C I O N E S

PRIMERA.- URGENCIA ABSOLUTA DE LA MEDIDA SOLICITADA.

1. HABILITACIÓN DEL MES DE AGOSTO

A estos efectos es preciso disponer que, si bien en principio, el mes de agosto no es hábil en la jurisdicción contencioso-administrativa, teniendo en cuenta que el acuerdo de rescate se materializaría el 30 de agosto, es de aplicación el artículo 128.3 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, que establece que:

“En casos de **urgencia** -o cuando las circunstancias del caso lo hagan imperativo- las partes podrán solicitar al órgano jurisdiccional que **habilite** los días inhábiles en el procedimiento para la protección de los derechos fundamentales o en el incidente de suspensión o **de adopción de otras medidas cautelares**”¹.

Esta previsión no solo aparece en la ley reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, sino que también aparece regulada en el apartado sesenta y uno del artículo decimocuarto de la Ley 13/2009, de 3 de noviembre, de reforma de la legislación procesal para la implantación de la nueva Oficina judicial.

^{1 1} **Artículo 128:** 3. En casos de urgencia, o cuando las circunstancias del caso lo hagan necesario, las partes podrán solicitar al órgano jurisdiccional que habilite los días inhábiles en el procedimiento para la protección de los derechos fundamentales o en el incidente de suspensión o de adopción de otras medidas cautelares. El Juez o Tribunal oír a las demás partes y resolverá por auto en el plazo de tres días, acordando en todo caso la habilitación cuando su denegación pudiera causar perjuicios irreversibles.

Asimismo, numerosa jurisprudencia se ha pronunciado al respecto. Cabe establecer que en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de fecha 6 de agosto de 2021, habiendo solicitado la demandante, la habilitación de los días del mes de agosto para la resolución de las medidas que se pedían se estableció lo siguiente:

“De conformidad con lo establecido en el art. 128, apartados 2 y 3, de la ley 29/98, de 13 de julio, habiendo solicitado la parte demandante, que se habiliten días inhábiles para la resolución del presente incidente de adopción de medidas cautelares, y apreciando la Sala la existencia de perjuicios que la demora hasta septiembre pudiera ocasionar a las empresas, cuya actividad es objeto de la defensa por la Asociación solicitante, toda vez que su actividad se vería restringida por las consecuencias limitativas derivadas de asignar a los municipios en los que estén enclavadas el nivel de alerta 3, es por lo que se habilitan todos los días del mes de agosto, estrictamente necesarios, y hasta la finalización del presente incidente”².

Asimismo, otras disposiciones como el Auto del Tribunal Supremo, rec. 467/2018, de 10 de diciembre, alude al artículo 128.3 de la LJCA cuando dice:

“No se cuestiona que el recurrente promovió el recurso contencioso-administrativo por los trámites del Título V, Capítulo I de la LJCA (EDL 1998/44323), y esta Sala viene considerando que el mes de agosto es hábil para los distintos plazos previstos en el procedimiento especial en materia de derechos fundamentales del Capítulo I del Título V de la LJCA (EDL 1998/44323) [vgr. Autos de 9 de enero de 2014 (Queja 131/2013), de 9 de febrero de 2012 (Queja 130/2011) y de 8 de noviembre de 2016 (Rec. 4984/2016)], lo que resulta conforme a los principios de "preferencia" y "sumariedad" que inspiran el procedimiento especial. Por lo tanto, el mes de agosto es hábil también en relación con el plazo para preparar el recurso de casación, siempre que la resolución que se pretende recurrir en casación haya sido

² Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (Sala de lo Contencioso-Administrativo) de fecha 06 de agosto de 2021

dictada dentro de un procedimiento para la protección jurisdiccional de los derechos fundamentales, como es el caso, cualquiera que sea el sentido de dicha resolución”.

En este sentido se pronuncia también el Ilustre Colegio de abogados en su informe de fecha 21 de julio de 2021 relativo a los plazos procesales durante el mes de agosto estableciendo que: “EN VÍA CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVA, AGOSTO ES INHABIL SALVO PARA LAS EXCEPCIONES”.

En conclusión, teniendo en cuenta que el acuerdo de rescate fue notificado el 2 de agosto y se ejecuta el día 31 de ese mes, no ha existido ningún momento hábil para presentar el recurso, y por tanto solicita esta parte la habilitación del mes de agosto por medio de la aplicación del artículo 128.3 de la LJCA, en este procedimiento de adopción de medidas cautelares por la urgencia que supone.

2. TRAMITACIÓN A TRAVÉS DEL ARTÍCULO 135 DE LA LJCA

De otra parte, y teniendo en cuenta la situación previamente mencionada puede establecerse que los plazos son demasiado ajustados para una tramitación ordinaria de unas medidas cautelares. Así, y entendiéndolo esta parte que no daría tiempo a que se dé traslado de nuestra solicitud de protección cautelar al Cabildo y a que, consecuentemente el Juzgado resuelva, todo ello antes del 30 de agosto de 2021, solicitamos la adopción -aunque sea con carácter provisional de unas medidas cautelares en un plazo muy breve e *“inaudita parte”*.

La posibilidad de adoptar medidas cautelares inaudita parte está prevista por nuestra normativa, y más específicamente en el artículo 135 de la LJCA que dispone que:

“Cuando los interesados alegaran la concurrencia de circunstancias de especial **urgencia** en el caso, **el juez o tribunal sin oír a la parte contraria**, en el plazo de dos días podrá mediante auto:

- a) Apreciar las circunstancias de especial urgencia y adoptar o denegar la medida, conforme al artículo 130. Contra este auto no se dará recurso alguno. En la misma resolución el órgano judicial dará*

audiencia a la parte contraria para que en el plazo de tres días alegue lo que estime procedente o bien convocará a las partes a una comparecencia que habrá de celebrarse dentro de los tres días siguientes a la adopción de la medida. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo en su caso o bien celebrada la comparecencia, el juez o tribunal dictará auto sobre el levantamiento, mantenimiento o modificación de la medida adoptada, el cual será recurrible conforme a las reglas generales.

Como ya se ha dicho, señala el auto del Tribunal Supremo de fecha 21 de mayo, rec. 377/2014:

*“«La **tutela cautelarísima inaudita altera parte** del artículo 135 LJCA solo es posible ante circunstancias que pongan de manifiesto una urgencia excepcional o extraordinaria, esto es, de mayor intensidad que la normalmente exigible para la adopción de medidas cautelares que, según los trámites ordinarios, se produce al término del incidente correspondiente, con respeto del principio general de audiencia de la otra parte³.*

*La LJCA permite que se sacrifique, de manera provisional, dicho principio de contradicción solo cuando las circunstancias de hecho no permitan, dada su naturaleza, **esperar ni siquiera a la sustanciación de aquel incidente procesal**».*

En cuanto a los pronunciamientos respecto de las circunstancias de especial urgencia cabe citar también el **Auto del Tribunal Supremo de 24 de mayo de 2016** que analiza este supuesto y señala tras analizar la tutela cautelar en cualquier estado del proceso (ex Art. 129.1 LJCA)

*"... frente a ese régimen general de las medidas cautelares, es cierto, como en el escrito promoviendo la de autos, se aduce que el mencionado **artículo 135 autoriza a la adopción inmediata de las medidas cautelares contempladas con carácter ordinario "inaudita parte"** y en*

³ ATS de 21 de mayo de 2014

el plazo de dos días. Pero para que proceda esta tramitación y adopción de medidas por tan estrictos trámites, el mismo precepto impone la condición de que concurran "circunstancias de especial urgencia" ; exigencia que como se declara en el auto de esta Sala de 21 de mayo de 2014 (recurso 377/2014) comporta poner de manifiesto "una urgencia excepcional o extraordinaria, esto es, de mayor intensidad que la normalmente exigible para la adopción de medidas cautelares que, según los trámites ordinarios, se produce al término del incidente correspondiente, conforme al principio general de audiencia de la otra parte" , con sacrificio del principio de contradicción.

En esa misma línea, se declara en el auto de 14 de enero del presente año (recurso 800/2015), " Las circunstancias de especial urgencia que requiere el art. 135.1, letra a), de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , son aquellas que por su entidad no consienten que la toma de decisión sobre una medida cautelar espere, ni tan siquiera, a que transcurra el brevísimo plazo de diez días que ha de concederse a la parte contraria para que pueda alegar sobre la procedencia de aquella"⁴.

Con mayor precisión se declara en el Auto de 23 de diciembre de 2013 (recurso 512/2013) que:

"El referido precepto procesal permite la adopción de medidas cautelares, sin oír a la parte contraria, cuando concurran circunstancias de especial urgencia, es decir, circunstancias que pongan de manifiesto que, caso de seguir la tramitación ordinaria del incidente, prevista en el art. 131, la adopción de la medida cautelar resultaría ineficaz, ante una ejecución inmediata y difícilmente reversible del acto impugnado"⁵.

⁴ ATS de 24 de mayo de 2016

⁵ ATS de 23 de diciembre de 2013

Teniendo en cuenta que la tutela cautelar de las pretensiones de nuestro cliente podría verse perjudicada o gravemente dificultada si hubiese de aguardarse a la tramitación ordinaria del incidente cautelar para su adopción, parece procedente en este caso que nuestro cliente acuda diligentemente a la adopción de la medida cautelar con carácter de urgencia.

Esta parte entiende que, de no acordarse la suspensión del acuerdo de rescate se perdería la finalidad del recurso. A este respecto parece evidente pensar que es procedente la adopción inaudita parte de las medidas cautelares en atención a las circunstancias. En efecto consolidada jurisprudencia, entre otras el Auto del Tribunal Supremo de 12 de marzo de 2014 dispone:

“La decisión sobre la procedencia de la medida cautelar comporta un alto grado de ponderación conjunta de criterios por parte del Tribunal, que puede resumirse en los siguientes puntos: Necesidad de justificación o prueba, aun incompleta o por indicios, de aquellas circunstancias que puedan permitir al Tribunal efectuar la valoración de la procedencia de la medida cautelar”⁶.

Tal y como dispone el ATS de 3 de junio de 1997 no es suficiente la mera alegación sin prueba alguna del perjuicio ocasionado, estableciendo en este sentido que:

“La mera alegación, sin prueba alguna, no permite estimar como probado que la ejecución del acto impugnado (o la vigencia de la disposición impugnada) le pueda ocasionar perjuicios, ni menos que éstos sean de difícil o imposible reparación”. El interesado en obtener la suspensión tiene la carga de probar adecuadamente qué daños y perjuicios de reparación imposible o difícil concurren en el caso para acordar la suspensión, sin que sea suficiente una mera invocación genérica”⁷.

⁶ ATS de 12 de marzo de 2014

⁷ ATS de 3 de junio de 1997

En el presente escrito se expondrán y probarán las razones que explican que perjuicios irreparables resultarían en caso de no acordarse la suspensión del acuerdo de rescate, en línea con lo dispuesto en el auto del tribunal supremo recién citado.

Asimismo, en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (Sala de lo Contencioso-Administrativo) del 6 de agosto de 2021, habiendo la parte recurrente, solicitado en su escrito la adopción de la medida cautelarísima consistente en la suspensión de la aplicación de la disposición recurrida, dispuso el tribunal:

*Conforme dispone el artículo 135 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso Administrativa invocado" cuando los interesados alegaran la concurrencia de circunstancias de especial urgencia en el caso, el juez o tribunal sin oír a la parte contraria, en el plazo de dos días podrá mediante auto: a) Apreciar las circunstancias de especial urgencia y adoptar o denegar la medida, conforme al art. 130. Contra este auto no se dará recurso alguno. En la misma resolución el órgano judicial dará audiencia a la parte contraria para que en el plazo de tres días alegue lo que estime procedente o bien convocará a las partes a una comparecencia que habrá de celebrarse dentro de los tres días siguientes a la adopción de la medida. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo en su caso o bien celebrada la comparecencia, el juez o tribunal dictará auto sobre el levantamiento, mantenimiento o modificación de la medida adoptada, el cual será recurrible conforme a las reglas generales, **LA SALA ACUERDA: Estimar la solicitud de tutela cautelar urgente...**)*

En conclusión, teniendo en cuenta que no da tiempo a que se dé traslado de nuestra solicitud de protección cautelar al Cabildo, que el representante procesal del Cabildo presente sus alegaciones al respecto y que el Juzgado resuelva, todo ello antes del 30 de agosto de 2021, la necesidad de adoptar la medida inaudita parte queda acreditada, señalándose además más adelante que perjuicios irreparables resultarían en caso de no adoptarse la medida cautelar.

SEGUNDA-. SOBRE EL “FUMUS BONI IURIS”

1. DE TIPO FORMAL E ILEGALIDADES EN EL PROCEDIMIENTO

En primer lugar, debemos tener en cuenta que el procedimiento seguido por el Cabildo para acordar el rescate es insuficiente e incompleto por las razones que explicaremos a continuación. En efecto, como dispone el artículo 279 de la LCSP:

*“El rescate de la concesión requerirá además **la acreditación** de que dicha gestión directa es más eficaz y eficiente que la concesional. El rescate de la concesión requerirá además la acreditación de que dicha gestión directa es más eficaz y eficiente que la concesional».*

A diferencia del anterior artículo 269 del TRLCSP, la normativa más reciente no contiene referencia alguna al concepto de discrecionalidad y por tanto el acuerdo de rescate tendrá estar debidamente justificado. En este sentido encontramos que la Administración no ha presentado informe alguno que acredite efectivamente que concurren razones de interés público. Esta parte entiende que el Cabildo debería haber presentado un expediente que contemplase un análisis de las alternativas al rescate. En concreto, al menos:

- Un análisis del coste que implicaría el establecimiento de un servicio público de transporte para los viajeros de Arona y los otros veinte municipios del Teide.
- Un análisis de las alternativas contractuales al rescate como pudiese ser una modificación de la concesión. No olvidemos que el análisis de alternativas es consustancial a cualquier decisión de planificación de obra pública.

Puede establecerse que nada de lo mencionado ha sido incorporado por la Administración. Podemos así confirmar que se ha optado por el rescate por simples razones de conveniencia política.

Además, el Cabildo no sólo ha acordado el rescate discrecionalmente sino que lo ha hecho cuando el procedimiento administrativo ya había caducado. En efecto, en virtud de la normativa aplicable puede establecerse que el plazo del que disponía el Cabildo para resolver y notificar el expediente de rescate era de seis meses desde su incoación. Sin embargo, el procedimiento se incoó el 14 de enero de 2021 y no se resolvió ni

notificó hasta el 2 de agosto. El Cabildo considera que el plazo estuvo interrumpido durante treinta días, que es el tiempo que tardó mi cliente en responder en responder a un requerimiento de información que le había sido formulado por el Cabildo. Sin embargo, no cabe duda de que este requerimiento de información no interrumpió el plazo máximo para resolver y notificar en base a las siguientes razones:

- a) En primer lugar, todos los documentos que pedía el Cabildo en este requerimiento ya obraban en su poder.
- b) Obrando en su poder los documentos que son objeto de la interrupción, cabe añadir que no guardaban relación con el rescate.

De todo esto no puede deducirse otra cosa que, se pidieron con la única finalidad de interrumpir el plazo y evitar la caducidad del procedimiento administrativo de rescate.

En este sentido debemos recordar que, el fundamento de la caducidad, como ha venido declarando el Tribunal Supremo en varias sentencias, (entre otras, la sentencia de 10 de noviembre de 1994, de 16 de junio de 1998 y de 8 de julio de 1999), es dar satisfacción al **principio de seguridad jurídica**.⁸ Por este motivo, el titular de la acción debe ejercitarla dentro de un plazo previsto legalmente, pues de lo contrario si deja transcurrir ese plazo, decae su derecho a utilizar esas facultades. En consecuencia, la caducidad descansa en la necesidad de que los procedimientos administrativos finalicen dentro de un tiempo razonable, amén de impedir que las Administraciones actuantes tengan discrecionalidad a la hora de determinar dicho extremo.

A diferencia de la prescripción, cuando invocamos la figura de la caducidad nos estamos refiriendo al espacio temporal máximo que puede durar un procedimiento sancionador, esto es: el plazo máximo que puede abarcar el procedimiento desde su inicio (fecha del acuerdo) hasta su fin (notificación de la resolución), de manera que, cuando se inicia un procedimiento sancionador necesariamente debe quedar finalizado dentro de esos márgenes temporales que para cada supuesto establece la norma ya que, si tal espacio temporal se sobrepasa o se excede sin justificación debe ponerse fin al procedimiento en el estado en que se encuentre, declarándose caducado, procediendo a

⁸ STS de 10 de noviembre de 1994

su archivo y debiéndose comenzar de nuevo desde la casilla de salida, claro está, siempre que para entonces la infracción no hubiera prescrito.

El Tribunal Supremo (sentencia de 13 de enero de 2010 rec.1279/2007) ha declarado que:

*“la caducidad de los procedimientos sancionadores es una institución jurídica con la que se trata de evitar la tardanza injustificada en resolver aquéllos, por entender el legislador que los sujetos expedientados se encuentran en una situación desfavorable que no ha de alargar indebidamente la Administración sancionadora”*⁹

La caducidad, por tanto, es la consecuencia inmediata que se produce ante el incumplimiento de los plazos máximos que tiene la Administración para comenzar y finalizar un procedimiento.

Excedida la Administración de esos plazos, el procedimiento ha caducado; sin embargo, tal plazo podría quedar interrumpido, excepcionalmente, por las causas expresamente admitidas en la norma que rige el procedimiento, como por ejemplo cuando se da un supuesto de mayor u otra ajena a la voluntad de los interesados, y siempre que el procedimiento se haya iniciado dentro del plazo previsto por la norma. En conclusión, respecto de la posible interrupción de plazos en materia de caducidad, la doctrina y jurisprudencia han venido afirmando que la regla es la NO interrupción de los mismos, salvo para supuestos específicos. No pudiendo encuadrarse nuestro caso en las excepciones que contempla la ley, queda claro que el procedimiento había caducado.

Tal y como dispone la Sentencia del Tribunal Supremo (Contencioso), sec. 2ª, A 31-05-2010, rec. 11/2009:

“Es doctrina consolidada por esta Sala que los plazos de caducidad -y este carácter tiene el plazo fijado por el artículo 97.1 de la LRJCA (EDL 1998/44323) - no son susceptibles de interrupción, salvo supuestos de fuerza mayor.

⁹ STS de 13 de enero de 2010

En modo alguno puede interrumpir el plazo de caducidad previsto legalmente, pues como esta Sala ha dicho reiteradamente, la observancia de los plazos procesales es materia de orden público procesal, que no puede quedar a la libre disponibilidad de las partes. En este sentido, el principio constitucional de tutela judicial efectiva no puede ser entendido en un sentido puramente formal que suponga la desvirtuación de los plazos procesales taxativamente señalados en las leyes en garantía de otro principio básico en nuestro ordenamiento jurídico, cual es el de seguridad jurídica”¹⁰.

Como sabemos, el plazo del que disponía el Cabildo para resolver y notificar el expediente de rescate era de seis meses desde su incoación. Esta afirmación no es de modo alguno aleatoria, sino que está prevista en nuestra normativa. Tal y como dispone el artículo 21 de la Ley de procedimiento administrativo común, respecto de la caducidad del procedimiento, la resolución consistirá en la declaración de la circunstancia que concurra en cada caso, con indicación de los hechos producidos y las normas aplicables. Por tanto, el plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa será el fijado por la norma reguladora del correspondiente procedimiento. Este plazo no podrá exceder de seis meses salvo que una norma con rango de Ley establezca uno mayor o así venga previsto en el Derecho de la Unión Europea¹¹.

2. SOBRE EL FONDO DEL ASUNTO

En primera instancia, si bien se dispone que este rescate tiene por objeto evitar la discriminación que resulta del uso del túnel como consecuencia del peaje es preciso concretar que, en efecto, no se trata de una cuestión de prevalencia del interés privado de la sociedad concesionaria frente al público en tanto que:

2.1 CAUSA DE INTERÉS PÚBLICO INSUFICIENTE

El pago del peaje no representa una discriminación de los residentes de unos municipios frente a otros.

¹⁰ STS de 31 de mayo de 2010

¹¹ Artículo 21.2 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común.

Es preciso recordar que, cuando se convocó la licitación del túnel del Teide esta era de las primeras concesiones de carretera autonómica de peaje de toda la isla. Es decir, fue entonces la Administración la que introdujo esa diferencia de trato entre los ciudadanos de distintas partes de la isla, y, por tanto, lo que no puede ahora decir es que aquella decisión, que en 1990 no constituía una discriminación, ahora sí que justifica el rescate de la concesión.

En primer lugar, la transferencia a las administraciones del ejercicio de gestión de los servicios públicos lleva implícito que cada municipio estará sujeto a una actuación administrativa distinta.

A este respecto, parece necesario aclarar que no nos encontramos ante un suceso insólito o exclusivamente atribuible a Canarias, sino que este fenómeno tiene cabida en todo el territorio español. El modelo español no puede sostenerse sin este fenómeno y, por tanto, siendo consustancial a este, la existencia de zonas con un mayor número de peajes frente a otras parece declarar que efectivamente no se trata de una cuestión de discriminación jurídica. Además, siguiendo tal línea de “supuesta discriminación”, esto podría aplicarse de manera indefinida a toda gestión de servicio público que presentase una diferencia frente a otro.

En segundo lugar, de seguir la lógica promulgada por el Cabildo estaríamos en efecto estableciendo que fue la Administración quien introdujo tal diferencia. En este sentido, ¿Por qué si en 1990 no era objeto de discriminación, se alega ahora para justificar el rescate de la concesión?

En efecto, aunque el Acuerdo de Rescate no las menciona de manera expresa, las razones de interés público en que pretende basarse el Cabildo en la adopción del rescate son las siguientes:

- a. Las dificultades de la ruta alternativa.
- b. Discriminación a favor de otros habitantes de la isla que no pagan peajes: sintetizando la cuestión cabe establecer que, la preferencia de los ciudadanos de utilizar el túnel de manera gratuita (que lo sería de manera indirecta puesto que sería pagado por medio de impuestos de todos los ciudadanos), en lugar de utilizar la vía actual, no puede

describirse como “interés general” jurídicamente protegible que pueda justificar el rescate.

Queda claro que, a los fines de justificar un rescate, el simple hecho de que el Cabildo considere que las carreteras deben ser de uso público, no es motivo suficiente. Esto no es no es una afirmación sesgada, sino que viene previsto por nuestra legislación vigente que dispone que:

“Las concesiones de obra pública sufragadas con peajes son perfectamente admisibles, de modo que solo puede rescatarse la concesión si concurre un concreto y específico interés público que así lo justifica”.

Sin embargo, ninguna de esas razones tiene cabida para justificar el rescate.

Si bien el Cabildo ha dispuesto que existe una causa de interés público que justifica el acuerdo de rescate, esto no es cierto en base a los siguientes motivos:

En primer lugar, no cabe justificar este acuerdo de rescate en un hecho que inevitablemente es consustancial al régimen de concesión de obras públicas. En virtud de lo dispuesto por el artículo 38 de la ley de canarias de 8 de mayo de 1991, puede afirmarse que han sido efectivamente los legisladores, bien estatales bien autonómicos, quienes han vinculado la gestión de los servicios públicos a la administración a través de concesiones, y consecuentemente han permitido la existencia de carreteras cuyo uso estaba sujeto al pago de una cantidad dineraria, por tanto resulta incongruente ahora disponer que la existencia de peajes es en sí misma discriminatoria¹².

De hecho, en este sentido no podemos olvidar que las concesiones, por su propia naturaleza, funcionan mediante un pago de aquellos usuarios que utilicen la vía. Esto nos lleva a deducir que de ninguna manera pueden equipararse los conceptos de “gratuidad” e “interés público”. No cabe asumir por tanto que el peaje se constituya

¹² Artículo 38 de la ley de Canarias de 8 de mayo de 1991: “Para conocimiento de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras, sus titulares podrán instalar o autorizar la instalación de estaciones de aforo y de peaje en puntos estratégicos de la misma”.

como una excepción en el régimen de concesiones, y que paralelamente la regla sea la “gratuidad” pues el verdadero objeto de las concesiones de la administración pública perdería su sentido.

Siguiendo la lógica del Cabildo nos deberíamos preguntar, ¿Por qué existen las concesiones si todas las carreteras de peaje son discriminatorias? Efectivamente resulta inviable definir las concesiones como supuestos discriminatorios.

Además, el hecho de que un usuario prefiera utilizar una vía de manera gratuita no constituye una razón de interés general jurídicamente protegible que permita justificar el rescate. Así, no puede el Cabildo utilizar, como razón de interés público para rescatar una concesión, la misma razón (el uso de una carretera de mejor calidad) que también constituyó el “interés público” que justificó la existencia misma de esta concesión de peaje.

En conclusión, que unos ciudadanos estén sujetos al pago de los peajes y otros no, es consustancial a la existencia de las carreteras de peaje y establecer que nos encontramos ante una situación discriminatoria sería tanto como afirmar que todas las carreteras de peaje generan discriminación y no pueden ser licitadas debiendo ser rescatadas.

2.2 RESPECTO DE LA PROPORCIONALIDAD DE LA MEDIDA

Es preciso resaltar que el principio de proporcionalidad no es ajeno a los supuestos en materia de contratación pública.

En efecto y tal y como dispone el Tribunal Supremo:

“Ciertamente, el carácter administrativo del mismo [del contrato] legitima a la Administración para interpretar, modificar e incluso resolver los contratos, pero, dicha prerrogativa justificada exclusivamente por los intereses públicos subyacentes, ha de utilizarse con sentido de la proporcionalidad y cumpliendo a su vez la Administración todas y cada una de sus obligaciones, porque de lo contrario dichas potestades -ciertamente amplias- quedarían al margen

de la legalidad, como expresión de la más genuina arbitrariedad administrativa”¹³.

Como ya sabemos, para poder comprobar si una medida es proporcional será preciso realizar un juicio de proporcionalidad atendiendo a juicios de distintas ópticas, tales como: de necesidad, idoneidad o proporcionalidad en sí misma.¹⁴ En este caso, y entendiendo que el rescate no está justificado parece que se supera el juicio de necesidad.

Respecto a la proporcionalidad en sentido estricto, es preciso establecer que habiendo cumplido escrupulosamente mi mandante con el contrato, una medida como el “rescate” debería verse apoyada por un supuesto de interés público absolutamente necesario, y como hemos mencionado en los apartados anteriores no existiendo tal interés público no es sólido que esta sea la justificación del contrato, y consecuentemente, explica que este no sea proporcional.

No son pocas las sentencias que se han pronunciado sobre el principio de proporcionalidad. En concreto, la sentencia de TJUE de 7 de julio de 2016 dispuso:

“La adjudicación de contratos celebrados en los Estados miembros por cuenta de autoridades estatales, regionales o locales y otros organismos de derecho público está supeditada al acatamiento de los principios del Tratado y, en particular, los principios de la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios, así como de los principios que de estas libertades se derivan, como son el principio de igualdad de trato, el principio de no discriminación, el principio de reconocimiento mutuo, el principio de proporcionalidad y el principio de transparencia. [...]”¹⁵

En coherencia con estos pronunciamientos del TJUE, el considerando (1) de la Directiva 2014/24/UE, sobre contratación pública afirma que:

¹³ Sentencia de 8 de marzo de 1986

¹⁴ Sentencia del Tribunal Constitucional 66/1995, de 8 de mayo de 1995

¹⁵ Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 7 de julio de 2016

*“La adjudicación de contratos públicos por las autoridades de los Estados miembros o en su nombre ha de respetar los principios del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE)... así como los principios que se derivan de estos, tales como los de igualdad de trato, no discriminación, reconocimiento mutuo, **proporcionalidad** y transparencia”¹⁶.*

De otra parte, la sentencia del tribunal Supremo del 28 de abril del 2000 concretó:

“El principio de proporcionalidad expresa, en general, la necesidad de una adecuación o armonía entre el fin de interés público que se persiga y los medios que se empleen para alcanzarlo. Es esencial en el Estado social de Derecho (artículo 1.1 CE EDL 1978/3879), con un relieve constitucional que se manifiesta especialmente en el ámbito de las intervenciones públicas en la esfera de los particulares. En el Derecho administrativo, en que se concreta el Derecho constitucional, la proporcionalidad se manifiesta asimismo en distintos ámbitos, permitiendo una interpretación equilibrada del concepto de interés público. Consentida una intervención por razón del mismo, con la cobertura legal necesaria, será necesario preguntarse si la medida es necesaria, si cabe una intervención alternativa que lo pueda satisfacer igualmente y, en tal caso, si la misma resulta más favorable a la esfera de libertad del administrado. La regla de proporcionalidad será aplicable en caso de respuesta positiva a estas preguntas”¹⁷.

2.3 FALTA DE ALTERNATIVAS

De acuerdo con lo dispuesto por las sentencias que venimos observando, puede establecerse que existe una gran correlación entre el principio de proporcionalidad y la existencia de alternativas para poder determinar si efectivamente la medida es necesaria, o si por el contrario podría alcanzarse el objetivo a partir de un medio que se considere menos lesivo.

¹⁶ Directiva 2014/24/UE del parlamento europeo y del consejo de 26 de febrero de 2014 sobre contratación pública y por la que se deroga la directiva 2004/18/ce

¹⁷ STS de 28 de abril de 2000

En el supuesto que nos ocupa cabe establecer que, desde la óptica de la proporcionalidad, el análisis de las alternativas debe entenderse como exigencia previa y nunca posterior a la decisión de la administración. Esto se explica por el simple hecho de que, si el expediente de rescate se inició sin analizar previamente las alternativas existentes, los conceptos de necesidad y proporcionalidad relativos a la adopción del rescate caen por su propio peso.

Si bien el Cabildo alega que es, en efecto, la dificultad de trazado de las vías alternativas lo convierte al túnel en la única vía alternativa y consecuentemente, ello supone un sobre coste para la economía global, no puede ser esta una justificación del rescate del túnel. Esto se explica por el hecho de que la dificultad relativa a encontrar una carretera alterativa no es, en ninguno de los casos, un hecho novedoso. Se trata fundamentalmente de lo contrario. Parece inconexo alegar como justificación lo que entonces constituyó una de las razones de la construcción del túnel.

Todo esto nos lleva a afirmar que efectivamente la decisión de acordar el rescate no es ni sólida ni justificada, y consecuentemente la decisión del Cabildo es inevitablemente errónea.

En conclusión, la falta de un análisis preceptivo de la situación no hace más que afirmar que la decisión de acordar el rescate atiende a simples razones de conveniencia política y no está dirigida a asegurar el interés público.

Teniendo en cuenta lo observado, cabe exponer las siguientes conclusiones:

- a. El cabildo no ha acreditado que el perjuicio para el interés público sea fruto de una mala gestión de mi mandante.
- b. Como sabemos, lo que no constituía un motivo de discriminación en el momento de la licitación no puede alegarse como razón justificativa del rescate.
- c. En línea con la afirmación anterior, debe tratarse de un interés sobrevenido que atienda a circunstancias nuevas.

- d. De ninguna manera pueden equipararse los conceptos de “gratuidad” e “interés público” en tanto que justificaría el rescate de todas las carreteras de peaje existentes en España.
- e. El principio de proporcionalidad no es ajeno a los supuestos en materia de contratación pública.
- f. Al iniciarse el expediente de rescate sin analizar previamente las alternativas existentes, los conceptos de necesidad y proporcionalidad relativos a su adopción caen por su propio peso.

2.4 CÁLCULO DE LA INDEMNIZACIÓN

Con respecto a la indemnización esta parte considera que el Cabildo ha calculado la indemnización por el rescate de la Concesión aplicando una normativa de contratación del sector público que no es la correcta. Resulta sorprendente que si bien el Cabildo no presenta informe alguno relativo a las alternativas al rescate y a la acreditación de concurrencia de razones de interés público, si presenta un informe pericial relativo a la indemnización del que resulta una cantidad excesivamente inferior a la que realmente correspondería a mi cliente.

Con respecto a la legalidad de la indemnización es necesario mencionar que el informe pericial utilizado por el Cabildo no sólo incurre en errores metodológicos, sino que queda absolutamente desvirtuado por la aplicación de distintos métodos para el cálculo de ese valor. Paralelamente, el informe pericial del Cabildo vuelve a incurrir en error cuando dispone que la norma aplicable es aquella que se encuentra en vigor cuando este redacta su informe; sin embargo, como sabemos según resulta de la legislación de contratos públicos:

“la normativa aplicable al rescate de la Concesión es la actualmente vigente”

Consecuentemente, será de aplicación el artículo 280.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, que dispone:

“En los supuestos de las letras b), c), d) y e) del artículo 279, y en general en los casos en que la resolución del contrato se produjera por causas imputables a la Administración y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, la Administración concedente indemnizará al concesionario por los daños y perjuicios que se le irroguen. Para determinar la cuantía de la indemnización se tendrán en cuenta:

a) Los beneficios futuros que el concesionario dejará de percibir, cuantificándolos en la media aritmética de los beneficios antes de impuestos obtenidos durante un período de tiempo equivalente a los años que restan hasta la terminación de la concesión. En caso de que el tiempo restante fuese superior al transcurrido, se tomará como referencia este último. La tasa de descuento aplicable será la que resulte del coste de capital medio ponderado correspondiente a las últimas cuentas anuales del concesionario.

b) La pérdida del valor de las obras e instalaciones que no hayan de ser entregadas a aquella, considerando su grado de amortización”.

A estos efectos es preciso recordar que: *“Un principio general del derecho a efectos de valoración es que debe aplicarse la legislación vigente a la fecha de inicio del expediente del rescate”*, en nuestro caso **el 2 de agosto de 2021**.

Teniendo todo esto en cuenta parece innegable determinar que efectivamente un error de tal magnitud invalida de forma total el informe pericial que toma como referencia una normativa que NO es en caso alguno aplicable.

Con respecto a la indemnización que resulta procedente del acuerdo de rescate, es preciso establecer que, si bien el acuerdo de rescate ha calculado la indemnización que habría de corresponder aplicando la Ley de Contratos del Estado aprobado por decreto de 8 de abril de 1965, es preciso realizar una serie de aclaraciones.

En primer lugar, tal y como dispone **la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público**, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las

Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, en su **Disposición transitoria primera** (Expedientes iniciados y contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley):

“La presente Ley será de aplicación a los **acuerdos de rescate y a los encargos que se realicen con posterioridad a su entrada en vigor**. Deberá entenderse que un encargo se ha realizado cuando haya sido objeto de la correspondiente formalización documental”.

A este respecto, y teniendo en cuenta que el acuerdo de rescate se notificó, tras su preceptiva tramitación administrativa, en fecha 2 de agosto de 2021, y habiendo entrado en vigor esta ley en el año 2017, puede establecerse que es de aplicación la disposición transitoria primera, y consecuentemente que, la indemnización se deberá calcular de acuerdo con esta Ley de Contratos del Sector Público.

Para poder apreciar que efectos resultarían del rescate si aplicásemos una normativa u otra parece necesario estudiar que disponen las mismas. Así, de un lado Ley de Contratos del Estado aprobado por Decreto de 8 de abril de 1965 en su artículo 79 dispone:

“Si la Administración antes de la conclusión del contrato estimase conveniente para el interés general gestionar el servicio por sí o por medio de un ente público, podrá ordenar su rescate indemnizando al empresario el valor de las obras e instalaciones que no hayan de revertir a aquélla, habida cuenta de su grado de amortización y los daños y perjuicios que se le irroguen así como los beneficios futuros que deje aquél de percibir atendiendo a los resultados de la explotación en el último quinquenio”.

De otra parte y de forma más extensa, clara y completa dispone el artículo 280.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público:

“En los supuestos de las letras b), c), d) y e) del artículo 279, y en general en los casos en que la resolución del contrato se produjera por causas imputables a la Administración y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, la Administración concedente

indemnizará al concesionario por los daños y perjuicios que se le irroguen.

Para determinar la cuantía de la indemnización se tendrán en cuenta:

a) Los beneficios futuros que el concesionario dejará de percibir, cuantificándolos en la media aritmética de los beneficios antes de impuestos obtenidos durante un período de tiempo equivalente a los años que restan hasta la terminación de la concesión. En caso de que el tiempo restante fuese superior al transcurrido, se tomará como referencia este último. La tasa de descuento aplicable será la que resulte del coste de capital medio ponderado correspondiente a las últimas cuentas anuales del concesionario.

b) La pérdida del valor de las obras e instalaciones que no hayan de ser entregadas a aquella, considerando su grado de amortización.

Además de esto, la ley prevé que efectivamente cuando la resolución se deba a causa imputable a la administración, esta deberá:

abonar en todo caso al concesionario el importe de las inversiones realizadas por razón de la expropiación de terrenos, ejecución de obras de construcción y adquisición de bienes que sean necesarios para la explotación de la obra objeto de la concesión, atendiendo a su grado de amortización. Al efecto, se aplicará un criterio de amortización lineal. La cantidad resultante se fijará dentro del plazo de tres meses, salvo que se estableciera otro en el pliego de cláusulas administrativas particulares¹⁸.

(...)

De todo esto podemos deducir lo siguiente:

La indemnización abarca tres aspectos concretos. Así podemos distinguir entre cuales son los gastos realizados por el concesionario por:

- a) la expropiación de terrenos

¹⁸ Artículo 280.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público

- b) la ejecución de obras de construcción
- c) la adquisición de bienes que sean necesarios para la explotación de la obra objeto de la concesión.

En base a lo estudiado, puede establecerse que el grado de amortización, y específicamente, el sistema de amortización lineal será la regla general para la determinación del importe de las indemnizaciones. El criterio en este sentido ha variado frente al relativo del TRLCSP.

Si hacemos un análisis que explique por qué no es de aplicación la *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público* será clave mencionar que, en primer lugar, el procedimiento de cálculo del rescate concesional es mucho más preciso que lo dispuesto en el artículo 79 de la *Ley de Contratos del Estado aprobado por decreto de 8 de abril de 1965*.

En segundo lugar y respecto de los errores del informe del Cabildo relativo a la indemnización es necesario señalar de una parte la utilización alternativa de métodos de amortización distintos a un mismo caso, la exclusión de determinados gastos en el cálculo de la indemnización y los errores en el cálculo del lucro cesante.

2.4.1 LA UTILIZACIÓN ALTERNATIVA DE MÉTODOS DE AMORTIZACIÓN DISTINTOS A UN MISMO CASO

En efecto, podemos afirmar que el Cabildo incurre en errores al calcular la indemnización pues este utiliza alternativamente métodos de amortización distintos a un mismo caso en su informe. Como sabemos, a la hora de calcular el valor de la indemnización existen dos modelos de amortización. Sin embargo, no debemos olvidar que el modelo lineal tiene por objeto amortizar el mismo importe cada año y el modelo de amortización por uso supone amortizar en los años en que la concesión tiene más ingresos un mayor importe. A este respecto parece innegable afirmar que el importe indemnizatorio no será el mismo si está sujeto a un criterio u otro.

En el caso que nos ocupa, puede establecerse que el informe pericial del Cabildo pierde validez cuando utiliza ambos criterios en función de su interés con objeto de efectivamente reducir el valor, hecho que repercute de manera directa sobre la

estimación de la indemnización. La utilización de cada criterio no es desinteresada y esto se explica por el hecho de que el uso de cada criterio atiende de un lado a reducir el valor y consecuentemente, el lucro cesante a pagar.

En conclusión, la utilización de estos dos criterios no responde a otro objetivo que no sea el de ver reducida la compensación que corresponde y, por tanto, se encuentra absolutamente viciado.

2.4.2 EXCLUSIÓN DE DETERMINADOS GASTOS

El informe pericial del Cabildo a la hora de calcular el valor de la indemnización decide excluir de forma arbitraria una serie de gastos que entiende que el Túnel se ahorrará al no tener que explotar la concesión. Este enfoque es efectivamente incorrecto, pues tal y como se explica en el informe de esta parte no podrán descontarse gastos que ya se tuvieron en cuenta a la hora de calcular el resultado de explotación anual.

Estas exclusiones no sólo son improcedentes, sino que no atienden a razones de lógica en tanto que como se ve en el informe, se ha descontado por ejemplo en concepto de obra de desmontaje un importe de 120.000 euros, si bien no se entiende que el túnel debe ser devuelto con las instalaciones de peaje desmontadas. Esta parte mostró su descontento con los descuentos que, suponen una reducción del lucro cesante de 450.000 euros.

2.4.3 ERROR EN EL CÁLCULO DEL LUCRO CESANTE

Parte de la indemnización es aquella que se refiere a la diferencia que resultaría de calcular los gastos e ingresos en que la sociedad incurriría en el transcurso de la vigencia de la concesión. Este cálculo se aporta con el informe de esta parte, que detalla el valor atribuible al lucro cesante. En este sentido, cabe establecer que el Cabildo ni siquiera acierta en el periodo restante de la concesión, hecho que inevitablemente afecta de manera directa al importe del lucro cesante. Así, mientras que el Cabildo dispone que queda un año y ocho meses, tal y como puede observarse en los pliegos de la concesión el plazo de duración sería de dos años y cuatro meses puesto que la fecha prevista del rescate es el 31 de agosto y el plazo de la concesión habría de terminar el 31 de diciembre de 2013. De este modo, el

informe del Cabildo no tiene en cuenta ocho meses dando así lugar a una reducción significativa del valor de la indemnización.

De todo esto puede inferirse que errores tan manifiestos, tanto desde una óptica normativa como económica desvirtúan toda la actuación de peritaje. Así lo que subrayamos es que en efecto no es válido el informe del Cabildo relativo a la indemnización ya que carece de consistencia.

TERCERA-. PERICULUM IN MORA

En primer lugar, cabe establecer que la dilación temporal que el desarrollo de un proceso contradictorio con todas las garantías conlleva puede provocar que, durante ese tiempo, el demandado se coloque en situación de insolvencia. Es por ello que solicitamos que se adopte la medida cautelar solicitada, puesto que en caso de no adoptarse se producirían unos perjuicios irreparables para el Túnel del Teide que explicaremos a continuación.

1. BIEN DECLARADO DE INTERÉS CULTURAL

A este respecto es preciso concretar que las instalaciones relativas al cobro del peaje fueron diseñadas y construidas por el prestigioso arquitecto Santiago Calatrava y han sido declaradas Bien de Interés Cultural de las Islas Canarias por las autoridades de patrimonio cultural autonómicas. Así, teniendo en cuenta que el Acuerdo de Rescate al que nos oponemos en este escrito, implica la demolición de las instalaciones del peaje tales como cabinas y barreras, es necesario explicar porque están sujetas estas estructuras a una protección especial como consecuencia de su naturaleza.

Así, es preciso establecer que la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español dispone en términos generales que:

“Un inmueble declarado Bien de Interés Cultural es inseparable de su entorno. No se podrá proceder a su desplazamiento o remoción, salvo que resulte imprescindible por causa de fuerza mayor o de interés social

y, en todo caso, conforme al procedimiento previsto en el artículo 9.º, párrafo 2.º, de esta Ley¹⁹.

Además, su artículo 24 dispone que:

“En ningún caso podrá procederse a la demolición de un inmueble, sin previa firmeza de la declaración de ruina y autorización de la Administración competente, que no la concederá sin informe favorable de al menos dos de las instituciones consultivas a las que se refiere el artículo 3”.

3. Si existiera urgencia y peligro inminente, la entidad que hubiera incoado expediente de ruina deberá ordenar las medidas necesarias para evitar daños a las personas. Las obras que por razón de fuerza mayor hubieran de realizarse no darán lugar a actos de demolición que no sean estrictamente necesarios para la conservación del inmueble y requerirán en todo caso la autorización prevista en el artículo 16.1, debiéndose prever además en su caso la reposición de los elementos retirados.

Asimismo, el artículo 66 establece que constituye una infracción: g) *El derribo, desplazamiento o remoción ilegales de cualquier inmueble afectado por un expediente de declaración de Bien de Interés Cultural.*

Además, la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español no es la única que se ha pronunciado al respecto, sino que Canarias ha previsto específicamente una regulación relativa a los bienes de interés cultural. Esta es la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias, que en su artículo 140 dispone:

“Constituyen infracciones muy graves en materia de patrimonio cultural de Canarias:

a) Demoler total o parcialmente, sin autorización para ello, cualquier bien de interés cultural, bien catalogado, o con procedimiento

¹⁹ Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español

incoado al efecto, o, en su caso, cualquier elemento específicamente protegido”²⁰.

Para poder concretar si nos encontramos ante un supuesto conforme a derecho, es preciso citar doctrina jurisprudencial que determina porque la demolición de un bien declarado de interés cultural puede constituir una infracción. Así, en la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Aragón (Contencioso) de 10 de febrero de 2011 se dispuso que:

*“Constituye el objeto de este recurso determinar la conformidad o no a Derecho de las resoluciones indicadas en el encabezamiento de esta sentencia por las que, en instancia y reposición, se impuso a la recurrente la sanción de 60.101,22 euros por la comisión de una infracción grave del artículo 103.b) de la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés (EDL 1999/60916) -la realización de cualquier obra o actividad sin la previa autorización administrativa o incumpliendo gravemente sus condiciones-; y ello al haberse llevado a cabo por la recurrente la construcción de un alero que incumplía claramente las condiciones de la autorización concedida por la Dirección General de Patrimonio Cultural, ya que no coincidía con el presentado por los planos del Proyecto que fue autorizado y no cumplía las condiciones establecidas en las Ordenanzas del P.E.R.I del Centro Histórico de Teruel. El citado alero fue demolido y sustituido por un doble alero, que tampoco cumplía con las prescripciones impuestas. Si bien dicho doble alero no existe en la actualidad, es un hecho constatado que si ha existido. El alero actual no se ajusta tampoco a la legalidad, por cuanto que su construcción no ha sido debidamente informada por la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural y desagua en el Torreón de San Esteban, suponiendo un perjuicio para su adecuada conservación. La construcción y posterior **demolición** de los aleros han afectado gravemente al Torreón de San Esteban, parte integrante de la Muralla de Teruel, y, consiguientemente, de un **Bien de Interés Cultural**²¹.”*

²⁰ Artículo 140 de la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias

²¹ STSJ (Contencioso) de 10 de febrero de 2011

Asimismo, dispone la sentencia del TSJ de la Comunidad Valenciana (Contencioso) del 1 de diciembre de 2008:

Los Planes Especiales de protección de los Conjuntos Históricos tendrán en cuenta los siguientes criterios:

*“h) El Plan Especial establecerá los criterios de protección de los elementos unitarios del Conjunto que tengan por sí mismos la condición de **Bienes de Interés Cultural** y de sus entornos, así como de aquellos otros que gocen de la calificación de Bienes de Relevancia Local, a cuyo efecto incluirá un Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos con el contenido y determinaciones que en esta misma Ley y en la legislación urbanística se establecen.*

3. En los Planes Especiales de protección de los entornos de Monumentos y Jardines Históricos se tendrá en cuenta lo siguiente:

*c) Podrán expropiarse y **demolirse** los inmuebles que impidan o perturben la contemplación de los Monumentos y Jardines Históricos, siempre que con ello **no** se alteren sustancialmente las proporciones y características espaciales del entorno en que fue concebido el inmueble o del tejido urbano histórico.*

d) Se garantizará la edificación sustitutoria en los derribos de inmuebles en los mismos términos establecidos para los Conjuntos Históricos.

De todo esto, puede deducirse que efectivamente la demolición de infraestructuras catalogadas como un bien de interés cultural contravendría nuestra normativa en tanto que como hemos observado estos bienes están sujetos a un régimen de protección especial. De este modo, esta parte pretende así el perjuicio irreparable que supondría tal demolición para Túnel del Teide

2. RIESGO DEL PERIODO CONCESIONAL RESTANTE

Como hemos anticipado, antes del rescate, el plazo de duración de la Concesión terminaría el próximo 31 de diciembre de 2023; es decir, el 31 de agosto de 2021,

fecha prevista para el rescate, restarían algo menos de dos años para que terminase su vigencia.

Pues bien, si Túnel del Teide finalmente obtuviera una sentencia estimatoria firme (lo que podría tardar varios años en ocurrir), cuando se anulase el Acuerdo de Rescate y Túnel del Teide retomase el control de la Concesión seguramente no quedaría tiempo restante del periodo concesional, que se habrían consumido mientras se tramitaban el presente procedimiento judicial en todas sus instancias.

En este sentido es preciso citar la Sentencia de BALEARS del Túnel de Sóller que dispuso:

“La temporalidad de la concesión debe ser respetada salvo cuestiones basadas en un interés superior que permita privar a la concesionaria de su derecho a disfrutar del contrato legítimamente suscrito.”²²”

No concurriendo cuestiones de un interés superior que permitan privar a nuestro cliente de su periodo confesional restante, solicita esta parte la suspensión del rescate, especialmente dado que, teniendo en cuenta que la terminación del rescate está prevista para el 2023, y que una sentencia estimatoria podría tardar más de dos años, se dejaría sin efecto un periodo confesional restante de manera absolutamente injustificada.

Además, no se han acreditado razones suficientemente solidas que no permitan esperar a la conclusión del plazo de concesión previsto o que demuestren que efectivamente proceder al rescate es más favorable que esperar a la terminación de la concesión.

En este sentido debemos establecer que la no adopción de la suspensión, crearía una situación fáctica irreversible, haciendo ineficaz la Sentencia que se dicte, e imposibilitando el cumplimiento de la misma en sus propios términos, con merma del principio de identidad, en el caso de estimarse el recurso.

El riesgo que legitima la adopción de medidas cautelares viene recogido por nuestra jurisprudencia. Así, el auto del TS 2 de noviembre de 1993 disponía:

²² TSJ BALEARS 15 de febrero de 2021

“la potestad jurisdiccional no se agota con la declaración del derecho, sino que se consume en la consecución del derecho declarado, lo que presupone la facultad de adoptar medidas, garantías o cautelar precisas a fin de preservar la eficacia de lo resuelto”²³.

En el mismo sentido se pronunció la sentencia de 10 de noviembre de 2003 al establecer que:

“en el proceso administrativo, la justicia cautelar tiene determinadas finalidades específicas, incluso con trascendencia constitucional, que pueden cifrarse genéricamente en construir un límite o contrapeso a las prerrogativas exorbitantes de la administración, con el fin de garantizar una situación de igualdad, con respecto a los particulares, ante los Tribunales, sin la cual sería pura ficción la facultad de control o fiscalización de la actuación administrativa.”²⁴

De todo esto no puede inferirse otra que la justificación de la adopción de medidas cautelares en un recurso como el que presentamos en este escrito es la existencia de un daño, causado por una actuación administrativa (Cabildo), de tal entidad que va a resultar irreparable tras la tramitación del proceso. Es por ello que, se solicita de manera urgente la suspensión pues podría perder su efectividad debido al tiempo que necesariamente tiene que transcurrir hasta que pueda ser dictada.

Tal y como dispone el TS se debe constatar que la ejecución de ese acto administrativo puede tener una incidencia lesiva y la lesión producida será irreparable.

Otra de las cuestiones que debe estudiarse en este sentido es la llamada colisión entre el peligro de demora y la perturbación del interés general. La jurisprudencia ha venido estudiando el enfrentamiento que se produce entre el daño que sufre el particular que no obtiene la medida cautelar frente el perjuicio que podría derivar de la adopción de la medida respecto a terceros.

En este sentido la doctrina viene entendiendo que será posible otorgar la medida cautelar cuando efectivamente concurra un peligro real y capaz de provocar una

²³ ATS de 2 de noviembre de 1993

²⁴ STS de 10 de noviembre de 2003

perdida de la finalidad del recurso. Paralelamente, sólo se podrá denegar cuando la adopción de la medida lleve aparejada una situación de perturbación grave de los intereses generales o de tercero. Teniendo en cuenta que la adopción no supondría perjuicio alguno para tercero pues simplemente se mantendría una situación que ya venía existiendo sin ser contraria al orden público, parece necesaria la adopción de la suspensión del rescate.

CUARTA-. LA PROCEDENCIA DE LA MEDIDA CAUTELAR

Teniendo en cuenta que ni los intereses públicos ni los de terceros quedarían afectados por la suspensión del rescate, pues como hemos podido observar a lo largo del presente escrito no hay razones de interés público que motiven el acuerdo de rescate, puede afirmarse que es preceptiva la medida cautelar solicitada.

Además, la suspensión del rescate no supondría otra cosa que el mantenimiento de la medida cautelar de la situación actual. Esto significa que, si entendemos que hasta la fecha no se han perjudicado intereses generales o de terceros, la decisión del Cabildo de acordar el rescate se cae por su propio peso pues esta no atiende a circunstancias nuevas.

Parece evidente afirmar que las razones que se invoquen al acordar el rescate de la concesión sean distintas a las que concurrían cuando se decidió encargar a la administración la construcción y explotación de obra pública. Esto implica que aquello que no constituía una razón de interés general en el momento de la concesión de obra no puede invocarse ahora como una razón de interés público.

No debemos olvidar que, se sobreentiende que cuando el “Contrato o la Concesión” se licitó en el año 1990 por el Cabildo, se valoraron las circunstancias que hacían preceptiva la construcción del túnel. A este respecto, se entiende que la vinculación de la administración a la decisión que se adoptó en aquel momento no puede revertirse.

No habiéndose acreditado circunstancia alguna nueva por la administración parece evidente que la decisión del cabildo es absolutamente inmotivada. Sin embargo, no es novedad que la potestad de rescate se haya convertido en un simple medio de

resolución de concesión de obras y servicios que, en muchas ocasiones, encubre situaciones ajenas a la existencia de un verdadero interés público sobrevenido.

El concepto “interés público sobrevenido” parece explicar porque el Cabildo carece de razones que motiven el acuerdo de rescate. Bien, a este respecto puede establecerse que cuando la Administración desarrolla la herramienta de rescate, esta lo hace atendiendo a razones de interés público sobrevenidas que, NO pudieron contemplarse en el momento de la licitación. En el caso que nos ocupa, no puede acreditarse que las razones atiendan a circunstancias novedosas distintas de las que existían en el año 1990.

Analicemos por última vez cual es la posición del Cabildo.

Como ya sabemos, la razón de interés público invocada por el cabildo para justificar el rescate es: *“la situación de discriminación que actualmente sufren los habitantes de Arona y los veinte municipios cercanos al Teide, que tienen que pagar un peaje para poder entrar y salir por carretera de sus municipios, mientras que el resto de habitantes de la isla de Tenerife no están en esa situación y las carreteras que emplean son gratuitas y no tienen peaje”*.

Si bien, ha quedado acreditado porque no constituye una circunstancia novedosa parece necesario recordar que la normativa, tanto comunitaria como interna contempla el peaje como una opción de uso de las vías de comunicación, específicamente *la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras y la Directiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, que la modifica, admiten la posibilidad de establecer peajes a los vehículos pesados de transporte de mercancías asociados a los costes de la infraestructura y/o a los costes externos*.

De otra parte, la normativa interna presenta un elemento clave para la resolución de esta cuestión. Si bien *la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras*, actualmente derogada, contemplaba en su artículo 16.1 el establecimiento de peaje como una excepción, la actual *Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras*, dispone en su

artículo 22.2 la utilización del peaje como una opción en igualdad de condiciones frente a la utilización gratuita por el usuario.²⁵

Esto explica por qué la existencia del peaje no puede alegarse como una razón de interés público que motive el acuerdo de rescate.

Esta afirmación no es arbitraria, sino que encuentra su sentido en la propia Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, que en su artículo **Artículo 279 dispone:**

Son causas de resolución del contrato de concesión de obras, además de las señaladas en el artículo 211, con la excepción de las contempladas en sus letras d) y e), las siguientes:

*c) El rescate de la explotación de las obras por el órgano de contratación. Se entenderá por rescate la declaración unilateral del órgano contratante, adoptada por razones de interés público, por la que dé por terminada la concesión, no obstante, la buena gestión de su titular, para su gestión directa por la Administración. **El rescate de la concesión requerirá además la acreditación de que dicha gestión directa es más eficaz y eficiente que la concesional.***

Debemos resaltar un punto clave a este respecto, y es la modificación que se introduce en este artículo frente al anterior 269 del TRLCSP:

²⁵ Artículo 16.1: El Estado, como regla general, explotará directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización gratuita para el usuario, o, **excepcionalmente, mediante el pago de peaje**, cuyas tarifas aprobará el Gobierno.

2. La utilización de la carretera por el usuario **será gratuita o podrá conllevar el pago de peajes** o tasas, cuyas tarifas aprobará el Gobierno.

- I. La referencia expresa relativa a la discrecionalidad (decisión discrecionalmente adoptada) desaparece.
- II. La referencia al concepto de interés público se introduce como causa determinante del rescate (decisión «*adoptada por razones de interés público*»).

Efectivamente esta doble modificación se ha llevado a cabo para evitar que los rescates se adopten de manera justificada obligando a los órganos administrativos a ser más exigentes en el análisis de concurrencia de causas de interés público. No es novedad que los actos administrativos lleven aparejados una exigencia de motivación, que en nuestro caso se traduce en una acreditación real y sobrevenida de un interés público. Así lo dispone la ley 39/2015 en su artículo 35²⁶.

Por su parte, la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, proclamada por el Consejo Europeo de Niza de 8/10 de diciembre de 2000 incluye dentro de su artículo 41, dedicado al «Derecho a una buena Administración», entre otros particulares, «*la obligación que incumbe a la Administración de motivar sus decisiones*».

Como es lógico, también la jurisprudencia del Tribunal Supremo se ha hecho eco de que la causa suficiente para que opere el "ius variandi" es el interés del servicio. Así, jurisprudencia del TS dispone:

²⁶ Serán motivados, con sucinta referencia de hechos y fundamentos de derecho:

- a) Los actos que limiten derechos subjetivos o intereses legítimos.
- b) Los actos que resuelvan procedimientos de revisión de oficio de disposiciones o actos administrativos, recursos administrativos y procedimientos de arbitraje y los que declaren su inadmisión.
- c) Los actos que se separen del criterio seguido en actuaciones precedentes o del dictamen de órganos consultivos.
- d) Los acuerdos de suspensión de actos, cualquiera que sea el motivo de ésta, así como la adopción de medidas provisionales previstas en el artículo 56.
- e) Los acuerdos de aplicación de la tramitación de urgencia, de ampliación de plazos y de realización de actuaciones complementarias.
- f) Los actos que rechacen pruebas propuestas por los interesados.
- g) Los actos que acuerden la terminación del procedimiento por la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas, así como los que acuerden el desistimiento por la Administración en procedimientos iniciados de oficio.
- h) Las propuestas de resolución en los procedimientos de carácter sancionador, así como los actos que resuelvan procedimientos de carácter sancionador o de responsabilidad patrimonial.
- i) Los actos que se dicten en el ejercicio de potestades discrecionales, así como los que deban serlo en virtud de disposición legal o reglamentaria expresa.

"...el derecho de modificación con que cuenta la Administración (...) no es una atribución legal indiscriminada de libre criterio, sino una facultad reglada cuyo ejercicio queda subordinado a la aparición de meras necesidades materiales que, no contempladas antes de la perfección del contrato, lo hagan indispensable para el mejor servicio del interés público.²⁷

Así, y teniendo en cuenta que no se ha acreditado por la contraparte que el acuerdo de rescate sea más eficaz y eficiente que la propia concesión, entiende esta parte que la suspensión del acuerdo no pone en riesgo intereses públicos o de terceros.

Esta última afirmación nos lleva a concretar en que consiste el criterio de ponderación de intereses concurrentes en un procedimiento como el nuestro. Bien, entendemos que este criterio es complementario al de la pérdida de la finalidad legítima del recurso, tal y como ha dispuesto reiterada jurisprudencia. Así, dispone el auto del Tribunal Supremo de 3 de junio de 1997 que:

*"cuando las exigencias de ejecución que el interés público presenta son tenues bastarán perjuicios de escasa entidad para provocar la suspensión; por el contrario, cuando aquella exigencia es de gran intensidad, sólo perjuicios de elevada consideración podrán determinar la suspensión de la ejecución del acto"*²⁸.

En el mismo sentido se pronunció el reciente auto de 27 de marzo de 2020 al establecer que:

*"al juzgar sobre la procedencia [de la suspensión] se debe ponderar, ante todo, la medida en que el interés público exija la ejecución, para otorgar la suspensión, con mayor o menor amplitud, según el grado en que el interés público esté en juego". Por consiguiente, en la pieza de medidas cautelares deben ponderarse las circunstancias que concurren en cada caso y los intereses en juego, tanto los públicos como los particulares en forma circunstanciada"*²⁹.

²⁷ STS de 11 de abril de 1984

²⁸ ATS de 3 de junio de 1997

²⁹ ATS de 27 de marzo de 2020

En conclusión, no existiendo ningún interés público sobrevenido que justifique la adopción del rescate, procede la suspensión del mismo, y la relativa continuidad de la carretera que, sería operada sin incidencias y mantenida en perfectas condiciones como ha venido ocurriendo hasta la fecha.

En su virtud,

SUPLICO A LA SALA, que, teniendo por hechas estas manifestaciones, las admita y tras los trámites acuerde abrir pieza de medidas cautelarisimas según lo dispuesto en el artículo 135 de la LJCA, decretándose la medida que a continuación se reproduce:

1. Que quede suspendida temporalmente de la eficacia del Acuerdo de Rescate mientras se sustancie y resuelva el recurso contencioso-administrativo contra el Acuerdo de Rescate del contrato de concesión para la construcción, conservación y explotación como carretera de peaje del túnel que cruza el pico del Teide

OTROSI DIGO PRIMERO: Que a los efectos del artículo 128.3 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa y teniendo en cuenta que no ha existido ningún momento hábil para presentar el recurso por haberse notificado el acuerdo de rescate el 2 de agosto y ejecutado el día 31 de ese mes, solicita esta parte la habilitación del mes de agosto en este procedimiento de adopción de medidas cautelares por la urgencia que supone.

SUPLICO A LA SALA que, teniendo por hechas estas manifestaciones, las admita y tenga en cuenta a todos los efectos.

Es justicia que pido,

En Madrid a 10 de enero de 2022.

BIBLIOGRAFÍA

LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL:

INTERNACIONAL

1. CARTA DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DE LA UNIÓN EUROPEA, PROCLAMADA POR EL CONSEJO EUROPEO DE NIZA DE 8/10 DE DICIEMBRE DE 2000
2. DIRECTIVA 1999/62/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 17 DE JUNIO DE 1999, RELATIVA A LA APLICACIÓN DE GRAVÁMENES A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR LA UTILIZACIÓN DE DETERMINADAS INFRAESTRUCTURAS
3. DIRECTIVA 2011/76/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 27 DE SEPTIEMBRE DE 2011, QUE LA MODIFICA, ADMITEN LA POSIBILIDAD DE ESTABLECER PEAJES A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ASOCIADOS A LOS COSTES DE LA INFRAESTRUCTURA Y/O A LOS COSTES EXTERNOS.
4. DIRECTIVA 2014/24/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 26 DE FEBRERO DE 2014 SOBRE CONTRATACIÓN PÚBLICA Y POR LA QUE SE DEROGA LA DIRECTIVA 2004/18/CE

NACIONAL

1. LEY 11/2019, DE 25 DE ABRIL, DE PATRIMONIO CULTURAL DE CANARIAS
2. LEY 16/1985, DE 25 DE JUNIO, DEL PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL
3. LEY 25/1988, DE 29 DE JULIO, DE CARRETERAS
4. LEY 5/1998, DE 23 DE OCTUBRE, DE CREACIÓN DEL CONSEJO BALEAR DE TRANSPORTES TERRESTRES Y DEL COMITÉ BALEAR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.
5. LEY 29/1998, DE 13 DE JULIO, REGULADORA DE LA JURISDICCIÓN CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVA.
6. LEY 37/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DE CARRETERAS
7. LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
8. LEY 9/2017, DE 8 DE NOVIEMBRE, DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO, POR LA QUE SE TRANSPONEN AL ORDENAMIENTO JURÍDICO ESPAÑOL LAS DIRECTIVAS DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO 2014/23/UE Y 2014/24/UE, DE 26 DE FEBRERO DE 2014

9. LEY DE CANARIAS DE 8 DE MAYO DE 1991

JURISPRUDENCIA

1. SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL 66/1995, DE 8 DE MAYO DE 1995
2. SENTENCIA DE TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA DE 7 DE JULIO DE 2016
3. SENTENCIA DEL JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA DE PALMA DE MALLORCA (DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO) DE 13 DE MARZO DE 2020

TRIBUNAL SUPREMO

SENTENCIAS

1. TRIBUNAL SUPREMO (SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO), DE 11 DE ABRIL DE 1984
2. TRIBUNAL SUPREMO (SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO), DE 10 DE NOVIEMBRE DE 1994, NÚMERO DE RECURSO, 56/1992
3. TRIBUNAL SUPREMO (SALA PRIMERA DE LO CIVIL), DE 10 DE NOVIEMBRE DE 2003, NÚMERO DE RECURSO 206/1998
4. TRIBUNAL SUPREMO (SALA DE LO CONTENCIOSO) DE 13 DE ENERO DE 2010, NÚMERO DE RECURSO 1279/2007
5. TRIBUNAL SUPREMO (SALA DE LO CONTENCIOSO), SEC. 2ª, A DE 31 DE MAYO DE 2010, NÚMERO DE RECURSO 11/2009

AUTOS

1. TRIBUNAL SUPREMO - SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, AUTO DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1993.
2. TRIBUNAL SUPREMO - SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, AUTO DE 3 DE JUNIO DE 1997. *RJ 1997, 5049*
3. TRIBUNAL SUPREMO - SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, AUTO DE 23 DE DICIEMBRE DE 2013. NÚMERO DE RECURSO 512/2013
4. TRIBUNAL SUPREMO - SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, AUTO DE 12 DE MARZO DE 2014. NÚMERO DE RECURSO 376/2013
5. TRIBUNAL SUPREMO-SALA DE LO CONTENCIOSO, AUTO DE 21 DE MAYO DE 2014. NÚMERO DE RECURSO 377/2014

6. TRIBUNAL SUPREMO - SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, AUTO DE 24 DE MAYO DE 2016. NÚMERO DE RECURSO 4663/2016
7. TRIBUNAL SUPREMO - SALA TERCERA, DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO, AUTO DE 27 DE MARZO DE 2020.

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA

SENTENCIAS

1. TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (CONTENCIOSO) DEL 1 DE DICIEMBRE DE 2008
2. TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ARAGÓN (CONTENCIOSO) DE 10 DE FEBRERO DE 2011
3. TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE BALEARES (CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO) de 15 DE FEBRERO DE 2021
4. TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CANTABRIA (SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO) DE 6 DE AGOSTO DE 2021

OTROS:

1. INFORME PERICIAL KPMG TÚNEL DE SOLLER S.A
2. INFORME DEL ILUSTRE COLEGIO DE ABOGADOS 21 DE JULIO DE 2021