

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**Primero.-** La protección del medio ambiente se configura, de acuerdo con los arts. 45.2 y 128 de la Constitución como un título de intervención de los poderes públicos que permite imponer límites y condiciones a la actividad de los ciudadanos para asegurar una utilización racional de los recursos que haga posible un desarrollo sostenible, pero también impone límites legítimos a la propia actividad de las administraciones públicas. De acuerdo con el artículo 53.3 CE, el reconocimiento, el respeto y la protección del derecho al medio ambiente informará la legislación positiva, la práctica judicial y la actuación de los poderes públicos.

Asimismo, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, concretamente en su artículo 37, se reconoce el derecho al medio ambiente, al establecer que en las políticas de la Unión se integrarán y garantizarán, conforme al principio de desarrollo sostenible, un nivel elevado de protección del medio ambiente y la mejora de su calidad.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía de Canarias recoge la siguiente previsión en su artículo 26:

“Artículo 26. Derechos en el ámbito del medio ambiente.

1. Todas las personas tienen derecho a vivir en un medio ambiente equilibrado, sostenible, sin contaminación y respetuoso hacia la salud, y a gozar de los recursos naturales y del paisaje terrestre y marino en condiciones de igualdad, realizando un uso responsable de los mismos. Asimismo, en los términos que determinen las leyes, tienen el correlativo deber de protegerlo y mejorarlo para las generaciones presentes y futuras, así como soportar las limitaciones que tal protección puedan afectar a sus intereses.

2. Los poderes públicos canarios garantizarán la defensa y protección de la naturaleza, el medio ambiente, el paisaje y la biodiversidad sea en espacios terrestres como marinos. Se establecerán políticas de gestión, ordenación y mejora de su calidad, con arreglo al principio de desarrollo sostenible, armonizándolas con las transformaciones que se produzcan por la evolución social, económica y ambiental, evitando la especulación urbanística sobre el territorio.

3. Todas las personas tienen derecho a acceder a la información medioambiental de que disponen los poderes públicos canarios.”

A esto se añade lo previsto en el artículo 153:

“Artículo 153. Medio ambiente.

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia de desarrollo legislativo y de ejecución de la legislación estatal en materia de medio ambiente, lo que incluye en todo caso:

a) El establecimiento y la regulación de los instrumentos de planificación ambiental y del procedimiento de tramitación y aprobación de estos instrumentos.

b) La regulación, la tramitación y la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de las obras, las instalaciones y las actividades de su competencia y de los planes y los programas que afecten a su territorio.

c) El establecimiento y la regulación de medidas de sostenibilidad, fiscalidad e investigación ambientales.

d) La regulación de los recursos naturales, de la flora y la fauna, de la biodiversidad, del medio ambiente marino y acuático si no tienen por finalidad la preservación de los recursos pesqueros marítimos.

e) La regulación sobre prevención en la producción de envases y embalajes en todo su ciclo de vida, desde que se generan hasta que pasan a ser residuos.

f) La regulación sobre prevención y corrección de la generación de residuos con origen o destino en Canarias y sobre su gestión y traslado y su disposición final.

g) La regulación de la prevención, el control, la corrección, la recuperación y la compensación de la contaminación de suelo, subsuelo y litoral.

h) La regulación y la gestión de los vertidos efectuados en las aguas interinsulares, así como de los efectuados en las aguas superficiales y subterráneas sin perjuicio de la competencia estatal en materia de marina mercante y protección del medio ambiente marino.

i) La regulación del ambiente atmosférico y de las distintas clases de contaminación del mismo, la declaración de zonas de atmósfera contaminada y el establecimiento de otros instrumentos de control de la contaminación, con independencia de la Administración competente para autorizar la obra, la instalación o la actividad que la produzca.

j) La regulación del régimen de autorización y seguimiento de emisión de gases de efecto invernadero para las instalaciones fijas ubicadas en su territorio.

k) La promoción de las calificaciones relativas a productos, actividades, instalaciones, infraestructuras, procedimientos, procesos productivos o conductas respetuosas hacia el medio.

l) La prevención, restauración y reparación de daños al medio ambiente, así como el correspondiente régimen sancionador.

m) Las medidas de protección de las especies y el régimen sancionador.

n) La regulación de la introducción y el transporte de especies autóctonas y no autóctonas en el territorio canario de acuerdo con la legislación estatal y europea.

ñ) Las medidas que, en el ámbito de sus competencias, puedan adoptarse para la lucha contra el cambio climático.

2. Corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia para el establecimiento de normas adicionales de protección sobre las materias consideradas como básicas por la legislación estatal.

3. La Comunidad Autónoma de Canarias contará con un servicio de inspección de instalaciones y actividades para la tutela y protección de la Naturaleza en el marco de sus competencias.”

La jurisprudencia, por su parte, ha venido propugnando un amplio reconocimiento de los efectos dimanantes del artículo 45 CE

Debiendo también recordarse que la protección del medio ambiente está vinculada a la observancia de los principios de cautela y de acción preventiva, como expresamente ha positivado el artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

**Segundo.-** Establecido el marco normativo general, descendamos a los hechos.

El día 16 de noviembre de 2005 publica el Boletín Oficial de Canarias (BOC) anuncio de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Viviendas del Gobierno de Canarias (hoy, Consejería de Obras Públicas, Transportes y Viviendas) por el que se convocaba concurso para la contratación de consultoría y asistencia para la redacción del Proyecto de Construcción: Tercer Carril de la TF – 1. Tramo San Isidro – Las Américas. Asimismo, se dio publicidad al anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE) de 21 de noviembre de 2005 y en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) de 19 de noviembre de 2005.

El BOC de 15 de diciembre de 2006 publica la adjudicación del contrato a la UTE Técnica y Proyectos SA – Consultora Canaria de Ingeniería y Medio Ambiente SL.

El Proyecto de Construcción: Tercer Carril de la TF -1. Tramo San Isidro – Las Américas, es de fecha 31 de julio de 2007.

El 14 de abril de 2008, la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación remite oficio a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial a los efectos de iniciar el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental

Tras diversos trámites, el día 30 de abril de 2012 la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (COTMAC) aprueba la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto Denominado “Trazado Tercer Carril de la TF – 1 Tramo: San Isidro – Las Américas”, promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes (denominación vigente en aquel momento) del Gobierno de Canarias y con afección de los términos municipales de Granadilla de Abona, San Miguel de Abona, Arona y Adeje.

Consta la DIA como documento n.º 1 del expediente administrativo remitido.

Previos los trámites legalmente exigidos, por resolución del Sr. Director General de Infraestructura Viaria de 15 de septiembre de 2014 se adjudica la redacción del Proyecto de Construcción del Tercer Carril de la TF – 1. Tramo San Isidro – Las Américas. Enlace Oroteanda – Enlace Las Chafiras, mediante procedimiento negociado sin publicidad, a favor de la compañía ..... Contrato que se formaliza el 29 de septiembre de 2014 y se recibe el 7 de abril de 2015.

Mediante resolución del Sr. Director General de Infraestructura Viaria de 16 de marzo de 2017 se nombra al funcionario de carrera don ..... director del Proyecto de Construcción del Tercer Carril de la TF – 1. Tramo San Isidro – Las Américas. Enlace Oroteanda – Enlace Las Chafiras.

El 20 de marzo de 2017 se emite informe de supervisión desfavorable y tras dar audiencia a la contratista (informe del ingeniero autor del proyecto de construcción de fecha 12 de abril de 2017), el 8 de mayo de 2017 se emite informe por parte de don ....., quien, como hemos dejado consignado, ostenta la condición de director del proyecto.

El día 18 de mayo de 2017 el Servicio de Estudios de Impacto Ecológico (Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes) interesa un presupuesto para la redacción de un informe ambiental que aporte un análisis ambiental acerca de si se han producido, o no, cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron de base para la realización de la evaluación de impacto ambiental del Proyecto Tercer Carril de la TF -1. Tramo: San Isidro – Las Américas.

Por resolución n.º 27/2017, el Sr. Director General de Infraestructura Viaria aprueba el gasto relacionado con el contrato menor de servicios para la redacción de un Informe Ambiental sobre cambios en los elementos esenciales de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto Trazado Tercer Carril TF – 1. Tramo: San Isidro – Las Américas.

El informe es emitido por la compañía ..... con fecha 27 de junio de 2017.

Finalmente, la COTMAC acuerda la prórroga de la DIA por Acuerdo de 26 de octubre de 2017, posibilitando así la aprobación del Proyecto Tercer Carril TF-1. Tramos: San Isidro – Las Américas. Enlace Oroteanda – Enlace Chafiras, que se lleva a cabo mediante Orden 158/2017, del 23 de noviembre, publicada el día 10 de enero de 2018 en el BOC, con la correlativa declaración de necesidad de urgente ocupación de bienes y adquisición de derechos.

**Tercero.-** El informe emitido el día 8 de mayo de 2017 por el funcionario de carrera designado como director del proyecto contiene, tras dar cuenta de los antecedentes fácticos, las siguientes consideraciones:

“(...) tras examinar tanto el documento técnico del proyecto de construcción que obra actualmente en poder de esta Dirección General como el informe de supervisión definitivo del mismo, el funcionario que suscribe

## II. INFORMA

1. El documento técnico del proyecto de construcción bajo consideración no toma en cuenta la plataforma de tres carriles básicos por sentido de circulación previstos en el correspondiente proyecto de trazado, apartándose de lo estipulado en el propio pliego de prescripciones técnicas del contrato de redacción del proyecto de construcción y, en último término, de la razón de ser esencial de la actuación bajo consideración. A juicio del funcionario que suscribe, el principal perjuicio que este hecho supone para esta Consejería reside en la imposibilidad de tramitar y aprobar un proyecto de construcción cuya geometría no se ajusta a aquélla

**recogida en el proyecto de trazado que le precede y vinculada por una Declaración de Impacto Ambiental.**

2. El anejo de tráfico del proyecto de construcción corresponde al que en su día se elaboró para el corredor San Isidro – Las Américas en el marco del proyecto de trazado; sin embargo, el trazado del proyecto de construcción incorpora modificaciones sustanciales respecto de la geometría contemplada en el proyecto de trazado (como la modificación de la ubicación del enlace oeste en cumplimiento del condicionante nº 13 de la DIA, o la incorporación en el mismo enlace de *ramales de bypass* con objeto de mejorar la fluidez del tráfico entre las vías colectoras-distribuidoras y el tronco de la autopista), razón por lo cual, el citado anejo de tráfico resulta incongruente con el trazado finalmente recogido en el documento del proyecto de construcción.

3. La gestión de aspectos capitales del proyecto, tales como el reconocimiento geotécnico de la cimentación de los estribos y pilas de los enlaces o las instalaciones de acometida de media y alta tensión, se cubre mediante la inclusión en el presupuesto de aquél de partidas para la realización de los ensayos y estudios pertinentes durante la ejecución de las obras; a juicio del funcionario que suscribe, esta estrategia avocaría a esta Consejería a una situación innecesaria de riesgo e incertidumbre durante la ejecución del correspondiente contrato administrativo de obras.

4. Determinados trámites preceptivos de consulta a administraciones afectadas por las obras, tales como el Consejo Insular de Aguas o la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, no han sido culminados.

5. El diseño estructural de los pasos superiores en glorieta correspondientes al enlace de Chafiras, desarrollado en el anejo n.º 13 de la memoria del proyecto de construcción, no es congruente con las conclusiones del estudio de alternativas sobre tipologías estructurales recogido en el anejo n.º 13 del proyecto de trazado; en el citado estudio de alternativas se concluye sobre la idoneidad de un tablero mixto con vigas artesa de acero y losa de hormigón, mientras que en el proyecto de construcción se ha optado por una solución de vigas prefabricadas de hormigón pretensado.

6. El presupuesto de ejecución material del proyecto de construcción – según consta en el documento técnico arriba referido- supera los 24 millones de euros; sin embargo, el importe de adjudicación del contrato de redacción del citado proyecto no supera la cuarta parte del uno por ciento de dicho presupuesto. Por esta razón, el funcionario que suscribe entiende que el contrato para la redacción del proyecto de construcción “Tercer carril de la TF-1. Tramo: San Isidro-Las Américas. Enlace Oroteanda-Enlace Las Chafiras” fue adjudicado en su momento por un importe considerablemente inferior al del coste actual en el mercado de la redacción de un documento técnico de la naturaleza y envergadura de aquél bajo consideración.

En base a los hechos anteriormente expuestos, y sin perjuicio alguno de lo que en materia de contratación administrativa pudieran determinar tanto los servicios jurídicos de esta Consejería como los servicios de intervención de la Comunidad Autónoma en relación con los hechos y aspectos hasta aquí informados, se concluye en los siguientes términos.

### III. CONCLUSIONES

1. El actual documento técnico del proyecto de construcción no reúne algunos de los requisitos esenciales y preceptivos para su aprobación definitiva por esta Consejería, y posterior construcción, con las garantías suficientes (tanto técnicas como jurídico-administrativas) para el futuro órgano contratante de las obras, razón por lo cual el funcionario que suscribe considera - a tenor tanto de los seis puntos anteriormente informados en este documento, como de los aspectos informados en la última supervisión del proyecto- que la simple corrección del documento técnico existente a día de hoy resultaría ciertamente ineficiente, habida cuenta de la naturaleza y calado de los trabajos a desarrollar; es por ello que se propone la redacción de un nuevo documento técnico que dé cobertura a las necesidades y carencias de base informadas hasta la fecha y, ante todo, minimice futuros perjuicios potenciales a esta Consejería en materia de gasto económico y/o de responsabilidad patrimonial.

2. En caso de que esta Consejería optase por la estrategia planteada en el anterior apartado, **el nuevo proyecto a desarrollar debe guardar una coherencia total con el proyecto de trazado ya aprobado y la Declaración de Impacto Ambiental que lo vincula**; asimismo, deberá incluir estudios detallados de todos los aspectos esenciales del diseño, cálculo, construcción y explotación de los futuros enlaces, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 123 de la Ley de Contratos del Sector Público (en especial, lo establecido en su apartado 3, en relación con la obligatoriedad de realizar un estudio geotécnico de los terrenos sobre los que se va a ejecutar la actuación); finalmente, deberá culminar la realización de cuantos trámites de consultas con las administraciones públicas y organismos afectados por razón de la materia (hidrológica, territorial o de servidumbres aeronáuticas, entre otras) resulten preceptivos de acuerdo a la legislación vigente, a fin de garantizar , por encima de cualquier otro considerando, el interés general de la actuación que se pretende.

3. La previsión temporal de la tramitación administrativa tanto de la aprobación del proyecto como de su posterior licitación depende fundamentalmente de la decisión que esta Consejería adopte sobre la estrategia planteada en el apartado 1 de estas conclusiones; por consiguiente, y en tanto en cuanto no se resuelva sobre este último aspecto, no es posible determinar la tramitación administrativa subsiguiente y, por ende, realizar una previsión temporal realista y coherente en el sentido solicitado.

Es cuanto he de informar según mi leal saber y entender.

Santa Cruz de Tenerife.”

Este informe, emitido no sólo por un funcionario de carrera, sino por el que tiene la condición de director del proyecto y, por ende, conocimiento directo del mismo, goza de presunción legal de acierto y veracidad según resulta del artículo 77.5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP).

Después de su emisión, y sin dictarse resolución expresa que se pronunciara sobre aquello que ponía de relieve el director del proyecto, se inician los trámites

para encargar un informe externo sobre cambios en los elementos esenciales de la evaluación del tercer carril de la TF- 1, tramo: San Isidro – Las Américas.

Pero lo cierto es que el informe emitido por ..... con fecha 27 de junio de 2017 no puede prevalecer frente a la presunción de veracidad y acierto de que goza el informe del señor director de proyecto porque no ha acreditado que se haya producido ningún tipo de error en aquel informe. No es en absoluto suficiente ni que el informe de ..... sea posterior al del director de proyecto, ni que discrepe del mismo, puesto que no lleva a cabo un análisis pormenorizado de todas y cada una de las apreciaciones del informe del director de proyecto, aportando, seguidamente, razones fundadas de por qué las considera erróneas. En definitiva, **el informe del director del proyecto no ha quedado desvirtuado por el externo y es obstáculo a la prórroga de la DIA.** Pues tampoco queda desvirtuado por los informes contenidos en los documentos 19, 20 y 21 del expediente administrativo, folios 4451 a 4473 del mismo, que si bien son emitidos por servicios de la administración, tampoco realizan un análisis pormenorizado del informe obstativo del señor director del proyecto indicando en qué puntos yerra y las bases fácticas y jurídicas que acrediten dicho error. Son éstos informes posteriores que valoran positivamente el proyecto e instan a su continuidad, pero sin motivar expresamente por qué se apartan del criterio anterior, como es exigible. Sin que en ningún momento pueda olvidarse que el informe del señor director del proyecto tampoco opera en el vacío, sino que tiene asimismo respaldo en un previo informe de supervisión que apuntaba en la misma línea y que presenta un anexo que detalla minuciosamente las deficiencias del proyecto de construcción.

Estas deficiencias consideramos que sí tienen carácter esencial y por lo tanto resultan obstativas a la prórroga de la DIA.

En efecto, la propia contestación a la demanda, página 5, cita como aplicable al caso el artículo 14.2 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos:

“2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano ambiental podrá resolver, a solicitud del promotor, que dicha declaración sigue vigente al no haberse producido cambios sustanciales en los elementos esenciales que han servido de base para realizar la evaluación de impacto ambiental. El plazo máximo de emisión y notificación del informe sobre la revisión de la declaración de impacto ambiental será el que fije la comunidad autónoma.

Transcurrido dicho plazo sin que se haya emitido el citado informe, podrá entenderse vigente la declaración de impacto ambiental formulada en su día.

En los proyectos que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, el plazo máximo de emisión y notificación del informe sobre la revisión de la declaración de impacto ambiental será de sesenta días.”

La administración, tras asumir que la normativa no define qué sean esos cambios sustanciales a efectos del citado artículo 14.2 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos (TRLEIA) propone, - en su contestación a la demanda, página 12 -, aplicar los mismos criterios establecidos en el apartado k)

Grupo 9, del Anexo II del mismo Texto Refundido, en relación con su artículo 3.2 a). Sin embargo, a juicio de la Sala esta conclusión no se corresponde con la *mens legis*. Si el legislador hubiese querido que el criterio que la administración recurrida extrae de esa previsión se aplicase también en el caso del artículo 14.2, lo habría dicho expresamente, y no ha sido así, de manera que se aplica la regla *inclusio unius alterius exclusio*. Muy al contrario, el precepto citado nada tiene que ver con aquello a que esta litis se contrae (*res de qua agitur*), como puede apreciarse seguidamente: el artículo 3.2 TRLEIA establece los proyectos que deben someterse a evaluación de impacto ambiental sólo cuando el órgano ambiental así lo decida (por contraste con los que deben someterse a ella en todo caso, que constan en el artículo 3.1 *ibidem*) y su apartado a) se refiere a “Los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II”; seguidamente, el Anexo II se intitula “Proyectos contemplados en el apartado 2 del artículo 3”, su Grupo 9 se dedica a “Otros proyectos” y su letra k) dispone que “Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución (modificación o extensión no recogidas en el anexo I que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, es decir, cuando se produzca alguna de las incidencias siguientes:

1. Incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.
2. Incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.
3. Incremento significativo de la generación de residuos.
4. Incremento significativo en la utilización de recursos naturales.”, es decir que nos indica cuándo un cambio o ampliación de un proyecto de los contenidos en los anexos I y II puede tener efectos adversos significativos en el medio ambiente, pero un efecto adverso en el medio ambiente no es sinónimo de cambio sustancial, existen más formas posibles de modificar sustancialmente un proyecto que sólo afectando al medio ambiente en las formas descritas. A lo anterior se añade que además el proyecto en cuestión no está comprendido en el Anexo II del TRLEIA, sino en su Anexo I, Grupo 6, a).2: “Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros” Por trazado se entiende la definición geométrica de la carretera, según la definición auténtica que consta tanto en el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, como en el Decreto 131/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Canarias y que la modificación afecta a una longitud superior a 10 km resulta incluso del propio informe de ....., **donde puede apreciarse que la obra se iniciaría en el punto kilométrico 53’450 y concluiría en el 73’980**. Por todo lo cual, resulta insostenible proponer una exégesis del contenido del concepto jurídico indeterminado “cambios sustanciales” del artículo 14.2 TRLEIA partiendo del artículo 3.2 del mismo cuando que nos hallamos ante un proyecto comprendido en su artículo 3.1

Por nuestra parte, consideramos que cuanto ha sido advertido en el informe del señor director del proyecto reviste entidad suficiente como para poder hablar de cambios sustanciales en el sentido del artículo 14.2 TRLEIA. La Sala asume ese informe, transcrito, en lo esencial, *supra*.

**Cuarto.-** Las consecuencias jurídicas de cuanto ha quedado establecido en los fundamentos jurídicos anteriores son las siguientes.



En primer término, la prórroga de la DIA acordada por la COTMAC está incursa en disconformidad al ordenamiento jurídico por causa de anulabilidad, según resulta del artículo 48.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), pues debió haber apreciado que sí existían cambios sustanciales que impedirían, de manera insalvable, dicha prórroga. De hecho, la COTMAC no examina, ni valora, ni motiva por qué se aparta del criterio del señor director del proyecto y asume el de la consultora externa.

No se trata de que la administración actuante quede vinculada por aquel informe, pero sí de que motive expresamente por qué erró entonces y por qué no yerra ahora y que el informe que desvirtúe el anterior reúna la misma amplitud y garantías que el primero.

Anulada la prórroga de la DIA, se produce la consecuencia ineludible de que queda nula la Orden n.º 158/2017, de 23 de noviembre, del Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, que aprueba el proyecto del Tercer Carril de la TF-1. Tramo San Isidro – Las Américas. Enlace Oroteanda-Enlace Las Chafiras, declara la necesidad de urgente ocupación de los bienes y derechos afectados por la ejecución del mismo y los relaciona, pues carece de pronunciamiento ambiental conforme a Derecho. **En este caso, el vicio es de nulidad absoluta y así resulta de las normas legales aplicables temporis causa**: artículo 18.1 de la Ley 11/1990, de 13 de julio, de prevención del impacto ecológico, “La declaración de impacto ecológico es trámite preceptivo y esencial, y constituye la resolución de un procedimiento incidental previo a la autorización administrativa de los proyectos sujetos a evaluación de impacto. En su ausencia, dicha autorización será un acto administrativo nulo de pleno derecho de acuerdo con el artículo 47.1, c), de la Ley de Procedimiento Administrativo”

Siendo correcto que la prórroga de la DIA se impugne sólo con motivo del recurso contra la Orden n.º 158/2017, de 23 de noviembre, del Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, que aprueba el proyecto del Tercer Carril de la TF-1. Tramo San Isidro – Las Américas. Enlace Oroteanda-Enlace Las Chafiras. En efecto, el Tribunal Supremo ha confirmado la vigencia de esta conceptualización de la DIA como acto de trámite esencial mas no impugnabile de forma autónoma también tras la aprobación del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación Ambiental. Así, la Sentencia de 13 de marzo de 2012 dictada en el recurso de casación 1653/2011 desestima la pretensión de la recurrente que planteaba que la regulación introducida por este Real Decreto Legislativo, debía considerarse impugnabile la DIA por tener unos efectos que se desgajan del acto aprobatorio del proyecto, dotándolo de independencia en cuanto a los efectos ambientales, por lo que no debía considerarse como un mero acto de trámite. El Tribunal Supremo, sin embargo, desestimaría dicho planteamiento sobre la interpretación de que en nuevo texto refundido no aporta «ningún dato novedoso y relevante que posea una virtualidad suficiente para dar lugar a una reconsideración de una doctrina jurisprudencial asentada». Ahora bien, a Sentencia de la Sala III del Tribunal Supremo de 13 de diciembre de 2011, recurso de casación 545/2011, reconoció que la propia naturaleza integradora de la AAI permite la impugnación conjunta de la DIA del proyecto con la misma. O dicho de otro modo, que la declaración de impacto ambiental es un acto de trámite impugnabile conjuntamente

con la resolución administrativa que apruebe el proyecto o actividad, o con la autorización ambiental integrada del proyecto evaluado. De manera que visto el estado de la jurisprudencia y tratándose, a fin de cuentas, de un acto administrativo, pues es una resolución de la COTMAC, y de un trámite cualificado, entendemos correcto que se solicite un pronunciamiento específico en sentencia de anulación de la prórroga de la DIA.

Por tanto, y de conformidad con el artículo 70.2 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso Administrativa (LJCA) procede la estimación de las pretensiones primera principal y tercera de la demanda. La pretensión primera alternativa carece de objeto al estimarse su principal. La segunda debe ser rechazada porque en el proceso contencioso administrativo no tiene cabida la pretensión mero declarativa, ni cabe confundir pretensión con alegación o causa de pedir. Las pretensiones que pueden deducirse en un proceso contencioso administrativo están tasadas en los artículos 31 y 32 LJCA y los pronunciamientos posibles de la sentencia, en su artículo 71.

**Quinto.-** Por aplicación del artículo 139 LJCA y dado que nos hallamos ante un caso de estimación parcial de la demanda, cada parte pagará las costas causadas a su instancia y la mitad de las que fueren comunes.

Por todo lo cual,

Y en el nombre de Su Majestad el Rey

## **FALLAMOS**

1º) Estimar parcialmente el recurso.

2º) Declarar la disconformidad al ordenamiento jurídico y anular la prórroga de la Declaración de Impacto Ambiental del PROYECTO "TERCER CARRIL DE LA TF-1 TRAMO SAN ISIDRO – LAS AMÉRICAS" acordada por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en sesión celebrada el 26 de Octubre de 2017.

3º) Declarar la disconformidad al ordenamiento jurídico y anular la Orden n.º 158/2017, de 23 de noviembre, del Sr. Consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias

4º) Desestimar las demás pretensiones de la demanda.

5º) Cada parte pagará las costas causadas a su instancia y la mitad de las que fueren comunes.

NOTIFÍQUESE la presente resolución a las partes, haciéndoles saber que contra la misma cabe recurso de casación.

Así por ésta nuestra sentencia lo pronunciamos, mandamos y firmamos.