



Roj: **STSJ AND 1649/2014 - ECLI: ES:TSJAND:2014:1649**

Id Cendoj: **18087330012014100144**

Órgano: **Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Granada**

Sección: **1**

Fecha: **24/02/2014**

Nº de Recurso: **1705/2008**

Nº de Resolución: **491/2014**

Procedimiento: **CONTENCIOSO**

Ponente: **BEATRIZ GALINDO SACRISTAN**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **STSJ AND 1649/2014,**
STS 5576/2016

TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ANDALUCIA

SEDE EN GRANADA

SECCION PRIMERA

P.O. 1705/08

SENTENCIA NÚM. 491 DE 2014

Ilmo Sr. Presidente:

D^a. Beatriz Galindo Sacristán

Ilmos Srs. Magistrados:

Dña. M^a Luisa Martín Morales

D. Rafael Roderó Frías

D. Antonio de la Oliva Vazquez

D. José Pérez Gómez

Granada, a veinticuatro de febrero de dos mil catorce. La referida Sala de lo contencioso administrativo conoce del recurso nº **1.705/08** formulado por la entidad recurrente **Teleférico Sierra Nevada S.L.**, en cuya representación interviene el procurador Don Juan Antonio Montenegro Rubio y asistida de letrado, siendo parte demandada la **Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía**, en cuya representación interviene el letrado de la Junta de Andalucía, y **los Verdes de Andalucía** que comparecen representados por la Procuradora D^a M^a José Sánchez-León Fernández y asistidos de letrado.

La cuantía del recurso es indeterminada.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Se formuló recurso contencioso administrativo contra la resolución de 28 de diciembre de 2007 dictada por la Dirección General de Transportes que denegaba la solicitud presentada por la actora para la concesión de un servicio público de transporte por cable entre Granada y Sierra Nevada, y contra la resolución de 21-5-2008 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes que desestimaba el recurso de alzada interpuesto frente a ella.

SEGUNDO.- Admitido el recurso, se requirió a la Administración demandada para la remisión del expediente administrativo; confiriendo un plazo de 20 días a la parte demandante para la presentación del escrito de



demanda, lo que ha verificado, en el que se manifestaron los hechos y fundamentos de derecho que sostienen su pretensión.

TERCERO.- La Administración demandada y codemandada presentaron escritos de contestación a la demanda, en la que esgrimieron los hechos y fundamentos jurídicos que avalan sus pretensiones.

CUARTO.- Acordado el recibimiento del pleito a prueba, y evacuado el trámite de conclusiones, se ha señalado deliberación en la fecha referida en las actuaciones, siendo Magistrada Ponente la Ilma. Sra. Dña. Beatriz Galindo Sacristán.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- El objeto del presente recurso contencioso administrativo es la resolución de 28 de diciembre de 2007 dictada por la Dirección General de Transportes que denegaba la solicitud presentada por la actora para la concesión de un servicio público de transporte por cable entre Granada y Sierra Nevada, y contra la resolución de 21-5-2008 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes que desestimaba el recurso de alzada interpuesto frente a ella.

SEGUNDO.- Acorde con los términos en los que se plantea el debate procesal, nos corresponde examinar con carácter previo, la causa de inadmisibilidad opuesta por la Administración demandada, pues la concurrencia de dicha causa vedaría el análisis posterior sobre el fondo de este recurso contencioso administrativo.

En primer lugar conviene decir que para la declaración de la inadmisibilidad pretendida no basta con el otorgamiento del poder por quien estatutariamente ostente la representación de la entidad ni a la exigibilidad del acuerdo de la entidad es óbice el que la Administración haya tenido por parte a la actora a lo largo del procedimiento, tal y como aquí ha ocurrido, pues la exigencia de la Ley se refiere al proceso, tratándose de un requisito imprescindible para el ejercicio de la acción.

El presente recurso se interpone, por la sociedad Teleférico Sierra Nevada S.A. y se aporta certificado del Secretario del Consejo de Administración de la entidad de la adopción del acuerdo de dicho Consejo de interponer el recurso que nos ocupa.

No estamos en el caso de la aportación solo de un poder notarial de quien resulta apoderado de la Sociedad sino que en este caso consta el Acuerdo del Consejo de Administración para interponer el recurso.

Al escrito de interposición debe acompañarse, ex artículo 45.2.d) de la LJCA, "el documento o documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos para entablar acciones las personas jurídicas con arreglo a las normas o estatutos que les sean de aplicación, salvo que se hubieran incorporado o insertado en lo pertinente dentro del cuerpo del documento mencionado en la letra a) de este mismo apartado".

Aunque siguiendo la doctrina del TS sobre que no resulta suficiente la mera aportación del poder para pleitos que acredita la representación del procurador, así como que dicho precepto se refiere a cualquier persona jurídica, sin matizaciones o distinciones ajenas al contenido de la norma legal (Sentencia del Pleno de la Sala de 5 de noviembre de 2008 recurso de casación num. 4755/2005) superando la doctrina de la STS Sala 3ª de 11 diciembre 2009 que llega a afirmar que "El art. 45.2 de la Ley de la Jurisdicción debe interpretarse en el sentido de que, tratándose de recursos interpuestos por entidades mercantiles, sólo resultan exigibles los requisitos previstos en las letras a) y c) del mismo", sin embargo en este caso la persona que decide la interposición del recurso es precisamente, el Consejo de Administración de la sociedad, decisión que consta adoptada según el documento aportado con el n.º 2 del escrito de interposición de recurso.

Por otra parte y como recuerda la STS de 11 diciembre 2009 de aceptarse el criterio de la inadmisión a trámite mantenido por el Auto apelado se estaría legitimando una interpretación del art. 45.2.d) de la Ley de la Jurisdicción que supondría el menoscabo del derecho de las entidades recurrentes de acceso a la jurisdicción y a la tutela judicial efectiva previsto en el art. 24 de la Constitución. Los órganos jurisdiccionales están obligados a interpretar las normas procesales en sentido amplio y no restrictivo, esto es, conforme al principio pro actione, con interdicción de aquellas decisiones de inadmisión que por su rigorismo, por su formalismo excesivo o por cualquier otra razón revelen una clara desproporción entre los fines que las causas de inadmisión preservan y los intereses que sacrifican (STC 220/2001, de 31 de octubre).

Debe rechazarse la causa de inadmisibilidad alegada por la demandada.

TERCERO.- La parte actora solicita la estimación del recurso, y que se anulen las resoluciones impugnadas, ordenado la retroacción de actuaciones al momento previo a la Declaración de Impacto Ambiental para que por parte de la demandada se emita informe con los condicionantes medioambientales precisos para la viabilidad del proyecto y ordenando su remisión a la Dirección General de Transportes para que por parte de



esta se resuelva con fundamento en todos los intereses públicos implicados previos los informes emitidos, la aprobación o denegación del proyecto y en el primer caso con los condicionantes técnicos y medioambientales oportunos para la convocatoria y celebración del correspondiente concurso de proyectos.

La demanda tras realizar una exposición de los trámites llevados a cabo hasta la conclusión del procedimiento, alega en primer lugar la nulidad de las resoluciones impugnadas por entender que era improcedente la declaración de impacto ambiental de 11- 12-2007 cuando aún no existía el proyecto definitivo de construcción. La actora tras indicar la normativa sustantiva a la que debía someterse la solicitud, básicamente constituida por la ley estatal 16/87 LOTT y la ley estatal 4/64 reguladora de los teleféricos y su Reglamento aprobado por Decreto 673/66, señala que cuando se emitió la DIA estábamos ante un proyecto para la solicitud de su declaración de *necesidad o conveniencia* por parte del órgano competente Dirección General de Transportes al que se refiere el artículo 10 del Reglamento y no ante un proyecto para el concurso o construcción del artículo 13 del mismo, y la DIA se ha producido de forma anticipada.

Antes de analizar la cuestión planteada debe puntualizarse que el hecho de que la actora definiera completamente la actuación pretendida e incluso solicitase expresamente la evaluación de impacto ambiental o aportase el correspondiente estudio ambiental, no exime a la demandada de la tramitación de la solicitud que legal y reglamentariamente corresponda, ni los términos en que se plantee la solicitud vinculan a la Administración que debe aplicar las normas procedimentales como garantía constitucional de formación de la voluntad administrativa siendo de orden público las normas que revisten tal carácter.

No incide en el procedimiento, que ha de seguirse por sus preceptivos trámites, el supuesto cambio de actitud y pretensiones del actor en relación con los trámites del procedimiento a seguir, lo que se produjo según consta en el expediente - doc 45 del expediente de la Delegación de medio ambiente y 38, carpeta II folios 561 a 590 de expediente de Transportes- al solicitar la actora la suspensión del procedimiento de evaluación de impacto ambiental para la emisión de informe sobre las prescripciones precisas para la viabilidad medioambiental del proyecto antes del dictado de la resolución.

El Reglamento de la ley 4/64 de concesión de Teleféricos establece en su artículo 9 el procedimiento a que se someteran los expedientes de concesión mediante concurso que comprendera los siguientes trámites:

Primero.-Solicitud de la concesión si la iniciativa es de un particular o declaración de la necesidad o conveniencia si la iniciativa es de la Administración.

Segundo.-Aprobación del Proyecto, previa información pública. Tercero.-Concurso para la concesión administrativa del servicio público. Cuarto.-Otorgamiento de la concesión, como resultado del concurso. Quinto.-Autorización de la construcción.

Sexto.-Inspección de las obras.

Septimo.-Reconocimiento de las instalaciones y autorización de la puesta en servicio.

Artículo 10. Solicitud de la concesión o autorización.

Cuando la iniciativa de la concesión parte de un particular, deberá presentar en el Ministerio de Obras Públicas o en la Jefatura Regional de Transportes Terrestres que corresponda o en los lugares previstos por el artículo 66 de la Ley de Procedimiento Administrativo, los siguientes documentos:

Primero.-Instancia dirigida al Ministro de Obras Públicas solicitando la concesión con arreglo a la tramitación normal prevista en el artículo noveno de este Reglamento o indicando estar comprendida en algunas de las excepciones a que se refiere el artículo segundo.

...

Segundo.- *Proyecto* por cuadruplicado ejemplar, ajustado a lo que se dispone en el apartado cuarto de este artículo y adaptado a las demás disposiciones vigentes.

...

Cuarto.-El *proyecto* para la solicitud constará como mínimo de los siguientes documentos:

A) Memoria sucinta, que contendrá:

1.o Justificación de la necesidad o conveniencia de las instalaciones en sus aspectos utilitario, turístico, deportivo, etc.

2.o Características generales técnicas de las instalaciones y cálculos justificativos. 3.o Intereses afectados.

4.o Estudio económico de las tarifas.



B) Planos.

1.o De situación general a escala no inferior a 1/50.000, indicando los medios de transporte que existan en la zona de influencia que se solicite.

2.o Planta a escala de 1/2.000.

3.o Perfil con distribución de apoyos a escala 1/2.000 para las horizontales y 1/500 para las verticales.

4.o Cálculos justificativos.

C) Pliegos de condiciones facultativas. D) Presupuestos.

A los efectos del apartado quinto del artículo 13 de la Ley figuraran detalladamente los gastos del proyecto.

Este *proyecto debiera ajustarse a las disposiciones vigentes* y estará redactado y firmado por un técnico de grado superior reconocido por el Estado.

Artículo 11. Información pública y aprobación del proyecto.

El proyecto presentado, si procede, se someterá por la Jefatura o Jefaturas Regionales de Transportes Terrestres correspondientes a información pública por un plazo de veinte días, anunciándose previamente en el «Boletín Oficial» de la provincia o provincias afectadas y en un periódico diario de gran circulación de su capital. El importe de los anuncios será de cuenta del solicitante promotor.

Se convocará expresamente a esta información pública a los Ayuntamientos, Diputaciones Provinciales y Sindicatos Provinciales de Transportes afectados, así como a los propietarios de inmuebles que hayan de ser expropiados o sujetos a servidumbre como consecuencia del proyecto y expresamente a los concesionarios y peticionarios anteriores que pudieran tener aprovechamientos coincidentes con el que se solicita.

En el caso de que las obras, por su carácter deportivo, turístico cultural, etc., afectasen a otros órganos de la Administración, se les remitirán los antecedentes necesarios para que emitan el oportuno informe en el plazo de veinte días, teniendo en cuenta que cuando se trate de instalaciones deportivas será preceptivo el informe de la Delegación Nacional de Educación Física y Deportes.

Transcurrido el plazo de información pública, la Jefatura o Jefaturas Regionales de Transportes Terrestres en el plano de diez días elevarán su informe a la Dirección General de Transportes Terrestres. Este informe se referirá tanto al proyecto en sí como a las alegaciones presentadas en sus aspectos técnico, jurídico, administrativo y económico.

Una vez en poder de la Dirección General de Transportes Terrestres, el resultado de la información pública, los informes que en su caso se hayan solicitado de otros Departamentos ministeriales y previo informe del Consejo Superior de Transportes Terrestres, que lo emitirá en plazo máximo de cuarenta y cinco días, aquella dictará resolución sobre la necesidad o conveniencia de la instalación y aprobación del proyecto con o sin prescripciones, así como sobre la celebración del concurso. En caso de proceder la concesión directa al peticionario, la resolución será del Ministerio.

En esencia los trámites seguidos tras la solicitud del actor ante la Administración demandada fueron los siguientes:

Mediante resolución de 25-9-2006 se convocó período de información pública de la solicitud de concesión de servicio público de transporte por cable denominado "Teleférico Sierra Nevada S.A" con publicación en BOP y notificación expresa a los Ayuntamientos afectados, Diputación Provincial y Sindicatos de Transportes. Además se requirió informe a las Administraciones afectadas en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 11 del Reglamento 673/1966, y publicación en diarios de difusión.

El 7-11-2006 se presentó por la solicitante documento de Estudio de Impacto ambiental para sometimiento a información pública y remisión del expediente a la Delegación Provincial de Medio Ambiente, quien decide la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 292/95.

Además se solicitó informe:

De la Diputación Provincial por la posible afectación a carreteras del sobrevuelo de la línea y torres de la instalación, del Ministerio de Defensa sobre señalización, iluminación y servidumbres aéreas, de la Dirección General de Aviación civil, de la Delegación provincial de Innovación ciencia y empresa sobre la viabilidad del proyecto por cruzamiento de líneas eléctricas existentes, Servicio de Urbanismo en relación con las determinaciones del POTAU de Granada, Planes Generales y NNSS de municipios afectados, Jefe del Servicio de Carreteras y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.



Presentadas alegaciones por particulares y Administraciones afectadas, se remitieron informe favorable al proyecto por la Delegación de Turismo, Comercio y Deporte y Ayuntamiento de Granada, Cájar y Huétor Vega y de la Delegación provincial de Innovación ciencia y empresa y Servicio de Carreteras sobre condicionantes de la instalación, al igual que por parte del Servicio de Ordenación del Territorio y urbanismo, no efectuándose reparos por el Ministerio de Defensa.

El 19-1-2007 se acordó abrir periodo de información pública del Estudio de Impacto ambiental, efectuándose alegaciones de particulares - folios 164 a 528 del expediente-.

El 21-3-2007 se acordó por la Administración competente recabar de la Delegación Provincial de Medio Ambiente informe de declaración de impacto ambiental conforme al artículo 18 de la ley 7/94, quien mediante oficio de 20-9-2007 requirió al solicitante de subsanación de proyecto y documentación complementaria del mismo.

Mediante escrito de 9-11-2007 el actor solicita que por la Administración competente se efectúe aclaración en el sentido de que lo solicitado es el informe a que alude el artículo 11 del Reglamento de teleféricos.

El 7-12-2007 por la Delegación de Medio Ambiente se recaba informe al órgano sustantivo en materia de transportes sobre la *conurrencia de razones imperiosas de interés público de primer orden*, justificativas de continuar el procedimiento ambiental, todo ello en base a la afectación del proyecto a zona LIC y para dar cumplimiento a las previsiones del RD 1997/1995.

Dicho informe es emitido el 10-12-2007 en sentido negativo teniendo en cuenta la movilidad de accesos a Sierra Nevada y la repercusión en el tráfico rodado y considerando también "los efectos medioambientales de la infraestructura".

Ya el 11-12-2007 se emite declaración de impacto ambiental desfavorable declarando no viable la ejecución del proyecto.

Mediante resolución de 28-12-2007 se desestima la solicitud de la actora por no apreciarse la necesidad del servicio ni su conveniencia.

Pues bien, la tesis del actor sobre que era improcedente la declaración de impacto ambiental cuando aún no existía el proyecto definitivo de construcción, no puede aceptarse, pues aun a pesar de que las normas de procedimiento son de orden público y no podría determinarse la corrección del mismo en base a la teoría de los actos propios del solicitante, sin embargo dicha tesis es contraria al principio de eficacia administrativa, a los principios de derecho comunitario incorporados a nuestro ordenamiento, y prescinde de considerar el importante desfase temporal de las leyes sustantivas reguladoras - aún vigentes pero publicadas mucho antes de la creación del procedimiento de evaluación ambiental- con la normativa medioambiental aplicable, normativas ambas que es preciso cohonestar, sin prescindir de los trámites esenciales previstos en la norma sustantiva.

Así, aunque la ley 4/64 y el Decreto de su desarrollo 673/66 prevén un procedimiento previo a la celebración del concurso que culmina con el dictado de resolución sobre la *necesidad o conveniencia* de la instalación y aprobación del proyecto - inicialmente presentado - con o sin prescripciones, y sobre la celebración del concurso, sin embargo tal procedimiento desde la perspectiva de la actual normativa medioambiental comunitaria estatal y autonómica, puede y debe integrar ya la evaluación de las repercusiones del proyecto en el medio ambiente, más cuando el proyecto contaba con el suficiente grado de precisión. Así la Administración ambiental apreció la incompatibilidad del proyecto con las exigencias medioambientales según se especificará más adelante, y para ello no era necesaria mayor concreción una vez que el proyecto y estudio medioambiental se rechaza no por afectaciones puntuales del proyecto - susceptibles de modificación, compensación o establecimiento de alternativas- sino por la contrariedad de la actuación en sí misma, con los principios básicos de la ley 4/89, 8/2003, Plan de Ordenación de recursos naturales y Plan Rector de uso y gestión del PN de Sierra Nevada, criterios de conservación del Parque Nacional y afección del paisaje.

Y aún cuando la legislación sustantiva es correctamente invocada por la actora, a la fecha de la solicitud no puede prescindirse de la normativa medioambiental aplicable que viene representada básicamente además de por la normativa autonómica (ley 7/94 y Reglamento de Evaluación de impacto ambiental aprobado por Decreto 292/95), por el RD legislativo 1302/86 cuya exposición de motivos razonaba así:

"Las evaluaciones de impacto ambiental, que han tenido ese reconocimiento general en muchos de los países de nuestra área, han estado reguladas en España de modo fragmentario, con una valoración marginal dentro de las normas sectoriales de diferente rango .

...



El presente Real Decreto Legislativo de Impacto Ambiental completa y normaliza este importante procedimiento administrativo, partiendo de la directiva comunitaria anteriormente citada - *Directiva 85/377/CEE de 27 junio 1985* -, sin otros trámites que los estrictamente exigidos por la economía procesal y los necesarios para la protección de los intereses generales".

Pues bien el Artículo 2 de dicha norma establece que:

"1. *Los proyectos que, según el art. 1 del presente Real Decreto Legislativo, hayan de someterse a evaluación de impacto ambiental deberán incluir un estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, los siguientes datos ...*".

La actora que presentó el indicado estudio junto a su solicitud y proyecto, no hizo sino cumplir con lo expresamente previsto en la norma que trata de integrar en el procedimiento autorizatorio sustantivo, el análisis mediante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de la incidencia del proyecto en el medio ambiente y los efectos directos e indirectos del proyecto sobre los factores que enumera el artículo 1 de la norma.

Y es que la evaluación de impacto ambiental ya desde el derecho comunitario (Directiva 85/337/CEE) es una técnica o instrumento ambiental *que se integra* en el procedimiento sustantivo para valorar las repercusiones ambientales de una obra o proyecto, y a partir de dicha Directiva el Estado español trató a través del citado Real Decreto legislativo de introducir la variable ambiental en la toma de decisiones sobre los proyectos con incidencia en el medio ambiente, de tal manera que mediante el sistema de la evaluación de impacto ambiental se obtiene una resolución que se incorpora en el procedimiento sustantivo, lo que no puede obviarse aún en el caso que nos ocupa en que el procedimiento sustantivo no se haya visto modificado en su regulación, pues en definitiva tal y como se establece en los considerandos de la Directiva 97/11 CE esta evaluación debe llevarse a cabo antes de otorgar la correspondiente autorización, tal y como en este caso ha ocurrido.

La evaluación del impacto ambiental es un procedimiento formal dentro de un procedimiento material para evaluar si las variables ambientales han sido integradas en el proyecto cuya autorización se solicita, y pasa a formar parte de un acto administrativo complejo.

Y no puede negarse que el proyecto aportado por el actor lo es en el sentido técnico que contempla el citado precepto y ha de someterse a procedimiento de Evaluación de impacto ambiental, sin que el hecho de que el juicio de conveniencia o necesidad que debe realizar el órgano sustantivo se realice con posterioridad a la EIA y teniendo en cuenta sus determinaciones, pueda determinar la nulidad de la resolución que deniega la autorización.

Como señalaba la STS 29-11-2013 "desde la perspectiva del Derecho Comunitario el concepto de proyecto obedece más a un criterio material que a una consideración formal, conectando con la noción de autorización. El artículo 1.2 de la Directiva Comunitaria 85/337 CEE, tras considerar los mismos como el objeto de la evaluación que la misma regula (1.1), considera proyecto "la realización de trabajos de construcción o de otras instalaciones u obras", así como, en segundo término "otras intervenciones en el medio natural o en el paisaje, incluidas las destinadas a la explotación de los recursos del suelo".

CUARTO.- Íntimamente relacionada con la anterior alegación se encuentra la segunda de las formuladas relacionada con la falta de competencia del órgano medioambiental al incidir en aspectos cuya apreciación corresponde al órgano que ostenta la competencia sustantiva, impidiendo definitivamente cualquier discrepancia de éste.

Es cierto que la declaración de impacto ambiental y los condicionamientos que en ella se impongan solo serán lícitos si provienen del órgano que posee la competencia material ambiental y solo vincularán a la Administración sustantiva cuando las determinaciones contempladas tengan una relación directa con la protección del medio ambiente pero tal falta de competencia no puede apreciarse pues lo que finalmente se sujeta a control es el contenido de la DIA integrada en el procedimiento, que como tal no incide en aspectos que no sean de su competencia.

Ciertamente el requerimiento formulado por la Administración medioambiental el 3 de diciembre de 2007 a la Administración sustantiva es inoportuno al exigir para la continuación del procedimiento de evaluación ambiental la concurrencia de "imperiosas razones de interés público". Sin embargo no se trata de un problema de invasión competencial, sino de una errónea interpretación del precepto por parte de la Administración que formula el requerimiento ya que en realidad, solo cuando ya se ha producido la valoración negativa medioambiental del proyecto, procede determinar si existen o no razones imperiosas de interés público.

El requerimiento formulado por el órgano medioambiental tuvo lugar antes de que este hubiera concluido sobre el proyecto, y no era la existencia de tales imperiosas razones las que deberían determinar el contenido de



su conclusión medioambiental. Sin embargo una vez emitida la DIA no excediéndose del contenido que le es propio, y determinada también la inexistencia de razones imperiosas de interés público por parte del órgano sustantivo, difícilmente cabe entender que se haya producido una invasión competencial y tampoco que el error producido vicie de nulidad el acto, una vez que finalmente ha sido respetado el procedimiento y la competencia.

Si atendemos al tenor literal del RD 1997/1995 de transposición parcial de la Directiva comunitaria 92/43 CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, podemos observar como desde el momento en que un lugar figure en la lista de lugares de importancia comunitaria quedará sometido a lo dispuesto en los apartados 2,3, y 4 del artículo 6.

El macizo montañoso de Sierra Nevada es un espacio natural especialmente protegido que acumula varias figuras de protección autonómico (Parque Natural), estatal (Parque Nacional) e internacional (LIC y ZEPA a nivel comunitario - Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2006- y Reserva de la Biosfera por la UNESCO).

Y como tal LIC le resulta de aplicación lo dispuesto en el Artículo 5 de dicho RD que establece que:

"Cuando la Comisión Europea, basándose en la lista propuesta por el Estado español, seleccione y apruebe la lista de lugares de importancia comunitaria, estos lugares serán declarados por la Comunidad Autónoma correspondiente como zonas especiales de conservación lo antes posible y como máximo en un plazo de seis años, fijando las prioridades en función de su importancia, para aplicarles las medidas de conservación necesarias para el mantenimiento o el restablecimiento, en un estado de conservación favorable, de un tipo de hábitat natural de los del anexo I o de una especie de las del anexo II y para la coherencia de Natura 2000, así como en función de las amenazas de deterioro y destrucción que pesen sobre ellos.

Y el Artículo 6. Medidas de conservación

1. Respecto de las zonas especiales de conservación, las Comunidades Autónomas correspondientes fijarán las medidas de conservación necesarias que implicarán, en su caso, adecuados planes de gestión, específicos a los lugares o integrados en otros planes de desarrollo, y las apropiadas medidas reglamentarias, administrativas o contractuales, que respondan a las exigencias ecológicas de los tipos de hábitats naturales del anexo I y de las especies del anexo II presentes en los lugares.

2. Por las Comunidades Autónomas correspondientes se adoptarán las medidas apropiadas para evitar en las zonas especiales de conservación el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies, así como las alteraciones que repercutan en las especies que hayan motivado la designación de las zonas, en la medida en que dichas alteraciones puedan tener un efecto apreciable en lo que respecta a los objetivos del presente Real Decreto.

3. Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades Autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4 de este artículo, las Comunidades Autónomas correspondientes sólo manifestarán su conformidad con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.

4. ***Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan, programa o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las administraciones públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de la Red Natura 2000 quede protegida*** .

Es cierto que el pronunciamiento sobre la existencia de razones imperiosas de interés público de primer orden se anticipó a la DIA o a las "conclusiones negativas" de la evaluación ambiental, pero ello no deja de ser un defecto formal que no es causa de nulidad del acto y este resulta al final congruente con la norma, una vez que siendo negativas las conclusiones ambientales alcanzadas, tampoco se apreciaron dichas razones de interés público.

Ha de rechazarse la nulidad por incompetencia alegada al no darse el presupuesto de que una Administración dicte un acto que corresponda a otro órgano de la Administración.



QUINTO.- Se plantea a continuación la nulidad de las resoluciones impugnadas por la inadecuación a derecho del contenido de la declaración de impacto ambiental, que ha de decirse que resulta impugnabile una vez incorporada tal declaración a la resolución sustantiva objeto de recurso.

Considera la actora básicamente que la DIA no contiene un análisis de detalle del Estudio medioambiental presentado. Entiende en cuanto a las estimaciones de mortalidad de especies de aves por colisión contra el cable del teleférico, se afirma que son muy bajas y su impacto anecdótico, además de que el Estudio de impacto ambiental prevé medidas compensatorias y minimizadoras del impacto. En cuanto al quebrantahuesos que se analizó tal potencial afección y que solo en una zona donde puede introducirse pudiera afectarse con la actuación. En cuanto al anfibio *Discoglossus galganoi* y el galápago leproso, que no está documentada su presencia. En cuanto a los taxones que se dice amenazados no se verán afectados por el proyecto, además de que podrían aplicarse medidas de prevención. Y por último en cuanto a la afección a la Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario es muy limitada y no impediría la realización del proyecto sino su condicionamiento con medidas compensatorias.

La declaración de impacto ambiental revela el ejercicio de potestades administrativas discrecionales, y este ejercicio está condicionado por el momento histórico y las necesidades sociales concretas debiendo compaginarse el desarrollo, la calidad de vida y medio ambiente. Este ejercicio de ponderación de intereses en juego permite un margen de discrecionalidad en la adopción de decisiones sobre la mejor solución ambiental de entre las alternativas existentes, discrecionalidad que no es arbitrariedad, sino sometimiento al principio de proporcionalidad y fundamentación racional de la decisión.

De ahí que la Administración debe justificar y motivar objetivamente la decisión que adopta, que ha de ser materialmente adecuada a las características del estudio de impacto ambiental; y **cuanta más precisión casuística y detalle revele el documento referido mayor justificación y motivación se exige a la Declaración de impacto para rebatirla**.

La Administración ambiental goza de la presunción de imparcialidad y certeza, especialización y razonabilidad, pero ha de exigirse en la Declaración de impacto al menos lo que se exige al Estudio de impacto, esto es, la justificación de las principales razones de la solución propuesta.

Pues bien, esta Sala ha tenido en cuenta el Estudio de impacto ambiental presentado por la actora y también el informe complementario de octubre 2007 aportado al ramo probatorio de la actora, y que fue remitido en contestación al requerimiento de la Delegación de Medio Ambiente - documento 37-, que responde a las objeciones al proyecto y resulta clarificador por su grado de detalle, hasta el punto que difícilmente permite entender que el estudio en su globalidad haya sido rebatido convenientemente por la DIA, ni por la resolución que ahora se impugna, y además permite concluir que se halla medioambientalmente justificado.

Y es que frente a la generalidad de los pronunciamientos de la DIA, el Estudio identifica todos y cada uno de los impactos, que además no infravalora, y sobre su consideración realiza propuestas, justifica los trazados y describe pormenorizadamente las actuaciones a realizar contemplando medidas minimizadoras o compensatorias que en absoluto son valoradas por la DIA, que además de omitir el análisis de la detallada exposición del estudio, se aparta incluso de las objeciones que contenía el requerimiento de subsanación y no valora la nueva documentación aportada para su cumplimiento, incorporando generalidades e incluso imprecisiones, como seguidamente veremos.

SEXTO.- No resulta trascendente en orden a la nulidad pretendida el cambio de consideración de la gravedad de las afecciones del proyecto sobre los hábitats naturales flora y fauna que contiene el informe del Departamento de Flora y Fauna, (que pasa a ser entendida como severa), pues lo trascendente a salvo de que pudiera apreciarse desviación de poder, es el juicio finalmente emitido en la DIA.

En cuanto al informe emitido por el organismo autónomo Parques Nacionales, resulta debidamente justificada su emisión en el propio informe cuando señala que "los límites de un espacio no significan que al margen de ellos no haya interacciones entre los elementos situados en el interior de éste y los del exterior... y existe plena legitimidad para que en pro de la conservación de los valores naturales del espacio declarado como Parque Nacional, se puedan establecer criterios, orientaciones y limitaciones en un contexto territorial superior al propio Parque Nacional".

Ahora bien, apareciendo perfectamente justificada la intervención del organismo autónomo Parques Nacionales, sin embargo el informe emitido no analiza el contenido del estudio medioambiental, por lo que y no siendo incompatible la integridad de los valores de un Parque nacional con todo tipo de intervención cercana a los límites del mismo, debemos concluir que el informe emitido no es suficiente ni puede justificar la resolución impugnada, no siendo argumentos válidos **desde la perspectiva del órgano que informa** la falta de utilidad pública o interés social del proyecto, o que no responda a una necesidad colectiva, que no deba



articularse necesariamente sobre el espacio territorial en que se sitúa ni menos aún el hecho intrascendente desde el punto de vista medioambiental de que "no sea impulsado desde las Administraciones Públicas".

Entrando ya en aspectos de la propia Declaración de Impacto Ambiental señala la actora en primer lugar que se afecta menor superficie que la señalada en la DIA (unos 641.272 m²).

Ciertamente se desconoce el origen de tal dato ya que según el proyecto de Teleférico Granada - Sierra Nevada - en concreto la alternativa propuesta con el n.º 4- este cubre una longitud de 19.131 metros mediante 27 apoyos de hasta 80 metros de altura.

Continuando con el detalle de impactos ambientales, el Estudio ambiental de la actora acepta la posible afección sobre la fauna y flora del proyecto - Tomo II Capítulo IV. 7- y efectúa un análisis detallado por unidades de actuación estudiando en cada una de ellas las acciones del proyecto como son fundamentalmente el desbroce de la vegetación, la retirada de la capa superficial de tierra, movimiento de tierras producto de la excavación, cimentación - en su caso - y montaje de estructuras mediante el empleo de maquinaria.

Cada unidad de actuación a su vez se define pormenorizadamente en las distintas fases del proyecto: construcción y funcionamiento además de estudiar las afecciones de una hipotética clausura de la instalación.

La Administración medioambiental requería a la actora mediante comunicación de 25 de septiembre de 2007:

1.- La descripción del proyecto en sus acciones y detalle de actuaciones correspondientes a ejecución de caminos, líneas eléctricas o infraestructuras complementarias, y realización de franjas contra incendios, todo ello en relación a los impactos ambientales. Se echaba en falta el análisis de una hipotética fase de clausura.

El estudio ambiental y su complemento contienen la descripción pormenorizada requerida y en concreto respecto a los caminos se expresa en el sentido de ubicarlos en emplazamientos donde su longitud quede minimizada o incluso su construcción innecesaria aprovechando los existentes que no se asfaltarán. Se prevén los impactos y proponen medidas minimizadoras de los principales efectos de dichos caminos de acceso señalándose entre ellas (folio 15 del informe complementario al estudio de impacto ambiental de octubre de 2007), las relacionadas con horario, compensación de tierras y adaptación a la topografía, empleo de maquinaria ligera, no afectación de arroyos, prospección del trazado previo al inicio de las obras para evitar la afección de ejemplares protegidos, trasplante de los ejemplares de interés, protección de árboles, conservación de tierra vegetal para restauración, desbroce mecánico y no químico, y restauración paisajística con aplicación de hidrosiembra con las especies herbáceas que se expresan.

Se destaca la prevención sobre el nido de águila calzada cercano al apoyo 15 de tal manera que "las obras en este acceso no se ejecutarán durante los meses de abril, mayo, junio y julio" y la restauración paisajística de las áreas afectadas por la construcción de los accesos "aplicándose en los taludes creados una hidrosiembra con especies herbáceas.. que faciliten la posterior implantación de la vegetación natural." Se propone el empleo de determinadas especies para restaurar el entorno de los caminos.

Pues bien sobre tales aspectos que precisaban complementación, - según el requerimiento expresado- nada dice la DIA, y debe entenderse suficientemente justificado el estudio presentado.

En relación con las instalaciones eléctricas como describía el proyecto y vuelve a recoger el informe complementario, estarán enterradas, y el Estudio analiza las actuaciones y principales afecciones, proponiendo medidas minimizadoras, tratando de acelerar la regeneración natural del terreno y la restauración con las especies que se señalan.

Se analizan las medidas de prevención contra incendios forestales si bien haciendo hincapié en la ausencia de electricidad tanto en las cabinas como en los cables guía y tractor a lo largo de todo el recorrido, y se proponen medidas minimizadoras entre ellas el mantenimiento de la vegetación, limpieza de viales de acceso, bandas de seguridad y otras.

Y en cuanto a la fase clausura, reconoce la actora que no incluyó en el Estudio una identificación de impactos, sin embargo sí se preveía la presentación de un proyecto de desmantelamiento y en él se contemplaba la retirada de elementos del teleférico y restauración de la cubierta vegetal.

En todo caso en el informe ampliatorio se examinan los efectos previsibles del desmantelamiento sobre los factores ambientales con propuesta de medidas minimizadoras y restauradoras de la vegetación.

Pues bien sobre ninguno de estos aspectos que merecían información complementaria y por tanto susceptibles de subsanación se pronuncia ni hace consideración alguna la DIA.

2.- En segundo lugar se requerían datos suplementarios al estudio de avifauna debiendo completarse con las especies invernantes y las migraciones de verano, así como la utilización del área de actuación como



zonas de campeo, cazaderos o zonas de paso - incluso los postnupciales-, debiendo valorarse adecuadamente el impacto sobre el hábitat de las especies afectadas, con especial mención al quebrantahuesos y al plan de acción de la UE en desarrollo. Se valorará la incidencia en la vegetación sobre las especies protegidas existentes en su ámbito.

El Estudio hacía un trabajo de campo con muestreo durante tres meses en que se estableció un punto de observación desde donde se definieron los recorridos y áreas de campeo de las especies observadas con recorridos a pie, estaciones de escucha y detección de nidificación de rapaces, y si bien considera en el inventario las especies más relevantes con información abundante y detallada, la ampliación completa el estudio e introduce todas las especies que pudieran presentarse a lo largo del año, teniendo en cuenta el catálogo nacional de especies amenazadas y el de especies amenazadas de Andalucía, el libro rojo de aves de España y de los vertebrados de Andalucía, así como Directivas y Convenios de ámbito europeo, aportándose estudio de fenología y biotopos.

Se ha efectuado un estudio sobre la presencia y movimientos de las aves, migración y comportamiento de Sierra Nevada como barrera geográfica que desvía el flujo migratorio de las especies que se dirigen hacia África, observándose miles de aves cruzando a media altura y algunas rapaces a gran altura.

Se afirma la elevada visibilidad de la infraestructura para las aves en contraposición a las estructuras de tendidos eléctricos donde suelen producirse colisiones por ser los cables de menor diámetro, y la imposibilidad de accidentes por electrificación dado el soterramiento de los tendidos eléctricos, así como la restauración de los lugares afectados y la escasa superficie afectada por las estaciones intermedias de reenvío.

Destaca el pormenorizado estudio de la posible afección del cableado del teleférico sobre las aves durante la fase de funcionamiento, indicando la metodología seguida para la determinación del riesgo de mortalidad en función del uso que hacen las distintas especies de aves de la zona de estudio utilizando puntos de observación fijos y estableciendo la intensidad de vuelo. Se utilizan datos de líneas de conducción eléctrica de alta tensión ante la falta de estudios concretos sobre colisión contra cables de teleféricos. Se aportan los parámetros de cálculo utilizados; proporción directa entre la intensidad de vuelo y riesgo de colisión y relación lineal directa entre el diámetro del cable y su detectabilidad por las aves, obteniéndose un cuadro de grupos de riesgo y factores de cálculo de mortalidad. Como resultado se concluyó que la especie con menor riesgo era el águila real siendo el cernícalo vulgar la especie más afectada, expresándose las diferencias con los accidentes con tendidos eléctricos y explicando la fácil detección del cable del teleférico por las aves.

En definitiva se concluye que las tasas de mortalidad tendrían un impacto anecdótico sobre las poblaciones de rapaces en Sierra Nevada, que además disminuiría al hacerlo la velocidad de las aves una vez instalado el cableado.

Se proponen medidas cautelares para eliminar el impacto como el incremento de la señalización y medidas adicionales compensatorias, fijándose objetivos líneas de actuación, participación en programas de conservación, participación en la creación de un centro de recuperación de fauna amenazada, de una estación de anillamiento de aves, localización y corrección de líneas eléctricas peligrosas, control de venenos, protección y mejora del hábitat con puntos de alimentación suplementaria para aves rapaces, campañas de conciación y educación ambiental, participación en mantenimiento y adquisición de equipamiento y material técnico y en la restauración de las formaciones vegetales con especies del vivero forestal.

Destaca en el EIA el análisis del quebrantahuesos, buitre en mayor peligro de extinción de la UE, y que extinguido desde 1986, trata de reintroducirse dentro de un área que comprende también Sierra Nevada, habiéndose constituido un Grupo de trabajo para el desarrollo de la estrategia nacional. En Andalucía se ha elaborado el Plan de recuperación del quebrantahuesos pendiente de aprobación estando en fase de preparación el programa de reintroducción para conseguir las condiciones adecuadas para su aparición. Se hace referencia a la selección de 8 zonas para la reintroducción, contemplándose Sierra Nevada en el estudio de viabilidad de dicho programa con un " *Índice de idoneidad bajo aunque positivo por su alto índice de amenazas y molestias, lo que contrasta con el alto grado de idoneidad del hábitat, que es el segundo en importancia... el problema principal de la zona son los tendidos y los cables de los remotes utilizados en la estación de esquí así como la alta densidad de pistas en las zonas apropiadas para la reintroducción del quebrantahuesos* ".

Reseña el informe ampliatorio de la actora cuales son las principales amenazas de la especie (cebos envenenados, accidentes con tendidos eléctricos, caza, contaminación química, insecticidas, o intoxicación por plomo, fracaso reproductivo y perturbaciones por la actividad humana).

Se refiere por el informe que de los 12 emplazamientos positivamente valorados en Sierra Nevada - análisis de viabilidad- solo uno de ellos (T-3) se encuentra en la zona de trazado del proyecto de teleférico, estando las 11 restantes libres de su influencia, si bien esta área T-3 tiene alta probabilidad de que una pareja establezca su

territorio, y estando previsto en ella uno de los dos futuros puntos de liberación de ejemplares, siendo previsible la presencia en la zona de la especie, en un plazo de unos cinco años.

Pues bien en la valoración de las afecciones por la reintroducción del quebrantahuesos en el valle de Monachil se señala que el trazado y apoyos no se situarían cerca de los cortados rocosos donde el ave podría reconstruir su nido, y en cuanto al riesgo por colisión contra los cables del teleférico se prevé una tasa de mortalidad muy baja, si bien la reintroducción será de una única pareja siendo una población muy frágil y el accidente podría retrasar la reintroducción.

Trata el estudio de desvirtuar el informe de la fundación Gypaetus en el sentido de que la zona T3 ocupa un lugar más bajo que otras zonas en densidad ganadera e importancia de las condiciones de reintroducción, y se señala como existe una gran área territorial de posible expansión de dicha especie, en todo caso la presencia de tendidos y remontes no condiciona las poblaciones de rapaces de Sierra Nevada, ni condiciona la población de aves, no habiéndose localizado ningún ave muerta por esta causa.

En todo caso se proponen medidas adicionales compensatorias encaminadas hacia la reintroducción y conservación del quebrantahuesos en Sierra Nevada que se concretan en determinados objetivos, líneas de actuación, investigación etc y que resulta innecesario reproducir ahora.

En cuanto a las especies de flora protegida, el estudio realiza una caracterización general y localiza los taxones amenazados y formaciones vegetales protegidas, realizándose un trabajo de campo durante la época primaveral, utilizando cartografía y tablas del Ministerio de Medio Ambiente y concluyendo que en el trazado del teleférico se localizan cuatro tipos de formaciones vegetales correspondientes a hábitat de interés comunitario de los que dos resultarían afectados por los apoyos o estaciones intermedias, localizándose el resto en el trazado del teleférico. Se ha elaborado un estudio de taxones amenazados en zonas inmediatas al trazado siguiendo el catálogo andaluz de especies amenazada, refiriendo la aplicación de medida cautelar previa al desbroce que consiste en la realización de una prospección botánica en las áreas dentro del Parque Natural donde sea necesario retirar la cubierta vegetal, proponiéndose señalar los ejemplares de interés y caso de afectación se propone su trasplante.

Pues bien, frente a tales extensas consideraciones, la DIA tras referir la gran diversidad de especies afectadas, señala genéricamente que *" la construcción y funcionamiento de la línea de teleférico proyectada (y las infraestructuras asociadas) ocupará, interferirá, fragmentará, degradará y destruirá todo o parte del hábitat de numerosas especies de aves ya que afectará a áreas de reproducción, de campeo, de alimentación y de entrenamiento de vuelo para las crías entre las que hay que prestar especial atención a las nidificantes, pero también a las migratorias que en determinadas épocas se concentran y frecuentan el alto valle del río Monachil que verán alterada en mayor o menor grado su dinámica ecológica "*.

Es cierto que en el espacio natural Sierra Nevada habitan una gran variedad de especies como ya ponía de manifiesto el EIA, pero lo que resulta trascendente es determinar el grado de afectación, contrastando el contenido del Estudio con la realidad medioambiental y de tal manera que es preciso desvirtuar su contenido para la conclusión desfavorable al proyecto, y tal actividad no ha tenido lugar.

En relación con las grandes rapaces a que hace referencia la DIA cuya presencia se constata en el entorno inmediato (3 km), águila real, águila calzada, ratonero común, halcón peregrino, azor, gavilán, cernícalo y búho real, ya el estudio de impacto citaba las rapaces cuyas áreas de campeo podría interceptar el teleférico, añadiéndose otras muchas a las que se extiende el estudio de afección realizado. En cuanto al quebrantahuesos el estudio parte de los mismos presupuestos, esto es, la previsión de su reintroducción, pero frente al análisis de la actora resulta totalmente insuficiente y simple la conclusión de la DIA sobre que el proyecto se ve comprometido por a existencia de un nido histórico próximo al trazado del teleférico, y la existencia de restos de excrementos de dicha especie, más cuando el requerimiento de ampliación lo que pretendía era la valoración adecuada del impacto del teleférico sobre el hábitat de las especies afectadas, con especial mención al quebrantahuesos y al plan de acción de la UE en desarrollo, valoración realizada y que no ha sido realmente criticada en la DIA y en atención a su contenido resulta adecuada y responde a las exigencias medioambientales, considerándose las medidas de precaución y compensación también adecuadas.

Igualmente se considera adecuada la valoración de la incidencia en las aves y en la vegetación sobre las especies protegidas existentes en su ámbito, pues no basta declarar genéricamente que el teleférico producirá impacto en determinadas especies sensibles para rechazar el estudio medioambiental propuesto e informar negativamente el proyecto, más cuando se acepta que las torres de apoyo no significan un daño grave para muchos animales.

No puede ser determinante la afirmación sobre el *" impacto ambiental que suponen los caminos nuevos y el mayor uso de los caminos actuales para pequeños mamíferos, anfibios y reptiles, para los que la escala del*

efecto barrera y la fragmentación del hábitat tiene otras consideraciones que para los grandes mamíferos o para las aves " y en cuanto al efecto ruido o lumínico de la instalación, no se realiza un estudio serio de impactos.

En cuanto a la vegetación nuevamente decir que no basta para desvirtuar y ni siquiera entender analizado el EIA, con afirmar que quedarán afectadas por los apoyos caminos, zanjas etc, muchas especies y hábitats, aunque se señalen los potencialmente afectados.

3.- Se requería al actor para elaborar un estudio paisajístico de alternativas entre las del trazado estudiadas a escala adecuada para facilitar la toma de decisiones y graduar las alternativas según la afección del paisaje. Vemos sin embargo que no se ha valorado ninguna de ellas, ni siquiera la finalmente propuesta.

El Estudio aporta cuatro alternativas de trazado efectuando un análisis del paisaje afectado por cada una de ellas aportando una serie de parámetros que permiten deducir las afecciones al paisaje de cada una de ellas con un gran grado de detalle, teniendo en cuenta por un lado la pendiente, orientación y la presencia de red hidrográfica, y por otro la vegetación y la presencia de actividad antrópica. Destaca el estudio en relación a este último aspecto como factor que determina una menor influencia en el paisaje, la presencia de núcleos urbanos, y la presencia de red eléctrica en todas las alternativas, así como las infraestructuras viarias que alteran el paisaje por el que fundamentalmente transcurren los trazados de las alternativas 4 y 2. Se aporta una simulación de la visibilidad desde el territorio que permite un análisis profundo de las alternativas, explicando el menor impacto de la alternativa seleccionada.

Se desglosan los impactos durante la fase de construcción y durante el funcionamiento, y reconociendo el producido por los apoyos y circulación de las cabinas se proponen medidas cautelares y correctoras para minimizarlo.

Frente a tales consideraciones, la DIA determina la *" enorme afección visual sobre espacios de gran fragilidad paisajística "* haciendo mención en especial a la percepción del medio natural de observadores estáticos y desde equipamientos públicos así como desde la Alhambra y Generalife.

No se analiza sin embargo la intervención del factor presencia o actividad antrópica como factor minorador de la degradación paisajística, ni tampoco se ponderan los intereses de determinados observadores desde determinados puntos en relación con otros posibles observadores por la ampliación de las posibilidades de contemplación del paisaje.

Tampoco se contiene valoración alguna de las medidas propuestas en el Estudio para minimizar los impactos por ejemplo en las Estaciones de reenvío que señalaba que *" Para evitar al máximo los impactos paisajísticos derivados de la construcción de estas nuevas infraestructuras, sería recomendable el empleo en su construcción de materiales naturales (piedra, madera, etc.) También en la elección de colores se requerirá la integración en el medio natural "*.

No se ha tenido en cuenta las medidas minimizadoras propuestas sobre restauración paisajística de las áreas afectadas, reposición de cercados y vallas, enterramientos de elementos etc, y destaca el amplio análisis del paisaje elaborado que consta al punto 3.5 (inventario) del Estudio dividiendo el ámbito de estudio en unidades paisajísticas obtenidas por medio de la intersección de información geológica/geomorfológica con información botánica.

Se ha dividido el territorio en unidades según la calidad paisajística teniendo en cuenta diversos factores y con representación gráfica, y se ha efectuado Estudio de visibilidad de la infraestructura, para lo cual se ha empleado un Modelo Digital del Terreno de Andalucía, de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, *"empleando como dato de entrada la altura de cada uno de los apoyos de la infraestructura, y empleando un radio de dos kilómetros en torno al mismo, se introduce en el modelo y se obtiene el territorio desde el cual es accesible visualmente el apoyo. Dicha operación se realiza para todos y cada uno de los apoyos y estaciones intermedias, integrándose los resultados parciales en un único plano, que representa el conjunto de zonas desde las cuales es visible la infraestructura"*.

Este resultado es el que se muestra en la cartografía de "Cuencas Visuales" del Anexo al Estudio.

Se aporta también una simulación fotográfica paisajística de la infraestructura.

Ninguno de los contenidos del Estudio ampliado tras el requerimiento ha sido objeto de crítica ni valoración por la DIA que ha valorado de modo muy genérico la afección al paisaje que produciría cualquier instalación de transporte como la que nos ocupa negando la posibilidad de su implantación en todo caso, sin análisis real de los impactos que -previstos en el EIA- si fueron objeto de profundo análisis.

Conviene remitirse al contenido del estudio que señalaba:



" En el caso de las estaciones inicial y final el impacto generado es perfectamente asumible por el medio, pues se localizan en zonas con calidad muy baja y baja respectivamente y fragilidad baja en ambos casos. Ello se debe a que están en zonas urbanas, ya alteradas, por lo que si bien durante el período de obras se aprecia una alteración paisajística, una vez finalizadas el edificio de la estación y la adecuación del entorno aportarán calidad al paisaje actual.

Con respecto al resto de estaciones intermedias de reenvío, tanto la estación de Húetor- Vega como la de El Purche, se localizan en áreas con calidad paisajística media. No obstante hay que señalar una diferencia entre ambas: la estación de Húetor Vega se localiza en las proximidades de varias áreas urbanas, por lo que el impacto posterior, durante la fase de explotación, será menos impactante la presencia de esta infraestructura. Además, en El Purche se plantean un mayor número de actuaciones, cuyo efecto se acumula incrementando la intensidad del impacto.

En el caso de la estación de Monachil, el carácter natural de la zona y su complicada topografía la dotan de una calidad alta y de una fragilidad alta. El impacto paisajístico en este punto será, por tanto, elevado tanto durante la construcción como durante la explotación. Un adecuado diseño para la estación de reenvío minimizará el impacto visual que pueda generarse. Por último, la estación localizada en el Tajo del Zorro, se localiza en un área con baja calidad paisajística pero con muy alta fragilidad, pues se encuentra en un punto con elevada visibilidad, en la parte alta de la ladera norte del valle del río Monachil. Al igual que en el caso de Monachil, el diseño de la estación servirá para minimizar un impacto paisajístico elevado.

Los apoyos son también elementos puntuales cuya instalación implica la alteración de una superficie reducida. Hasta el apoyo 7, todos ellos se encuentran en zonas de calidad media, como también sucede con los localizados en las proximidades del Purche (apoyos 16 al 20) y el apoyo 25. Especial relevancia paisajística tienen los apoyos 9 al 13, 15, 21, 22, especialmente el 24, 26 y 27, todos ellos en áreas con alta calidad (muy alta el apoyo 24). Los apoyos 10, 11, 12, y del 21 al 27, con fragilidad paisajística alta o muy alta".

El escaso análisis de la DIA es contrario precisamente a las determinaciones del PORN sobre la necesidad de evitar y/o minimizar los impactos paisajísticos producidos por las actividades que se pretendan desarrollar en el Parque Natural " debiendo considerar los gestores de este espacio en la autorización de proyectos en suelo no urbanizable los efectos de dicha implantación sobre los valores paisajísticos ", consideraciones que no se han hecho en respuesta ajustada a la instalación proyectada.

4.- Se requería al actor para la valoración adecuada de la afección al conjunto del LIC teniendo en cuenta los objetivos de conservación del lugar y la posible afección a la integridad del mismo y que aportase un estudio sobre la viabilidad económica y trascendencia social del proyecto.

Estos dos últimos aspectos que fueron objeto de tratamiento específico en el informe ampliatorio, no tienen contenido medioambiental por lo que en su caso debieron ser valorados por el órgano sustantivo.

El actor aportó informe ampliatorio que en su punto 6 incluye un estudio de "afección de Red Natura 2000".

El Estudio de impacto ambiental contemplaba en su apartado 4.9 (Estudio de impactos), los impactos sobre espacios naturales protegidos y de interés.

Y señalaba:

"En el inventario ambiental se señaló la afección por parte de diversos elementos del teleférico a diversos espacios naturales, algunos de ellos de interés por sus características ecológicas, y otros con un cierto rango de protección y con una regulación de usos en el espacio así definido.

Dichos espacios son los siguientes:

LIC y ZEPA "Sierra Nevada": dado que se trata de dos figuras diferentes, se analizará tanto la afección superficial sobre el LIC por los elementos del teleférico, así como sobre las poblaciones de aves asociadas a la ZEPA.

El tramo comprendido dentro del LIC/ZEPA comienza un poco antes del apoyo 16, tras el Cerro del Sanatorio, y comprende todo el trazado hasta el final, en Prado Llano.

Afecta, por tanto, a este espacio protegido, un total de 12 apoyos y los caminos de acceso a los mismos, las estaciones intermedias de El Purche y el Tajo del Zorro y la estación final de Prado Llano. También es afectado por las infraestructuras prevista para El Purche: almacenaje de cabinas y subestación eléctrica".

"El presente Estudio de Impacto Ambiental analiza de manera detallada la posible incidencia sobre los recursos naturales presentes en la zona, incluyendo el análisis de las incidencias sobre los hábitats de interés comunitario. Como ya se expuso en el inventario ambiental no se afecta a ningún hábitat prioritario. Los hábitats de interés comunitario interceptados por la infraestructura, y más en concreto por los apoyos 9, 10 y 20,



pertenecen al grupo de los matorrales esclerófilos, más concretamente a los matorrales termomediterráneos y pre-estépicos, a la alianza *Thymo gracilis- Lavanduletum lanatae*. El hábitat que resulta afectado por el apoyo 14 se engloba en los brezales y matorrales de la zona templada, concretamente en los brezales oromediterráneos endémicos con aliaga de la alianza *Centaureo bombycinae- Lavanduletum lanatae*. La afección a estos hábitats es puntual, y no se prevé que las actuaciones propuestas puedan generar afecciones de mayor importancia al resto del hábitat.

En cuanto a las poblaciones de aves asociadas al espacio ZEPA, se ha realizado un extenso análisis de los posibles impactos, no habiéndose detectado ninguno crítico que ponga en peligro la presencia de ninguna de las especies estudiadas".

Parque Natural "Sierra Nevada": es el único espacio afectado perteneciente a la Red de Espacios Naturales Protegidos, ya que el Parque Nacional de Sierra Nevada no es afectado en ninguna zona del trazado.

La zonificación y los diferentes rangos de protección para las distintas áreas del Parque Natural vienen dadas en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque (Decreto 64/1994, de 15 de marzo, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural Sierra Nevada).

La infraestructura se localiza sobre las Zonas de Protección de grado B (Zonas de protección media y usos compatibles con los valores que se protegen), principalmente, en las subzonas B1 y B2, existiendo una pequeña parte de la misma sobre la zona B4 y la parte final del teleférico sobre la zona B3.

a) Subzona B.1. - Áreas de dominio forestal. Se extiende por el conjunto de espacios de gran valor naturalístico y/o paisajístico en los que la intervención antrópica ha permitido la conservación y/o repoblación de las formaciones naturales que los componen.

Se localiza sobre la subzona B1 una longitud de unos 5.150 metros del teleférico, además de 6 apoyos: 21 y 22, la estación intermedia del Tajo del Zorro, y apoyos 23, 24, 25 y 26.

La regulación de los usos establece lo siguiente:

Artículo 190. Objetivos

1. La protección y mejora de las masas forestales existentes.
2. La restauración de la cubierta vegetal.
3. La ordenación de las actividades de uso público.

Artículo 191. Criterios

1. La A.M.A. considerará como compatibles, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

.....c) La restauración y rehabilitación de las construcciones existentes respetando la arquitectura tradicional y para los usos didáctico, científico, de conservación, deportivo, turístico, forestal y ganadero y todos aquellos que sean declarados de utilidad pública o interés social, que sean regulados en el P.R.U.G. en materia de uso público, investigación y en los Planes Anuales de Aprovechamientos.

d) Las actividades didáctico-recreativas y de visitas de acuerdo con lo regulado en el P.R.U.G. en materia de uso público.

...

2. La A.M.A. no considerará compatible, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

a) Las talas de árboles de origen natural o de repoblación, de monte o ribera, que no vayan dirigidas a la protección, conservación y regeneración de las especies que la componen.

"En el proyecto del teleférico, las talas del arbolado necesarias son de carácter puntual, restringidas a las áreas imprescindibles. Posteriormente, finalizadas las obras, se restaurará toda aquella superficie no ocupada por elementos permanentes, procediéndose asimismo a replantar aquellos ejemplares que la Administración del Parque estime conveniente".

b) La construcción o rehabilitación de edificaciones para fines distintos a la protección, conservación y regeneración de las masas y unidades forestales u otros usos permitidos, salvo las que se contemplen en el Programa de uso público.

"Las únicas edificaciones asociadas al teleférico son las Estaciones de reenvío. No se trata de grandes edificaciones, que además estarán adaptadas a la arquitectura local, evitando al máximo cualquier impacto. En cualquier caso, no existirá ninguna incompatibilidad al considerarse usos permitidos, dada su asociación al teleférico".

c) Las nuevas extracciones de áridos y piedras ornamentales a cielo abierto, por medios mecánicos, así como la ampliación de las actualmente existentes.

Asociado al teleférico no existe este tipo de actuación.

d) La realización de cualquier tipo de vertidos.

No existirán vertidos originados por el teleférico.

e) La instalación de soportes informativos o publicitarios salvo los previstos en el P.R.U.G. en materia de uso público del Parque Natural.

No se instalará ningún elemento de este tipo.

f) La realización de cualquier actuación que pueda suponer deterioro de los elementos naturalísticos más singulares de la zona: robledales, encinares, castañares, pinares, árboles de ribera, cascajares y borreguiles.

"La única formación que puede ser afectada puntualmente son los pinares, que serán posteriormente recuperados".

g) Cualquier actuación que interfiera o altere en orden a su deterioro, la estructura y formas tradicionales de las tomas, zonas de carga y trazados de las redes de acequias, así como la red de drenaje natural.

No se producirán efectos de este tipo.

h) La construcción de nuevas pistas, salvo las que se consideren necesarias para la gestión y el uso público o para el desarrollo de las actividades compatibles.

"Las nuevas pistas de acceso hasta los apoyos se consideran necesarias para la construcción y mantenimiento del teleférico, infraestructura de uso público que minimizará el impacto originado por el elevado tránsito de vehículos".

i) La realización de movimientos de tierras que impliquen modificaciones en la morfología del área, tales como abancalamientos, terrazas..., salvo las necesarias para la protección, conservación y regeneración de las masas forestales.

"Los movimientos de tierra asociados a la construcción del teleférico serán puntuales, y minimizados al máximo por medio de la adaptación al terreno de la infraestructura".

b) Subzona B.2. - Áreas de dominio agropecuario. Se extiende por el conjunto de espacios en los que han existido o existen aprovechamientos productivos de carácter agro-pastoril tradicional y que han dado lugar a la formación de los paisajes agrarios que caracterizan culturalmente esta zona.

"En esta subzona se localizan 5 apoyos, la Estación intermedia del Purche, junto con todas las infraestructuras asociadas a dicho paraje (almacenaje cabinas y subestación) y los apoyos 16, 17, 18, 19 y 20 y una longitud total del teleférico de 3.530 metros".

Artículo 192. Objetivos

1. La restauración forestal de las tierras agrícolas abandonadas.
2. El fomento de la diversificación de su base productiva.
3. La protección del paisaje.

Artículo 193. Criterios

1. La A.M.A. considerará como compatibles, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

- a) La realización de aprovechamientos forestales y agrícolas que no supongan la degradación de las condiciones naturales del medio.
- b) El sostenimiento y potenciación de las actividades ganaderas, de acuerdo a la regulación que se establezca en el Plan ganadero correspondiente.
- c) Las prácticas agrícolas, no degradantes para el medio natural.



- d) La realización de actividades cinegéticas de acuerdo con la normativa vigente y las determinaciones del P.O.R.N. y el P.R.U.G. en esta materia y de la Reserva Nacional de Caza.
- e) La construcción de edificios e instalaciones vinculadas a actividades agropecuarias, así como las que se declaren de utilidad pública, respetando las morfologías tradicionales, así como las infraestructuras necesarias para dichos usos.
- f) Las actividades didáctico-recreativas y turísticas de acuerdo con lo regulado en el P.R.U.G. sobre uso público.
- g) La reforestación de las áreas de cultivos abandonados o el manejo de matorrales en estas áreas críticas.
- h) La reconstrucción de cortijos y cortijadas con fines educativos, turísticos, culturales o recreativos, respetando la estructura y morfología preexistentes.
- k) La pesca.
- l) La realización de acampadas.
- m) La implantación de invernaderos siempre que sea por debajo de la cota de los 700 metros, haya disponibilidad y existan condiciones microclimáticas adecuadas. Una vez que finalice la actividad deberá procederse a la restauración de la morfología original y a la retirada de los materiales alóctonos que se hayan introducido.

2. La A.M.A. no considerarán compatibles, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

- a) Las talas de árboles autóctonos o naturalizados, en especial castañares y árboles de ribera, que conlleven una degradación del medio.

"En esta zona no se producirá la tala de arbolado de este tipo, tan sólo algunos nogales en El Purche, que podrán ser trasplantados".

- b) La edificación no vinculada directamente a las explotaciones agropecuarias, salvo las que se contemplen en el Programa de uso público.

"Al igual que se mencionó anteriormente, la única edificación asociada al teleférico, infraestructura de uso público, es la de las Estaciones de Reenvío, de escasa superficie y diseño adaptado a la arquitectura de la zona".

- c) La construcción de nuevas pistas y caminos salvo que se consideren necesarios para la gestión o para el desarrollo de las actividades compatibles, fuera de sus límites de concesión.

"Los caminos necesarios son los de acceso a la estación y a los apoyos, que van a resultar muy escasos en esta zona".

- d) Las nuevas extracciones de áridos y piedras ornamentales a cielo abierto, por medios mecánicos, así como la ampliación de las actualmente existentes.

No se dará esta actividad.

- e) Las prácticas agrícolas que supongan la introducción de elementos constructivos no asimilables con la estructura y tipología de las explotaciones tradicionales o que puedan alterar la morfología del paisaje.

No se generarán a consecuencia del proyecto.

- f) La realización de movimientos de tierras que impliquen modificación en la morfología del área.

"Los movimientos de tierra en esta zona son los mínimos imprescindibles para la instalación del teleférico, dado el carácter eminentemente llano de una buena parte de este tramo."

- g) Cualquier actuación que suponga la alteración de la estructura o morfología del paisaje agrario tradicional.

"Si bien se produce una alteración paisajística, la restauración de las superficies alteradas contribuirá a devolver la zona a la situación inicial".

- h) La realización de cualquier actuación que pueda interferir o alterar en su estructura y formas tradicionales las tomas, zonas de carga y trazado de la red de acequias, así como la red de drenaje natural.

No existe ninguna alteración de este tipo.

- c) Subzona B.3. - El área de esquí alpino. Se aplica al espacio en que se desarrollan las actividades deportivas de esquí y donde se extienden las infraestructuras que éstas requieren. Se corresponden con la superficie de la concesión actual a CETURSA en los municipios de Monachil y Dílar.

"En esta zona únicamente se localiza el apoyo 27, el final del teleférico, y la estación de llegada, lo que implica una longitud de teleférico de unos 400 metros aproximadamente".

Artículo 194. Objetivos

1. El ordenado desarrollo de los espacios especializados en deportes de nieve.
2. La restauración del paisaje.

Artículo 195. Criterios

1. La A.M.A. considerará como compatibles, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

- a) El establecimiento de nuevos medios mecánicos de remonte y la reforma de los actuales, así como el acondicionamiento y construcción de pistas para la práctica del esquí.
- b) La construcción de las instalaciones e infraestructuras que se consideren necesarias para la óptima práctica del esquí y el ordenado desarrollo de la estación, siempre que se prevean medidas de integración paisajística.
- c) Las actividades didáctico-recreativas y turísticas de acuerdo con lo que se establezca en el P.R.U.G. sobre uso público.
- d) Los trabajos de revegetación de pistas y de restauración paisajística.

2. La A.M.A. no considerarán compatibles, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

- a) La explotación y extracción de áridos y minería.
- b) La realización de cualquier tipo de vertidos no regulados.
- c) La recolección de plantas completas, salvo para fines de restauración e investigación.
- d) La instalación de soportes informativos o publicitarios en suelo no urbanizable, salvo las que se prevean en el Programa de uso público y los asociados a instalaciones deportivas de la estación de esquí. Con carácter temporal, la A.M.A. podrá autorizar la instalación de soportes de anuncios de las actividades deportivas, sin perjuicio de las competencias municipales.
- e) La realización de todo tipo de infraestructuras que no sean consecuentes con el uso preferente asignado.
- f) La alteración de la calidad o estado de la nieve mediante la utilización de sal u otros aditivos químicos.

"Inicialmente no existe incompatibilidad con el uso asignado ni con las actuaciones del teleférico".

d) Subzona B.4. - Perímetro de protección de la subzona B-3. Se aplica al espacio que rodea la Subzona B.3. y en la que se limitarán al máximo las actividades transformadoras para que sirva de perímetro de protección de los ineludible impactos procedentes de las instalaciones y usos de que es objeto la Subzona B.3.. Comprende una franja de 200m. entre las Altas Cumbres y la zonas de concesión de CETURSA y dos perímetros más amplios que separan la zona de esquí de las Subzonas A.3. y B.1., por el Oeste.

En esta subzona, rozando también el límite con B2 existen unos 410 metros de teleférico, sin ningún apoyo en el interior de B4.

Artículo 196. Objetivos

Servir de protección de los ineludibles impactos procedentes de las instalaciones y usos de esquí, primando las actividades de protección, conservación y corrección.

Artículo 197. Criterios

1. La A.M.A. considerará como compatibles, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

- a) La realización de aprovechamientos forestales que no comporten degradación de las condiciones naturales del medio y sean compatibles con la finalidad de protección, conservación y regeneración de las masas forestales de acuerdo con el Plan Forestal.
- b) Las actuaciones de mejora, conservación y regeneración sobre las masas arbóreas, arbustivas y de matorral, supeditadas a los fines de conservación del Parque Natural, así como las infraestructuras necesarias para dichos usos.

c) La ganadería tradicional en Montes Públicos según el plan ganadero que se elabore a tal efecto y de acuerdo con las instrucciones contenidas en el P.O.R.N. y el P.R.U.G. en materia ganadera, para el conjunto del Parque Natural.

2. La A.M.A. no considerarán compatibles, en base a criterios medioambientales, los siguientes usos y actividades:

a) La instalación de medios mecánicos de remonte, así como la realización de todo tipo de infraestructura que no sea respetuosa con los valores y elementos del espacio.

b) La explotación de áridos y minería.

c) La realización de cualquier tipo de vertido no regulado.

"En la subzona B4 se recoge de manera explícita la incompatibilidad con los medios mecánicos de remonte, si bien la infraestructura proyectada no se entiende como un medio de este tipo ideado para la práctica del esquí, sino como una infraestructura de transporte que sustituye a una terrestre. Se entiende que la prohibición de infraestructuras de remonte en las subzonas B4 se refiere a aquellas asociadas a las pistas de esquí de las subzonas B3, que pueden llevarse a cabo en las mismas (B3) en lugar de en la zona de transición (B4)".

Reserva de la Biosfera "Sierra Nevada". Su límite coincide con el definido para los espacios de la Red Natura 2.000. La Reserva de la Biosfera es una figura sin normativa asociada. Se entiende, por tanto, como un marco de calidad, remitiendo a la responsabilidad de los gobiernos nacionales, regionales, comarcales y locales, el establecimiento de medidas concretas de gestión, atendiendo a las características específicas de cada una de las Reservas declaradas.

IBA 222 "Sierra Nevada". En sus 245.000 hectáreas de extensión comprende los espacios anteriormente mencionados, quedando englobado en zona IBA todo el trazado desde la estación intermedia de Monachil. Si bien no posee ningún rango de protección, es un indicador de un área con calidad ecológica por las poblaciones de aves presentes.

Montes de Utilidad Pública: En Andalucía se encuentran regulados por la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía y el Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento Forestal de Andalucía. En dicha legislación, en el apartado relativo a "Ocupaciones y Servidumbres", se especifica en su tercer apartado:

"3. En el supuesto de ocupaciones o servidumbres de interés público incompatibles con las funciones del monte deberá seguirse el procedimiento para la declaración de interés general prevalente con arreglo a lo previsto en el artículo 58 (relativo a la expropiación de montes públicos) de este Reglamento.

4. En ningún caso podrán autorizarse ocupaciones o servidumbres de interés particular incompatibles con las funciones del monte".

" Por lo tanto, la ocupación del suelo y el vuelo en Montes de Utilidad Pública podrá ser resuelta mediante la solicitud de una servidumbre, previa declaración del interés público del proyecto ."

Área de Importancia para Anfibios y Reptiles "Parque Natural de Sierra Nevada": declarada como tal toda la superficie ocupada por el Parque Natural, se caracteriza por la abundancia de especies de reptiles y anfibios, sin existir ninguna norma específica de protección asociada a dicha figura.

Área importante para la flora amenazada española "Sierra Nevada": *" se trata de una zona donde se ha detectado la presencia de poblaciones de ciertas especies vegetales endémicas protegidas por el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas, especies para las que no se ha detectado interferencia con los elementos asociados al teleférico "*.

Además el EIA contemplaba en su apartado 6.4. Medidas compensatorias para los Espacios Naturales Protegidos y de Interés.

Así:

" Como consecuencia de la afección a Espacios Naturales Protegidos, siguiendo la normativa reguladora de los mismos, se establecen una serie de medidas compensatorias que proporcionen beneficios a los mencionados Espacios a cambio del perjuicio ocasionado por las actuaciones asociadas al proyecto .

Compensación en MUP según el artículo 8.2. de la Ley 2/1992 Forestal de Andalucía de 15 de junio.

Artículo 8.

1. La clasificación de los terrenos forestales, la asignación de usos compatibles a los mismos, las limitaciones sobre su disponibilidad y cuantas determinaciones que, en los términos de la presente Ley, estén contenidas



en los Planes de Ordenación de Recursos Naturales a los que se refiere el artículo anterior, obligan a su cumplimiento tanto a la Administración como a los particulares.

2 ... Cuando el Consejo de Gobierno resuelva la prevalencia de otro interés general sobre el forestal se exigirá, cuando ello sea posible, al promotor del planeamiento o de las infraestructuras, ya sea éste público o privado, la correspondiente compensación de usos dentro del ámbito de aplicación del instrumento planificador o en la proximidad de las obras y, en su caso, las condiciones de ordenación de dichos espacios.

La pérdida de la potencialidad forestal se compensará por medio de la plantación de especies forestales en los lugares indicados por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y la Oficina del Parque. Se escogerán para la plantación especies autóctonas (la elección de las especies se acordará asimismo con los mencionados organismos de gestión del Parque) de 2- 3 savias, que se protegerán mediante tubo invernadero sostenido por 2 tutores.

La superficie a compensar será el doble de la ocupada por infraestructuras permanentes en los Montes de Utilidad Pública.

Compensación en Red Natura 2.000 según el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE .

4. Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, el Estado miembro tomará cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida. Dicho Estado miembro informará a la Comisión de las medidas compensatorias que haya adoptado.

La compensación para la Red Natura 2.000 se dejará a elección de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, considerándose adecuadas algunas de las siguientes propuestas, que coinciden con algunos de los principales objetivos del Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural:

- Compensación LIC/ZEPA. A pesar de haberse desechado la existencia de impactos sobre la avifauna, como compensación por la ocupación del LIC/ZEPA se proponen actuaciones que favorecen a la fauna. Se optará por una de las siguientes opciones:

o Creación de un centro de recuperación de fauna amenazada, o bien se optará por la ampliación del centro ya existente en Pinos Genil.

o Creación de una estación de anillamiento de aves de alta montaña.

En cualquier caso debería ser una medida tomada de común acuerdo con los responsables del Parque Natural. Esta medida se ha considerado factible de entre todas las actuaciones consideradas en el Plan de Desarrollo Sostenible del Parque Natural de Sierra Nevada, en lo relativo a "Mejora de la gestión del Medio Natural", ya que se trata de una actuación que puede llevar a cabo el promotor, siempre bajo indicaciones de la oficina del Parque, ya que muchas de las medidas o acciones propuestas se basan en actuaciones que debe desarrollar personal especializado o en programas que sea necesario llevar a cabo.

- Compensación del Parque Natural- Uso público y sensibilización ambiental.

- Compensación por la pérdida de potencialidad forestal y calidad paisajística- vegetación. Se proponen dos medidas, de las cuales será la Consejería de Medio Ambiente junto con la Oficina del Parque la que determine la actuación más conveniente:

o Reforestación de una superficie equivalente a la afectada dentro del Parque Natural por los elementos permanentes asociados al teleférico. Dichas reforestación se puede llevar a cabo bien con objeto de ampliar la superficie actualmente ocupada por las masas forestales o bien para conseguir la diversificación de las masas de coníferas introduciendo frondosas autóctonas. Inicialmente se ha presupuestado esta medida, ya que se ha considerado adecuada la reforestación debido a la pérdida de vegetación arbórea.

o Creación de un vivero de especies frondosas autóctonas (tejo (*Taxus baccata*), abedul (*Betula pendula*), castaño (*Castanea sativa*), acebo (*Ilex aquifolium*), sauce (*Salix hastata*), mostajo (*Sorbus aria*), que puedan ser empleadas posteriormente en campañas de reforestación".

SEPTIMO.- Pues bien, frente a todo ello no es válido ni suficiente a juicio de esta Sala entender para rechazar el estudio de impacto ambiental que la actuación proyectada es *contraria a los principios básicos inspiradores de la ley 4/89 y ley 8/2003 suponiendo una amenaza cierta para el mantenimiento de la biodiversidad y para la conservación de las especies silvestres y sus hábitats, que en ningún caso puede ser asumido considerando que más de la mitad de la actuación se lleva a cabo en el interior del Espacio Natural de Sierra Nevada, un*

área especialísimamente protegida (Parque Nacional, Parque Natural, LIC, ZEPA y Reserva de la Biosfera) por la biodiversidad que alberga.

Al igual que tampoco es válido entender que " la construcción y puesta en servicio del teleférico proyectado es incompatible con el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y Plan Rector de Uso y Gestión del PNatural de Sierra Nevada (aprobado por Decreto 64/94) y no se adecúa a los objetivos y directrices de acción de este espacio natural protegido".

Una vez que no está prohibido todo tipo de actuación en estos espacios protegidos, - son varios los teleféricos instalados incluso en el interior de Parques Nacionales tal como las Cañadas del Teide o en los Picos de Europa- lo que correspondía a la DIA es el análisis del grado de afección a cada zona y subzona para efectuar el correspondiente estudio de compatibilidad, sin que baste para la declaración negativa del estudio en su globalidad - de más de 19.000 metros- señalar que el apoyo 26 y los más de 400 metros del trazado que sobrevuelan la Subzona B4, "perímetro de protección del área de Esquí", que cumple la función de amortiguación de los impactos paisajísticos de dicho área, no es compatible con los criterios establecidos para esa subzona donde expresamente no se considera compatible la instalación de medios mecánicos de remonte (artículo 197 PORN).

En primer lugar se ha comprobado (Plano 10, 152 y 172) que el apoyo 26 no se localiza en zona B4 sino en zona B1, área de dominio forestal, y en segundo lugar sobre la base de que lo que se critica es el sobrevuelo de 410 metros de teleférico sobre zona B4, no de instalación de remonte para la práctica del esquí, es que además la DIA no concreta en que medida ello puede interferir o ser incompatible con los criterios de protección medioambiental de la subzona, o su incidencia en el paisaje, más cuando la altura del punto de apoyo 26 es de 80 metros - punto 2.3 del Tomo I-.

Tampoco se deduce de la DIA la interferencia en los criterios Generales del PRUG en cuanto se propone "promover y fomentar el uso público ordenado del espacio natural".

Por último debe recordarse la referencia del estudio e informe ampliatorio, que existe un amplio abanico de proyectos que afectan a Red Natura 2000 y han sido autorizados tanto a nivel internacional como nacional.

Es precisamente la DIA el instrumento para salvaguardar los valores ecológicos y paisajísticos del espacio, una vez que no toda actuación resulta incompatible con el entorno, siendo así en este caso la DIA no responde al nivel exigible de análisis del Estudio de Impacto ambiental presentado por la actora.

OCTAVO.- La Dia contiene otras dos objeciones, una relativa a la ocupación y establecimiento de servidumbres sobre montes públicos " que no son autorizables en aplicación de la normativa forestal " al entender que no se acredita la necesidad inexcusable de afectar a esos montes y el órgano sustantivo ha informado que la actuación no satisface el interés público.

Sobre ello recordemos nuevamente que no es materia propia de la declaración de impacto ambiental, la determinación de la necesidad de afectar montes públicos ya que solo ha de contener determinaciones con una relación directa con la protección del medio ambiente, y los pronunciamientos que son competencia del órgano sustantivo no predeterminan aquéllas.

De ahí que como señalaba el Estudio de impacto ambiental la ocupación del vuelo y el suelo en Montes de Utilidad Pública podrá ser resuelta mediante la solicitud de una servidumbre, previa declaración del interés público del proyecto, pues así lo prevé la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía y el Decreto 208/1997, de 9 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento Forestal de Andalucía, en el apartado relativo a "Ocupaciones y Servidumbres".

Al documento n ° 9 del expediente de Medio Ambiente, se contiene el inicial informe de la Delegación sobre afección a montes públicos en el que se contemplaba la necesidad de tramitar autorización para la ocupación tanto para el sobrevuelo de los cables y cabinas como para los apoyos situados en el monte.

En segundo lugar y en cuanto a que el proyecto es inviable en aplicación de la ley 16/85 de Patrimonio Histórico Español, el estudio identificó un sobrevuelo del Teleférico por la zona arqueológica "Cerro de la Encina" en Monachil, pero sin que se prevea la instalación en dicha zona apoyo, estación o instalación auxiliar alguna, ni intervención sobre el terreno.

En todo caso aún cuando la Dia se emitió antes de la entrada en vigor de la ley andaluza 14/2007, no podemos dejar de señalar que en nuestra Comunidad y para los bienes pertenecientes al patrimonio histórico resulta de aplicación el artículo 33 de la ley de Patrimonio Histórico de Andalucía 14/2007 , lo que determina que la objeción que tratamos no justifica por sí el carácter desfavorable de la DIA.



Las otras cuestiones que se sometieron a trámite de subsanación y aportación de documentación complementaria no se contiene referencia alguna en la DIA por lo que no corresponde analizarlas con ocasión del examen de ésta.

NOVENO.- Con respecto al contenido de la resolución del órgano sustantivo, recordemos que a él correspondía *dictar resolución sobre la necesidad o conveniencia de la instalación y aprobación del proyecto con o sin prescripciones.*

Pues bien una vez anulada la DIA y eliminado el juicio medioambiental negativo realizado, no es precisa la existencia de razones de imperiosa necesidad, para la aprobación del proyecto, pero sí un nuevo examen de conveniencia o simple necesidad por parte del órgano sustantivo, porque aunque estimó que "el carácter de la demanda que se atendería con el proyecto es turística, es decir el transporte que se realizaría con esta instalación no sería un transporte público regular alternativo y competitivo en tiempo y costes con el vehículo privado por el viario de la A-395", sin embargo en tal pronunciamiento se aprecia por la Sala - así lo exterioriza la propia resolución y el informe de la Delegación Provincial de obras públicas de 10 de diciembre de 2007-, una clara influencia en el tenor de este pronunciamiento de " *los efectos medioambientales de esa infraestructura de los que nos informa esa Consejería* ".

Esto es, aunque no se haya producido vicio de nulidad por falta de competencia del órgano que resuelve, sí se aprecia en este punto que no se ha producido la debida separación entre uno y otro órgano, y es claro que el interés o conveniencia del proyecto se da o puede darse con independencia de las determinaciones medioambientales.

Por otra parte no pasa desapercibido tampoco el hecho de que frente a la somera referencia de la resolución dictada por la Delegación Provincial de Obras públicas y transportes a que el proyecto solo captaría un 6% del tráfico que actualmente circula por el viario - posteriormente en la resolución del recurso de alzada se incorpora el informe más exhaustivo de la Dirección General de Transportes- , destaca nuevamente el estudio socioeconómico realizado por la actora, en contestación al requerimiento efectuado, en el que no solamente aporta datos exhaustivos y convincentes sobre los efectos de reducción en mayor proporción del tráfico rodado sino también sobre los efectos medioambientales favorables asociados al proyecto - disminución de accidentes, ruidos, emisiones de gases contaminantes- y de impacto sobre la actividad económica y crecimiento del empleo.

Con respecto a la incidencia en el tráfico rodado debe tenerse en cuenta el informe aportado por la actora al ramo probatorio que trata de desvirtuar el escaso porcentaje de disminución del tráfico que a juicio de la Administración demandada provocaría la instalación del teleférico, y el estudio económico y de viabilidad del proyecto que prevé unos 250.000 pasajeros en once meses al año lo que equivale a unos 100.000 vehículos y una reducción del 25% del tráfico rodado.

En el estudio de impacto ambiental apartado 4.11.1 se analiza el Impacto sobre los sectores económicos en fase de construcción y explotación destacándose en el informe emitido el importante impulso a la creación de empleo y a la economía regional.

Destacamos del informe lo que reseña el propio estudio:

"Fase de Construcción

La construcción del Teleférico de Granada supone un impacto positivo sobre la provincia de Granada de efectos apreciables. Dada la importancia del proyecto, con la construcción de una línea de 19 kilómetros aproximadamente de longitud, que consta de 100 cabinas que albergará alrededor de 3000 personas a la hora, supone una de las instalaciones de mayor envergadura que se han realizado para un teleférico.

Para la valoración sobre el impacto económico que va a suponer sobre los sectores económicos, la construcción de esta infraestructura, la empresa Avanza Consultores ha realizado en colaboración con Monterrey Investment, un estudio económico que valora los efectos, tanto directos como indirectos, que el proyecto tendrá sobre la economía granadina.

De las conclusiones que se extraen de dicho estudio se puede mencionar que del coste total que se prevé la ejecución del Proyecto objeto de estudio, aproximadamente 130 millones de euros, un 40,5% revertirá directamente en el tejido productivo de Granada, mientras que el resto, un 59,5% corresponde a bienes y servicios que serán suministrados fuera de la provincia o fuera de España, que corresponde a su vez, de forma mayoritaria, con las inversiones que se realizarán en las cabinas y maquinaria asociadas al teleférico.

Por su parte de la inversión que se ejecute que repercutirá en la economía granadina, se estima que el 75% de la misma se producirá en la rama de la construcción, ya que gran parte del presupuesto se dedicará a las cimentaciones de los pilares y la construcción de las estaciones intermedias.

Finalmente señalar que se estima que se generen un total de 840 empleos para la Construcción del teleférico, si bien todos ellos no se mantendrán una vez concluidas las obras.

Fase de Explotación

Como sucede en la Fase de Construcción, la explotación de las instalaciones del Teleférico, provocará un obvio impacto positivo en la economía granadina mediante la producción de efectos directos, indirectos e inducidos.

Para la valoración de dichos impactos sobre la economía provincial se ha aplicado una metodología contrastada de Input-Output, que permite valorar y cuantificar la reacción que muestran los distintos sectores de actividad (cuantificables en variables macroeconómicas relevantes como la Producción total, el Valor Añadido Bruto y el Empleo) de una economía ante las variaciones en la demanda final de otra actividad o varias de ellas. La ventaja principal de la utilización de metodologías Input- Output es la posibilidad de estimar los efectos multiplicadores de la demanda en una determinada rama de actividad a través de todas las ramas de actividad de la economía. Podrían extraerse las siguientes tipologías de impactos económicos, además de los derivados de la propia construcción del teleférico analizados en el apartado anterior, relacionados con el impacto generado por el incremento en el turismo y con el impacto generado por la necesidad de bienes.

En relación a la demanda generada por el incremento del turismo, se debe diferenciar en primer lugar el turismo cultural (visitas atraídas por elementos históricos, patrimoniales y/o culturales de interés) y el turismo eco-deportivo (visitas atraídas principalmente por la práctica del esquí y otros deportes de montaña y senderismo).

En este sentido se ha estimado que el incremento de turistas culturales en un año tipo alcanzará casi los 44.000 turistas sobre los 1.273.592 estimados en el año base. Este crecimiento supone un 3,4% adicional que aportarán más de 14 millones de euros a la economía regional, lo que puede suponer un cambio de tendencia respecto al estancamiento registrado en este tipo de turismo los últimos años.

Respecto al turismo denominado como eco-deportivo, se prevé que el Teleférico podría incrementar el número de turistas ecodeportivos en un 6,8% anual, alrededor de 88.000 personas. Asimismo se debe considerar que el turismo de esta tipología será de mayor calidad dado que se estima que se incremente el gasto medio por turista en un 8,1% lo que supondrá una repercusión en la economía provincial de más de 36 millones de euros.

En términos globales, en cuanto al turismo, se prevé un incremento de más de 131.000 personas que visitarán la provincia de Granada motivadas en mayor o menor medida por la presencia del Teleférico, lo que supone un incremento porcentual de 5,1%. De igual forma se estima una mejora de la calidad del turista por un incremento del gasto medio en 6,2% que equivale a 51 millones de euros aproximadamente.

Otro de los impactos económicos positivos que se generarán son los derivados de los gastos e inversiones (personal necesario para operar el teleférico, mantenimiento, recambio de piezas, etc.) que se requerirá para el normal funcionamiento de propio Teleférico. En este sentido los datos que se obtienen de las previsiones que realiza la Sociedad Teleférico Sierra Nevada S.A., estima la explotación de la infraestructura supondrá aproximadamente un millón de euros al año.

En términos globales, el impacto estimado sobre la economía provincial, que se extraen de las principales variables macroeconómicas del Estudio económico, antes mencionado. Los efectos provocados en la economía de Granada por la infraestructura del teleférico son los que se resumen sintéticamente a continuación:

Creación de 1.244 empleos, lo que significa un aumento del 0,47% del empleo existente en Granada (según el censo del 2001 del INE), que se mantendrán derivados del incremento de demanda generada principalmente por el turismo.

En términos de VAB (Valor Añadido Bruto) interior, el impacto generado en la provincia supondrá un incremento de 0,74% en la actividad económica. De este incremento el 60% corresponde al generado por las actividades turísticas, y por lo tanto, permanecerá a largo plazo.

El impacto sobre la actividad económica de la provincia de Granada supondrá en términos de producción del tejido económico un 0,82%. Una vez concluidos los trabajos de construcción, se estima que la producción crecerá un 0,44%. En este sentido se valora que el efecto sobre la Producción sea de aproximadamente 169,3 millones de euros considerando los efectos directos e indirectos, siendo 138 millones de euros la producción interior de la provincia de Granada.

La nueva demanda, derivado de la presencia del Teleférico, tendrá su efecto principalmente sobre la construcción, hostelería, construcción de maquinaria y equipo, comercio al por menor, transporte y otros servicios.

Existen 20 actividades de la economía que concentran más del 90% del impacto total sobre la economía provincial. De estas 20 actividades, 10 de ellas representan el 80% del impacto provocado y equivalen a un incremento del 0,72 sobre el VAB total. Las actividades que suponen un incremento en la actividad económica



interior de la provincia de Granada son: hostelería, construcción, transporte, comercios al por menos e industria de maquinaria y equipo mecánico.

Finalmente señalar que a pesar de que se estima que aproximadamente más del 80% de los efectos totales derivados de la construcción de la infraestructura permanecerán en la provincia de Granada, este podría incrementarse en la medida que el tejido productivo y económico provincial pueda satisfacer las demandas que requiere el teleférico y que debe por tanto importar. Por ello, una mejora de las estructuras productivas de estos sectores podrían retener estos efectos en la Provincia de Granada.

Todas estas valoraciones provoca que el impacto global del Proyecto objeto de Estudio sobre los sectores económicos sea muy positivo dada la incidencia que muestran todos los indicadores económicos estudiados".

Continúa señalando:

" La explotación del Teleférico debe conllevar la mejora de la accesibilidad a Prado Llano por la carretera de acceso A-395, dado que uno de los objetivos de la construcción del Teleférico, es que suponga una alternativa de transporte al vehículo privado por carretera, siendo capaz de poder retirar cierto nivel de circulación, especialmente durante las horas punta, donde circulan entre 200 y 500 vehículos por hora más de la capacidad óptima para dicha carretera.

Tal y como se especificó en la descripción de infraestructuras del presente Estudio, se estima que durante las horas punta, que se concentran en horarios de mañana (8:00h a 9:00h) y tarde (17:00 a 18:00h), especialmente durante el período invernal, circulan por el acceso a Prado Llano, alrededor de 1.300 vehículos por hora, cuando se recomienda que dicho vial no supere en ningún caso los 1.000 vehículos por hora, siendo los 800 vehículos por hora la densidad valorada como adecuada.

La capacidad de traslado de viajeros estimado por el propio Proyecto objeto de estudio, se sitúan hasta un máximo de 3.000 personas por hora, que suponiendo una media entre 2 y 2,5 personas por vehículo privado, significa una equivalencia entre 1.200 y 1.500 vehículos.

Asimismo, el recorrido desde Granada hasta Prado Llano por la mencionada carretera A-395, supone un recorrido aproximadamente de 35 kilómetros, que sin circulación supone no más de 30 minutos. En este sentido el Teleférico prevé un recorrido de 35 minutos, por lo que no existe una merma de tiempo considerable en la utilización de un medio de transporte u otro. No obstante, si se considera que al existir en horas punta, retenciones y problemas de aparcamiento en Prado Llano, tal y como se especificó en el apartado de descripción del medio para infraestructuras del presente estudio, el tiempo invertido en el transporte puede suponer para los usuarios más del doble del previsto. Asimismo cabe señalar que la estación inicial o de cabecera en Granada, próxima a la ronda sur, contará con un importante aparcamiento disuasorio que permitirá a los usuarios del Teleférico depositar su vehículo no causando ninguna merma en su movilidad, así como dicha estación estará situada próxima a una parada del metro ligero (en proyecto actualmente) lo que asegura una óptima interconexión.

A la luz de estas estimaciones, el Teleférico constituye una alternativa de transporte real al acceso por carretera de Prado Llano, que será utilizado por una parte de la población y los usuarios que no quieran utilizar el vehículo privado, soportando largas retenciones además de ser atraídos por los atractivos y particularidades de este singular medio de transporte.

No obstante existen otros factores desfavorables para el uso del Teleférico, que provocará que cierta tipología de usuarios seguirán utilizando el vehículo privado. Esto es debido por un lado, a la larga y a veces irreversible costumbre de utilización del vehículo en nuestra sociedad, por otro lado, por el coste elevado que supondrá a familias o grupos de usuarios frente al coste del vehículo privado, así como por la utilización de los propios vehículos a modo de "taquillas" donde poder guardar su material deportivo, equipaje, ropa o comida, mientras disfrutan su jornada de estancia en Prado Llano. Todos estos factores llevarán a cierto grupo de usuarios a seguir utilizando este medio de transporte frente al Teleférico para acceder a Prado Llano.

Asimismo, hay que considerar que una parte de los usuarios potenciales del Teleférico no serán solamente usuarios que han descartado la utilización del vehículo privado, sino que será una infraestructura que por su presencia, incentivará a parte de la población a acceder o aumentar su frecuencia de acceso a Sierra Nevada. Este hecho se ha podido constatar en el Estudio realizado por la empresa I+C Sur sobre "La opinión de los granadinos ante el proyecto del Teleférico", donde un 67% de la población entrevistada, manifestaba que "el teleférico supondrá un incentivo para subir con mayor frecuencia a Sierra Nevada".

En este sentido, el impacto del Teleférico sobre la carretera, será positivo, en cuanto pueda retirar la cantidad suficiente de vehículos en circulación, para que las densidades registradas en dicho vial, sean acordes a las recomendadas para que no existan importantes retenciones.



Asimismo, el Teleférico no debe generar un aumento de usuarios en épocas invernales de saturación (ya que provocaría una bajada de la calidad de los servicios y una sobrepresión al medio natural), sino que pueda, en todo caso, atraer más población y usuarios, de manera más escalonada a lo largo del año, para que la oferta turística de Sierra Nevada, en general, se pueda mantener en las distintas épocas del año".

Es evidente que tales cuestiones no han sido contempladas ni tomadas en consideración en absoluto por la resolución impugnada.

Esta Sala ha tomado en consideración otra circunstancia que apoya la valoración favorable del estudio aportado, como es el acuerdo obtenido de los gobiernos regional y locales de apoyo a la candidatura Granada 2010 y su adhesión formal a todas las actividades que se encaminaran a la consecución de dicho fin encontrándose entre las propuestas precisamente como actuación de gran interés la " *implantación de un sistema de un gran telecabina que comunique Granada con Sierra Nevada, y la comunicación con lanzaderas entre la Estación de Esquí de la Ragua y los municipios del entorno* ", según documento 6 de los aportados por el actor a su ramo probatorio.

DECIMO.- Por último se alega desviación de poder, basado en los cambios de sentido de los informes emitidos, lo apresurado en la emisión de la DIA y de la propia resolución y la falta de valoración de los intereses públicos afectados por la actuación. Además la vulneración del principio de confianza legítima en la fase de consultas previas, el apoyo de la Administración demandada a una instalación semejante como proyecto incluido en la Candidatura de Granada para los Juegos Olímpicos de Invierno 2010 y la existencia de otros teleféricos en parques Naturales y Nacionales o estaciones de esquí citando por ejemplo el del Teide de Tenerife.

Aunque el sentido estimatorio de las pretensiones del actor, hace innecesario el pronunciamiento sobre tal cuestión, conviene apuntar que ninguna de las circunstancias alegadas es suficiente para apreciar desviación de poder a la luz de la jurisprudencia reiterada y constante sobre que la desviación de poder requiere una prueba, al menos indiciaria o semiplena, acerca de la utilización por parte de la Administración de fines distintos a los previstos por el ordenamiento jurídico en cada caso, sin que baste al propósito de acreditar su concurrencia con las meras sospechas o indicios infundados.

El recurso debe ser estimado y la resolución impugnada debe ser anulada acogiendo el suplico de la demanda en el sentido de que procede la anulación de la DIA y ordenado la retroacción de actuaciones al momento de emisión de la Declaración de Impacto Ambiental que por las razones expuestas, debe entenderse favorable sin necesidad de reiteración de dicho trámite por las razones expuestas en el fundamento jurídico cuarto de esta Sentencia y ordenando su remisión a la Dirección General de Transportes para que por parte de esta se resuelva sobre la necesidad o conveniencia de la instalación y la aprobación o denegación del proyecto y en el primer caso con o sin prescripciones, así como sobre la celebración del concurso.

Sin que existan méritos para un especial pronunciamiento sobre las costas, al amparo de lo dispuesto en el artículo 139 de la Ley Jurisdiccional .

Vistos los preceptos legales citados y demás de pertinente aplicación,

FALLAMOS

Que debemos estimar y estimamos el recurso contencioso administrativo formulado por la representación procesal de **Teleférico Sierra Nevada S.L.** contra la resolución de 28 de diciembre de 2007 dictada por la Dirección General de Transportes que denegaba la solicitud presentada por la actora para la concesión de un servicio público de transporte por cable entre Granada y Sierra Nevada, y contra la resolución de 21-5-2008 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes que desestimaba el recurso de alzada interpuesto frente a ella; que se anula, anulándose también la Declaración de Impacto Ambiental emitida el 11-12-2007 en relación al proyecto de la actora.

Se ordena la retroacción de actuaciones al momento de emisión de la Declaración de Impacto Ambiental que debe entenderse favorable sin necesidad de reiteración de dicho trámite por las razones expuestas en el fundamento jurídico cuarto de esta Sentencia, procediendo que por parte de la Dirección General de Transportes se resuelva sobre la necesidad o conveniencia de la instalación y la aprobación o denegación del proyecto y en el primer caso con o sin prescripciones, así como sobre la celebración del concurso.

Sin especial pronunciamiento sobre condena en costas.

Intégrese la presente sentencia en el libro de su clase y una vez firme remítase testimonio de la misma, junto con el expediente administrativo, al lugar de procedencia de éste.



Así por esta nuestra sentencia que se notificará a las partes haciéndoles saber, con las demás prevenciones del art. 248.4º de la Ley Orgánica del Poder Judicial , que contra la misma no cabe recurso de casación, definitivamente juzgando lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ