



Roj: **SAN 3654/2016** - ECLI: **ES:AN:2016:3654**

Id Cendoj: **28079230082016100449**

Órgano: **Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **8**

Fecha: **23/09/2016**

Nº de Recurso: **94/2015**

Nº de Resolución: **482/2016**

Procedimiento: **APELACIÓN**

Ponente: **FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAN 3654/2016,**
ATS 2118/2017,
STS 2536/2018,
STS 598/2019,
ATS 6624/2019

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Contencioso-Administrativo

SECCIÓN OCTAVA

Núm. de Recurso: 0000094 / 2015

Tipo de Recurso: APELACION

Núm. Registro General : 00520/2015

Apelante: ASSOCIACIÓ DE CAMPINGS DE TARRAGONA, COSTA DOURADA I TERRES DE LEBRE

Procurador D. ANTONIO SORRIBES CALLE

Apelado: ADIF

Abogado Del Estado

Ponente Ilmo. Sr.: D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO

SENTENCIA EN APELACION

Ilmo. Sr. Presidente:

D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO

Ilmos. Sres. Magistrados:

D^a. MERCEDES PEDRAZ CALVO

D. JOSÉ ALBERTO FERNÁNDEZ RODERA

D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ DE AGUIRRE FERNÁNDEZ

D^a. ANA ISABEL GÓMEZ GARCÍA

Madrid, a veintitres de septiembre de dos mil dieciséis.

Vistos los autos del recurso de **apelación** núm. **94/2015** que ante esta Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional ha promovido el Procurador **D. Antonio Sorribes Calle**, en representación de **Associació de Campings de Tarragona, Costa Dourada i Terres de Lèbre**, contra la sentencia dictada por el Juzgado



Central de lo Contencioso-administrativo nº 3, de fecha 20 de julio de 2015, frente a resolución del Presidente de ADIF de 30 de agosto de 2013 que desestima recursos de reposición contra dos proyectos de construcción para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo. Adif ha sido defendida y representada por el Abogado del Estado.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por el recurrente expresado se interpuso recurso de apelación, mediante escrito en el que solicita la revocación de la sentencia dictada y que se dicte otra en los términos solicitados en el escrito de demanda.

SEGUNDO.- La parte dispositiva de la Sentencia apelada reza así:

"Que desestimo íntegramente el recurso contencioso administrativo suscitado...". No se efectúa condena en costas.

TERCERO.- Por Providencia de esta Sala, se señaló para votación y fallo de este recurso el día 21 de septiembre de 2016, en el que se deliberó y votó, habiéndose observado en la tramitación las prescripciones legales.

Ha sido Ponente el Ilmo. Sr. Magistrado **D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO**, quien expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La sentencia objeto de recurso desestima el mismo en base a la siguiente argumentación:

<<Fijados normativamente los conceptos jurídicos precisos de esta problemática, estamos en condiciones de calificar cuál es la actividad verdadera que ha realizado la Administración, pues no utilizamos conceptos jurídicos indeterminados que tengan que proyectarse sobre el objeto de los proyectos impugnados, sino que estamos por un lado ante un objeto y una actividad precisa que son definidas por los proyectos en los términos que explica la resolución impugnada y que reproduce el Abogado del Estado. Así la resolución impugnada nos dice que los proyectos se limitan a dotar a una línea ya existente y en explotación, de las infraestructuras de vía, comunicaciones y seguridad que permitan la circulación de trenes de ancho estándar, además de por los trenes de ancho ibérico que ya vienen utilizándolo hasta ahora y eso, entre otras intervenciones, con inclusión de un tercer raíl o carril para posibilitar el paso de trenes que circulen con ambos anchos de vía. Por consiguiente no estamos ante el trazado de ninguna línea, ni siquiera de ninguna vía, sino ante el mismo trazado de la existente, y ni siquiera la línea en cuanto tal, es modificada sino que lo que resulta modificado, por agregación o adición, a través de las intervenciones técnicas precisas es la ausencia del tercer raíl o carril en cuanto que se agrega un elemento nuevo a la superestructura de la vía. Así pues la Administración sostiene que la ejecución de los proyectos no supone modificaciones sustanciales del trazado de la línea actualmente existente ni nuevas afecciones, que se ejecutará íntegramente en dominio público ferroviario, dominio público que viene delimitado por las pertenencias que integran la misma línea, como dice la normativa. No hay pues una línea nueva sino la misma línea que ya estaba siendo explotada, en ese tramo concreto, transformada con las operaciones que estamos refiriendo.....

En cuanto a que la Administración ha elegido con los proyectos una alternativa menos deseable que la que propone la parte demandante..... lo cierto es que no se está discutiendo en este procedimiento una cuestión de alternativas de políticas de trazado, sino que lo que se está discutiendo es si los proyectos que son reflejo de previas alternativas tomadas en su momento por las administraciones competentes, se ajustan o no a la normativa vigente y hay que estar el carácter revisor de esta jurisdicción sobre los actos administrativos impugnados y no a otra cosa distinta. Con relación a esta problemática hay que recordar con todo a la parte demandante, que la selección de la alternativa más razonable para trazar una línea sugiere que la que estamos considerando no existiera antes, por necesidades lógicas, cosa que vemos que no es así, y por otra parte que la Administración demandante es quien tiene la capacidad y la discrecionalidad técnica, para ajustar dentro de sus potestades y competencias en la gestión del sector ferroviario estatal esa solución más razonable sin que tenga que coincidir siempre con la que puedan representar intereses parciales del sector afectado por la decisión administrativa.....

Extrayendo las consecuencias de estos razonamientos resulta correcta la orientación administrativa cuando la resolución impugnada dice que, de acuerdo con lo previsto en los artículos 5.2 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y 9.2 de su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 2387/2008 de 30 de diciembre, no resultaría preceptiva la tramitación previa de un documento de Estudio Informativo de dichos proyectos puesto que los mismos no suponen una modificación de trazado, ya que aprovechan las instalaciones ferroviarias existentes y se desarrollan íntegramente en terrenos de dominio público ferroviario. No se hace con esto ninguna interpretación claramente desajustada de la legalidad del sector ferroviario en



relación con la normativa de impacto ambiental.. Y cuando razona que al no quedar incluidos dichos proyectos en el Anexo I de la referida norma, tampoco les sería de aplicación lo establecido en la letra e) del Grupo 9. del citado Anexo que, precisamente, se refiere a las modificaciones o extensiones de un proyecto nuevo, sometido en su momento al proceso de EIA y no de una línea ya existente y consolidada tampoco vemos un error de interpretación....

Conviene advertir además que en el expediente consta abundante documentación acompañada por la Administración acerca de la justificación de las obras...

En cuanto al vicio alegado sobre la necesidad de elaborar un estudio informativo hay que tener presente, otra vez, que no estamos ante la construcción de una línea nueva ni una modificación de la línea existente, aunque sí de intervenciones y adaptaciones "en" la línea existente, pero no "de" la línea existente; por ende hay que interpretar los preceptos normativos estrictamente cuando se refieren a la elaboración de esos estudios. El artículo 9 del reglamento LSF matiza que ".2. No será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma y, en general, de aquéllas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las infraestructuras ferroviarias existentes.", y ya hemos dicho que en este caso no estamos ante una modificación sustancial del trazado ni de las infraestructuras ferroviarias existentes ni de un desdoblamiento de la vía sino de una intervención menor....

Resta por tanto considerar si debieron ser previstos esos perjuicios y las medidas correctoras y si esta falta de previsión determina una nulidad de los citados proyectos. La respuesta es también negativa. Ya la Administración también advertía que el estudio acústico realizado por IGREMAP no era censurable en cuanto a su metodología, pero que el proyecto de la obra en la vía no está operando con estimaciones sobre incremento de trenes de mercancías, ni por la multiplicación por dos veces o cuatro veces de la situación actual en lo que respeta a los trenes de mercancías; es decir, Adif niega que se vaya a producir un incremento significativo del tráfico de mercancías y una perturbación sobre los niveles sonoros por inserción de ese tercer carril que justifica por la necesidad de mejorar la eficiencia de las comunicaciones y la integración con las redes de confluencia y su coordinación. Así pues lo que constituye la premisa fáctica de esos dictámenes sobre la provocación de molestias y ruidos es rechazada totalmente por la Administración demandada..... Debemos precisar que los testigos peritos intervinientes por un lado no pueden concluir exactamente qué va a pasar con la línea en cuestión y suponen que la mejora "cualitativa" de la línea producirá necesariamente más ruido más perturbaciones y más tránsito indeseable en cuanto a su incremento, pues suponen que, por alguna razón no conocida por ellos, se acomete la obra y que esa eficiencia pretendida se va a traducir en mayor intensidad o volumen del tránsito; uno de ellos en particular desconoce realmente las consecuencias, ya que "sólo lo sabe Adif": si es para fomentar el tráfico ferroviario sacando los trasportes de la carretera, incrementando el ferrocarril u otra finalidad distinta. Frente a estas ambivalencias tenemos la afirmación tajante de la Administración acerca de la funcionalidad futura de la obra que no está orientada a provocar un incremento directo de tráfico de mercancías o de ruidos; no podemos extraer de esta confrontación que en el fondo es técnica, más que una presunción "iuris tantum" a favor de la afirmación de la Administración que mana de la elaboración y de la ejecución del proyecto constructivo, ex art 57 LPA 30/1992, que tendrá que ser confirmada o desmentida posteriormente por los resultados del tráfico que de ello derive. En todo caso hay que tener presente que ninguna de las partes ha propuesto la práctica de prueba pericial judicial más objetiva e imparcial que hubiera podido contribuir a inclinar la interpretación en uno u otro sentido....

Desde otra perspectiva complementaria también hay que considerar que no es tanto la incidencia del tráfico previsto por los nuevos proyectos lo que podría determinar las molestias y las perturbaciones en los campings, sino el ruido, las vibraciones, u otra serie de molestias concomitantes al tráfico que ya son antecedentes porque el tráfico, las perturbaciones, y el ruido ya existen como reconocen ambas partes. Es decir: con anterioridad a la aprobación de los proyectos....debe insistirse en que lo que está diciendo la resolución impugnada es que de la prognosis del proyecto no se derivan estas previsiones de multiplicación de circulaciones actuales de los trenes de mercancías sea en período diurno, sea en periodo nocturno y que en definitiva no estamos ante infraestructuras nuevas que estén sujetas a los límites de aplicación de la normativa del ruido...>>

SEGUNDO.- Hemos reiterado en múltiples resoluciones, por todas sentencia de fecha 15 de enero de 2016 recurso de apelación 51/2015 , así como las anteriores sentencias dictadas en los recursos de apelación 54/2013 , 94/2013 y 21/2014 , por citar las más recientes:

<<.... como tiene dicho esta Sala, así en sentencia de 14 de noviembre de 2012 [Rec. Apelación 78/2012]: " ... el Juez a quo ha de valorar los medios de prueba, salvo las excepciones legalmente previstas, como la del artículo 319 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil , para los documentos públicos, "según las reglas de la sana crítica" - artículos 316.2 para el interrogatorio de las partes, 326, último párrafo, para los documentos privados, 334 para las copias reprográficas, 348 para la prueba pericial y 376 para la testifical, todos ellos de la



Ley Enjuiciamiento Civil, citada-. Ello implica que, en principio, ha de respetarse la valoración efectuada por el Juez Central siempre que no sea manifiestamente ilógica, irracional, arbitraria, absurda o conculque principios generales del Derecho (Sentencias del Tribunal Supremo de 22 de septiembre, de 6 de octubre y de 19 de noviembre de 1999, de 22 de enero o de 5 de febrero de 2000), sin que esté permitido sustituir la lógica o la sana crítica del Juzgador por la de la parte (Sentencias del mismo Alto Tribunal de 30 de enero, de 27 de marzo, de 17 de mayo, de 19 de junio y de 18 de octubre de 1999, de 22 de enero y de 5 de mayo de 2000, entre otras). De ahí que la Sección declare que, "en la valoración de la prueba practicada en el curso del proceso, debe primar el criterio objetivo e imparcial del Juzgador de instancia sobre el juicio hermenéutico, subjetivo y parcial de la parte apelante, de modo que es preciso acreditar una equivocación clara y evidente en el juicio valorativo del órgano jurisdiccional para acoger este motivo de apelación">>.

O, como decíamos en la sentencia de esta Sala de fecha 26 de diciembre de 2013, recurso 136/2013 :

<<siendo el recurso de apelación un juicio de revisión de la sentencia en el que se ha de aportar una perspectiva crítica de la misma (Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso administrativo, Sección 4ª, Sentencia de 13 Octubre 1998, rec. 11056/1991 Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso administrativo, Sección 6ª, Sentencia de 5 Junio 1997, rec. 10873/1991), ya por defectos de forma, ya por error en la valoración de la prueba o en la aplicación de las normas jurídicas o de la jurisprudencia...>>.

Y lo que acabamos de exponer nos parece trascendente en el presente supuesto, pues debemos concluir que la valoración que ha efectuado el Juzgado de instancia de las pruebas practicadas y cuestiones planteadas es conforme a derecho. Y carecemos, a la vista de las actuaciones practicadas en la instancia, de elementos de juicio distintos a los tenidos en cuenta por la sentencia ahora impugnada, para variar la conclusión allí obtenida, máxime si tenemos en cuenta que la apelación que ahora resolvemos insiste en las mismas cuestiones que ya han sido resueltas en la citada sentencia.

Podemos precisar, conforme efectúa la Abogacía del Estado en el escrito de oposición al recurso, que en el ámbito que es objeto de actuación, de unos 39 kilómetros, se sitúan cuatro estaciones de viajeros, un centro logístico, dos nodos de mercancías, derivaciones particulares a Repsol Butano, Bayer y Ercros, e importantes áreas de actividad como el Puerto y el Polígono Sur de Tarragona. Y en dicho ámbito ya circulan -antes de los Proyectos cuestionados- trenes de viajeros y de mercancías. La previsión que se contiene en la Memoria, en datos medios semanales, plasma que el tráfico total no se verá incrementado, pues se parte de 889 en el año 2000 a 703 en el año 2040, si bien se incrementa el tráfico de mercancías, reduciéndose considerablemente el de viajeros. En todo caso, son previsiones de futuro que podrán o no materializarse en un sentido u otro, en función del real tráfico que vaya generándose.

Nos parece relevante resaltar, como hace la sentencia recurrida, que el artículo 9.2 del Reglamento del Sector Ferroviario (RD 2387/2004) establece: << **2.** No será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma y, en general, de aquellas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las infraestructuras ferroviarias existentes>>. Este precepto figura redactado conforme a la norma de 2006, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (RD 354/2006). Como ya hemos reflejado, la sentencia examina el proyecto y concluye que "Por consiguiente no estamos ante el trazado de ninguna línea, ni siquiera de ninguna vía, sino ante el mismo trazado de la existente, y ni siquiera la línea en cuanto tal, es modificada sino que lo que resulta modificado, por agregación o adición, a través de las intervenciones técnicas precisas es la ausencia del tercer raíl o carril en cuanto que se agrega un elemento nuevo a la superestructura de la vía", es decir, la valoración efectuada por el Juzgador de instancia se sitúa en el contenido real de los proyectos impugnados, negando que la intervención a efectuar exija las prevenciones medioambientales que se alegan por el recurrente.

En la Descripción de las Obras, señala el proyecto que el corredor mediterráneo es el eje ferroviario que conecta las Comunidades de Murcia, Valencia y Cataluña con la frontera francesa, dando servicio a un ámbito que concentra una parte significativa de la población y PIB nacionales, así como a los principales puertos del mediterráneo y destacados centros industriales, estando dotado de posibilidad de circulación de ancho estándar europeo (ancho UIC) sólo entre la frontera y el nudo de Castellbisbal-Puerto de Barcelona. Y se afirma: "la implantación del ancho UIC y adaptación a la longitud de tren estándar interoperable en la totalidad del corredor son objetivos estratégicos para el Ministerio de Fomento, por ser indispensables para la plena integración del corredor en el eje de la Red Básica Transeuropea de Transporte a la que pertenece. Las actuaciones pertinentes se han agrupado en hitos estratégicos de transporte, de los cuales Tarragona, su puerto y sus centros de producción próximos, constituye el primero en orden geográfico de continuidad desde Castellbisbal, punto más inmediato que actualmente dispone de ancho UIC adaptado a mercancías con continuidad hasta la frontera.



Este hito se ha dividido en subtramos, correspondiendo este plan marco al tramo correspondiente a Sant Vicenç de Calders. - Tarragona - Nudo de Vilaseca.

La propuesta se resume en las siguientes actuaciones a acometer en la vía: Sustitución de traviesas de ancho ibérico por traviesas para tres hilo tipo AM 05; Colocación de carriles para ancho ibérico y UIC; Dotación de los PAETS y desvíos correspondientes para cada uno de los anchos>>.

El propio proyecto señala que la situación ambiental del tramo ferroviario afectado no se modifica con la ejecución de las obras, no introduciéndose nuevos elementos de impacto ambiental en el entorno, aunque "no obstante sea incluido en el Anejo nº 9 el desarrollo de un estudio de Integración Ambiental en el que se definen las consecuencias durante la ejecución de las obras previstas dentro del presente proyecto, en el entorno medioambiental, así como las medidas preventivas y correctoras necesarias".

En forma también descriptiva se afirma en el documento de Ineco, que el objeto del proyecto es el establecimiento de los procesos constructivos para que se posibilite la ejecución de las obras de implantación del ancho estándar "con los siguientes objetivos: posibilitar la implantación del ancho estándar europeo para el tránsito de circulaciones de mercancías o de otro tipo; incrementar la capacidad de la línea y regularidad en las circulaciones de trenes; mejorar la seguridad y fiabilidad de las instalaciones; y racionalización y optimización de la explotación ferroviaria de acuerdo con las necesidades". Y también se hace referencia a la afección medioambiental, en los siguientes términos: <<las actuaciones a realizar durante la ejecución de las obras, en materia de medio ambiente, se reducen a la apertura y tapado de zanjas para la construcción de canalizaciones subterráneas para el tendido de cables, el tendido de estos y la instalación de elementos de campo distribuidos en localizaciones concretas por todo el trazado, fundamentalmente en estaciones. Todas las instalaciones objeto de este Proyecto se realizarán en terrenos propiedad de ADIF, siempre dentro del dominio público ferroviario, Con estas actuaciones no se modifica el tráfico ferroviario actual, ni en número de circulaciones, velocidad o potencia de las mismas, por lo que no se modifican en ningún modo las condiciones actuales de explotación de la línea>>.

De hecho, el estudio funcional señala que el condicionante principal de la actuación ha sido el mantenimiento de las condiciones de explotación actuales o planificadas, si bien dotando al ámbito de la actuación de capacidad para la circulación de tráfico en los dos anchos.

Frente a lo manifestado en la sentencia recurrida y lo que exponemos con anterioridad, no puede oponerse la prueba practicada ni la que se pretendía incorporar en apelación, que no desvirtúan, ni podrían desvirtuar, lo fundamentado y lo que exponemos a continuación. Efectivamente, la prueba practicada en la instancia es examinada y rechazada por la resolución impugnada, sin que apreciemos que la valoración pueda tildarse de ilógica o arbitraria, y la prueba instada en esta fase de apelación, aun cuando pudiera ser favorable para la tesis de la parte, entendemos que no podría desvirtuar, en ningún caso, la conclusión que se alcanza en la sentencia recurrida y que ahora confirmamos.

TERCERO.- El informe que se realiza, tras la interposición de los recursos de reposición también examina la pretensión actora de sometimiento del proyecto y del procedimiento de contratación a la aprobación de un estudio informativo; sometimiento a evaluación de impacto ambiental; y nuevas afecciones acústicas. Coincidente con la tesis impugnatoria de la instancia y de este recurso de apelación.

La primera cuestión se deniega, en cuanto el estudio informativo requiere la existencia de un nuevo trazado, lo que no es el caso "pues el proyecto aprovecha las instalaciones ferroviarias existentes y se desarrolla en terrenos del dominio público ferroviario".

También se examina, en sentido negativo, la pretensión relativa a que la actuación impugnada quedaría incluida en el anexo 1. Grupo 6 letra b) y en el anexo 1, grupo 9 letra e) de la ley de Evaluación de Impacto Ambiental (se refiere a la normativa anterior a la vigente ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación Ambiental). Se deniega esta pretensión por el contenido del proyecto, a lo que ya hemos hecho referencia en fundamentos anteriores, y se afirma que "la única repercusión ambiental que implicaría un futuro e hipotético aumento del tráfico ferroviario, sería el incremento del nivel del ruido" y se establece que en caso de ser necesario, está previsto estudiar la protección acústica de toda la línea, lo que permitiría reducir de forma significativa, el impacto que podría generarse. La vigente Ley 21/2013 también nos sirve de criterio interpretativo (no es criterio relevante al no haber sido objeto de discusión), al expresarse en términos similares a los ya reflejados -Anexo I, grupo 6 letra b) o grupo 9 letra b) y Anexo II, grupo 7 letra c) y letra j) o grupo 9 letra m y grupo 10 letra c)-.

Se resalta, como hace la sentencia recurrida y esta Sala considera razonable, que los proyectos consisten en la adaptación de una línea ferroviaria ya existente, por lo que no se contempla ni la duplicación de vía, ni la modificación del trazado, ni se ocupan terrenos fuera del dominio público ferroviario, por lo que "no pueden considerarse como la construcción de líneas de ferrocarril para largo recorrido". Además se insiste



en la inexistencia de alteración significativa de la contaminación acústica, remitiéndose a la elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido y Planes de Acción, con el objetivo de "evaluar periódicamente la situación acústica existente en una zona determinadasuperior a las 30.000 circulaciones anuales ...y que contempla la adopción de medidas de mitigación del ruido en un plazo que culmina en el año 2020. Como conclusión, se quiere hacer hincapié en que, en ningún momento, se ha vulnerado la legislación vigente en materia de ruido relativa a los valores límite de las infraestructuras ferroviarias, dado que dichos valores sólo son de aplicación a las nuevas infraestructuras y no a las infraestructuras existentes, como es el caso, para las que resultan de aplicación los objetivos de calidad acústica del territorio. En todo caso, es preciso resaltar que la eventual superación de los objetivos de calidad acústica no constituiría un incumplimiento de la legislación acústica, puesto que ésta contempla los mecanismos y horizontes temporales para alcanzar dichos objetivos a través de los correspondientes Planes de Acción".

Por lo demás y para finalizar, resaltamos de nuevo que la sentencia contesta razonada y detalladamente todas las alegaciones formuladas en la instancia, amparándose en la valoración que se efectúa de la prueba practicada. Tal y como señala la Abogacía del Estado, ADIF tiene la consideración de promotor de los proyectos y órgano sustantivo a los efectos de lo previsto en la de Evaluación de Impacto Ambiental, no existiendo modificación de la funcionalidad de la línea, sin aumento de la capacidad ni incremento de los tráficos ni velocidades de explotación, no apreciándose mayor impacto sobre el medio ambiente. Además, el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat efectuó declaración en marzo de 2013, señalando que "no es probable que el proyecto tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la Red Natura 2000", conforme resalta la Abogacía del Estado en su oposición al presente recurso.

CUARTO.- En virtud de lo dispuesto en el artículo 139 LRLCA, procede imponer las costas a la parte apelante.

VISTOS los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

Desestimar el recurso de apelación promovido por el Procurador **D. Antonio Sorribes Calle**, en representación de **Associació de Campings de Tarragona, Costa Dourada i Terres de Llebre**, contra la sentencia dictada por el Juzgado Central de lo Contencioso- administrativo nº 3, de fecha 20 de julio de 2015, frente a resolución del Presidente de ADIF de 30 de agosto de 2013 que desestima recursos de reposición contra dos proyectos de construcción para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, la cual confirmamos, imponiendo las costas a la parte apelante.

La presente Sentencia es susceptible de recurso de casación que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su **no** tificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2. de la Ley de la Jurisdicción justificando el interés casacional objetivo que presenta.