

JUZGADO DE 1ª INSTANCIA Nº 004 Y DE LO MERCANTIL

**CIUDAD REAL**

C/ ERAS DEL CERRILLO, Nº 3, 2ª PLANTA (ZONA B)  
99998

N.I.G.: 13034 41 1 2009 0006873

Procedimiento: **CONCURSO ORDINARIO 0000824 /2009** - -

**Sobre: OTRAS MATERIAS**

De D/ña. CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE CORDOBA (CAJASUR), MONTREAL MONTAJES Y REALIZACIONES, S.A.

Procurador/a Sr/a. JORGE MARTINEZ NAVAS, MARIA DE LA CONCEPCION LOZANO ADAME

Contra D/ña. CR AEROPUERTOS, S.L.

Procurador/a Sr/a. JOAQUIN HERNANDEZ CALAHORRA

**AUTO**

En Ciudad Real a 27 de enero de 2016

**ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** Con fecha de 6 de noviembre de 2015 se dictó providencia por la que se apertura de oficio el presente incidente de nulidad, acordando dar los traslados a las partes personadas, a quienes participaron en el proceso de la subasta, y requerir a las entidades y organismo públicos que se reseñaban en la citada resolución cuyo contenido se da por reproducido.

**SEGUNDO.-** Por las partes personadas en el concurso, por quienes participaron en la el proceso de subasta judicial así como por parte de las administraciones publicas o órganos administrativos que constan en la pieza y por parte del Ministerio Fiscal, se presentaron las alegaciones que estimaron por convenientes, habiendo quedado, tras el dictado de la providencia de 15 de enero de 2016 y los escritos de ampliación que se presentaron, la presente pieza sobre mi mesa para resolver mediante diligencia de ordenación de fecha del día de hoy, habiendo informado favorablemente sobre la declaración de nulidad con carácter retroactivo al dictado de la providencia de 10 de abril y de todo lo actuado desde esa fecha hasta el dictado de la providencia del 6 de noviembre de 2015, El Ministerio Fiscal; la Abogada del Estado; la concursada, la

Administración Concursal; la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha; la Excma Diputación Provincial de Ciudad Real en su escrito de 21 de diciembre de 2015 , la representación procesal de DOÑA MARÍA ESPERANZA OBEJO ESCUDERO, la de DON FRANCISCO BERNALTE BERNARDO, así como la por la entidad mercantil GRUPO ORDEN 12 SL.

### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

Como decíamos en nuestra resolución de 6 de noviembre de 2015 , por la que se acordaba la apertura del presente incidente de nulidad de actuaciones , para hacer una exposición detallada y comprensible de lo que acontecido desde la presentación en su día del plan de liquidación; la posterior aprobación del mismo mediante auto -auto que no fue notificado a las personas que ulteriormente podrían verse afectadas por las actuaciones posteriores concretas de lo allí aprobado-; la petición por parte de la Ac -con modificación sustancial del plan- de sacar a subasta no toda la unidad productiva ; el dictado de la providencia de 10 de abril de 2015 ; la celebración de la subasta y las actuaciones posteriores hasta el dictado de la providencia de 6 de noviembre de 2015, se hace necesario de todo punto de vista necesario , hacer, a modo de pórtico de entrada, una breve reseña cronológica de lo acontecido en el presente proceso que se llevará cabo a continuación:

**1º.** En el escrito de propuesta de plan de liquidación presentado en su día (presentado el 14 de julio de 2013) por parte de la administración concursal, en lo que se refiere a lo que nos atañe en este incidente se decía y alegaba por parte de la administración concursal:

*[Mediante Resolución de 14 de junio de 2.012 la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) acordó autorizar a CR Aeropuertos S.L. el cambio temporal del status operativo del*

*Aeropuerto de Ciudad Real, consistente en la suspensión de la operatividad de dicho Aeropuerto por el plazo de un año.*

*En la actualidad se halla en tramitación ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la prórroga de dicha autorización.*

*A efectos de Liquidación también hay que tener en cuenta la dimensión urbanística y ecológica del proyecto y sus múltiples derivadas, entre las que destacan las siguientes:*

*1) Los distintos instrumentos normativos que posibilitaron la creación del Aeropuerto de Ciudad Real: Plan de Singular Interés (PSI), Plan Director del Aeropuerto (PDA), posibilidad de segregar la finca registral única en parcelas con una extensión mínima de 30.000 metros cuadrados al amparo del Art. 54.5 de la LOTAU.*

*2) La necesidad de destinar terrenos a uso estrictamente ecológico por imperativo de la Declaración de Impacto Ambiental.*

*Art. 54.5 LOTAU: Todo acto de división de fincas o segregación de terrenos que se efectúe en suelo rústico para la ejecución de Proyectos de Singular Interés cuyo objeto sea la implantación de infraestructuras destinadas a servicios públicos de interés general se llevará a cabo de acuerdo con sus propias determinaciones, no estando sujeto a los requisitos y limitaciones que para tales actos se contienen en esta Sección. No obstante, no podrán llevarse a cabo divisiones o segregaciones antes del inicio de la prestación efectiva del servicio público de que se trate, salvo las precisas para la adquisición de terrenos al Proyecto a favor de su promotor*

*Por lo tanto, en cuanto a la descripción de los bienes y derechos que serán objeto de enajenación mediante este Plan de Liquidación nos remitimos al Inventario de Bienes y Derechos incluido en el Informe Provisional emitido por esta Administración concursal, obrante en sus páginas 135 y siguientes, así como en sus anexos, documentos todos ellos a los que nos remitimos.*

*Las cargas mencionadas son las que resultan de la información obtenida de los registros públicos o las que se deducen de la documentación social, sin menoscabo de las eventuales acciones rescisorias y/o de reintegración que se pudieran emprender en el futuro y que pudieran alterar su configuración.*

*El Art. 158.1 LC establece que, siempre que sea factible, el Plan de Liquidación deberá contemplar la enajenación unitaria del conjunto de los establecimientos, explotaciones y cualesquiera otras unidades productivas de bienes y servicios del concursado o de alguno de ellos.*

*Para dar cumplimiento a dicho mandato legal este Plan de Liquidación prevé la enajenación conjunta de la explotación unitaria constituida por:*

*1) El Aeropuerto de Ciudad Real, con todos sus equipos e instalaciones, tanto muebles como inmuebles (excluidos, en su caso, los equipos móviles gravados por la hipoteca mobiliaria a favor de Air Rail S.L. descrita más arriba).*

*2) Los terrenos incluidos en la zona de uso industrial-aeroportuario, en el estado de urbanización en que se hallen.*

*3) En su caso, los terrenos incluidos en la zona destinada a usos ecológicos en cumplimiento de obligaciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental*

*Además del cumplimiento del mandato normativo del Art. 158.1 LC, los siguientes argumentos justifican la enajenación unitaria de dicho conjunto de bienes:*

*1) La mayor parte de su superficie constituye una única finca registral (en concreto la N1 84.579 del Registro de la Propiedad N1 2 de Ciudad Real).*

*2) El Aeropuerto de Ciudad Real es una explotación objetivamente indivisible (no puede venderse separadamente sus elementos e instalaciones: torre de control, pistas, terminal de pasajeros, equipos de control, radares, sistema ILS, etc).*

*3) La zona de uso industrial aeroportuario es clave para la explotación económica del Aeropuerto, por variados motivos. Uno de ellos es que varias de sus parcelas tienen acceso a las pistas del aeropuerto, lo que requiere una coordinación indispensable entre propietario o explotador del Aeropuerto y propietario de la zona de uso industrial aeroportuario*

*La referida explotación unitaria podrá revestir cualquiera de las tres configuraciones siguientes, a criterio de la Administración Concursal:*

*a) La configuración estricta:*

*Estará constituida por:*

*a) La finca registral N° 84.579 del Registro de la Propiedad N° 2 de Ciudad Real, con una superficie de 1.059 Ha., 90 A. y 98 Ca.,*

*b) Dentro de los límites de la referida finca registral, pero sin incluir en su superficie, se encuentran enclavadas varias parcelas catastrales que también son propiedad de CR Aeropuertos S.L. y que se incluyen en el Plan Director del Aeropuerto, pero que no están inmatriculadas en el Registro de la Propiedad, por lo que no se incluyeron en la escritura de agrupación otorgada ante la Notaria de Doña María Luisa García de Blas Valentín Fuentes con fecha 13 de noviembre de 2.008 y N° 4.290 de su protocolo mediante la que se creó la finca registral N° 84.579 del Registro de la Propiedad N1 2 de Ciudad Real. En concreto se trata de cincuenta y siete parcelas de terreno con las siguientes ubicaciones:*

*1) Siete parcelas del Polígono 16 de Ballesteros de Calatrava.*

*2) Cincuenta parcelas pertenecientes a los polígonos N1 1, 2, 3 y 4 de Villar del Pozo.*

*c) En los referidos inmuebles se encuentra y se incluye tanto el Aeropuerto de Ciudad Real (pista de aterrizaje, la plataforma de rodadura, la terminal, los demás edificios del*

*Aeropuerto, el parking, los accesos y todo el equipamiento del aeropuerto, incluyendo vehículos) como su zona industrial-aeroportuaria.*

***b) La configuración amplia:***

*Estaría constituida por lo incluido en la configuración estricta (la finca registral N° 84.579, el terreno de las cincuenta y siete parcelas no inscritas, el Aeropuerto de Ciudad Real y su zona de uso industrial-aeroportuario) mas la superficie adicional propiedad de CR Aeropuertos S.L. que, en su caso, fuese necesaria para alcanzar 1.234,45 hectáreas fijadas por la Resolución del Ministerio de Medio Ambiente de 16 de febrero de 2.006 que aprobó la Declaración de Impacto Ambiental como límite de expansión del Sistema General Aeroportuario a su máxima capacidad y establecidas como zona de servicio del Aeropuerto de Ciudad Real en la Orden del Ministerio de Fomento de 12 de julio de 2.006 que aprobó el Plan Director del Aeropuerto (PDA), de las cuales:*

*432,94 Ha. corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves.*

*447,93 Ha. corresponden al subsistema de actividades aeroportuarias. El Plan Director del Aeropuerto distribuye esa superficie en las siguientes zonas funcionales:*

*Zona de pasajeros: 58,83 Ha.*

*Zona de carga: 115,64 Ha.*

*Zona de servicios aeroportuarios: 2,67 Ha.*

*Zona de apoyo a la aeronave: 250,26 Ha.*

*Zona de abastecimiento: 10,77 Ha.*

*Zona de aviación general: 9,75 Ha.*

*57,42 Ha. corresponden a zonas verdes (protección del Volcán de La Atalaya y Zona de Especial Protección de Aves o ZEPA Campo de Calatrava).*

*296,16 Ha. corresponden a zona de reserva aeroportuaria.*

*c) La configuración máxima:*

*Estaría constituida por todos los bienes incluidos en la configuración amplia (es decir, todo lo contenido dentro del Plan Director del Aeropuerto o PDA) mas los terrenos adicionales situados fuera del Plan Director del Aeropuerto cuyo uso es exclusivamente servir para dar cumplimiento a las obligaciones ecológicas impuestas por la Declaración de Impacto Ambiental.*

*La Administración Concursal determinará de forma discrecional con cual de esas tres configuraciones se venderá el activo unitario, en atención a los intereses del concurso y a la situación del mercado, pudiendo incluso modificar parcialmente la descripción de dichas configuraciones.*

*4) El hecho de que el terreno sobre el que se asienta el Aeropuerto de Ciudad Real y la zona de uso industrial-aeroportuario se halle, en gran parte, gravado por hipoteca constituida a favor de CCM (actualmente Banco de Castilla-La Mancha), no supone obstáculo jurídico para la venta global de la unidad productiva (sin necesidad de aplicar lo dispuesto en el Art. 155 LC), ya que los Arts. 148.1 y 149.1 LC priman la venta de la unidad productiva como conjunto unitario de bienes por encima de la realización individual de los elementos que la componen, sin condicionar dicha opción legislativa ni a la ejecución separada de algunos de esos elementos ni al pago íntegro de los créditos con privilegio especial si bien, de conformidad con las Conclusiones sobre operaciones de liquidación alcanzadas en el Seminario de 23 de marzo de 2.011 por los Jueces de lo Mercantil de Cataluña, habrá que tener en cuenta lo siguiente.*

*Se elaborará un Cuaderno de Venta con la información necesaria, que se entregará, preferiblemente en formato digital, a cualquier interesado que acredite la seriedad de su*

*interés y lo solicite por escrito, y previa suscripción de un compromiso de confidencialidad si la Administración Concursal lo estimase conveniente.*

*e) Únicamente se admitirán y se tomarán en consideración ofertas que reúnan los siguientes requisitos:*

*1) Ser presentadas por escrito firmado en original, o preferentemente mediante documento público, al que se acompañarán, además de cualesquiera otros detallados en estas bases o que se estimen convenientes, los siguientes documentos o datos:*

*a.- Copia compulsada o auténtica de la Escritura de Constitución del oferente persona jurídica o documento de identidad del oferente persona física.*

*b.- Copia compulsada o auténtica de la Escritura donde conste la representación de quien firme la oferta en nombre de alguna persona jurídica.*

*c.- Acreditación documental de haber constituido la garantía que se detalla más adelante.*

*d.- Precio ofrecido. Deberá estar totalmente determinado y ser expresado en euros. No se admitirán ofertas en las que el precio esté indeterminado o sujeto a fluctuación en función de cualesquiera variables.*

*e.- Demás condiciones ofrecidas (en su caso).*

*f.- Opcionalmente, Plan de Negocio y/o Plan Social en los que se detallen las actividades e iniciativas que el adquirente se proponga realizar en el Aeropuerto de Ciudad Real y su zona aeroportuaria así como las garantías que ofrece para llevarlas a cabo. Sin perjuicio del carácter opcional de estos documentos, se informa a los interesados que el contenido de los planes que se ofrezcan y sus garantías serán valorados para determinar la oferta más conveniente*

*7) Realizarse por los bienes en venta constituidos por la totalidad de la explotación unitaria (en cualquiera de sus tres configuraciones), considerados como cuerpo cierto y en el estado físico, jurídico y aeronáutico en que se hallen*

*.- Régimen subsidiario de segundo grado: venta en subasta pública judicial.*

*Si la unidad productiva no hubiera podido ser enajenada a través de los dos procedimientos anteriores, se realizará mediante subasta judicial llevada a cabo con arreglo a las normas previstas en la Ley de Enjuiciamiento Civil, con las siguientes modificaciones:*

*1) La subasta se realizará sin sujeción a precio mínimo de salida. Se admitirán todo tipo de posturas y se aprobará el remate a favor de la mejor postura sin límite alguno, cualquiera que sea su importe.*

*2) Para poder tomar parte en la subasta, los postores deberán consignar la cantidad que discrecionalmente fije la Administración Concursal como garantía de seriedad y solvencia. La quiebra de la subasta determinará la pérdida inmediata y total de la cantidad consignada.*

*3) No será aplicable a estas subastas la previsión del Art. 671 LEC ni ningún otro privilegio del ejecutante. ya que no existe ejecutante en sentido estricto.]*

**2º.** La administración concursal, -sosteniendo la imposibilidad de llevar a cabo la venta directa - (primera de las opciones contempladas en el plan), presentó escrito con fecha de entrada en este Juzgado de 25 de marzo de 2015, interesando y proponiendo para su ulterior venta separada, la división de la unidad productiva unitaria , y la salida a publica subasta ; escrito del que se destaca en

la exposición del mismo las siguientes reseñas en cuanto a lo que se interesaba y aquí nos interesa:

[Que, al amparo de lo previsto en el Plan de Liquidación aprobado en su día, esta Administración Concursal **hace uso de la posibilidad de modificar la descripción de las configuraciones de la explotación unitaria** cuya enajenación se pretende, en los términos que se indicarán en el apartado **PRIMERO** de este escrito.

La Administración Concursal determinará de forma discrecional con cual de esas tres configuraciones se venderá el activo unitario, en atención a los intereses del concurso y a la situación del mercado, **"pudiendo incluso modificar parcialmente la descripción de dichas configuraciones"**.

Esta Administración Considera que el Plan de Liquidación la faculta expresamente para modificar la configuración de la explotación unitaria prevista inicialmente en el referido Plan.

En principio el Plan de Liquidación describe la **explotación unitaria** que se enajenará incluyendo en ella los siguientes activos:

- 1) El Aeropuerto de Ciudad Real, con todos sus equipos e instalaciones, tanto muebles como inmuebles (excluidos los bienes muebles adjudicados a Air Rail S.L. que luego se indicarán).
- 2) Los terrenos incluidos en la zona de uso industrial-aeroportuario, en el estado de urbanización en que se hallen.
- 3) En su caso, los terrenos incluidos en la zona destinada a usos ecológicos en cumplimiento de obligaciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Y, a su vez, se prevén para dicha explotación unitaria tres posibles configuraciones (estricta, amplia y máxima). Como se deduce de lo anterior, lo que inicialmente se considera **Aexplotación única** en realidad está integrado por **dos explotaciones distintas**:

Por un lado la **explotación aeronáutica** constituida por el **Aeropuerto de Ciudad Real** propiamente dicho, con todos sus espacios, edificios y equipamientos y, adicionalmente (en su caso), los terrenos rústicos propiedad de la concursada que sean necesarios para cumplir exigencias de la Declaración de Impacto Ambiental.

Y, por otro lado, la **explotación inmobiliaria** integrada por **los terrenos propiedad de la concursada que rodean el Aeropuerto** (terrenos de uso industrial aeroportuario y otros terrenos rústicos).

Para ello, la **descripción** de las explotaciones unitarias enajenables entre las que podrá optar la Administración Concursal pasará a ser la siguiente:

Por lo tanto consideramos que el interés del concurso (que es lograr la liquidación de sus activos de la forma más provechosa posible) aconseja hacer uso del Principio de Flexibilidad previsto en el Plan de Liquidación para la determinación de la o las Aexplotaciones unitarias, de modo que, en lo sucesivo:

**La Administración Concursal podrá, en cualquier momento, optar entre:**

1) **Enajenar como explotación unitaria mixta el Aeropuerto de Ciudad Real, junto con los terrenos que lo circundan o**

2) **Enajenar como explotaciones unitarias Aespecializadas, por una parte, la explotación aeroportuaria constituida por el Aeropuerto de Ciudad Real y, por otra parte, como explotación inmobiliaria, los terrenos que rodean dicho aeropuerto, configurando en tal caso a efectos de enajenación las Aexplotaciones unitarias que correspondan.**

3) **Simultanear ambas opciones, de modo que se ofrezca a los interesados, alternativamente, la venta de la explotación unitaria Amixta@ o de alguna o algunas de las Aespecializadas@.**

4) **Modificar la opción ejercitada, de modo que, por ejemplo, habiéndose determinado la venta a través de explotaciones unitarias podrá volver a ofrecerse la venta de la explotación unitaria mixta, y viceversa.**

5) **En caso de optar por la enajenación de explotaciones unitarias Aespecializadas la Administración Concursal quedará facultada, en los más amplios términos, para realizar la descripción detallada de los bienes y derechos que integren cada una de ellas, así como para establecer, llevar a efecto, adoptar u otorgar las actuaciones jurídicas, materiales o técnicas que sean necesarias o convenientes para llevar a buen fin la individualización y enajenación de cada una de ellas, incluyendo, a título meramente ejemplificativo y no exhaustivo, las segregaciones, agrupaciones, divisiones, declaraciones de obra nueva, inmatriculaciones registrales, etc.**

**b) En el caso de que, en algún momento concreto, la Administración Concursal opte por enajenar explotaciones unitarias especializadas, podrá:**

1) Determinar el momento en que se enajenará cada una de ellas (de modo que los procesos de venta de las varias que se hallan individualizado podrán ser simultáneos, pero también podrán no coincidir en el tiempo, ser sucesivos, etc).

1) Utilizar para cada una de ellas sistemas de enajenación iguales o diferentes, sin que esté obligada a aplicar a todas el mismo sistema (es decir, algunas podrían ser enajenadas mediante venta directa y otras subastadas, etc).

**PRIMERO: Modificación de la descripción de las configuraciones de las explotaciones unitarias cuya enajenación se pretende.**

Se basa en las siguientes circunstancias:

**PRIMERA:** En el punto N° 1 del epígrafe VI del Plan de Liquidación se contiene un apartado denominado **Condiciones en las que se llevará a cabo la venta directa al mejor postor**, en cuya letra **A)** se fijan los **Criterios y bases generales que son de aplicación a los tres procedimientos de venta** (venta directa, subasta privada y subasta judicial), y entre ellos destacan, en lo que ahora interesa, los siguientes:

1) Dentro de los parámetros fijados en el presente Plan de Liquidación, la Administración Concursal adoptará sus decisiones con arreglo a lo previsto en la Ley Concursal y, **en lo que ésta no prevea, teniendo en consideración la mejor satisfacción de los créditos concursales.**

(...)

7) La Administración Concursal queda facultada en los más amplios términos (y así lo aceptan los oferentes por el mero hecho de participar en el procedimiento), para **regular todo aquello no expresamente previsto en las presentes condiciones así como para aclarar o precisar el alcance de cualquier regulación establecida en este Plan o que se establezca en el futuro.**

Asimismo, y proyectando ese Principio de Flexibilidad en lo que se refiere a determinación de las **explotaciones unitarias** que se enajenarán, en el **epígrafe quinto** del Plan de Liquidación se hace constar lo siguiente:

La Administración Concursal determinará de forma discrecional con cual de esas tres configuraciones se venderá el activo unitario, en atención a los intereses del concurso y a la

situación del mercado, pudiendo incluso modificar parcialmente  
la descripción de dichas configuraciones.

**SEGUNDA:** Por lo anterior, esta Administración Considera que el Plan de Liquidación la faculta expresamente para modificar la configuración de la explotación unitaria prevista inicialmente en el referido Plan.

**TERCERA:** En principio el Plan de Liquidación describe la **explotación unitaria** que se enajenará incluyendo en ella los siguientes activos:

1) El Aeropuerto de Ciudad Real, con todos sus equipos e instalaciones, tanto muebles como inmuebles (excluidos los bienes muebles adjudicados a Air Rail S.L. que luego se indicarán).

2) Los terrenos incluidos en la zona de uso industrial-aeroportuario, en el estado de urbanización en que se hallen.

3) En su caso, los terrenos incluidos en la zona destinada a usos ecológicos en cumplimiento de obligaciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Y, a su vez, se prevén para dicha explotación unitaria tres posibles configuraciones (estricta, amplia y máxima).

**CUARTA:** Como se deduce de lo anterior, lo que inicialmente se considera **explotación única** en realidad está integrado por **dos explotaciones distintas**:

Por un lado la **explotación aeronáutica** constituida por el **Aeropuerto de Ciudad Real** propiamente dicho, con todos sus espacios, edificios y equipamientos y, adicionalmente (en su caso), los terrenos rústicos propiedad de la concursada que sean necesarios para cumplir exigencias de la Declaración de Impacto Ambiental.

Y, por otro lado, la **explotación inmobiliaria** integrada por **los terrenos propiedad de la concursada que rodean el Aeropuerto** (terrenos de uso industrial aeroportuario y otros terrenos rústicos).

Para ello, la **descripción** de las explotaciones unitarias enajenables entre las que podrá optar la Administración Concursal **pasará a ser la siguiente:**

**A) EXPLOTACIÓN UNITARIA MIXTA:**

La **explotación unitaria mixta** estará integrada por:

- 1) El Aeropuerto de Ciudad Real.
- 2) Los terrenos que lo circundan propiedad de CR Aeropuertos S.L.

Dicha **explotación unitaria mixta** podrá revestir cualquiera de las **tres configuraciones siguientes**, a criterio de la Administración Concursal:

**a) La configuración estricta:**

Estará constituida por:

a) La **finca registral N° 84.579** del Registro de la Propiedad N1 2 de Ciudad Real, con una superficie de 1.059 Ha., 90 A. y 98 Ca.,

b) Dentro de los límites de la referida finca registral, pero sin incluir en su superficie, se encuentran enclavadas **varias parcelas** catastrales que también son propiedad de CR Aeropuertos S.L. y que se incluyen en el Plan Director del Aeropuerto, pero que no están inmatriculadas en el Registro de la Propiedad, por lo que no se incluyeron en la escritura de agrupación otorgada ante la Notaria de Doña María Luisa García de Blas Valentín Fuentes con fecha 13 de noviembre de 2.008 y N1 4.290 de su protocolo mediante la que se creó la **finca registral N° 84.579** del Registro de la Propiedad N1 2 de Ciudad Real. En concreto se trata de **cincuenta y siete parcelas** de terreno con las siguientes ubicaciones:

- 1) **Siete parcelas** del Polígono 16 de Ballesteros de Calatrava.
- 2) **Cincuenta parcelas** pertenecientes a los polígonos N1 1, 2, 3 y 4 de Villar del Pozo.

c) En los referidos inmuebles se encuentra y se incluye tanto el Aeropuerto de Ciudad Real (pista de aterrizaje, la plataforma de rodadura, la terminal, los demás edificios del Aeropuerto, el parking, los accesos y todo el equipamiento del aeropuerto, incluyendo vehículos) **como su zona industrial-aeroportuaria.**

**b) La configuración amplia:**

Estaría constituida por lo incluido en la configuración estricta (la finca registral N° 84.579, el terreno de las cincuenta y siete parcelas no inscritas, el Aeropuerto de Ciudad Real y su zona de uso industrial-aeroportuario) mas la superficie adicional propiedad de CR Aeropuertos S.L. que, en su caso, fuese necesaria para alcanzar **1.234,45 hectáreas** fijadas por la Resolución del Ministerio de Medio Ambiente de 16 de febrero de 2.006 que aprobó la Declaración de Impacto Ambiental como límite

de expansión del Sistema General Aeroportuario a su máxima capacidad y establecidas como zona de servicio del Aeropuerto de Ciudad Real en la Orden del Ministerio de Fomento de 12 de julio de 2.006 que aprobó el **Plan Director del Aeropuerto (PDA)**, de las cuales:

432,94 Ha. corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves.

447,93 Ha. corresponden al subsistema de actividades aeroportuarias. El Plan Director del Aeropuerto distribuye esa superficie en las siguientes zonas funcionales:

Zona de pasajeros: 58,83 Ha.

Zona de carga: 115,64 Ha.

Zona de servicios aeroportuarios: 2,67 Ha.

Zona de apoyo a la aeronave: 250,26 Ha.

Zona de abastecimiento: 10,77 Ha.

Zona de aviación general: 9,75 Ha.

57,42 Ha. corresponden a zonas verdes (protección del Volcán de La Atalaya y Zona de Especial Protección de Aves o ZEPA Campo de Calatrava).

296,16 Ha. corresponden a zona de reserva aeroportuaria.

**c) La configuración máxima:**

Estaría constituida por todos los bienes incluidos en la configuración Amplia (es decir, todo lo contenido dentro del Plan Director del Aeropuerto o PDA) mas los terrenos adicionales situados fuera del Plan Director del Aeropuerto cuyo uso es exclusivamente servir para dar cumplimiento a las obligaciones ecológicas impuestas por la Declaración de Impacto Ambiental.

**B) EXPLOTACIONES UNITARIAS ESPECIALIZADAS:**

Se considerarán **explotaciones unitarias especializadas**, como mínimo, las siguientes:

1) La **explotación unitaria aeroportuaria**, constituida por el **Aeropuerto de Ciudad Real** (pista de aterrizaje, plataforma de rodadura, resto de terrenos incluidos en la Zona aire, la terminal, los demás edificios y hangares del Aeropuerto, el parking, los accesos rodados entre dichos espacios, zonas de reserva, en su caso, y todo el equipamiento del aeropuerto, excluyendo expresamente los veinticinco vehículos autopropulsados y demás material rodante de handling propiedad de la concursada) mas, en su caso, los terrenos de uso agrario que sean necesarios para cumplir obligaciones establecidas en la vigente Declaración de Impacto Ambiental.

2) La **explotación o explotaciones unitarias inmobiliarias**, constituidas por los **terrenos de uso industrial aeroportuario y, en su caso, agrícolas** propiedad de la concursada que circundan el

Aeropuerto de Ciudad Real, en el estado de urbanización y jurídico en que se hallen.

La Administración Concursal establecerá las concretas configuraciones en las que se ofrecerá la venta de cada una de esas explotaciones unitarias especializadas, bien de forma previa o bien en atención a las ofertas de compra que reciba.

POR TANTO, INTERESABA LA ADMINISTRACIÓN CONCURSAL QUE LA **explotación unitaria especializada** de naturaleza **aeroportuaria** que se subastará estuviere constituida por:

**a) El Aeropuerto de Ciudad Real, que incluye:**

1) Todos los terrenos, inmuebles y equipamientos propiedad de la concursada que se hallen dentro de la zona aire (pista de aterrizaje, plataforma de rodadura, resto de terrenos incluidos en la Zona aire, hangares, torre de control, etc).

2) La terminal del Aeropuerto.

3) El Parking exterior del Aeropuerto y los viales, acerados y jardines que se sitúan entre éste y el Aeropuerto.

4) La pasarela en construcción que une la terminal del Aeropuerto con la vía férrea, y todos los terrenos por los que la misma discurre o que sean necesarios para que dicha estructura llegue hasta la línea de ferrocarril.

5) El resto de los edificios e instalaciones necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto que se hallan fuera de los terrenos anteriormente descritos.

6) Cuantas servidumbres aeronáuticas o de otro tipo existan a favor de dicha infraestructura aeroportuaria.

7) Todo el equipamiento y mobiliario del aeropuerto, excluyendo los veinticinco vehículos autopropulsados propiedad de la concursada (ambulift, cubas, jardineras, push back, tractores, vehículos Citroën de handling y mantenimiento, vehículos auto extintores Mercedes), el material rodante de handling, la documentación propiedad de la concursada y el ordenador u ordenadores en los que se contenga el archivo digitalizado de la misma.

**b) Los terrenos propiedad de la concursada de uso exclusivamente agrario que sean estrictamente necesarios para cumplir obligaciones establecidas en la vigente Declaración de Impacto Ambiental, constituidos por las 57,42 Ha. correspondientes a zonas verdes (ubicadas en la zona de protección del Volcán de La Atalaya y en la Zona de Especial Protección de Aves o ZEPA Campo de Calatrava).**

**Se excluye todo terreno de uso industrial-aeroportuario así como los terrenos de uso agrario no necesarios para cumplir obligaciones medioambientales actuales.**

**Situación posesoria:** Los bienes subastados se encuentran a disposición de la Administración Concursal y no tienen arrendatario ni ocupante alguno.

**Inscripción:** Los bienes inmuebles subastados constituyen parte, actualmente indivisa, de la **finca registral N° 84.579** del Registro de la Propiedad N° 2 de Ciudad Real.

La restante información **disponible** se encuentra en el **Cuaderno de Venta**, que contiene la descripción detallada disponible de dichos bienes y la titulación jurídica que existe, el cual podrá ser solicitado a la Administración Concursal, que lo entregará gratuitamente de forma personalizada a los solicitantes que lo pidan por escrito acreditando la exigible seriedad

1) Que el referido Aeropuerto **no** constituye una única finca registral, sino que ocupa solamente **una parte, actualmente indivisa**, de la **finca registral N° 84.579** del Registro de la Propiedad N1 2 de Ciudad Real. Dicha finca registral tiene en su conjunto una superficie de 1.059 Ha., 90 A. y 98 Ca, de la cual únicamente una parte corresponde al Aeropuerto. Asimismo, englobadas dentro de los límites de la referida finca registral, pero sin incluirse en su superficie, se encuentran enclavadas varias parcelas catastrales que también son propiedad de CR Aeropuertos S.L. y que se incluyen en el Plan Director del Aeropuerto, pero que no están inmatriculadas en el Registro de la Propiedad, por lo que no se incluyeron en la escritura de agrupación otorgada ante la Notaria de Doña María Luisa García de Blas Valentín Fuentes con fecha 13 de noviembre de 2.008 y N° 4.290

de su protocolo mediante la que se creó la **finca registral N° 84.579** del Registro de la Propiedad N° 2 de Ciudad Real. En concreto se trata de **cincuenta y siete parcelas** de terreno con las siguientes ubicaciones:

- 1) **Siete parcelas** del Polígono 16 de Ballesteros de Calatrava.
- 2) **Cincuenta parcelas** pertenecientes a los polígonos N° 1, 2, 3 y 4 de Villar del Pozo.

Por lo tanto, es posible que el Aeropuerto de Ciudad Real subastado ocupe también, en todo o en parte, alguna o algunas de esas otras parcelas no inmatriculadas, en cuyo caso las partes de aquellas que se engloben en dicha infraestructura se entenderán incluidas en el bien subastado (como parte inescindible del mismo) y en su precio, de modo que también serán entregadas al adjudicatario sin pago de ninguna cantidad adicional].

**3°.** En atención a ese escrito, se dicta providencia de fecha de 10 de abril de 2015, en la que aceptando esencialmente lo solicitado por la administración concursal queda fijado el objeto de la subasta y las condiciones generales y concretas que serían de aplicación en el proceso de subasta judicial.

El objeto de la subasta reseñado en la resolución judicial y que posteriormente fue trasladado al correspondiente edicto de anuncio de la subasta, quedó configurado compuesto con una serie de construcciones -inmuebles sobre los cuales no se realizó declaración de obra nueva, ni cuya declaración de obra nueva fue inscrita en el registro de la propiedad, más la superficie física -no determinada, ni concretada con la debida claridad- sobre las que se asentaban esas construcciones y una serie de bienes muebles - de la siguiente manera:

[Sacar a la venta, conforme a lo solicitado por la Administración Concursa, a través de subasta judicial, de las **explotaciones unitarias especializadas**, comenzando por **la explotación aeroportuaria**, que estará constituida por:

**a) El Aeropuerto de Ciudad Real, que incluye:**

1) Todos los terrenos, inmuebles y equipamientos propiedad de la concursada que se hallen dentro de la "zona aire" (pista de aterrizaje, plataforma de rodadura, resto de terrenos incluidos en la "zona aire", hangares, torre de control, etc).

2) La terminal del Aeropuerto.

3) El Parking exterior del Aeropuerto y los viales, acerados y jardines que se sitúan entre éste y el Aeropuerto.

4) La pasarela en construcción que une la terminal del Aeropuerto con la vía férrea, y todos los terrenos por los que la misma discurre o que sean necesarios para que dicha estructura llegue hasta la línea de ferrocarril.

5) El resto de los edificios e instalaciones necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto que se hallan fuera de los terrenos anteriormente descritos.

6) Cuantas servidumbres aeronáuticas o de otro tipo existan a favor de dicha infraestructura aeroportuaria.

7) Todo el equipamiento y mobiliario del aeropuerto, excluyendo los veinticinco vehículos autopropulsados propiedad de la concursada (ambulift, cubas, jardineras, push back, tractores, vehículos Citroën de handling y mantenimiento, vehículos auto extintores Mercedes), el material rodante de handling, la documentación propiedad de la concursada y el ordenador u ordenadores en los que se contenga el archivo digitalizado de la misma.

Los siguientes bienes muebles quedan excluidos del equipamiento del Aeropuerto de Ciudad Real, por haber sido adjudicados previamente a Air Rail S.A.:

Escalera autopropulsada DENGÉ PS5800 serie 378050815-816; Escalera autopropulsada DENGÉ PS5801 serie 378050815-816; Escalera autopropulsada DENGÉ PS5800 serie 378A050815-817; Escalera autopropulsada DENGÉ PS5801 serie 378A050815-817; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15234; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15235; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15236; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15237; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15238; Air Start TLD-ASU 600-270 DUP, serie 400233; G.P.U. HINTZINGER-100MDE 18 serie 129334; G.P.U. HINTZINGER-100MDE 18 serie 130279.

**b) Los terrenos propiedad de la concursada de uso exclusivamente agrario que sean estrictamente necesarios para cumplir obligaciones establecidas en la vigente Declaración de Impacto Ambiental, constituidos por las 57,42 Ha. correspondientes a zonas verdes (ubicadas en la zona de protección del Volcán de La Atalaya y en la Zona de Especial Protección de Aves o ZEPA Campo de Calatrava).**

**SE EXCLUYE TODO TERRENO DE USO INDUSTRIAL-AEROPORTUARIO así como los terrenos de uso agrario no necesarios para cumplir obligaciones medioambientales actuales.**

**Inscripción:** Los bienes inmuebles subastados constituyen parte, actualmente indivisa, de la **finca registral N.º 84.579** del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real.

Se precisa que el referido Aeropuerto **no** constituye una única finca registral, sino que ocupa solamente **una parte, actualmente indivisa**, de la **finca registral N.º 84.579** del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real. Dicha finca registral tiene en su conjunto una superficie de 1.059 Ha., 90 A. y 98 Ca, de la cual únicamente una parte corresponde al Aeropuerto. Asimismo, englobadas dentro de los límites de la referida finca registral, pero sin incluirse en su superficie, se encuentran enclavadas varias parcelas catastrales que también son propiedad de CR Aeropuertos S.L. y que se incluyen en el Plan Director del Aeropuerto, pero que no están inmatriculadas en el Registro de la Propiedad, por lo que no se incluyeron en la escritura de agrupación otorgada ante la Notaría de Doña María Luisa García de Blas Valentín Fuentes con fecha 13 de noviembre de 2.008 y N.º 4.290 de su protocolo, mediante la que se creó la **finca registral N.º 84.579** del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real. En concreto se trata de **cincuenta y siete parcelas** de terreno con las siguientes ubicaciones:

- 1) **Siete parcelas** del Polígono 16 de Ballesteros de Calatrava.
- 2) **Cincuenta parcelas** pertenecientes a los polígonos números 1, 2, 3 y 4 de Villar del Pozo.

Por lo tanto, es posible que el Aeropuerto de Ciudad Real subastado ocupe también, en todo o en parte, alguna o algunas de esas otras parcelas no inmatriculadas, en cuyo caso las partes de aquellas que se engloben en dicha infraestructura se entenderán incluidas en el bien subastado (como parte inescindible del mismo) y en su precio, de modo que también serán entregadas al adjudicatario sin pago de ninguna cantidad adicional].

4°. Desde la celebración de la subasta, y en el proceso ulterior de mejora de la puja inicial, hasta el mismo día 6 de noviembre de 2015 se produjeron diversos incidentes; se interpusieron distintos recursos (en lo concerniente a las actuaciones procesales de lo acontecido en la subasta y en el posterior proceso de mejora de pujas), incidentes y recursos, todos ellos, que fueron resueltos por Decreto dictado en su día -en el mes de noviembre de 2015- por el Ilmo Señor Letrado de la Administración de Justicia adscrito a este Juzgado.

#### **FUNDAMENTO DE DERECHO PRIMERO.**

En la resolución de 6 de noviembre de 2015 se acordaba entre otros extremos, y esencialmente en lo que en este incidente se resolverá, la apertura de oficio el incidente de nulidad de actuaciones con posible retroacción de todo lo actuado al momento inmediatamente anterior al dictado del auto que aprobó el plan de liquidación y en todo caso al proceso judicial de subasta pública con retroacción al momento inmediatamente anterior al dictado de la providencia de 10 de abril de 2015, con suspensión del proceso actual de venta, hasta tanto no recaiga resolución firme que resuelva este incidente, incidente que se concreta en cuanto a su ámbito de análisis y objeto:

- 1.1 Si el objeto de la subasta, en lo relativo a constituir parte segregada tanto de una unidad productiva unitaria -a efectos concursales art. 148 de la LC-, y como parte de una unidad productiva de actuación muy concreta y finalista creada y diseñada a un fin concreto y afecto -UN AEROPUERTO-, es o era divisible, dado que de no serlo por no contar con las preceptivas autorizaciones legales y administrativas, la división sería nula de pleno derecho, con la consiguiente nulidad de todo lo actuado. Sin olvidar que la división así planteada, podrían dar lugar no solo a la segregación material de la UNIDAD AEROPORTUARIA tal y como fue creada tanto en el PDA y el PSI, sino la desmembración de la FINALIDAD PARA LA QUE EXPRESAMENTE FUE CREADO Y APROBADO, dando la opción a que cada adquirente de cada lote, pudiese llevar a cabo en lo adquirido actividades mercantiles o de cualquier naturaleza radicalmente distintas para los fines

concretos y específicos para lo que tantos organismos privados y públicos, el Estado, la Comunidad Autónoma, los distintos Ministerios que Intervinieron, los Ayuntamientos implicados y afectados, y hasta la propia Comisión Europea (en lo relativo a la declaración de impacto medioambiental) desplegaron una ímproba actuación.

1.2 Si desde el punto de vista de **la determinación , concreción, delimitación y descripción del objeto sacado a subasta** -art. 668 de la LEC- , a priori podría ser considerado vago, impreciso y a la postre indeterminable ... de forma que hiciere imposible, no solo su inscripción posterior en el Registro de la propiedad , que no se garantizaba en modo alguno en la providencia de 10 de abril de 2015 , sino su correcta concreción y determinación de cara al dictado del auto de aprobación del remate y consiguiente adjudicación.

1.3 Lo relativo a las pretendidas facultades de división de la unidad productiva unitaria a favor de la administración concursal contenidas en el plan de liquidación propuesto en su día por la administración concursal y que fue finalmente aprobado , pueden tenerse por tales concedidas -sin control a priori o a posteriori al dictado del auto que lo aprobare- por la simple aprobación del plan de liquidación, o si por el contrario (dada la naturaleza y afecciones y limitaciones especiales y tan estrictas de la unidad aeroportuaria aprobada en su día tanto por el PDA como por el PSI, estarían de ser concedidas, supeditadas a la obtención previa de esas autorizaciones administrativas y al férreo control previo desde el plano de la legislación sectorial administrativa, del propio PAD y del propio PSI, así como de todos los operadores jurídico-administrativos que participaron para su aprobación), amén del debido control en todo caso por parte del Juez de cualquier actuación pretendida por la administración concursal al amparo de esas "facultades" (máxime cuando de hecho constituían una modificación esencial del plan de liquidación y en todo caso modificaciones esenciales de operaciones liquidatorias no contempladas en el plan de liquidación, y que inexorablemente debían contar con el previo proceso para su aprobación establecido en los art. 148 y 149 de la LC en uno y otro supuesto .

**Por tanto será preciso analizar en iguales términos, si lo que fue solicitado por la Administración Concursal en su escrito de 25 de marzo de 2015 , no era en realidad bien una modificación esencial del plan de liquidación previamente**

aprobado -y que de ser así la respuesta judicial tendría que haber seguido el cauce procesal previo a esa respuesta establecido en el art. 148 de la LC con los traslados preceptivos a las partes y acreedores y el posterior dictado de auto motivado- ; o si era una alteración de operaciones de liquidación no previstas en el plan y que de igual forma -y que de ser así igualmente la respuesta judicial tendría que haber seguido el cauce procesal previo a esa respuesta establecido en el art. 149 de la LC con los traslados preceptivos a las partes y acreedores y el posterior dictado de auto motivado-; en el presente supuesto no se llevó a cabo por el órgano judicial la apertura de ninguno de esos trámites.

#### FUNDAMENTO DE DERECHO SEGUNDO.

Como es bien sabido las decisiones Judiciales, en todos los grados jurisdiccionales y cualquiera que sea su contenido, sustantivo o procesal, y su sentido, favorable o desfavorable, han de exteriorizar el proceso mental que ha llevado a la parte dispositiva. La motivación de las sentencias, como exigencia constitucional (art. 120.3 CE) que se integra sin violencia conceptual alguna en el Derecho a una efectiva tutela judicial, ofrece una doble función: por una parte, da a conocer las reflexiones que conducen al fallo, como factor de racionalidad en el ejercicio del poder, y por otra facilita su control mediante los recursos que procedan, actúa, en definitiva, para favorecer un más completo Derecho de defensa en Juicio y como un elemento preventivo de arbitrariedad. (STC 28/94 de 27 de enero; Ponente Mendizábal Allende).

En las sentencias y autos judiciales, los FALLOS HAN DE IR PRECEDIDOS DE FUNDAMENTOS que, formando una unidad lógica con los antecedentes, produzcan una respuesta judicial ajustada y proporcionada, es decir, relacionada con las peticiones de las partes, y resolviendo todos los puntos sometidos a la decisión judicial; el **derecho fundamental a la tutela judicial** efectiva comprende el de obtener una resolución fundada en derecho, lo cual quiere decir que la decisión que se adopte ha de estar motivada, quedando el razonamiento adecuado confiado al órgano jurisdiccional competente, sin que sea preciso, una concreta respuesta a todas las alegaciones y argumentaciones jurídicas que las partes puedan efectuar puesto que **una motivación escueta y concisa no deja, por ello, de ser motivación**. (TS 1.ª S 26 Ene. 1999.-Ponente: Sr. García Varela)

El derecho a la tutela judicial efectiva establecida en el art. 24.1 CE comprende, entre otros, el derecho a obtener una RESOLUCIÓN FUNDADA EN DERECHO de los jueces y Tribunales y exige que las sentencias EXPLÍCITEN DE FORMA SUFICIENTE LAS RAZONES FÁCTICAS Y

JURÍDICAS DE SUS FALLOS, esto es, que estén motivadas de forma bastante, lo que además está prescrito por el art. 120.3 CE, habiéndose elaborado una extensa doctrina jurisprudencial fijadora de los requisitos y alcance de la motivación, que tiene por finalidad poner de manifiesto el proceso lógico jurídico que ha conducido al fallo (Cfr. TC 2.<sup>a</sup> S 46/1996 de 25 Mar., LA LEY, 1996, 4236 y TS 2.<sup>a</sup> SS 30 Dic. 1996 y 5 May. 1997). (TS 2.<sup>a</sup> S 26 Ene. 1998.-Ponente: Sr. Marañón Chávarri)

#### FUNDAMENTO DE DERECHO TERCERO.

Dos REQUISITOS establece el art. 238.3 LOPJ para la **nulidad de los actos judiciales**: que se prescindan total y absolutamente de las normas esenciales del procedimiento o se actúe con infracción de los principios de audiencia, asistencia y defensa y que efectivamente se haya producido indefensión, requisitos que deben concurrir conjuntamente. Además, la jurisprudencia tiene repetidamente declarado que **LA NULIDAD HA DE SER ADMITIDA CON CRITERIOS RESTRICTIVOS** y que, conforme a lo que establece el art. 242 LOPJ, se ha de aplicar el principio de conservación de actuaciones que ese precepto establece, que se complementa con la posibilidad de subsanación de los requisitos legalmente exigidos que se recoge en el siguiente art. 243 de la misma Ley (Cfr. TS SS 12 Abr. 1989, 5 Nov. 1990, 8 Oct. 1992 y 28 Ene. 1993). (TS 2.<sup>a</sup> S 12 May. 1997.-Ponente: Sr. Martín Canivell)

Tres notas esenciales deben tenerse en cuenta a la hora de interpretar los arts. 238.3 y 240.1 LOPJ en su relación con el art. 746.1 LECrim. En primer lugar, que de acuerdo con la doctrina jurisprudencial, **las declaraciones de nulidad deben venir inspiradas en un criterio claramente restrictivo** (Cfr. TS SS 13 Jun. 1984 y 12 May. 1989). En segundo lugar, que tal nulidad, como norma de principio, ha de regir **únicamente cuando se prescindan total y absolutamente de las normas esenciales** del procedimiento establecidas por la ley o con infracción de los principios de audiencia, asistencia y defensa siempre que efectivamente se haya producido indefensión. Y en tercer lugar, que **no todo defecto procesal es causa para la casación de una sentencia ni justifica la nulidad de actuaciones**, todo lo cual abunda, desde otra perspectiva, en la necesidad tanto de que la norma infringida sea imperativa y de inexcusable cumplimiento como de que la trasgresión haya de ser grave y de consecuencias trascendentes e irremediables. Mas sean cuales quieran las vías argumentales para justificar y fundar la nulidad de actuaciones, y sean cuales fueren las prevenciones a tener en cuenta, es indudable que el punto de encuentro de todas las vías argumentales es el

de la indefensión. (TS 2.<sup>a</sup> S 18 Nov. 1996.-Ponente: Sr. De Vega Ruiz)

Tras la supresión del incidente de nulidad de actuaciones por la L 34/1984 de 6 Ago. (reforma urgente de la LEC), la **VÍA ADECUADA A TRAVÉS DE LA QUE PUEDEN INVALIDARSE AQUÉLLAS CUANDO ESTÉN AFECTADAS DEL VICIOS QUE ALCANCEN LA TRANSCENDENCIA QUE INDICA EL ART. 238.3 LOPJ**, es la interposición de los recursos ordinarios o extraordinarios establecidos, o por los demás medios que establezcan las leyes procesales, según expresión del art. 240.1 de la mencionada Ley Orgánica. En el sistema procesal vigente está previsto el recurso de casación por quebrantamiento de forma que puede ser base, no sólo de la nulidad del juicio y de la sentencia -- arts. 850 y 851 LECrim.--, sino de toda infracción de norma constitucional que conduzca a la indefensión de las partes. (TC 2.<sup>a</sup> S 22&1989 de 1 Feb. Ponente: Sr. De la Vega Benayas) (TS 2.<sup>a</sup> S 18 Nov. 1996.-Ponente: Sr. De Vega Ruiz)

Son tres las **VÍAS POR LAS CUALES PUEDEN INVALIDARSE LOS ACTOS JUDICIALES** cuando estén afectados por alguno de los vicios determinantes de la indefensión proscrita en el art. 24.1 CE, a saber: **a)** la primera, a través de la interposición de los recursos establecidos en las leyes procesales contra la resolución judicial de que se trate; **b)** la segunda, mediante la declaración de oficio, lo que no excluye la alegación del vicio por las partes de la nulidad de actuaciones por el propio órgano judicial, siempre que no hubiere recaído todavía sentencia definitiva, y **c)** finalmente, acudiendo a los demás medios de impugnación que establezcan las leyes procesales. (TC 2.<sup>a</sup> S 186/1997 de 10 Nov.-Ponente: Sr. González Campos.)

El día 6 de diciembre de 1997 entró en vigor la Ley Orgánica 5/1997 de 4 de diciembre, de Reforma de la Ley orgánica 6/85 de 1 de julio, del Poder Judicial. Coincidiendo con el aniversario de la Constitución, se han introducido dos importantes modificaciones en la Ley del Poder Judicial sin relación entre sí: con la primera, el legislador ha pretendido asegurar la independencia de Jueces y magistrados Contaminados por su paso por la política, en este sentido, sus artículos 2 a 6; la segunda reforma de mayor calado, resucita el incidente de nulidad de actuaciones (derogado por la ley 34/84 de reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil), retocando para ello el polémico art. 240 de la Ley Orgánica del Poder Judicial (en lo sucesivo, las referencias que se hagan a este artículo lo serán al precepto de la Ley Orgánica del Poder Judicial).

El art. 240 en su nueva redacción consta de cuatro apartados: el primero (relativo a la solicitud de nulidad de determinados actos procesales a instancia de la parte que se considera

agraviada) mantiene el texto primitivo; el segundo (referente a la declaración de nulidad de actuaciones realizada de oficio antes de la firmeza de la resolución), sufre una breve pero importante modificación; finalmente, se añaden dos nuevos apartados con los que se introduce un incidente de nulidad radical de actos procesales cuya denuncia ha de formularse una vez firme la sentencia o auto que pone fin al proceso. El texto actual del art. 240 es el siguiente:

1. La nulidad de pleno derecho, en todo caso, y los defectos de forma en los actos procesales que impliquen ausencia de los requisitos indispensables para alcanzar su fin o determinen efectiva indefensión, se harán valer por medio de los recursos establecidos en la ley contra la resolución de que se trate o por los demás medios que establezcan las leyes procesales.
2. Sin perjuicio de ello, el juez o Tribunal podrá de oficio "o a instancia de parte" **antes de que hubiere recaído sentencia definitiva "o resolución que ponga fin al proceso"**, y siempre que no proceda la subsanación, declarar previa audiencia de las partes, la nulidad de todas las actuaciones o de alguna en particular.
3. No se admitirá el incidente de nulidad de actuaciones. Sin embargo, excepcionalmente, quienes sean parte legítima podrán pedir por escrito que se declare la nulidad de actuaciones fundada, en defecto de forma, que hubieran causado indefensión o en la incongruencia del fallo, siempre que los primeros no haya sido posible denunciarlos antes de recaer sentencia o resolución que ponga fin al proceso y que éstas no sean susceptibles de recurso en el que quepa reparar la indefensión sufrida. Será competente para conocer de este incidente el mismo juzgado o Tribunal que dictó la sentencia o resolución que hubiere adquirido firmeza. El plazo para pedir la nulidad será de veinte días, desde la notificación de la sentencia, la resolución o, en todo caso, desde que se tuvo conocimiento del defecto causante de indefensión, sin que, en este último supuesto, pueda solicitarse la nulidad de actuaciones después de transcurridos cinco años desde la notificación de la sentencia o resolución. El Juzgado o Tribunal inadmitirá a trámite cualquier incidente en el que se pretenda suscitar otras cuestiones.
4. Admitido a trámite el escrito en que se pida la nulidad fundada en los vicios a que se refiere el apartado 3 de este artículo, no quedará en suspenso la ejecución y eficacia de la sentencia o resolución irrecurribles, salvo que se acuerde de forma expresa para evitar que el incidente pudiera perder su finalidad, y se dará traslado de dicho escrito, junto con copia de los documentos que se acompañasen, en su caso, para acreditar el vicio o defecto en que la petición se funde, o las demás partes, que en el plazo común de cinco días podrán formular por escrito sus alegaciones, a las que acompañarán los documentos que estimen pertinentes.

Como la Exposición de Motivos de la Ley pone de manifiesto, la propia jurisprudencia del Tribunal Constitucional había denunciado la ausencia de desarrollo legal del art. 53.2 de la Constitución respecto al régimen de denuncia de la nulidad radical o de pleno derecho de las actuaciones procesales realizadas en vulneración del art. 24.1 de la Constitución una vez dictada "sentencia definitiva" (vid. El derogado art. 240.2). Así pues, ante el vacío jurídico procesal de nuestro ordenamiento, la única solución consistía en recurrir la sentencia firme en amparo ante el Tribunal Constitucional-Solución a primera vista aceptable, pero incompatible con el sistema de reparto de funciones entre este Tribunal y el Poder Judicial, ya que convertía el recurso de amparo en el recurso ordinario existente contra esas resoluciones definitivas dictadas pro órganos judiciales. Así, además de sobrecargar de trabajo al Tribunal Constitucional, se tergiversaba la noción del carácter subsidiario del amparo cuando la violación del derecho fundamental tenía su origen inmediato y directo en un acto u omisión de un órgano judicial (art. 44.1 a de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional).

La solución ha consistido en modificar el art. 240 introduciendo un incidente de nulidad de actuaciones que es, en realidad, un nuevo procedimiento preferente y sumario de impugnación de actos procesales nulos de pleno derecho pro vulneración del art. 24.1 de la Constitución, cuando el proceso declarativo en el que se ha producido ese acto viciado ha finalizado con resolución firme. Este incidente es, a pesar de los términos empleados por el legislador, previo al amparo constitucional, con lo que, basándose el legislador en la doctrina constitucional reflejada en la citada sentencia 185/1990, vendría a cumplirse en ese ámbito la previsión del art. 53.2 del Texto Fundamental.

Con anterioridad a la reforma de 1997, el art. 240 se dividía en dos apartados referidos, el primero, al régimen de denuncia de la nulidad de actuaciones a instancia de la parte presuntamente agraviada, y, el segundo, a la facultad judicial de control ex officio de esa nulidad.

A pesar de la aparente rigidez de la división del mencionado precepto, la doctrina pronto observó que resultaba irrelevante, porque el principio de economía procesal obligaba a que el litigante perjudicado por una actuación procesal viciada de nulidad sugiriera en todo caso su anulación de oficio, invocando el apartado 2º del art. 240, cuando no era posible aplicara el primer apartado, por tratarse del único remedio procesal existente para su denuncia.

El proyecto de ley orgánica presentado por el Gobierno el 11 de septiembre de 1996 no incluía la modificación del apartado

segundo, centrándose en el tema principal del incidente de nulidad de actuaciones tras la firmeza de la resolución (apartados 3 y 4 del art. 240). Paradójicamente, la propuesta, en este aspecto, no pareció atraer mucha atención, pues de las numerosas enmiendas presentadas a lo largo de la agitada tramitación parlamentaria del proyecto, tan sólo 13 de las 104 presentadas hacían referencia al tema de la nulidad, las restantes 91 enmiendas se centraron en el problema de los jueces contaminados pro su paso por la política.

Fue el Grupo Parlamentario Vasco quien propuso la enmienda nº 7 de adición, por la que se modificaba el apartado 2º del art. 240m, permitiendo que la labor de control de las actuaciones procesales fuera no sólo de oficio, sino también a instancia de parte, y siempre anterior a la sentencia definitiva o resolución que ponga fin al proceso.

La enmienda nº 7 fue, finalmente, admitida en su totalidad, modificándose, en ese sentido, el apartado segundo del art. 240. Por tanto, de conformidad con la vigente Ley del Poder Judicial, las partes disponen de tres vías para impugnar las actuaciones procesales viciadas de nulidad antes de que el Juzgador dicte una resolución que ponga fin al proceso (esto es, un auto o sentencia definitiva): en primer lugar, los recursos establecidos en la ley contra la resolución de que se trate (art. 240.1); en segundo lugar, los demás medios que establezcan las leyes procesales (art. 240.1); y por último, conforme la vigente versión del art. 240.2 la solicitud de nulidad a instancia de parte que dirige el órgano jurisdiccional cuando no le sea posible ejercitar las anteriores posibilidades.

En primer lugar, este incidente es común a todos los órdenes judiciales. Efectivamente, por la ubicación de las normas reguladoras del procedimiento incidental en la Ley del Poder Judicial, concretamente su Libro III (Del régimen de los juzgados y tribunales), Título III (De las actuaciones judiciales), Capítulo II (De la nulidad de los actos judiciales), toda parte que se considere perjudicada por una actuación procesal radicalmente nula **y** firme puede instar este procedimiento, con independencia de que la resolución judicial que ponga fin al proceso sea civil, administrativa, laboral o incluso penal. Aunque tradicionalmente la nulidad de actuaciones procesales no ha tenido una fácil aplicación en el orden penal, con la actual regulación, especialmente a la luz de los amplios motivos anulatorios previstos (en particular la incongruencia de la resolución), no es posible mantener su exclusión en este orden judicial al ser posible, por ejemplo, que una sentencia o resolución que pone fin a un proceso penal sea incongruente entendiéndose, en este caso, por incongruencia la inadecuada relación entre lo solicitado pro la acusación y

lo reconocido en la sentencia. Esta incertidumbre en el orden judicial penal nos parece criticable por la especial necesidad de seguridad jurídica que requiere un proceso como el criminal, en el que puede estar en juego la libertad del individuo.

Es, en segundo lugar, excepcional. Ello se desprende expresamente de su normativa, que comienza disponiendo: No se admitirá el incidente de nulidad de actuaciones. Sin embargo, excepcionalmente (apartado 3º art. 240); y, por tanto, sus normas han de ser interpretadas restrictivamente. Admitir lo contrario supondría poner en grave peligro el principal efecto procesal de las sentencias definitivas y firmes (la cosa juzgada) y, consiguientemente, la misma vigencia del principio constitucional de la seguridad jurídica (art. 9.3 de la Constitución).

Y es, finalmente, puede constituir un verdadero presupuesto procesal del recurso de amparo constitucional cuando el derecho fundamental invocado sea la indefensión en la que se encuentra la parte como consecuencia del acto procesal nulo de pleno derecho. Se podrá oponer que el art. 44.1 a) de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional únicamente exige el previo agotamiento de todos los recursos utilizables dentro de la vía judicial y que, pro ende, al no se reste incidente un recurso no es preceptiva su utilización; o la propia imprecisión del art. 240.3 que tan sólo admite acudir a este incidente la nulidad cuando el defecto de forma causante de indefensión no sea susceptible de recurso, y contra el mismo cabe siempre interponer recurso de amparo en el que reparar la indefensión sufrida. Sin embargo, esta argumentación ha de rechazarse por reducción al absurdo, pues el propio Tribunal Constitucional ha interpretado el término recurso del art. 44.1 a) de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional como sinónimo de cualquier mecanismos procesal útil para lograr el restablecimiento del derecho fundamental vulnerado. Además, contradice la razón fundamental de la reforma: como resalta la Exposición de Motivos de la Ley 5/1997 (epígrafe 1), el incidente de nulidad se crea para solucionar de manera inmediata, además del problema de los justiciables indefensos, una situación sumamente inconveniente...para el propio Tribunal Constitucional, acomodando nuestra leyes procesales al mandato constitucional (art. 53.2) de forma tal que los ciudadanos indefensos puedan recabar la tutela de su derecho fundamental ante los Tribunales ordinarios pro un procedimiento preferente y rápido,. Cualquier interpretación del art. 240.3 (incluso la basada en sus propias palabras) ha de conciliarse con el mencionado precepto constitucional y, por consiguiente, es preciso entender por recurso en el que cabe reparar la indefensión, los medios de impugnación ejercitables ante órganos del Poder Judicial.

Conforme a lo previsto en el apartado tercero del art. 240, sólo pueden pedir la nulidad quienes sean parte legítima. Sobre esta importante cuestión se presentaron dos enmiendas de edición al proyecto original: la número 19, que postulaba la incorporación la concepto parte legítima de la siguiente frase o hubiesen debido serlo en el proceso necesitaban, en mayor medida, la oportunidad de defensa y audiencia mediante este incidente; y número 39, que consistía en introducir el siguiente concepto quien hubiera sido parte legítima en el proceso, o quien no habiéndolo sido tenga un interés legítimo o se vea afectado por la sentencia, justificando su petición en motivos de mejoría técnica. Ambas enmiendas fueron desestimadas permaneciendo en este caso, inalterado el proyecto de ley en su tramitación parlamentaria. Ciertamente, la enmienda nº 19 hubiera mejorado el texto vigente, reduciendo el margen de la siempre incierta labor de interpretación, puesto que una explicación literal del concepto parte legítima podía producir resultados no deseados por el legislador; como el de excluir a titulares de derechos subjetivos o de interés legítimo íntimamente relacionados con el objeto de pleito, pero que no había podido comparecer en el mismo por razones ajenas a su voluntad (vgr. Emplazamientos o citaciones defectuosas o inexistentes).

El apartado tercero del art. 240 recoge los dos únicos motivos de nulidad radical de actuaciones procesales firmes: primero, los defectos relacionados con la forma en la realización del acto procesal, siempre que hubiera causado indefensión, y, segundo, la incongruencia del fallo de la resolución firme. Estos motivos se encuentran, a su vez, sujetos a determinados requisitos procesales.

#### **FUNDAMENTO DE DERECHO CUARTO.**

Como será debidamente desarrollado, el presente incidente de nulidad debe concluir con la declaración de nulidad de la providencia de 10 de abril de 2015 y de todo lo actuado con posterioridad hasta el dictado de la providencia de 6 de noviembre de 2015:

1. La providencia de 10 de abril de 2015 supuso en sí una aprobación de una modificación esencial del plan de liquidación, llevada a cabo sin cumplimiento de las normas esenciales para la aprobación y en cualquier caso una modificación igualmente esencial de las operaciones de liquidación distintas a las contenidas plan de liquidación inicialmente aprobado -art. 148, 149 y concordantes de la LC-.

2. No debemos olvidar que el art. 148 de la LC da prevalencia absoluta a la venta de la unidad productiva tal y como fue recogida en el plan ; y para introducir cualquier modificación y/o alteración del plan que debe hacerse por auto contra el que cabe recurso de apelación, procedimiento al que se debe dar preceptivamente previo traslado al deudor y a los acreedores concursales - extremo que no se llevó a cabo-; y en iguales términos se pronuncia el art. 149 para los supuestos de REALIZACIÓN DE OPERACIONES LIQUIDATORIAS , como las que nos ocupa, NO CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE LIQUIDACIÓN APROBADO O DISTINTAS A LAS QUE FUERON APROBADAS, que deben ser acordadas mediante auto previa audiencia las partes por término de 15 días , resolviéndose por auto contra el que no cabe recurso alguno. Pues bien lo propuesto por la administración concursal debidamente analizado el plan de liquidación no nos cabe duda alguna que era una alteración sustancial del plena como sostiene el Abogado del Estado en su escrito -petición a la que se debió dar el trámite previsto en el art. 148 de la LC antes de y en su caso sacar a subasta el bien en la firma propuesta por la administración concursal-, y en todo caso una alteración de operaciones de liquidación no contempladas en ese plan de liquidación frente a la cual se debió en iguales términos dar el trámite establecido en el art. 149 de la LC; y puesto que ni uno ni otro trámite fueron llevados a cabo, esta omisión supone por sé un motivo de nulidad radical de la providencia de abril de 2015
3. La división de la unidad aeroportuaria, propuesta por la administración concursal, para su venta en pública subasta -siendo esta una verdadera modificación sustancial del plan de liquidación, y en cualquier caso una operación de liquidación alterada y no prevista en el plan "art. 149 de la LC"-, no se podía llevar a cabo ni por la administración concursal ni sancionada por la referida providencia, sin haber interesado y obtenido **previamente** las autorizaciones administrativas, con la consiguiente y previa modificación y aprobación tanto del PSI como y posteriormente del PDA inicialmente aprobados precisamente para la **esa unidad aeroportuaria** - con los informes previos de la Comunidad Autónoma, de los Ayuntamientos afectados y del Estado en el marco de sus competencias- , dado que el aeropuerto en su conjunto, como unidad productiva única, era una finca única indivisible, en cuanto a su configuración legal y administrativa , como y esencialmente en cuanto a su fin y a su uso, no se trata como sostiene la representación procesal de la entidad Tzneen Internacional , de un mero defecto administrativo ajeno al proceso y subsanable, sino de un verdadero vicio esencial.
4. Que en cualquier caso la determinación del objeto de la subasta tras esa división y parcelación propuesta, era

nulo, por indeterminación e inconcreción absoluta del objeto.

#### **FUNDAMENTO DE DERECHO QUINTO.**

Como indica el Ministerio Fiscal en su escrito de alegaciones conviene señalar que una subasta no deja de ser por su naturaleza negocial y traslativa, un verdadero contrato de compraventa y que por tanto deben concurrir los elementos esenciales de todo contrato "consentimiento, causa y objeto" - art. 1261 del CC- ; así como dos de los elementos esenciales de toda compraventa: la "cosa" y el "precio"; siendo la subasta en realidad un contrato caracterizado por la intervención del órgano jurisdiccional y que se perfecciona con la aprobación definitiva del remate.

Esa naturaleza de la subasta judicial como contrato de compraventa también se deduce del art. 1489 del Código Civil, comprendido dentro del título referente a la compraventa, cuando dice que «en las ventas judiciales nunca habrá lugar a la responsabilidad por daños y perjuicios, pero sí a todo lo demás dispuesto en los artículos anteriores»; e igualmente la ha admitido el Tribunal Supremo en sus SS. 20-3-1964 ( RJ 1964\1450) y 9-3-1985 ( RJ 1985\1132).

Uno de los requisitos esenciales de todo contrato , pero en el supuesto que nos ocupa en el de compraventa, es precisamente la existencia de un objeto -arts. 1261.2.º y 1445 del Código Civil- [siendo clarificadora la exigencia nada baladí establecida en el art. 668 de la LEC al señalar y exigir esa determinación de los bienes], requisito que no existió en la subasta cuya nulidad se postula, por cuanto que como veremos el objeto no estaba concretado, ni podía ser dividido y ello porque «según previene el art. 1272 del Código Civil, no pueden ser objeto de contrato las cosas o servicios imposibles, y de concertarse sobre lo que no tenga posibilidad de transmisión, y en cuanto afecte a la esencia de la obligación contraída, determina su ineficacia en razón a la no existencia del contrato".

En semejantes términos se pronuncia el Tribunal Supremo (Sala de lo Civil, Sección única) en Sentencia núm. 593/2003 de 16 junio, sobre la venta con ausencia de objeto ("...Falta en la venta judicial el objeto de la misma (artículo 1261-2º del Código Civil) y tratándose de venta **carente de objeto** no hay contrato y por tanto la adquisición por el Banco demandado no puede ser reputada válida ni eficaz").

En cuanto al objeto de la subasta recordar que no era sino, como establecía la providencia de 10 de abril :

[Sacar a la venta, conforme a lo solicitado por la Administración Concursa, a través de subasta judicial, de las **explotaciones unitarias especializadas**, comenzando por la **explotación aeroportuaria**, que estará constituida por:

**a) El Aeropuerto de Ciudad Real, que incluye:**

- 1) Todos los terrenos, inmuebles y equipamientos propiedad de la concursada que se hallen dentro de la "zona aire" (pista de aterrizaje, plataforma de rodadura, resto de terrenos incluidos en la "zona aire", hangares, torre de control, etc).
- 2) La terminal del Aeropuerto.
- 3) El Parking exterior del Aeropuerto y los viales, acerados y jardines que se sitúan entre éste y el Aeropuerto.
- 4) La pasarela en construcción que une la terminal del Aeropuerto con la vía férrea, y todos los terrenos por los que la misma discurre o que sean necesarios para que dicha estructura llegue hasta la línea de ferrocarril.
- 5) El resto de los edificios e instalaciones necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto que se hallan fuera de los terrenos anteriormente descritos.
- 6) Cuantas servidumbres aeronáuticas o de otro tipo existan a favor de dicha infraestructura aeroportuaria.
- 7) Todo el equipamiento y mobiliario del aeropuerto, excluyendo los veinticinco vehículos autopropulsados propiedad de la concursada (ambulift, cubas, jardineras, push back, tractores, vehículos Citroën de handling y mantenimiento, vehículos auto extintores Mercedes), el material rodante de handling, la documentación propiedad de la concursada y el ordenador u ordenadores en los que se contenga el archivo digitalizado de la misma.

Los siguientes bienes muebles quedan excluidos del equipamiento del Aeropuerto de Ciudad Real, por haber sido adjudicados previamente a Air Rail S.A.:

Escalera autopropulsada DENGE PS5800 serie 378050815-816; Escalera autopropulsada DENGE PS5801 serie 378050815-816; Escalera autopropulsada DENGE PS5800 serie 378A050815-817; Escalera autopropulsada DENGE PS5801 serie 378A050815-817; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15234; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15235; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15236; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15237; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15238; Air Start TLD-ASU 600-270 DUP, serie 400233; G.P.U. HINTZINGER-100MDE 18 serie 129334; G.P.U. HINTZINGER-100MDE 18 serie 130279.

**b) Los terrenos propiedad de la concursada de uso exclusivamente agrario que sean estrictamente necesarios para cumplir obligaciones establecidas en la vigente Declaración de Impacto Ambiental, constituidos por las 57,42 Ha. correspondientes a zonas verdes (ubicadas en la zona de protección del Volcán de La Atalaya y en la Zona de Especial Protección de Aves o ZEPA Campo de Calatrava).**

**Se excluye todo terreno de uso industrial-aeroportuario así como los terrenos de uso agrario no necesarios para cumplir obligaciones medioambientales actuales.**

**Inscripción:** Los bienes inmuebles subastados constituyen parte, actualmente indivisa, de la **finca registral N.º 84.579** del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real.

Se precisa que el referido Aeropuerto **NO** constituye una única finca registral, sino que ocupa solamente **una parte, actualmente indivisa**, de la **finca registral N° 84.579** del Registro de la Propiedad N° 2 de Ciudad Real. Dicha finca registral tiene en su conjunto una superficie de 1.059 Ha., 90 A. y 98 Ca, de la cual únicamente una parte corresponde al Aeropuerto. Asimismo, englobadas dentro de los límites de la referida finca registral, pero sin incluirse en su superficie, se encuentran enclavadas varias parcelas catastrales que también son propiedad de CR Aeropuertos S.L. y que se incluyen en el Plan Director del Aeropuerto, pero que no están inmatriculadas en el Registro de la Propiedad, por lo que no se incluyeron en la escritura de agrupación otorgada ante la Notaría de Doña María Luisa García de Blas Valentín Fuentes con fecha 13 de noviembre de 2.008 y N.º 4.290 de su protocolo, mediante la que se creó la **finca registral N.º 84.579** del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real. En concreto se trata de **cincuenta y siete parcelas** de terreno con las siguientes ubicaciones:

- 1) **Siete parcelas** del Polígono 16 de Ballesteros de Calatrava.
- 2) **Cincuenta parcelas** pertenecientes a los polígonos números 1, 2, 3 y 4 de Villar del Pozo.

Por lo tanto, **es posible que el Aeropuerto de Ciudad Real subastado ocupe también, en todo o en parte, alguna o algunas de esas otras parcelas no inmatriculadas**, en cuyo caso las partes de aquellas que se engloben en dicha infraestructura se entenderán incluidas en el bien subastado (como parte inescindible del mismo) y en su precio, de modo que también serán entregadas al adjudicatario sin pago de ninguna cantidad adicional].

La absoluta indeterminación del objeto no es sino la que concretamos con las observaciones puntuales que haremos a continuación en relación a algunos de las descripciones que se hacían:

**El Aeropuerto de Ciudad Real, que incluye..."EN REALIDAD NO ERA EL AEROPUERTO DE CIUDAD REAL SINO PARTE DEL MISMO"...**

1) Todos los terrenos, inmuebles y equipamientos propiedad de la concursada que se hallen dentro de la "zona aire" (pista de aterrizaje, plataforma de rodadura, **resto de terrenos** incluidos en la "zona aire", hangares, torre de control, **etc**), **¿QUÉ Y/O CUÁLES TERRENOS O INMUEBLES SON ESOS, CUALES "EL RESTO" Y CUÁLES A LOS QUE SE REFIERE EL "ETC" ?** .

2) La terminal del Aeropuerto.

3) El Parking exterior del Aeropuerto y los viales, Acerados y jardines que se sitúan entre éste y el Aeropuerto.

4) La pasarela en construcción que une la terminal del Aeropuerto con la vía férrea, y **"todos los terrenos"** por los que la misma discurre **o que sean necesarios para que dicha estructura llegue hasta la línea de ferrocarril.** **¿QUÉ Y/O CUÁLES TERRENOS O INMUEBLES SON ESOS?**.

5) El resto de los edificios e instalaciones necesarias para el funcionamiento del Aeropuerto que se hallan fuera de los terrenos anteriormente descritos. **-¿CUÁLES SON, CUALES SON NECESARIOS Y CUALES NO?-**

6) **Cuántas servidumbres aeronáuticas o de otro tipo existan** a favor de dicha infraestructura aeroportuaria. **-¿CUÁLES SON; CUALES Y CUÁNTAS SON LAS AERONÁUTICAS ; A QUÉ FINCAS AFECTAN Y CUÁLES SON EL OTRO TIPO DE SERVIDUMBRES Y A QUE BIENES CONCRETOS AFECTAN ?-**

7) **Todo el equipamiento y mobiliario del aeropuerto**, excluyendo los veinticinco vehículos autopropulsados propiedad de la concursada (ambulift, cubas, jardineras, push back, tractores, vehículos Citroën de handling y mantenimiento, vehículos auto extintores Mercedes), el material rodante de handling, la documentación propiedad de la concursada y el ordenador u ordenadores en los que se contenga el archivo digitalizado de la misma. **¿CUÁLES SON LOS BIENES MUEBLES Y/O SEMOVIENTES QUE INTEGRAN ESE EQUIPAMIENTO Y MOBILIARIO DEL AEROPUERTO?**

Los siguientes bienes muebles quedan excluidos del equipamiento del Aeropuerto de Ciudad Real, por haber sido adjudicados previamente a Air Rail S.A.:

Escalera autopropulsada DENGÉ PS5800 serie 378050815-816; Escalera autopropulsada DENGÉ PS5801 serie 378050815-816; Escalera autopropulsada DENGÉ PS5800 serie 378A050815-817; Escalera autopropulsada DENGÉ PS5801 serie 378A050815-817; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15234; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15235; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15236; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15237; Cinta transportadora TLD-NBL serie T15238; Air Start TLD-ASU 600-270 DUP, serie 400233; G.P.U. HINTZINGER-100MDE 18 serie 129334; G.P.U. HINTZINGER-100MDE 18 serie 130279.

b) **Los terrenos propiedad de la concursada de uso exclusivamente agrario que "sean estrictamente necesarios" para cumplir obligaciones establecidas en la vigente Declaración de Impacto Ambiental**, constituidos por las 57,42 Ha. correspondientes a zonas verdes (ubicadas en la zona de protección del Volcán de La Atalaya y en la Zona de Especial Protección de Aves o ZEPA Campo de Calatrava). **¿QUÉ O CUÁLES TERRENOS SIENDO PROPIEDAD DE LA CONCURSADA SON DE USO EXCLUSIVAMENTE AGRARIO Y QUÉ O CUÁLES SON LAS SERVIDUMBRES ESTRICTAMENTE NECESARIAS?**

**Se excluye todo terreno de uso industrial-aeroportuario así como los terrenos de uso agrario no necesarios para cumplir obligaciones medioambientales actuales. ¿QUÉ Y CUÁLES TERRENOS O INMUEBLES SON ESOS?**

**Inscripción:** Los bienes inmuebles subastados constituyen **parte**, actualmente indivisa, de la finca registral N.º 84.579 del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real. **¿QUÉ PARTE CONCRETA O ALÍCUOTA en su caso DE LA FINCA REGISTRAL 84.579?**

Se precisa que el referido Aeropuerto **no** constituye una única finca registral, sino que ocupa solamente **una parte, actualmente indivisa**, de la finca registral N.º 84.579 **¿QUÉ PARTE CONCRETA O ALÍCUOTA DE LA FINCA REGISTRAL N.º 84.579?** del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real. Dicha finca registral tiene en su conjunto una superficie de 1.059 Ha., 90 A. y 98 Ca, de la cual únicamente una parte corresponde al Aeropuerto. Asimismo, **englobadas dentro de los límites de la referida finca registral, pero sin incluirse en su superficie**, se encuentran enclavadas "**varias parcelas catastrales**" **¿QUÉ Y CUÁLES PARCELAS SON?**, que también son propiedad de CR Aeropuertos S.L. y que se incluyen en el Plan Director del Aeropuerto, pero que no están inmatriculadas en el Registro de la Propiedad, por lo que no se incluyeron en la escritura de agrupación otorgada ante la Notaría de Doña María Luisa García de Blas Valentín Fuentes con fecha 13 de noviembre de 2.008 y N.º 4.290 de su protocolo, mediante la que se creó la finca registral N.º 84.579 del Registro de la Propiedad N.º 2 de Ciudad Real. En concreto se trata de **cincuenta y siete parcelas** de terreno con las siguientes ubicaciones:

1) **Siete parcelas** del Polígono 16 de Ballesteros de Calatrava. **¿QUÉ PARCELAS?**

2) **Cincuenta parcelas** pertenecientes a los polígonos números 1, 2, 3 y 4 de Villar del Pozo. **¿QUÉ PARCELAS?**

Por lo tanto, **"es posible" que el Aeropuerto de Ciudad Real subastado ocupe también, "en todo o en parte", "alguna o algunas de esas otras parcelas no inmatriculadas"**, en cuyo caso las partes de aquellas que se engloben en dicha infraestructura se entenderán incluidas en el bien subastado (como parte inescindible del mismo) y en su precio, de modo que también serán entregadas al adjudicatario sin pago de ninguna cantidad adicional]. -NO ES ADMISIBLE DE CARA A LA DEBIDA DETERMINACIÓN QUE TIENE QUE TENER EL OBJETO -ART. 1261 DEL CC Y ART. 668 DE LA LEC - , REALIZAR OBSERVACIONES NO SOLO absolutamente IMPRECISAS, SINO MERAMENTE POSIBLES O FUTURIBLES,.

Expresiones tales como: "es posible"; "que ocupe en todo o en parte alguna o algunas parcelas"... "se entenderán incluidas...", no son sino el corolario de esa absoluta indeterminación del objeto de la subasta, objeto que ha de ser tenido por inexistente por absoluta indeterminación Y QUE DESDE LUEGO HARÍAN IMPOSIBLE EL DICTADO DEL AUTO APROBANDO EL REMATE Y ADJUDICANDO EL PRETENDIDO OBJETO -ART. 149 DE LA LC, auto que debemos recordar que contra el mismo no cabe recurso alguno-; imposibilidad de dictar ese auto AL NO PODERSE CONCRETARSE DEBIDAMENTE Y CON LA CLARIDAD Y PRECISIÓN QUE SE REQUIERE el objeto; sin que debamos olvidar que según el plan de liquidación aprobado en su día, para llegar a la subasta de la unidad, se tenía que haber agotado previamente los otros sistemas de venta propuestos y aprobados, y si bien el proceso de venta directa **según las manifestaciones** de la administración concursal resultó infructuoso, nunca se llevó ni se intentó llevar a cabo la venta a través de empresa especializada que por la singularidad y complejidad hubiere sido aconsejable - existiendo en este incidente al menos una empresa especializada "INTERNATIONAL AUCTION GROUP SL" que podría haber llevado a cabo esa venta de la unidad completa- ; pero en cualquier caso, la subasta no de parte sino del todo, debería haber sido propuesta una vez constada la imposibilidad de venta mediante esos dos sistemas previos articulados en el plena de liquidación, uno de los cuales ni se intentó.

Es decir que por un lado el objeto era absolutamente indeterminado, impreciso y falto de claridad -y que en tal sentido debe ser tildado de inexistente por absoluta indeterminación-, e igualmente nulo por no ser divisible como veremos a continuación (al haberse prescindido total y radicalmente de las normas y proceso administrativo previo para llevar a cabo su división), indeterminación en la que coinciden todas las partes, menos naturalmente, como no podría ser de otro modo, por la parte que ofertó los 10.000 euros en la subasta, y que por el contenido de su escrito de alegaciones deja claro cuales eran sus intenciones a la hora de interesarse por la compra de parte del aeropuerto.

No es que en absoluto, la unidad no pudiese ser dividida, sino que para poder dividirla, se tendría que haber modificado previamente tanto el PSI, como el PDA; división que para que

hubiere sido posible tendría que haber conllevado la previa declaración Autonómica y Estatal de utilidad, de no ser contraria a los intereses generales y de preservar la finalidad única, verdadera y real para la que el aeropuerto fue creado; división de la unidad y configuración, la que fue propuesta por la administración concursal, que excede por completo la competencia tanto del Juez del concurso y por supuesto la de la administración concursal, sin contar con esa autorización previa y multicompetencial administrativa.

#### **FUNDAMENTO DE DERECHO SEXTO.**

No debemos perder de vista que la unidad productiva, el verdadero objeto del plan de liquidación -sobre el que se llevó a cabo la división- y sobre lo que gravita tanto en el Preámbulo de la ley concursal, así como en lo establecido en los arts. 148 y 149 de la LC era una unidad aeroportuaria compleja -y como bien señalaba la Administración Concursal en su escrito de alegaciones de 17 de diciembre de 2015 nos encontramos ante un supuesto excepcional, seguramente irrepetible y extraordinario complejo, siendo el primer y único aeropuerto internacional privado de España- ; unidad que desde su nacimiento hasta que obtuvo la licencia para desarrollar la actividad tuvo que atravesar un largo y duro camino administrativo, unidad destinada a un uso muy concreto íntimamente ligado al interés general; uso e interés general que de haberse llevado a cabo la venta en la forma propuesta -hubiere quedado desnaturalizado por completo- pues no se trata como indica la Dirección General de Aviación Civil, de compatibilizar la posibilidad de concurrencia de distintas titularidades con un único gestor, sino de que en la realidad vender parte de la unidad sin el resto no solo no garantizaría la continuidad del fin para el que fue creada la unidad, **máxime cuando al posible pujador no se le imponía condición alguna en relación a preservar ese fin ni a subrogarse en la condición de promotor o gestor**, con lo que no solo se abría una puerta hacia la desaparición completa del aeropuerto, sino la apertura de una puerta de entrada a la especulación descarnada, dejando aún más esquilmo el derecho supremo de los acreedores vacío.

Conviene recordar, como lleva a cabo de forma impecable la concursada en su escrito de alegaciones los instrumentos legales que sirvieron de base para el alumbramiento del aeropuerto Ciudad Real, **y a los que inexorablemente se debe estar y pasar con carácter previo a cualquier actuaciones de división, segregación y/o alteración del fin para el que fue creado, so pena de incurrir en supuesto de nulidad radical:**

### Por un lado el PLAN DIRECTOR (PDA)

El Plan Director es un documento consistente en el estudio de planificación general del aeropuerto y su desarrollo. El planeamiento de un aeropuerto no sólo debe tener en cuenta lo que queda dentro de su recinto, pues su influencia sobre el entorno es tal que debe planificarse con éste simultáneamente, con el fin de armonizar sus usos y prever y coordinar sus necesidades de crecimiento en un amplio futuro. Por tanto, **este plan no consta únicamente de la forma física del desarrollo último, sino también de una descripción de sus etapas** así como de las implicaciones financieras y de las estrategias fiscales que conlleva. En él se precisaban los parámetros fundamentales y **el trazado integral que permiten aprovechar al máximo las posibilidades del emplazamiento elegido, examinando todos los factores que afectan al transporte aéreo y que fomentarán u obstaculizarán el desarrollo y utilización del aeropuerto durante su vida útil.** En su contenido se incluirá un marco dentro del cual pueda tener lugar el **futuro desarrollo y ampliaciones**, en el que se indique **su máxima expansión**, siempre tratando de **minimizar el impacto ecológico, la contaminación acústica, atmosférica y terrestre.**

El Plan Director de un aeropuerto contribuye a una mejor coordinación del transporte (aéreo, marítimo y terrestre), así como del **desarrollo y ampliación significativa de las instalaciones existentes.** Para la elaboración del Plan Director deben tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias **durante toda su vida útil**, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo.

Así, el **artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre**, redactado por el artículo 52 de la ley 18/2014, de 15 de octubre, estableció que, para garantizar las necesidades del tránsito y transporte aéreo en relación con los aeropuertos de interés general, **el Ministerio de Fomento delimitaría una zona de servicio que debería incluir las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de ésta y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto**, aprobando para ello el correspondiente plan director de la misma en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el **artículo 39 de la ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea**, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del mismo.

Dicho sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se

formulará por el gestor, de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente plan director y se tramitará y aprobará de conformidad con lo establecido en la legislación urbanística aplicable.

De esta forma, conforme al **Real Decreto 2591/1998** de 4 de diciembre, sobre la **Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio**, en ejecución de lo dispuesto por el mencionado artículo 166 de la Ley 13/1996, su **Artículo 1** establece expresamente que "El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto.

Por tanto, los Planes Directores, que constituyen los instrumentos de ordenación sectorial y de competencia Estatal (no urbanística) de los aeropuertos de interés general tienen por objeto, entre otros, **delimitar la denominada zona de servicio del aeropuerto, que constituye el ámbito territorial del mismo y que alberga las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo y las complementarias a éstas, así como los espacios de reserva que garantizan las posibilidades de expansión previstas en el Plan.**

Aprobado el **PDA** de un aeropuerto de interés general, como es el caso que nos ocupa, con independencia de que se conforme en dicho **PDA** varias zonas que incluso incluyan actividades industriales, **constituye una única unidad como sistema de infraestructuras aeroportuarias objeto de la declaración de interés general, declaración que es competencia estatal.** En consecuencia, salvo conflicto competencial, **no cabe alterarse o interpretarse dicha consideración y unidad por cualquier otra Administración.**

La referida unidad, ha de ser **entendida en términos territoriales y urbanísticos** como una **unidad territorial de interés supramunicipal** y que las actividades e instalaciones establecidas en el **PDA** sean recogidas en los instrumentos territoriales y urbanísticos procedentes de tal modo que no desvirtúen lo establecido en el mismo **PDA**.

Desde la óptica territorial la zona de servicio aeroportuaria constituye el ámbito de territorio ocupado por un aeropuerto y su entorno próximo en el que se realizan las **actividades complementarias** a la actividad aeroportuaria y que

comprende los **terrenos necesarios para garantizar el desarrollo futuro** del mismo.

La zona de servicio y su finalidad, así como la administración y el instrumento competente para su delimitación, se definen en el reiterado **artículo 166 de la Ley 13/1996**. Esta definición se reitera en el **artículo primero del Real Decreto 2591/1998**, de 4 diciembre, sobre la **Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio**, en ejecución de lo dispuesto por el mencionado artículo 166 de la Ley 13/1996, que en su artículo segundo establece como **objeto de los Planes Directores**, además del establecimiento de las previsiones de desarrollo de los aeropuertos, la delimitación de sus zonas de servicio:

*"En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán:*

*Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.*

*Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.*

*Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos ...*

El aeropuerto de Ciudad Real contaba con su correspondiente Plan Director en vigor, en el que se delimitaban claramente las zonas de servicio reproducidas con sus respectivas coordenadas UTM en los planos que forman parte de aquel.

La Orden FOM/2612/2006, de 12 de julio, por la que se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real estableció, con su aprobación, "se delimita la zona de

servicio del citado aeropuerto, que constituye en la totalidad de su ámbito **una unidad funcional y territorial de naturaleza estrictamente aeroportuaria**, e incluye los **espacios que garanticen su ampliación y desarrollo** de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico para un plazo que llega hasta el año 2025; persigue la máxima eficiencia de los servicios aeroportuarios; prevé los espacios para las actividades y servicios que garanticen una oferta que potencie el aeropuerto como polo de desarrollo económico y de generación de empleo en La Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, **con las superficies necesarias para las actividades complementarias**, y por último, persigue al máximo la **reducción del impacto medioambiental** que genera sobre su entorno, así como su **compatibilidad con el desarrollo urbanístico periférico**".

En definitiva, en el Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real se definen las grandes **directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible**, y se delimita la zona de servicio del aeropuerto en la que se incluyen las **superficies necesarias para la ejecución de las actividades que se enumeran en el artículo 2. 1.a) del Real Decreto 2591/1998**, de 4 de diciembre, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto, y que comprenden todos aquellos **terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria**; así como las **actividades complementarias necesarias o convenientes**.

En dicha Orden de aprobación se establece que **la zona de servicio** del aeropuerto y la totalidad de "su ámbito constituye **una unidad funcional y territorial de naturaleza aeroportuaria**", con su "grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria", y queda delimitada por el plan director con una **superficie estimada de 1.234,45 hectáreas**, de las cuales 432,94 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 441,93 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias, 51,42 hectáreas a zonas verdes y 296,16 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria.

Como puede comprobarse, en dicho Plan Director vienen definidas todas las infraestructuras necesarias para el desarrollo del aeropuerto que se derivan de las necesidades establecidas en el Proyecto, se analizan las alternativas de desarrollo en base a una serie de condicionantes y se representan gráficamente las configuraciones de desarrollo seleccionadas para cada año horizonte. Asimismo, se presentan recomendaciones acerca del uso del suelo en el entorno

aeroportuario y las actuaciones a realizar a fin de implantar las configuraciones de desarrollo seleccionadas para cada fase.

Además de proyectar la zona de movimiento de aeronaves, la zona de pasajeros, la zona de servicios aeroportuarios, zona de abastecimientos, accesos y zona de apoyo a la aeronave, se contemplan también las **zonas de reserva** con el fin de asegurar el crecimiento del aeropuerto según lo previsto.

Ejemplo de ello lo son la Zona de Protección Natural, que contiene la reserva del *volcán de la Atalaya* y la *franja de protección de la ZEPA* con una superficie total de 57,42 hectáreas.

Por otra parte, la **Zona de Reserva Aeroportuaria** contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas mencionadas anteriormente, con una superficie de 296,16 hectáreas.

De igual forma fueron consideradas en el Plan las construcciones e instalaciones que circundan el aeropuerto y las **ayudas a la navegación,** que están sujetos a las **servidumbres** contempladas en la Ley 48/ 1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea y Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, con el objeto de garantizar la seguridad de las aeronaves.

Se establecía un espacio concreto para posibilitar el despliegue de aeronaves militares y sus medios de apoyo integrado por posiciones remotas en plataforma de estacionamiento de aeronaves y espacios no ocupados por edificaciones. Asimismo, se prevé la habilitación de los espacios precisos para que las autoridades públicas no aeronáuticas puedan desarrollar las actividades y prestar los servicios de su competencia en el recinto aeroportuario.

Así quedaba definida en el Plano N°4 del Plan Director la delimitación de la zona de servicio como "*Zona de Servicio Propuesta. Coordenadas UTM ED50*" en el que constaban las coordenadas de sus vértices principales. La superficie total de la zona de servicio aeroportuaria es de 1.234,45 hectáreas y las coordenadas UTM ED50 que lo delimitan se muestran en la tabla correspondiente.

No cabe duda que la segregación para venta de terrenos en la zona de servicio aeroportuaria **precisa de la observancia de unos requisitos cuyo incumplimiento se sanciona con la nulidad.** Así lo establece el **Artículo 22 de la Ley 18/2014** que establece que, **no se podrán enajenar, total o parcialmente, cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias** necesarias para mantener la prestación del

servicio aeroportuario en cualquier aeropuerto de la red de aeropuertos de interés general, salvo autorización expresa del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y el preceptivo el informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Y en su tercer párrafo dice que <<la venta de las anteriores instalaciones o infraestructuras sin dicha autorización será nula de pleno derecho.>>.

Por otro, el PROYECTO DE SINGULAR INTERÉS (PSI)

Por cuanto respecta al **PSI** éste es un *instrumento de ordenación territorial de carácter **supramunicipal***, que tiene por objeto principal, "actuaciones de relevante interés social o económico, ordenándolas y diseñándolas, con carácter básico y para su inmediata ejecución, pudiendo comprender terrenos situados en uno o varios términos municipales y desarrollarse en cualquier clase de suelo...", como se establece en el **artículo 19.1 del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre**, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística.

Así pues, el **PSI** ha de tener por **objeto la adecuación territorial y urbanística de los terrenos que conforman la unidad del sistema aeroportuario**, delimitado por el **PDA aprobado por el Ministerio de Fomento en la totalidad de su zona de servicio** con los usos y actividades establecidos por éste.

Los **efectos** que produce la aprobación del **PSI** vienen a significar la **clasificación y calificación urbanística de los terrenos a que afecten, conforme a los destinos dados para éstos y previstos en el PDA**, debiendo adaptarse el planeamiento municipal a dichas innovaciones mediante su revisión o modificación, según proceda. Dicho de otra forma, el Planeamiento municipal ha de adaptarse al PDA y no a la inversa.

Por su parte, **el Estado** al declarar de interés general un aeropuerto y permitir su construcción conforme al **PDA** que ella aprueba, **tiene la total competencia y decisión para decidir en qué lugar, con qué extensión, qué servicios ha de prestar, con qué infraestructuras debe constar, qué usos y actividades se van a realizar en el espacio concreto de la Comunidad Autónoma y, en consecuencia, de los municipios en que determine el PDA aprobado por el Ministerio de Fomento**. Es así que la competencia del Estado se extiende a la delimitación de la zona de servicio que incluye las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento conjunto, y a las funciones que deben cumplir, esto es, la definición de los usos y actividades que podrán desarrollarse en ellas, incluso los industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o

conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto y que hayan sido concretadas en el **PDA** aprobado por el Ministerio de Fomento.

En cumplimiento de la legislación aplicable, **una vez delimitada por el PDA la superficie aeroportuaria en su totalidad, se procede por la Comunidad Autónoma a la elaboración del instrumento, en este caso el PSI, cuyo objeto será la regulación urbanística de la infraestructura aeroportuaria pero sin que ello impida el ejercicio y desarrollo de los usos y actividades establecidas en el PDA.**

En el caso que ahora tratamos de analizar, la **Orden FOM/3237/2002** fue uno de los orígenes del **PSI, instrumento urbanístico que desarrolla el PDA y cuyo objeto primordial es desarrollar mediante el establecimiento de una ordenación detallada del suelo afectado por la actuación, con el fin de crear la infraestructura necesaria para la implantación del aeropuerto. Con motivo de la mencionada Orden, se aprobó el 22 de Julio de 2003 el PSI por el Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha, en aplicación del Art.19.2c) del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre.**

Dicho PSI, **clasificó el suelo en su totalidad como suelo rústico no urbanizable de especial protección de infraestructuras, y se delimitaron dos zonas, una estrictamente aeroportuaria y otra de actividades complementarias, tanto terciarias como industriales, que en aplicación del artículo 20.1.k) del Decreto Legislativo 1/2004 de 28 diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (en adelante **TRLOTAU**), ello implica la "...estructuración del suelo en una ÚNICA FINCA JURÍDICO CIVIL acorde con la ordenación urbanística del Proyecto y afectación real de ella, con prohibición de su división en cualquier forma...", lo que lleva a la INDIVISIBILIDAD de las fincas, indivisibilidad que no se entiende sobre el conjunto de actividades aeroportuarias, sino que viene dada con motivo de la parcelación que resulta del proyecto, de tal forma que cada parcela delimitada y concretada en el proyecto se registrara como única e indivisible.**

En el **Acuerdo de la Consejería de Obras públicas de 22 de Julio de 2003 por el que se aprobó el PSI -PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE CASTILLA LA MANCHA 24 DE SEPTIEMBRE DE 2003-**, consta expresamente entre las Prescripciones a las que se sujeta dicha aprobación definitiva, lo siguiente:

**Décima: RESPECTO DE LA ESTRUCTURACIÓN DEL SUELO EN UNA ÚNICA FINCA JURÍDICO-CIVIL CON PROHIBICIÓN DE SU DIVISIÓN.**

**La empresa promotora debe estar a lo que se deriva del cumplimiento del artículo 20.1.k) de la LOTAU.**

La aprobación del PSI el 22 de Julio de 2003, se efectuó sobre una superficie de 1.831 Has., como consecuencia de la Orden FOM/3237/2002, vigente hasta el 5 de Mayo de 2006, fecha en la que el Ministerio de Fomento, por razones de seguridad jurídica, dictó la nueva Orden Ministerial FOM/1510/2006 que dejó sin efecto la anterior.

Dicha nueva Orden del Ministerio de Fomento vino motivada, por una parte, por el Dictamen 2003/2007 de fecha 7 de Julio de 2004 de la Comisión Europea que entendió que se había producido un incumplimiento de las Directivas 85/337/CE y 79/409/CE, lo que obligó a la modificación del PDA, entre cuyas medidas se redujo la superficie afectada a 1.234,45 has.

Eso es lo que explica que, al no haber sido modificado el **PSI** tras las variaciones efectuadas en 2006, éste siga contemplando 1.831 has., mientras que el PDA las tuviera que reducir posteriormente a las 1.234,45 has. actuales.

En efecto, el último acto administrativo con relevancia fue la Orden FOM/2612/2006 de 12 Julio, que emite el Ministerio de Fomento aprobando así el **PDA** del "Aeropuerto de Ciudad Real". Orden ésta que es emitida como desarrollo de la Orden FOM/1510/2006 de 5 de Mayo, la cual se dictó por razones de seguridad jurídica puesto que se produjo un incumplimiento de las Directivas 85/337/CE y 79/409/CE.

Por tanto nos encontramos ante una situación compleja como la propia administración concursal pone de manifiesto en su escrito de alegaciones presentado en el presente incidente de nulidad situación de tener, dado que para cualquier operación de división de la unidad o de parcelación incluso se debe estar y pasar previamente tanto por lo establecido en el **PSI** aprobado el 22 de Julio de 2003, **PSI** al que le han sobrevenido, tanto la Orden FOM/1510/2006 que autoriza la construcción del "Aeropuerto de Ciudad Real", como la Orden FOM/2612/2006 que aprueba el **PDA** de mencionado aeropuerto, como al **PDA** ya adaptado a la Declaración de Impacto Ambiental de 2006 sobre la evaluación del proyecto aeroportuario.

Con independencia de lo anterior, bien es cierto que, con la modificación que se llevó a cabo en 2009 y que actualmente se ha vuelto a incluir en el vigente TRLOTAU aprobado por el **Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo**, concretamente en el **artículo 54.5**, se permite la parcelación y división de las fincas emplazadas en un **PSI**, al establecer *<<Todo acto de división de fincas o segregación de terrenos que se efectúe en suelo rústico para la ejecución de Proyectos de Singular Interés cuyo objeto sea la implantación de infraestructuras destinadas a servicios públicos de interés general se llevará a cabo de acuerdo con sus propias determinaciones, no estando sujeto a los requisitos y limitaciones que para tales actos se contienen en esta*

*Sección. No obstante, no podrán llevarse a cabo divisiones o segregaciones antes del inicio de la prestación efectiva del servicio público de que se trate, salvo las precisas para la adquisición de terrenos al Proyecto a favor de su promotor>>.*

Así, conforme a lo establecido en el **artículo 64.4 del TRLOTAU**, en suelo rústico no urbanizable de especial protección, como es el caso, para llevar a efecto la parcelación no es preciso obtener la calificación urbanística que otorgan las Comisiones Provincial o Regional de Ordenación del Territorio y Urbanismo, en cada supuesto, pero sí que tal calificación sería ineludible para el resto de usos, actividades y edificaciones que pretendan realizarse en los terrenos objeto de parcelación o segregación.

Ahora bien, en el caso de aceptarse la posibilidad de efectuar la **parcelación de la finca en que se enclava un PDA aeroportuario de interés general**, es obvio que debería haberse obtenido CON CARÁCTER PREVIO la **correspondiente licencia urbanística**, con acatamiento pleno de lo establecido en los **artículos 64 y 165** del TRLOTAU, en cuyo **apartado 1, letra a)** establece que "*Las parcelaciones o cualesquiera otros actos de división de fincas o predios en cualquier clase de suelo, no incluidas en proyectos de reparcelación*".

Como señala la concursada en su escrito de alegaciones si los conceptos de segregación y división están acuñados en el Derecho privado, el de parcelación es más propio de la legislación administrativa urbanística, al punto de que la misma TRLOTAU se ocupa de definirla en el **Art. 89.1**, "*se considera a cualesquiera efectos parcelación urbanística toda división simultánea o sucesiva de terrenos o fincas en dos o más lotes, parcelas o fincas nuevas independientes*", y en relación con el suelo rústico la letra b) "*cuando uno o varios de los lotes o fincas a que dé lugar sean susceptibles de actos de construcción o edificación y dispongan o vayan a disponer de infraestructuras o servicios colectivos innecesarios...*".

No debemos olvidar que el PDA aprobó en su integridad el PSI , salvo la modificación que se realizó en relación a la disminución a la superficie afectada de 1.831 hectáreas a 1.234,45 hectáreas , y en consecuencia hay que estar y pasar por lo establecido también en el propio PSI

**Por otro lado la DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA) .-**

Como consta en la documentación aportada a la presente pieza separada, el proyecto de **«Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea»** fue redactado ante el problema surgido en el anterior proyecto del Aeropuerto de Ciudad Real situado en el interior de la Zona de Especial Protección para

las Aves (ZEPAs) «ES-157 Campo de Calatrava», situado al norte del emplazamiento inicialmente propuesto. Esta modificación fue sometida a evaluación durante el año 2002 y el Ministerio de Medio Ambiente emitió una declaración de impacto ambiental mediante resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 10 de diciembre de 2002 (BOE 18 de diciembre de 2002). Tras dicha evaluación de impacto ambiental el Ministerio de Fomento autorizó la construcción del Aeropuerto de Ciudad Real, declarándolo de Interés General del Estado, mediante orden FOM 3237/2002, de 18 de diciembre de 2002, iniciándose posteriormente la construcción del aeropuerto. Tras la autorización de construcción del Aeropuerto, la Comisión de la Unión Europea remitió a las autoridades españolas una carta de emplazamiento el 19 de enero de 2003, y posteriormente un Dictamen Motivado de 7 de julio de 2004, por **aplicación incorrecta de la Directiva 85/337/CEE, modificada por la Directiva 97/11/CE, y la Directiva 79/409/CEE**. El Dictamen Motivado considera que se ha **incumplido la directiva 85/337/CEE** por diversas razones. Al no haber una auténtica evaluación de los efectos sobre la fauna considera que así mismo se ha incumplido la directiva 79/409/CEE en cuanto a evitar los efectos en los hábitats fuera de la zona de conservación. Para hacer frente a las exigencias del Dictamen Motivado, la **Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento suspendió las obras del Aeropuerto** mediante resolución de 19 de octubre de 2004, cuando estaba ejecutado aproximadamente un 46 % de las obras (central eléctrica 55%, terminal de pasajeros 25%, torre de control 30%, terminal de carga 60%, SEI 60%, campo de vuelos 40%, centro de emisores 60%, urbanización general 40%).

Como consecuencia de ello, el 22 de noviembre de 2004 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente requirió al **promotor la realización de una nueva evaluación de impacto ambiental**. La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha dio previamente su opinión favorable acerca del contenido. Ante el informe emitido por el promotor sobre las alegaciones recibidas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó una ampliación de la información al promotor. El promotor aportó la información complementaria que le fue solicitada referente a la superficie de la ZEPAs afectada por el espacio del aeropuerto, trayectorias previstas para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, afección acústica para la fase de máximo desarrollo del aeropuerto, controles de avifauna enmarcados en el programa de vigilancia ambiental y viabilidad funcional del apeadero de la línea del AVE. La declaración de impacto ambiental tomó como base documental los contenidos de los procedimientos de evaluación que dieron lugar a las Resoluciones de la Secretaría General de Medio Ambiente de 4 de abril de 2001 y de 10 de diciembre de 2002, los contenidos documentales de los procedimientos administrativos previos y el Dictamen Motivado (infracción 2003/2207) de La Comisión de

las Comunidades Europeas a que dieron lugar, y el resultado del nuevo proceso de evaluación de impacto ambiental.

Consecuencia de todo ello se dictó por el **Ministerio de Medio Ambiente la Resolución de 16 de febrero de 2006**, de la **Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático**, por la que se formuló la declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Aeropuerto de Don Quijote», Ciudad Real.

Conforme a la necesaria modificación del proyecto, se establecieron en la Resolución referida una serie de **condiciones y medidas correctoras y compensatorias** para el Aeropuerto, las cuales se establecieron en los **epígrafes 8.3 y 8.4 de la Resolución**. Según el **apartado 7 del epígrafe 8.3**, el promotor se obliga a **acometer el redimensionamiento del proyecto para reducir la superficie de ocupación del suelo**, para lo que eliminará del perímetro del Sistema General Aeroportuario las superficies que se determinan en los apartados a, b, c, y d del Plano que se incorpora a la propia Resolución.

Por tanto, se ordenó la redefinición de los desarrollos previstos y sus fases evolutivas revisando la ocupación general.

a.) Desocupación de las 7 Ha de la ZEPa de «Campo de Calatrava» por los terrenos del aeropuerto, y en su caso, el restablecimiento a la situación anterior a la ocupación realizada.

b.) Eliminación del ámbito del proyecto una superficie del orden de 500 Ha que supone todo el territorio que se sitúa al Noroeste de la línea del AVE, en la franja comprendida entre ésta y la autovía (entorno del volcán «Cabeza Parda»), excepto 40´58 Ha que corresponden al «Centro de Visitantes», a los accesos por carretera, accesos ferroviarios, y a la Depuradora de Aguas Residuales que será construida por la Junta de Comunidades para dar servicio tanto al Aeropuerto como a los municipios limítrofes.

c.) Eliminación de los terrenos al Noreste de la línea del AVE que forman el vértice del triángulo cuya base es la línea paralela a la pista de aterrizaje trazada desde la rotonda próxima a la estación de bombeo y depósito del agua, que ocupan una superficie de 90´46 Ha.

d.) Eliminación de los terrenos existentes al suroeste de la carretera que une Villar del Pozo con Cañada de Calatrava (CR-5136) que ocupan una superficie de 65´36 Ha. El promotor debía garantizar el mantenimiento de los hábitats, dejando el suelo mencionado en los apartados a, b, c y d, libre de ocupación en una superficie total de 622´20 Ha, sobre las que debería aplicarse el mismo tratamiento que a las zonas de protección natural.

Con esa reducción la ocupación total del Sistema General Aeroportuario quedó en 1.234,45 Has., lo que ha

terminado siendo finalmente el límite de expansión de máxima actual de su capacidad.

Además de esas anteriores, la resolución citada recogió e impuso otras medidas, entre las que cabe destacar, las medidas compensatorias consistentes en la Ampliación de la ZEPA en 2.200 Has. al este de la actual ZEPA, para la mejora de sus hábitats para la avifauna, de acuerdo con el programa agroambiental establecido.

Respecto al **Programa agroambiental**, referente a la mejora del hábitat y aumento de la capacidad de carga de la ZEPA y su ampliación, las medidas previstas en compensación a los efectos derivados del proyecto tratan de mejorar el hábitat de las aves esteparias, en toda la ZEPA y supone que el programa debía ser será financiado por el promotor.

Para garantizar la eficacia de las medidas compensatorias se priorizó la adquisición de los terrenos frente a contratos de arrendamiento. Así, la adquisición de terrenos debía alcanzar como mínimo el 30% de las superficies especificadas para cada medida. El promotor se comprometía a **garantizar y financiar la compra o arrendamiento de los terrenos así como su gestión adecuada para alcanzar los objetivos ambientales de las medidas compensatorias propuestas.** El programa afecta a una superficie mínima total de 1.880,5 Ha., sin perjuicio de que esta superficie se amplíe en función de los resultados del seguimiento que efectúe el Observatorio de la Biodiversidad.

El programa constaba de las siguientes medidas: 2.1.1 Adaptación de la cosecha a la biología de las aves de acuerdo con lo especificado en el Protocolo entre el Promotor y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. La superficie mínima en la que se aplicará esta medida, tanto por adquisición y gestión como por primas de los agricultores a través de contratos de larga duración renovables cada 5 años, será de 546 Ha. 2.1.2 Mejora del barbecho tradicional. Las superficies a alcanzar serán como mínimo de 604,5 Ha. 2.1.3 Establecimiento de parcelas de siembra sin recolección, en una superficie mínima de 338 Ha. 2.1.4 Restablecimiento de lindes con vegetación herbácea en torno a las parcelas agrícolas. Se ofrecerán primas a los agricultores con el objetivo de cubrir una superficie mínima de lindes de 182 Ha. 2.1.5 Construcción de 2 nuevos primillarios, con capacidad de al menos 10 parejas cada uno en localidades dispersas en la ZEPA, para la mejora del hábitat del cernícalo primilla y adquisición de 10 Ha en el entorno inmediato de cada primillar y gestión adecuada de estos terrenos. 2.1.6 Transformación de al menos 210,3 Ha de cultivos herbáceos en pastizales permanentes cerca de las colonias de cernícalo primilla. 2.1.7 Construcción y mantenimiento de 4 bebederos que permitan la disponibilidad de agua para la ganga ibérica durante todo el año.

Con todos los requisitos anteriores, no es difícil hacerse una idea de lo complejo que ha sido el proceso de nacimiento, aprobación y puesta en marcha de esta unidad productiva, para variar ahora , como se llevó a cabo en la providencia de abril de 2015, su composición y configuración , **con la consiguiente afectación esencial tanto de su uso como de su finalidad e interés general protegido, dando una configuración desmembrada a la unidad, y abriendo puertas que conducirían al desmantelamiento completo de la unidad.**

#### **FUNDAMENTO DE DERECHO SÉPTIMO.**

No puede ser menos concluyente el informe emitido por la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha presentado en el presente incidente de nulidad , informe que dice literalmente en alguno de sus apartados:

"El mencionado PSI se aprobó definitivamente mediante Acuerdo de 22 de julio de 2003, del Consejo de Gobierno (publicado en el D.O.C.M. núm. 138, de 24 de septiembre de 2003), de conformidad con lo previsto en la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (modificada por Ley 1/2003, de 17 de enero), que era la norma vigente en aquel momento. Según lo dispuesto en el artículo 19.1 de dicha Ley, la aprobación definitiva de un PSI determina, en su caso, *"la clasificación y la calificación urbanística de los terrenos a que afecten, conforme a los destinos para éstos en ellos previstos f...]*". Así, en la Prescripción Complementaria Séptima del Anexo incluido en el referido Acuerdo del Consejo de Gobierno se determina el régimen jurídico de los terrenos que componen el recinto aeroportuario. Concretamente, en el párrafo tercero de la citada prescripción se establece:

*"Por tanto, este PSI se refiere a las determinaciones urbanísticas necesarias para la ejecución de su objeto y, en función de ello, el régimen jurídico-urbanístico de los terrenos incluidos en su delimitación sería el correspondiente a suelos clasificados como suelo rústico de reserva, o de especial protección de acuerdo con lo especificado en el mismo, y destinados a unas infraestructuras de comunicación aérea, o a unas instalaciones para el desarrollo de actividades industriales o terciarias, de carácter privado (en suelo de titularidad privada). Al respecto cabe remitirse a los artículos correspondientes de la LOTAU en los que se concreta el régimen jurídico de la clase de suelo citada."*

Actualmente, la norma vigente está constituida por el Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística (en adelante, TRLOTAU). Por tanto, para determinar la normativa que en la actualidad se debe aplicar a esos terrenos, en cuanto al régimen urbanístico de suelo, procede remitirse a lo establecido al respecto en la Disposición Transitoria Cuarta del vigente TRLOTAU:

*"1. El régimen urbanístico del suelo ya clasificado por los planes vigentes en el momento de la entrada en vigor de esta Ley será:*

### 1.1 Suelo clasificado como no urbanizable o rústico:

Cuando no esté sujeto a específicas medidas de protección por la legislación sectorial o por el planeamiento territorial y urbanístico por razón de sus valores naturales o culturales, ecológicos o medioambientales singulares, el régimen establecido para el

En las determinaciones previstas en el PSI aprobado definitivamente **no se contempla la posibilidad de dividir la finca o segregar terrenos.** Bien al contrario, la Prescripción Complementaria Décima del Anexo del Acuerdo de 22 de julio de 2003, del Consejo de Gobierno, establece lo siguiente:

**"Décima: Respetto de la estructuración del suelo en una única finca jurídico-civil con prohibición de su división.**

*La empresa promotora deberá estar a lo que se deriva del cumplimiento del artículo 20.1.k de la LOTAU."*

Así pues, en el caso de que en el seno del procedimiento judicial relativo al concurso ordinario núm. 824/2009 contra la mercantil "CR AEROPUERTOS, S.L.", una vez recabados los informes de las distintas Administraciones solicitados por el Juzgado, se concluyera finalmente la necesidad - **para que resulte viable el proceso de venta** de la infraestructura aeroportuaria - de llevar a cabo la división de la finca, **sería preciso tramitar una modificación del PSI para adaptar sus determinaciones a ese objeto, en cumplimiento de la normativa urbanística actualmente vigente en Castilla-La Mancha.**

Sin olvidar igualmente lo que se reseña en el referido informe, que viene a coincidir con una de los requisitos esenciales que establece la propia Dirección General de Aviación Civil en el informe presentado para este incidente, integrada en el Ministerio de Fomento:

**"Por último, y al hilo de lo afirmado anteriormente de que deben cumplirse todas las determinaciones del PSI, resulta importante señalar que la enajenación o enajenaciones de terrenos del PSI que lleve a cabo la administración concursal, debería suponer asimismo la subrogación del adjudicatario o adjudicatarios en la posición jurídica que ostentaba la mercantil "CR AEROPUERTOS, S.L." en su condición de entidad promotora del PSI, asumiendo, en consecuencia, tanto los derechos como las obligaciones que pudieran derivar de dicha condición."**

Ni en la petición realizada de segregación y ulterior venta mediante subasta por la administración concursal, ni en la providencia de 10 de abril de 2015 se establecía nada ni en relación a la obligación de continuar con el fin para el que fue creado el aeropuerto, ni sobre la inexorable subrogación del adjudicatario o adjudicatarios en la posición jurídica que como promotor que ostentaba la mercantil "CR AEROPUERTOS, S.L." en su condición de entidad promotora del PSI, asumiendo, en consecuencia, tanto los derechos como las obligaciones que pudieran derivar de dicha condición.

La propuesta de división, dejaba desmembrada por completo no solo la unidad aeroportuaria desde la perspectiva del fin mismo de la unidad para la que fue creado, sino desde el punto de vista de funcional pues no cabe duda alguna que lo segregado y que quedó fuera de la subasta era absolutamente necesario para la consecución del fin, esencialmente los terrenos de uso industrial-aeroportuario, propuesta de división, segregación y parcelación que sin duda podría constituir un semillero ideal para la entrada de especuladores sin escrúpulos en el proceso de venta del aeropuerto.

No menos contundente es el informe de alegaciones presentado por la Abogada del Estado al señalar literalmente:

*"En cuanto a las pretendidas facultades de división de la unidad productiva unitaria a favor de la administración concursal, cabe decir que en el plan de liquidación aprobado por el Juzgado mediante auto de 10 de octubre de 2013 establecía: "(...) El art. 158.1 LC establece que, siempre que sea factible, el Plan de Liquidación deberá contemplar la enajenación unitaria del conjunto de los establecimientos, explotaciones y cualesquiera otras unidades productivas de bienes y servicios del concursado o de alguno de ellos"*

*Para dar cumplimiento a dicho mandato legal este Plan de Liquidación prevé la enajenación conjunta de la explotación unitaria constituida por:*

- 1) El Aeropuerto de Ciudad Real, con todos sus equipos e instalaciones, tanto muebles como inmuebles (excluidos, en su caso, los equipos móviles gravados por la hipoteca mobiliaria a favor de Air Rail S.L. descrita más arriba).*
- 2) Los terrenos incluidos en la zona de uso industrial-aeroportuario, en el estado de urbanización en que se hallen.*
- 3) En su caso, los terrenos incluidos en la zona destinada a usos ecológicos en cumplimiento de obligaciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental (...)"*

*Es decir, el plan de liquidación aprobado por la autoridad judicial preveía que la enajenación conjunta de la explotación unitaria incluía en todo caso los terrenos incluidos en la zona de uso industrial aeroportuario, pudiendo siempre con este contenido mínimo revestir una configuración estricta, amplia o máxima.*

*La administración concursal, mediante escrito de 25 de marzo de 2015, señaló que la explotación unitaria que se había descrito en el plan de liquidación no era tal y que en realidad estaba integrado por dos explotaciones distintas: la explotación aeronáutica (aeropuerto propiamente dicho) y la explotación inmobiliaria (los terrenos de uso industrial aeroportuario y demás terrenos rústicos), considerando que la venta podía realizarse mediante una venta conjunta de ambas explotaciones o mediante ventas separadas de las explotaciones unitarias especializadas.*

Esta parte considera que la Administración concursal se ha excedido con mucho de sus facultades. Así, el plan de liquidación, de acuerdo con el artículo 148 LC y previas observaciones o propuestas de modificación por parte del deudor y acreedores concursales, debe ser aprobado por el juez; y precisamente esa intervención judicial supone una garantía tanto para el concursado como para los acreedores.

El plan de liquidación aprobado el 10 de octubre de 2013 definió la explotación unitaria (que incluía los terrenos de la zona de uso industrial aeroportuario), y tres configuraciones que podía revestir dicha explotación (estricta, amplia o máxima), añadiendo tras la descripción de la última configuración posible:

"(...) La Administración Concursal determinará, de forma discrecional, con cuál de esas tres configuraciones se venderá el activo unitario, en atención a los intereses del concurso y a la situación del mercado, pudiendo incluso modificar parcialmente la descripción de dichas configuraciones. (...)"

En consecuencia, la delegación de facultades que pretende hacer valer la administración concursal en su escrito de 25 de marzo de 2015 no es tal. La única facultad que tenía la administración concursal era la de elegir entre las tres configuraciones de la explotación unitaria que el juez había aprobado en el plan de liquidación, pudiendo modificar parcialmente la descripción de las configuraciones, pero desde luego y en ningún caso, podría cambiar la administración concursal el único concepto de explotación unitaria que recogía el plan de liquidación.

La modificación -profunda- del plan de liquidación por la administración concursal sin aprobación judicial supone una clara indefensión tanto del concursado como de los acreedores, que no pudieron formular alegaciones; ni tampoco contaron con un auto que poder recurrir. Así, la administración concursal el 25 de marzo de 2015 modificó completamente el plan de liquidación y el 10 de abril, mediante providencia, quedó fijado el objeto de la subasta y las condiciones de la misma.

Por ende, tanto si consideramos que ha existido una subasta que contravenía esencialmente el plan de liquidación, como si consideramos que se ha ejecutado un nuevo plan de liquidación sin alegaciones y sin aprobación judicial, nos encontramos con que sin ningún género de dudas existe un defecto que determina la nulidad de actuaciones, puesto que el control judicial es una base fundamental de nuestro sistema concursal, cuya vulneración ha conllevado efectivamente indefensión tanto para el concursado como para los acreedores al no poder haber formulado alegaciones ni haber existido auto que recurrir.

Por ende, tanto si consideramos que ha existido una subasta que contravenía esencialmente el plan de liquidación, como si consideramos que se ha ejecutado un nuevo plan de liquidación sin alegaciones y sin aprobación judicial, nos encontramos con que sin ningún género de dudas existe un defecto que determina la nulidad de actuaciones, puesto que el control judicial es una base fundamental de nuestro sistema concursal, cuya vulneración ha conllevado efectivamente indefensión tanto para el concursado como para los

acreedores al no poder haber formulado alegaciones ni haber existido auto que recurrir.

1. No se sabe qué parte indivisa de la finca registral 84.579 del Registro de la Propiedad nº2 de Ciudad Real se está subastando.
2. Es posible que el Aeropuerto de Ciudad Real subastado ocupe también, en todo o en parte, alguna o algunas de esas otras parcelas no inmatriculadas, en cuyo caso las partes de aquellas que se engloben en dicha infraestructura se entenderán incluidas en el bien subastado.

Como se aprecia de la simple lectura, la subasta se realizó sobre un objeto completamente indeterminado, puesto que ni se especificó qué parte de la finca 84.579 se estaba subastando, ni qué parcelas no inmatriculadas podrían estar englobadas en la infraestructura aeroportuaria. A su vez, esta indeterminación inicial es difícilmente subsanable, puesto que como muy bien quedó reflejado en el plan inicial aprobado judicialmente, lo que posteriormente la administración concursal quiso dividir como explotación aeronáutica y explotación inmobiliaria, es una explotación unitaria según el plan de liquidación inicial, debido a las imbricaciones existentes entre ambos aspectos de la misma explotación. En consecuencia, determinar qué parte en concreto de la finca 84.579 es la que se estaba subastando o qué fincas no inmatriculadas (si es que había alguna) formaban parte de la explotación aeroportuaria no es en absoluto claro.

En consecuencia, tal indeterminación del objeto de la subasta causa indefensión, tanto a los participantes en la subasta (que no conocen con precisión el bien por el que pujan), como al que finalmente resultase adjudicatario, que adquiriría un bien indeterminado

Como decíamos literalmente en nuestra resolución de 6 de noviembre de 2015 , lo primero que se había planteado este Juzgador de cara a la viabilidad procesal, material y consecuente validez de lo que tendría que acordar, en su caso, en el auto de aprobación del remate y adjudicación del bien ofertado a la hora del dictado del auto al amparo de lo establecido en el Art. 149.5 de la ley concursal, habían surgido en ese momento a priori las siguientes dudas razonables:

1. Si el objeto de la subasta, en lo relativo a constituir parte segregada tanto de una unidad productiva unitaria -a los efectos concursales art. 148 de la LC- , y como parte de una unidad productiva de actuación muy concreta y finalista creada y diseñada a un fin concreto y afecto -UN AEROPUERTO- , es o era divisible, dado que de no serlo por no contar con las preceptivas autorizaciones legales y administrativas, la división sería nula de pleno derecho, con la consiguiente nulidad de todo lo actuado. Sin olvidar que la división así planteada, podrían dar lugar no solo a la segregación material de la UNIDAD AEROPORUARIA tal y como fue creada tanto en el

PDA y el PSI, sino la desmembración de la FINALIDAD PARA LA QUE FUE EXPRESAMENTE CREADO Y APROBADO, dando la opción a que cada adquirente de cada lote, pudiese llevar a cabo en lo adquirido actividades mercantiles o de cualquier naturaleza radicalmente distintas para los fines concretos y específicos para lo que tantos organismos privados y públicos, el Estado, la Comunidad Autónoma, los distintos Ministerios que Intervinieron, los Ayuntamientos implicados y afectados, así como ciertas Instituciones Europeas (en lo relativo a la declaración de impacto medioambiental) desplegaron una ímproba actuación.

2. Si desde el punto de vista de la determinación , delimitación y descripción del objeto sacado a subasta - art. 668 y concordantes de la LEC- , a priori podría ser considerado vago, impreciso y a la postre indeterminable ... de forma que hiciere imposible, no solo su inscripción posterior en el Registro de la propiedad , que no se garantizaba en modo alguno, sino su correcta concreción y determinación de cara al dictado del auto de adjudicación.

Pues bien en base a lo reseñado en anteriormente no nos cabe duda que el sumatorio de indeterminaciones e inconcreciones del objeto de la subasta es de tal calado , -insubsanable sin alterar el propio objeto de lo subastado- que conllevarían la imposibilidad total y absoluta, ya no solo de la inscripción registral posterior en el registro de la propiedad, sino el mismo dictado del auto de aprobación del remate y la consiguiente adjudicación del art. 149 de LC, **precisamente por ello debe considerarse el objeto como nulo, por inexistente**, con la consiguiente nulidad de la providencia de 10 de abril y de todo lo posterior -art. 243 de la LOPJ- , nulidad radical que además bebe y se asienta sobre dos fuentes pilares más, generadoras por sí mismos de causa de nulidad:

La primera de ellas la indivisibilidad del bien -de la unidad productiva- por no haberse llevado a cabo las previas y necesarias autorizaciones previas con las consiguientes modificaciones del PDA y del PSI.

Así como y en relación a la segunda de las fuentes generadoras de nulidad, que se concreta en que lo solicitado por el administración concursal no era sino una alteración esencial de plan de liquidación -art. 148 de la LC- o al menos una modificación no menos esencial de las operaciones de liquidación concretas no previstas en el plan -art. 149- ; y que en cualquiera de los dos casos , requería, previa audiencia preceptiva previa de la concursada y de los acreedores so pena de sanción de nulidad radical, el dictado del consiguiente auto judicial aprobando ora la modificación , ora la alteración o modificación de las operaciones concretas

de liquidación no contempladas en el plan aprobado previamente; de ahí que la nulidad radical de la providencia y de las ulteriores actuaciones procesales -art. 243 de la LOPJ se asiente en este supuesto concreto **sobre tres pilares concomitantes en el espacio y en el tiempo**, cada uno de ellos de naturaleza distinta, pero con la misma carga energética provocadora del vicio de nulidad que ha sido detectado, lo que supone sin duda una disfunción evidente de las normas esenciales tanto del proceso como las previas, de marcada naturaleza administrativa, para llevar cabo con éxito la pretendida división de la unidad aeroportuaria, SIN QUE debamos olvidar el informe presentado en el día de ayer y no menos contundente elaborado por la DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL entregado en esta UPAD en el día de ayer, cuyo contenido se da por reproducido; por lo que no cabe en modo alguno acoger ninguna de las legaciones vertidas por la entidad mercantil Tzaneen International desgranadas tanto en su escrito de alegaciones presentado en su día, como en el de ampliación presentado el día 25 de enero .

#### **FUNDAMENTO DE DERECHO OCTAVO**

Como es bien sabido el incidente de nulidad de actuaciones, se contempla para supuestos, sin duda, como en lo concerniente al que ahora nos ocupa, puede ser aperturado de oficio por el Juez o Magistrado , al amparo de lo establecido en el art. 240.2 de la LOPJ (y artículo 238.3 cuando se prescinda de las normas esenciales del proceso..) , antes de que recaiga resolución que ponga fin al proceso -en este supuesto antes del dictado del auto del art. 149.5 de la LC de aprobación del remate y adjudicación con cancelación de cargas en su caso), previo traslado de alegaciones a todas las partes que pudieren verse afectadas, siempre que desde el punto de vista estrictamente legal exista causa de nulidad y que se pueda generar indefensión para las partes en relación a las cuales se pudiere derivar perjuicio.

No debemos olvidar que en materia de recursos, y en concreto en el ámbito de los dictados de la resolución que se debería dictar concluida la subasta, en su caso, bajo los auspicios de art. 149.5 de la LC -arts. , 188, 197 y siguientes de la LC- , el recorrido en materia de recursos contra ese tipo de resoluciones -que en su día aprobara el remate con la consiguiente adjudicación del bien- es corto , quedando

vedada la posibilidad de recurrir por vía de apelación ante la sección de la AP correspondiente por razón de la materia, lo que podría generar clara y evidente indefensión para las partes con interés directo y legítimo -pues en determinados supuestos ya no solo se verían privados de recurrir en apelación, sino tan siquiera en reposición, con la consiguiente indefensión, indefensión que también debe ser predicada para la propia concursada y para los acreedores del concurso que verían mermados sus derechos vertebrados para conseguir el cobro de sus créditos con éxito, sin desdeñar como señala de forma reiterada el TC existe indefensión con relevancia constitucional cuando el vicio de nulidad es de tal calado que por si mismo lleva implícito e inherente no solo la nulidad radical del acto sino la consiguiente indefensión .

El art. 238 de la LOPJ establece

Los actos procesales serán nulos de pleno derecho en los casos siguientes:

1. Cuando se produzcan por o ante tribunal con falta de jurisdicción o de competencia objetiva o funcional.
2. Cuando se realicen bajo violencia o intimidación.
3. Cuando se prescinda de normas esenciales del procedimiento, siempre que, por esa causa, haya podido producirse indefensión.
4. Cuando se realicen sin intervención de abogado, en los casos en que la ley la establezca como preceptiva.
5. Cuando se celebren vistas sin la preceptiva intervención del secretario judicial.
6. En los demás casos en los que las leyes procesales así lo establezcan.

El proceso de subasta comenzó su recorrido con el dictado de la providencia de 10 de abril de 2015, resolución judicial que no solo ordenó sacar a subasta el bien o bienes, sino que determinó el objeto y las condiciones en las que se debería realizar el proceso de subasta judicial; resolución que fue dictada mucho antes de la aparición en escena , desde el punto de vista procesal, de que cualquiera de las partes que pudieran participar en el proceso de subasta, partes que el único reflejo que de la misma percibieron no fue sino el edicto posterior que fue publicado (arts. 646, 645, 668 y 691 de la LEC) con la limitación a los efectos que nos ocupa en este incidente de todo licitador de examinar con carácter previo a la subasta los títulos y certificaciones registrales

a los que se hace referencia en los apartados 1 a 3 del art. 668 de la LEC y concordantes de la misma ley procesal.

Una vez concluido el proceso de subasta y resueltos, en su caso por el Señor Letrado de la Administración de Justicia, los posibles incidentes que se hubieren podido plantear, sostenemos que la resolución judicial que completa la aprobación remate y la consiguiente adjudicación final del bien, no es recurrible, y menos aún en procesos concursales como en el que nos ocupa, por lo que resulta evidente esa posible indefensión que sin duda se hubiere generado al postor o dictador a favor del cual se hubiere dictado finalmente el auto de aprobación del remate y adjudicación, puesto que tras el recorrido de procesal iniciado se hubiere encontrado con una resolución no solo no inscribible en el registro de la propiedad, sino nula por carecer de objeto, y frente a la cual nada podría hacer por vía de recursos, sin que para paliar ese extremo baste con sostener que la providencia de 10 de abril no garantizaba la inscripción registral de los bienes inmuebles que formaban parte del objeto de la subasta, puesto que como establece el TS y el TC, si como sucede en supuestos como el que nos atañe el vicio procesal, la contravención de las normas esenciales del proceso o como sucede en el presente supuesto el objeto de lo subastado son radicalmente nulos, la indefensión con relevancia constitucional está implícita en la propia contravención del ordenamiento jurídico material o procesal que haya sido detectada.

Ahora bien tal y como planteábamos en nuestra resolución de 6 de noviembre de 2015, debe ser analizada la siguiente cuestión:

En relación al auto que resuelva el incidente de nulidad de actuaciones que de oficio se apertura en el día de hoy ¿cabe recurso de apelación? o por el contrario debe estarse a lo establecido en el art. 241 in fine de la LOPJ, que establece que contra esa resolución no cabrá recurso alguno.

Como decíamos ya en nuestra resolución de 6 de noviembre de 2015, en materia de recursos en materia concursal los recursos están delimitados y definidos y tasados; pero dado que dada la complejidad de lo que se va a resolver, su repercusión amplia sobre distintas fases y resoluciones, su trascendencia procesal, la afectación de los intereses de todos los interesados y afectados, y por el bien supremo de la masa, no cabe duda de que lo que ha sido resuelto, bordea tangencialmente las materias propias que deberían de ser resueltas por el denominado "incidente concursal" -que termina por sentencia y contra la que cabe recurso de apelación, incidente concursal que en este supuesto no puede ser

aperturado- por lo que en aras a facilitar el derecho de tutela efectivo en sentido amplio tan y como establece el TC y el TEDH y la propia Carta Europea de Derechos Fundamentales "el derecho a la segunda instancia" , cabría la posibilidad de admitir la tesis de que contra este auto que resuelve el incidente de nulidad pueda interponerse recurso de apelación, todo ello con independencia de que la Sala que deba de conocer del recurso entienda que no es posible la interposición de recurso alguno tal y como marca el art. 241. in fine de la LOPJ, en atención a una interpretación literal de dicho precepto, siendo esta la tesis personal de este Magistrado.

Finalmente, la Ley Orgánica 13/1999 regulaba y lo sigue haciendo tras las reformas posteriores de forma expresa el carácter irrecurable de las resoluciones que ponen fin al incidente de nulidad, bien por su inadmisión *prima facie*, bien por su desestimación una vez examinado el fondo del mismo. En concreto, el legislador declara que ambas resoluciones «no serán susceptible de recurso alguno».

No obstante entendemos que el marco legal y procesal no lo permite, y así por un lado no cabe duda de que si bien el capítulo III "de la nulidad de los actos procesales" del título III del libro III de la LOPJ, parece diseñar dos sistemas distintos para encauzar el incidente de nulidad **-SIN QUE DEBAMOS PERDER DE VISTA QUE ESTE INCIDENTE POR SU NATURALEZA y tal y como aparece diseñado en la LOPJ y en la LEC "no constituye tanto un proceso cuanto un verdadero sistema de remedio extraordinario"-**; el primero de ellos reseñado en el art. 240 y el segundo en el art. 241 del mismo texto legal [*diseñado este último precepto el art. 241 de la LOPJ para el supuesto de resoluciones firmes contra la que no cabe ya recurso ordinario alguno, vertebrando este precepto un mecanismo que permite a los jueces corregir la lesión producida, siempre y cuando, la infracción de contenido constitucional no haya podido ser alegada mientras el proceso se encontraba pendiente ni tampoco mediante los recursos ordinarios; ese incidente de nulidad de actuaciones queda prácticamente reducido, como explica BACHMAIER, a aquellos casos en que el defecto procesal generador de indefensión sólo es advertido después de la sentencia firme y de aquellos supuestos en los que el vicio se produce en la propia sentencia y ésta no es susceptible de recurso ante la jurisdicción ordinaria*].

Si bien es cierto que en materia de recursos la propia LOPJ solo excluye expresamente ese "cualquier recurso" en el apartado correlativo del art. 241; no es menos cierto que la mayoría de la doctrina entiende que esa exclusión de recurso, no es sino el corolario de cierre del sistema de recursos para cualquiera de los dos incidentes diseñados por el legislador en ese capítulo III "de la nulidad de los actos procesales" del título III del libro III de la LOPJ, máxime si tenemos en cuenta el propio sistema legal y tasado que en materia de recursos de apelación establece tanto la propia LC

como la LEC, y en concreto en el supuesto que nos ocupa ni la LEC ni la LC establece de forma expresa que quepa recurso de apelación contra autos como el presente -y desde luego lo que si es descartado de raíz es que contra este auto cupiese recurso de reposición-, recursos de apelación que deben estar expresamente tasados y contemplados por así disponerlo tanto el art. 197 de la LC como en los arts, 455 y concordantes de la LEC; de ahí que conjugando este último extremo, en absoluto baladí, con lo establecido a modo de corolario en el art. 241 de la LOPJ -que descarta la posibilidad de interponer recurso alguno contra el auto que resuelva la nulidad -, sostengamos finalmente, por no permitirlo la ley, que no cabe recurso de apelación -ni mucho menos de reposición-, todo ello con independencia de que la parte que considere lesionado su derecho, interponga recurso de queja ante la Sección de lo mercantil de la Excmá Audiencia provincial de Ciudad Real, para conseguir, en su caso, la declaración judicial de que contra esta resolución cabe recurso de apelación .

#### **FUNDAMENTO DE DERECHO NOVENO**

Por razones estrictamente de economía procesal, dada la deriva de este proceso concursal en lo que concierne a la liquidación, y toda vez que la nulidad conlleva la retroacción de las actuaciones al momento procesal inmediatamente anterior al dictado de la providencia, ya se da respuesta a lo interesado por la administración concursal en su escrito DE 25 de marzo de 2015, respuesta que en concordancia con lo expuesto a lo largo de este auto, no puede sino ser de rechazo frontal, debiendo la Administración Concursal en el plazo de una audiencia ora presentar nuevo escrito interesando lo que a su derecho convenga en cuanto a la venta de la unidad completa, ora y esencialmente a la vista de que se han presentado ofertas para compra de la unidad, reaperturar el sistema de venta directa contemplado en el plan de liquidación aprobado en su día, de cara a concluir con la dignidad que merece el proceso de venta del aeropuerto de Ciudad Real, **dado que afortunadamente y al amparo de lo establecido en punto decimosegundo de la providencia de 6 de noviembre de 2015, se han presentado varias ofertas de compra directa.**

## FUNDAMENTO DE DERECHO DÉCIMO

En iguales términos y dado que la nulidad conlleva la retroacción de las actuaciones al momento procesal inmediatamente anterior al dictado de la providencia, en el que como partes legítimas y a los efectos del presente concurso, tan solo deben estar y tenerse por tales a la deudora y concursada, a los acreedores concursales, al Ministerio Fiscal y por supuesto a la Administración Concursal, debe procederse a apartar y expulsar del presente **procedimiento concursal** a todas las personas físicas y jurídicas, que participaron en el proceso de la subasta y la ulterior presentación de mejoras de pujas, dado que carecen de las condiciones procesales necesarias que deben tener para ser consideradas como parte en el proceso concursal (dado que deben serlo tan solo la deudora, los acreedores, el Ministerio Fiscal y por supuesto la administración concursal por así recogerlo expresa y taxativamente la propia ley concursal), debiendo quedar las piezas separadas de multa por temeridad y mala fe procesal y de sanción disciplinaria que han sido aperturadas durante la tramitación del presente incidente de nulidad al amparo de lo establecido en el art. 247 de la LEC, tanto a la entidad mercantil TZANEEN INTERNATIONAL SL como a sus letrados, sobre mi mesa para que sean resueltas.

## FUNDAMENTO DE DERECHO ONCENO

No cabe pronunciarse sobre la nulidad de actuaciones referida al plan de liquidación, todo ello con independencia del control que del mismo impone la LC al Magistrado, en relación a las facultades que parecía ostentar la administración concursal, y que en concreto a las de división que ya han sido analizadas -división de la unidad productiva que se debía haber llevado a cabo, en su caso, con la previa autorización administrativa-, todo ello con independencia de lo que se pueda acordar en un futuro al amparo de lo establecido en los art. 148 y 149 de la LC, para los supuestos concretos y puntuales y siempre en beneficio del concurso, de alteración o modificación del plan de liquidación, así como en relación a la aprobación judicial de acuerdo con el marco del art. 149 del LC en los supuestos de que sean interesadas medidas de liquidación distintas a las contempladas en el plan inicialmente aprobado en su día por este Juzgado.

## PARTE DISPOSITIVA

### PRIMERO

Debo acordar y acuerdo la nulidad de actuaciones desde el dictado de la providencia de 10 de abril de 2015 -que queda anulada- **y de todas las actuaciones procesales posteriores hasta el dictado de la providencia de 6 de noviembre de 2015,** con retroacción de las actuaciones al momento inmediatamente anterior al dictado de la providencia de de 10 de abril de 2015.

### SEGUNDO

Por las razones evidentes de economía procesal y los motivos expuestos en el fundamento de derecho de la presente resolución, la respuesta que se da por parte de este Magistrado a la Administración Concursal en relación a su escrito de fecha 25 de marzo de 2015, es negativo, debiendo la Administración Concursal en el plazo de una audiencia ora presentar nuevo escrito interesando lo que a su derecho convenga, ora a la vista de que se han presentado ofertas para compra de la unidad reaperturar el sistema de venta directa contemplado en el plan de liquidación aprobado en su día.

### TERCERO

Tener por apartadas y fuera del presente **procedimiento concursal** a todas las personas físicas y jurídicas, que participaron en el proceso de la subasta y la ulterior presentación de mejoras de puja, dado que carecen de las condiciones procesales que se requieren para ser parte en el proceso concursal.

Contra esta resolución no cabe recurso ordinario alguno -salvo lo relativo en su caso, a lo establecido en el art. 44 de LOTC en relación a la posible demanda de amparo ante el Tribunal Constitucional-, todo ello con independencia de que la parte que considere lesionado su derecho, interponga recurso de queja ante la sección de lo mercantil de la Excmá Audiencia provincial de Ciudad Real, para conseguir en su caso, la declaración judicial positiva de ese órgano superior de que contra esta resolución cabe recurso de apelación, que de ser admitido no tendría efectos suspensivos.



Así por este auto, lo acuerdo, mando y firmo, CARMELO ORDÓÑEZ FERNÁNDEZ, Magistrado- Juez titular del Juzgado mixto y de lo Mercantil nº 4 de Ciudad Real y de su partido Judicial.

De todo lo cual doy fe. El Letrado de la Administración de Justicia.