



Roj: **STS 745/2020 - ECLI:ES:TS:2020:745**

Id Cendoj: **28079130052020100061**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **5**

Fecha: **02/03/2020**

Nº de Recurso: **3466/2017**

Nº de Resolución: **304/2020**

Procedimiento: **Recurso de Casación Contencioso-Administrativo (L.O. 7/2015)**

Ponente: **SEGUNDO MENENDEZ PEREZ**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

Resoluciones del caso: **SAN 258/2017,**
ATS 8070/2018,
STS 745/2020

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Quinta

Sentencia núm. 304/2020

Fecha de sentencia: 02/03/2020

Tipo de procedimiento: R. CASACION

Número del procedimiento: 3466/2017

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 11/02/2020

Ponente: Excmo. Sr. D. Segundo Menéndez Pérez

Procedencia: AUD.NACIONAL SALA C/A. SECCION 8

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Jesús Pera Bajo

Transcrito por:

Nota:

R. CASACION núm.: 3466/2017

Ponente: Excmo. Sr. D. Segundo Menéndez Pérez

Letrada de la Administración de Justicia: Ilma. Sra. Dña. María Jesús Pera Bajo

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Quinta

Sentencia núm. 304/2020

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Segundo Menéndez Pérez, presidente

D. Rafael Fernández Valverde



D. Octavio Juan Herrero Pina
D. Wenceslao Francisco Olea Godoy
D^a. Inés Huerta Garicano
D. Francisco Javier Borrego Borrego
En Madrid, a 2 de marzo de 2020.

Esta Sala ha visto el recurso de casación interpuesto por el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TARRAGONA, representado por la procuradora de los tribunales doña Rosa Sorribes Calle y dirigido por el Letrado municipal don Joan Ramón Macías Solé, contra sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) de la Audiencia Nacional, de fecha 25 de enero de 2017, dictada en el recurso contencioso-administrativo núm. 602/2013, en el que se impugna la resolución del Ministerio de Fomento de fecha 7 de octubre de 2013, en la que se inadmitieron sendas solicitudes de revisión de oficio del Proyecto y la licitación de las Obras para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, Tramo Castellbisbal-Murcia, Subtramo San Vicenç de Calders-Tarragona- Nudo Vilaseca.

Se han personado en este recurso como parte recurrida el AJUNTAMENT D'ALTAFULLA, representado por el procurador de los tribunales don Carlos Cabrero del Nero, y la ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO, con la representación que le es propia.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Segundo Menéndez Pérez.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. En el recurso contencioso-administrativo número 602/2013 la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) de la Audiencia Nacional, con fecha 30 de enero de 2017, dictó sentencia cuyo fallo es del siguiente tenor literal:

" **FALLAMOS:** En nombre de S.M. EL REY, y en atención a lo expuesto, la Sala ha decidido:

PRIMERO.-DESESTIMAR el recurso contencioso-administrativo formulado por los **AYUNTAMIENTOS DE ALTAFULLA** y de **TARRAGONA**, contra resolución del Ministerio de Fomento, de fecha 7 de octubre de 2013, a que las presentes actuaciones se contraen.

SEGUNDO.- Se imponen las costas a los recurrentes".

SEGUNDO. Contra la referida sentencia preparó la representación procesal del EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TARRAGONA recurso de casación, que por la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) de la Audiencia Nacional tuvo por preparado mediante Auto de 19 de junio de 2017, que, al tiempo, ordenó remitir las actuaciones al Tribunal Supremo, previo emplazamiento a las partes.

TERCERO. Recibidas las actuaciones y personadas las partes, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, con fecha 16 de julio de 2018, dictó Auto cuya parte dispositiva es del siguiente tenor literal:

"La Sección de Admisión acuerda:

1º) Admitir el recurso de casación preparado por la representación procesal del Ayuntamiento de Tarragona contra la sentencia de 30 de enero de 2017, dictada por la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional en el procedimiento ordinario n.º 602/2013.

2º) Declarar que la cuestión planteada en el recurso que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia consiste en determinar si un proyecto que no comporta alteración en la ocupación espacial, aun pudiendo afectar a la Red Natura, precisa la realización de la evaluación ambiental.

Y que la norma jurídica que habrá de ser objeto de interpretación en sentencia son los artículos 3 y 16 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. Todo ello, sin perjuicio de que la sentencia haya de extenderse a otras (normas) si así lo exigiere el debate finalmente trabado en el recurso.

3º) Se ordena publicar este auto en la página web del Tribunal Supremo, haciendo referencia al mismo, con sucinta mención de las normas que serán objeto de interpretación.

4º) Comunicar inmediatamente a la Sala de instancia la decisión adoptada en este auto.



5º) Para la sustanciación del recurso, remítanse las actuaciones a la Sección Quinta de esta Sala Tercera, a la que corresponde con arreglo a las normas sobre reparto de asuntos".

CUARTO. La representación procesal del EXCMO. AYUNTAMIENTO DE TARRAGONA interpuso recurso de casación mediante escrito de 27 de septiembre de 2018, y termina suplicando a la Sala que "...en su día dicte sentencia por la que casando y anulando la sentencia recurrida, fije la interpretación de las normas legales objeto de este recurso y estime totalmente los pronunciamientos interesados por esta parte".

QUINTO. La representación procesal de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO se opuso al recurso de casación interpuesto de contrario y suplica en su escrito a la Sala que "...resuelva este recurso por medio de sentencia que LO DESESTIME con la consecuencia de confirmar la sentencia recurrida, ello conforme a la interpretación que ha sido defendida en este escrito de oposición".

SEXTO. La representación procesal del AJUNTAMENT D'ALTAFULLA no formuló oposición en el traslado que le fue conferido, teniéndole por decaído en su derecho.

SÉPTIMO. Mediante providencia de fecha 17 de diciembre de 2019 se señaló el presente recurso para votación y fallo el día 11 de febrero de 2020, en cuya fecha han tenido lugar dichos actos procesales.

OCTAVO. No se ha observado el plazo que la Ley de la Jurisdicción fija para dictar sentencia, debido a la carga de trabajo que pesa sobre el Tribunal.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. *La sentencia recurrida*

Es objeto de este recurso de casación la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, Sección Octava, de 30 de enero de 2017, que desestima el recurso contencioso-administrativo núm. 602/2013, interpuesto por los Ayuntamientos de Tarragona y Altafulla contra la resolución del Ministerio de Fomento de 7 de octubre de 2013, en la que se inadmitieron sendas solicitudes de revisión de oficio del Proyecto y la licitación de las "Obras para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, Tramo Castellbisbal-Murcia, Subtramo San Vicenç de Calders-Tarragona-Nudo Vilaseca".

SEGUNDO. *La parte recurrente en casación y la cuestión identificada en el auto de admisión*

Ha recurrido en casación el Ayuntamiento de Tarragona, disponiendo el auto de fecha 16 de julio de 2018, dictado por la Sección Primera de esta Sala, lo siguiente:

"Declarar que la cuestión planteada en el recurso que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia consiste en determinar si un proyecto que no comporta alteración en la ocupación espacial, aun pudiendo afectar a la Red Natura, precisa la realización de la evaluación ambiental."

TERCERO. *Las cuestiones alegadas en la solicitud de revisión de oficio*

El fundamento de derecho cuarto de aquella resolución del Ministerio de Fomento de fecha 7 de octubre de 2013 dice así:

Los alcaldes de Altafulla y Tarragona alegan que no se ha seguido el procedimiento establecido para la aprobación del Proyecto de referencia, habiéndose incurrido a su juicio en la infracción prevista en el apartado 1.e) del art. 62 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, que dispone: "Son nulos de pleno derecho los (actos) dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido..."

De forma sucinta, dicha supuesta infracción se basa, a juicio de los Ayuntamientos citados en la omisión de los trámites de supervisión, aprobación y replanteo del proyecto y la inobservancia de otros trámites, a su juicio preceptivos, como la aprobación del Estudio informativo, del Estudio de Impacto Ambiental y del trámite de consulta a las CC.AA. afectadas, durante la tramitación de aprobación del referido proyecto, trámites todos ellos exigidos por el art. 5 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre del Sector Ferroviario, así como la inexistencia de aprobación, supervisión y de Acta de Replanteo exigidos por el TRLCSP.

CUARTO. *La que trae a colación el escrito de interposición*

De modo congruente con la cuestión identificada en el auto de admisión y tras una elaborada argumentación jurídica, ese escrito termina manifestando que este recurso de casación tiene por objeto la fijación de la interpretación de los artículos 3 y 16 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, y normativa conexas, a los efectos de discernir si, en los casos en que el proyecto en cuestión no comporta alteración en la ocupación



demanial, aun pudiendo afectar a la Red Natura 2000, precisa o no de una adecuada evaluación de impacto ambiental.

Y, dada la tesis afirmativa que defiende, solicita un pronunciamiento de esta Sala en el que se declare que los proyectos que pueden afectar a la Red Natura 2000, que no comportan una modificación de la ocupación del espacio demanial de la infraestructura ferroviaria, precisan antes de su aprobación de un previo análisis ambiental por parte de la Comunidad Autónoma.

QUINTO. *La sentencia de fecha 26 de junio de 2018, dictada por esta Sala en el recurso de casación núm. 6/2017*

Esa sentencia, analizada en el escrito de oposición de la Abogacía del Estado, ha desestimado el recurso de casación que se interpuso contra una de la Audiencia Nacional que denegó la necesidad de aquel análisis ambiental. De ahí la exigencia, y también la importancia, de referirnos a ella.

-En su antecedente de hecho primero se lee:

En el recurso de apelación n.º 94/2015, seguido en la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional, el 23 de septiembre de 2016 se dictó sentencia cuya parte dispositiva es del siguiente tenor literal:

"Desestimar el recurso de apelación promovido por el Procurador D..., en la representación de Associació de Campings de Tarragona, Costa Dourada i Terres de Lebre, contra la sentencia dictada por el Juzgado Central de lo Contencioso-administrativo n.º 3, de fecha 20 de julio de 2015, frente a resolución del Presidente de ADIF de 30 de agosto de 2013 que desestima recursos de reposición contra dos proyectos de construcción para la implantación del ancho estándar en el Corredor Mediterráneo, la cual confirmamos, imponiendo las costas a la parte apelante."

-En su fundamento de derecho segundo:

Como decimos, la sentencia impugnada ahora en esta sede vino a confirmar una resolución dictada con anterioridad en primera instancia, de cuyo contenido conviene ante todo comenzar por hacerse eco [...].

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

[...] la resolución dictada en primera instancia estima improcedente la tramitación previa de un estudio informativo de los proyectos (FD VII) [...]. Así como tampoco se precisa la realización del trámite ambiental, según lo que se consigna a renglón seguido en este mismo fundamento:

"Y cuando razona que, al no quedar incluidos dichos proyectos en el Anexo I de la referida norma, tampoco les sería de aplicación lo establecido en la letra e) del Grupo 9. del citado Anexo que, precisamente, se refiere a las modificaciones o extensiones de un proyecto nuevo, sometido en su momento al proceso de EIA y no de una línea ya existente y consolidada, tampoco vemos un error de interpretación. La Administración está insistiendo en que los proyectos consisten en la adaptación de una línea ferroviaria ya existente, y que no se contempla ni la duplicación de vía, ni la modificación del trazado, ni se ocupan terrenos fuera del dominio público ferroviario, y que no pueden considerarse como la construcción de líneas de ferrocarril para largo recorrido, por lo que no estarían incluidos en el grupo 6 del Anexo 1 del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental. Efectivamente esos preceptos citados por la Administración refieren en el citado anexo I en el momento en que estaban vigentes, las siguientes actividades: grupo 6: "...b. Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido," y hemos visto, por el contrario, que se trata de la adaptación de una línea existente; y en



cuanto al grupo 9 b, el mismo anexo nos dice que se refiere a otros proyectos, de "actividades listadas en el anexo I", mientras que ésta no lo está; y sólo entonces se dice: "B. Los siguientes proyectos correspondientes a actividades listadas en el anexo I que, no alcanzando los valores de los umbrales establecidos en el mismo, se desarrollen en zonas especialmente sensibles, designadas en aplicación de la Directiva 79/409/CEE (LA LEY 831/1979) del Consejo, de 2 de abril de 1979, y de la Directiva 92/43/CEE (LA LEY 3974/1992), del Consejo, de 21 de mayo de 1992, o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar. Por otra parte, el grupo 9 se refiere a "e. Cualquier modificación o extensión de un proyecto consignado en el presente anexo, cuando dicha modificación o extensión cumple, por sí sola, los posibles umbrales establecidos en el presente anexo. Nota: el fraccionamiento de proyectos de igual naturaleza y realizados en el mismo espacio físico no impedirá la aplicación de los umbrales establecidos en este anexo, a cuyos efectos se acumularán las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados. ..." Y esta previsión tampoco o la semejante precisión del Grupo 9 ap. K o n) Anexo II, se pueden aplicar conforme pretende la parte actora por las mismas razones dichas anteriormente, y porque, además no estamos ante fraccionamientos de proyectos realizados en el mismo espacio físico, sino porque estamos ante un proyecto ferroviario que en su ejecución no ha sido fraccionado sobre el espacio físico que nos ocupa".

Sin que resulte relevante al expresado efecto la existencia de una supuesta comunicación de la Generalitat realizada en el sentido expuesto (FD VIII):

"Con relación a este último aspecto de posible afectación del entorno natural y los lugares a los que se refieren la Red Natura, no resulta esencial para desestimar la alegación de la parte demandante que conste o no conste en el expediente la comunicación del departamento competente de la Generalidad de Cataluña de 2013 acerca de la falta de afectación de la Red Natura o de otros lugares de interés ecológico o medioambiental por las obras realizadas, puesto que lo que estamos diciendo es que la obra no estaba sujeta a variación territorial por lo cual la misma afectación demanial que se producía antes de la aprobación de los proyectos se produce después y no parece fuese esencial para constatar esta realidad que se aportase dicho documento al expediente; en todo caso pudiera ser una irregularidad su ausencia de la documental aportada que, en esta ocasión, no tendría carácter de invalidante del procedimiento seguido para la elaboración y ejecución posterior de los proyectos habida cuenta de las circunstancias que estamos comentando y con arreglo al régimen los artículos 62 y 63 LPA 30/1992".

-En su fundamento de derecho tercero:

Promovido recurso de apelación por la misma asociación que había interpuesto recurso contencioso-administrativo en primera instancia, la respuesta propinada en dicha sede vino a resultar coincidente [...]

Y a continuación ya en el FD 3º, vuelve a rechazarse en apelación la pertinencia de proceder a la práctica de un estudio informativo (de alternativas):

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

Así como el sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental:

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

[...]

Concluyendo pues:

"Por lo demás y para finalizar, resaltamos de nuevo que la sentencia contesta razonada y detalladamente todas las alegaciones formuladas en la instancia, amparándose en la valoración que se efectúa de la prueba practicada. Tal y como señala la Abogacía del Estado, ADIF tiene la consideración de promotor de los proyectos y órgano sustantivo a los efectos de lo previsto en la de Evaluación de Impacto Ambiental, no



existiendo modificación de la funcionalidad de la línea, sin aumento de la capacidad ni incremento de los tráficos ni velocidades de explotación, no apreciándose mayor impacto sobre el medio ambiente. Además, el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat efectuó declaración en marzo de 2013, señalando que "no es probable que el proyecto tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la Red Natura 2000", conforme resalta la Abogacía del Estado en su oposición al presente recurso."

-En su fundamento de derecho cuarto:

[precisó] la Sección de Admisión que la cuestión de interés casacional objetivo para la formación de jurisprudencia consiste en determinar...; y si en las condiciones en que se plantea, la infraestructura proyectada precisa la realización de la evaluación ambiental del proyecto, concretando que las normas jurídicas que habrán de ser objeto de interpretación son...; y, por otra parte, los artículos 3, 6, 16 y 17 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, así como de sus Anexos I a III (Anexo I, Grupo 9, letra e), en particular), ello, en relación con la Directiva 85/337 CEE, del Consejo, de 27 de junio de 1985. Es, por tanto, a esta cuestión a la que habremos de dar respuesta en este recurso.

-En su fundamento de derecho quinto:

[...]

Esta disposición adicional [la tercera, apartado 2, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido] que resulta así especialmente relevante a los efectos de solventar la presente controversia, se sirve por virtud de lo prevenido por ella de la concurrencia de un doble presupuesto para que una obra ferroviaria tenga así la consideración de nueva infraestructura: por un lado, ha de permitir o suponer la duplicación de la capacidad de adjudicación de la infraestructura preexistente y, por otro lado, la obra ferroviaria proyectada ha de estar igualmente sujeta a declaración ambiental.

En este segundo orden de consideraciones, la sujeción del proyecto a la declaración de impacto ambiental remite, como adelantamos en el apartado precedente, a la normativa correspondiente, de aplicación al tiempo de la aprobación del indicado proyecto, y que no es otra que la establecida por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

Para justificar la aplicación de lo dispuesto por esta normativa, el recurso afirma la obligatoriedad del trámite ambiental a partir de lo dispuesto por su artículo 3.1, y en la medida en que este precepto se remite a su vez al Anexo I de la Ley, de cuyos grupos "6. Proyectos de infraestructuras. b. Construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido" y "9. Otros Proyectos. e. Cualquier modificación o extensión de un proyecto consignado en el presente anexo, cuando dicha modificación o extensión cumple, por sí sola, los posibles umbrales establecidos en el presente anexo", resulta la obligatoriedad de dicho trámite. Y a título subsidiario invoca también el artículo 3.2 que, cuando menos, exige el pronunciamiento del órgano ambiental competente para determinar si un proyecto se somete o no a la evaluación de impacto ambiental, en los supuestos que se contemplan por el propio precepto:

[...]

-Y ya en el sexto, atendiendo a las consideraciones que en él hace, llega a la conclusión de que no concurre el primero de aquellos dos presupuestos o exigencias, razón por la que desestima el recurso de casación.

SEXTO. *Razón jurídica por la que desestimamos este recurso de casación y por la que no procede, en él, fijar doctrina sobre la cuestión identificada como de interés casacional*

A) Por lo que hace a la desestimación, porque es criterio que se infiere de la jurisprudencia de este Tribunal Supremo uno según el cual, no cabe la vía administrativa de la revisión de actos nulos, ni la misma podrá surtir ese efecto, cuando sobre tales actos y precisamente por las mismas causas de nulidad de pleno derecho que en ella se invoquen, haya sido dictada sentencia firme que declare que tales causas no concurrieron. Como es el caso.

Así, en la sentencia de fecha 21 de julio de 2003, dictada en el recurso de casación núm. 7913/2000, cabe leer que "[...] el mandato constitucional del artículo 118 de la CE, que proclama la obligación de cumplir las sentencias y demás resoluciones firmes de los Jueces y Tribunales, rige también para las Administraciones públicas y supone un límite para la revisión de oficio regulada en el artículo 102 de la Ley 30/1992 -LRJ-PAC-; dicho de otra manera, la necesaria armonización entre aquel precepto constitucional y este último artículo 102 que acaba de mencionarse impone declarar que no es jurídicamente viable instar una revisión por causas de nulidad de pleno derecho cuando tales causas ya hayan sido planteadas y desestimadas en un proceso jurisdiccional decidido por sentencia firme". A lo que añade a continuación que "Vale la pena subrayar que ese



respeto de lo resuelto en una sentencia judicial que haya adquirido firmeza, además constituir el contenido del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva (art. 24 CE), es una exigencia del principio de seguridad jurídica también constitucionalmente proclamado (art. 9.3 CE)".

Cierto es que en esa sentencia la cuestión se planteó desde la perspectiva de un motivo de casación que denunciaba la falta de los requisitos necesarios para que se produjera el efecto de cosa juzgada. Pero ello no desvirtúa aquel criterio cuando las causas de nulidad enjuiciadas no tienen un origen o carácter subjetivo, es decir, uno en que la causa haya podido lesionar derechos de esa índole. No siendo esto lo que acontece en el caso de autos, en el que la causa de nulidad tiene un marcado carácter objetivo.

Dicho criterio se deduce también de la sentencia de este Tribunal de fecha 7 de junio de 2005, dictada en el recurso de casación núm. 2018/2003, aunque la misma analiza el problema y sus distintas variantes desde la perspectiva del recurso extraordinario de revisión que regulaban los artículos 118 y 119 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

B) Y, en cuanto a la improcedencia de la fijación de doctrina, porque el recurso de casación, incluso en su nueva regulación, no se desliga del proceso del que dimana ni de la actividad administrativa que en él se pretende enjuiciar, de suerte que, si la validez de ésta está declarada por sentencia firme, como es el caso, su pronunciamiento habrá de ser respetado.

SÉPTIMO. *Pronunciamiento sobre costas*

En cuanto a las de la instancia, ha de mantenerse el pronunciamiento de la sentencia recurrida por ser conforme con lo dispuesto en el art. 139.1 de la LJCA.

Y, en lo que hace a las de este recurso de casación, cada parte abonará las causadas a su instancia y las comunes por mitad, tal y como dispone el art. 93.4 de dicha Ley.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido :

Desestimamos el recurso de casación núm. 3466/2017, interpuesto por la representación procesal del Ayuntamiento de Tarragona contra la sentencia de 30 de enero de 2017, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, Sección Octava, en el recurso contencioso-administrativo núm. 602/2013. Y disponemos que las costas procesales sean abonadas en los términos fijados en el fundamento de derecho séptimo de esta sentencia.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

PUBLICACIÓN. Leída y publicada ha sido la anterior sentencia por el Magistrado Ponente de esta Sala Excmo. Sr. D. Segundo Menéndez Pérez, todo lo cual yo la Letrada de la Administración de Justicia, certifico.