

El Ayuntamiento de Alcantarilla manifiesta satisfacción por el planteamiento del estudio. Solicita aprobación de la alternativa 1 frente a la 2, a causa de su mayor compatibilidad con la estructura territorial y el planteamiento previsto. Se pide la agilización de todos los trámites para su construcción.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte de la Región de Murcia plantea las siguientes cuestiones:

Se solicita plataforma de 14 m y entavía de 4,7 m para posibilitar la electrificación.

Solicita la reposición del Camino de la Silla, en el punto en que es interceptado; la adecuación del paso de la carretera de los Barqueros para una futura duplicación de calzada y el cambio de posición de uno de los pasos previstos en la alternativa 1.

Se plantea la conveniencia de desarrollar la alternativa 1, debido a su óptima inserción en la estructura territorial.

Solicita que se estudie la duplicación del tramo de la línea Murcia-Lorca desde la conexión hasta Murcia-Cargas, y que se estudie un futuro corredor ferroviario entre Alguazas y el Campus de Espinardo.

RENFE considera adecuadas ambas alternativas, mostrando preferencia por la alternativa 2. Estima en 3,2 minutos la penalización en tiempo para los trenes de viajeros, frente a los 2,5 del estudio.

Manifiesta conformidad con los parámetros del trazado y las condiciones de explotación propuestas.

Solicita que se considere la posibilidad de diseñar las estructuras para vía doble, y que el levante de la vía a dismantelar, no afecte a los cambios de Murcia-Cargas.

El Ayuntamiento de Murcia elabora el siguiente informe ambiental, en el que:

Solicita que se adecue la reposición del «Cordel de los Valencianos» a sus usos como vía pecuaria.

Se hacen indicaciones relativas a la limitación de actividades por motivos de ruido, al uso de vertederos y al transplante de especies vegetales de alto valor.

Se indica la necesidad de no utilizar la Ronda Oeste para los desplazamientos asociados a la obra, que deberán canalizarse por la MU-30.

Considera más adecuada la alternativa 1, desde el punto de vista urbanístico.

El Ministerio de Defensa señala la inexistencia de afecciones sobre instalaciones de su competencia, si bien indica como preferible la alternativa 1.

Las alegaciones particulares son las siguientes:

El Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (Demarcación de Murcia), indica:

La necesidad de definir la totalidad de la red ferroviaria de la Región, que planteé variantes en los núcleos de Alguazas y Las Torres de Cotillas. Preferencia por la alternativa 1.

Necesidad de estudiar alguna alternativa exterior a la N-340.

D. Juan Pedro Carrillo Carrillo indica la conveniencia de considerar una alternativa soterrada que mantenga la planta actual.

Como propietario de parcela afectada, solicita que se adopte el trazado más próximo a la autovía (alternativa 1).

Solicita una alternativa con mayores prestaciones, por el exterior de la N-340.

Del análisis de escritos y alegaciones, el Ministerio de Fomento, deduce las siguientes conclusiones:

1. Las alegaciones recibidas relativas al interés general de la actuación revelan una posición favorable de los alegantes hacia el planteamiento general de la solución, que se considera en general necesaria e incluso urgente. Algunos escritos subrayan la posible insuficiencia de los parámetros de trazado o del dimensionamiento de la obra para la obtención de altas prestaciones, señalándose también la conveniencia de ejecutar otras actuaciones complementarias más allá del ámbito estricto de la variante.

Se ha tenido en consideración el carácter de tramo de aproximación a Murcia de la variante, lo que permite adecuar los parámetros de diseño a los condicionantes del territorio atravesado sin una disminución en la práctica de las prestaciones comerciales. El desarrollo de otras actuaciones complementarias corresponde a otros ámbitos, sin que las opciones planteadas en el estudio supongan incompatibilidad alguna con las mismas.

2. Los escritos que plantean cuestiones relativas a la concepción global del trazado abordan tres cuestiones fundamentales:

La manifiesta preferencia por la alternativa 1, cuya integración en el territorio a causa de su paralelismo con la N-340 se considera preferible frente a su mayor coste y mayor impacto sobre otros factores ambientales.

Los parámetros de diseño, subrayando su idoneidad en algún caso (escrito de RENFE) o la necesidad de ampliar las dimensiones de la pla-

taforma en otro (Región de Murcia). Se incide de un modo general en la necesidad de que las estructuras y pasos a desnivel permitan una futura duplicación y electrificación.

Los dos alegantes particulares señalan la conveniencia de estudiar más opciones aparte de las contempladas en el estudio.

Finalmente, se hacen propuestas de modificación o ampliación de las previsiones del estudio respecto de la reposición de servidumbres viales.

El Ministerio de Fomento, sensible a la demanda percibida en la gran mayoría de alegantes acerca de la conveniencia de la alternativa 1, se inclina por proponerla para su desarrollo en fase de proyecto, a pesar del incremento de coste que supone, estimado en 1,7 millones de euros.

Respecto a las dimensiones de la plataforma, ha quedado establecido que ésta admite, en el momento en que los tráficos demandados sobre la línea lo requieran, la duplicación y electrificación del corredor, siendo adecuadas sus dimensiones para adoptar estas medidas con las prestaciones previstas. En este mismo sentido, las estructuras y pasos prevén ya estas actuaciones o so fácilmente ampliables llegado el momento.

Las opciones estudiadas responden al criterio de compatibilidad con otras actuaciones en estudio en el ámbito de la red ferroviaria regional, de ahí su planteamiento limitado al pasillo interior a la N-340 que era el reflejado en su día en la memoria-resumen y sobre el que no se constató ninguna recomendación en el proceso de consultas previas.

Finalmente, se prevé adoptar para las fases posteriores de proyecto algunas de las sugerencias de los alegantes; en particular, se trasladará (por motivos de integración en el planeamiento) el paso del p.k. 2.8 al camino del p.k. 3.3, y se tomará las medidas necesarias para asegurar que la reposición del Cordel de los Valencianos no limita el uso de este vial como vía pecuaria.

3. Las alegaciones relativas a la evaluación de impacto ambiental se refieren fundamentalmente a recomendaciones generales, o al impacto sobre la estructura territorial de la alternativa 2.

Se tendrá en consideración en fases posteriores del proyecto las indicaciones relativas a plantaciones, diseño de los tráficos de obra o ubicación de puntos de vertido señaladas en alguno de los escritos, quedando la cuestión del impacto territorial de la alternativa 2 resuelto con la adopción de la alternativa 1.

Como conclusión final, a la vista de todo lo expuesto, se considera como solución más adecuadas para el desarrollo de la Variante Ferroviaria de Alcantarilla y Javalí Nuevo a la alternativa 1 del estudio informativo, que incluirá además el cambio de posición del paso superior del p.k. 2+8, desplazándolo hasta el p.k. 3+2. Todo ello supone un incremento de coste de 1,7 millones de euros respecto de la solución planteada en el estudio informativo.

No obstante, el proceso de optimización aún no ha concluido, y se deberá seguir profundizando durante la elaboración de los proyectos constructivos en una mejor inserción de la actuación en el entorno. Para ello se tendrán en consideración tanto las recomendaciones recogidas en el estudio de impacto ambiental como todas aquellas indicadas a lo largo del presente informe y aquellas que, adicionalmente, puedan estar incluidas en la preceptiva declaración de impacto ambiental.

En todo caso, Fomento, considera que se trata de una infraestructura que aporta una solución al problema de la falta de integración del ferrocarril en los núcleos de Alcantarilla y Javalí Nuevo, con un planteamiento compatible con otras actuaciones en curso dirigidas a la mejora radical de la Red Ferroviaria en la Región de Murcia y una óptima integración en el complejo territorio en el que se inserta.

TRIBUNAL SUPREMO

19246

CONFLICTO negativo de Jurisdicción n.º 1/2005, suscitado entre el Juzgado Togado Militar Territorial n.º 11 y de Vigilancia Penitenciaria con sede en Madrid y el Juzgado Central de Instrucción n.º 3, con sede también en Madrid.

La Sala de Conflictos de Jurisdicción del Tribunal Supremo constituida por su Presidente el Excmo. Sr. D. Francisco José Hernando Santiago y los Excmos. Sres. Magistrados: D. Andrés Martínez Arrieta, D. José Luis Calvo Cabello, D. Perfecto Andrés Ibáñez y D. Agustín Corrales Elizondo, dotados de la potestad jurisdiccional reconocida en la Constitución, dicta la siguiente:

En la Villa de Madrid, a veinte de Octubre de dos mil cinco.

En el conflicto negativo de jurisdicción número 1/2005, de esta Sala de Conflictos, suscitado entre el Juzgado Togado Militar Territorial número

11 y de Vigilancia Penitenciaria con sede en Madrid, y el Juzgado Central de Instrucción número 3, con sede también en Madrid, para conocer del accidente de tráfico ocurrido el día 20 de abril de 2004 en la carretera que une las localidades de Rakos y Mitrovica en Kosovo al colisionar el vehículo militar matrícula ET-90420 conducido por el cabo 1.º Don Felipe Leal Aranda con un vehículo particular kosovar 429-KS-405 conducido por Izgt Istogu con resultado de tres lesionados y daños materiales, han dictado sentencia los Excmos. Sres. que arriba se relacionan, siendo Ponente el Excmo. Sr. Perfecto Andrés Ibáñez, quien expresa el parecer de la Sala.

Antecedentes de hecho

1. El Juzgado Togado Militar Territorial n.º 11, con sede en Madrid, inició las diligencias número 152/2004, en fecha 30 de abril de 2004, en virtud de la comunicación vía fax remitida por el Ministerio de Defensa dando cuenta del accidente de circulación que había tenido lugar en 20 de abril de 2004, en las inmediaciones de la ciudad de Mitrovica (Kosovo) y el que se encontraba involucrado el vehículo ET-99974 del Ejército de Tierra español.

2. Recibido el atestado elaborado por el asesor jurídico en Kosovo, practicadas las oportunas diligencias y oído el Fiscal Togado Militar, el Juzgado dictó auto en fecha 29 de septiembre de 2004 acordando la inhibición de lo actuado en favor de la jurisdicción ordinaria y su remisión al Juzgado Decano de los Juzgados Centrales de Instrucción, por entender que los hechos no eran constitutivos de delito militar.

3. El Juzgado Central de Instrucción número 3, al que fueron repartidas las diligencias, incóo, a su vez, diligencias previas número 301/2004 en las que, tras los trámites oportunos, negó su competencia por entender que los hechos perseguidos pudieran ser constitutivos de falta, no delito, cuya competencia no viene atribuida por ley a los Juzgados Centrales de Instrucción.

4. Recibidas de nuevo las actuaciones por el mencionado Juzgado Militar togado, por auto de fecha 20 de mayo de 2005 resolvió el sostenimiento de la inhibición planteada y la remisión de lo actuado a la Sala de Conflictos Jurisdiccionales del Tribunal Supremo para su resolución.

5. Las diligencias del Juzgado Togado Militar Territorial número 11 antes citadas se incoaron para esclarecimiento y averiguación del accidente de tráfico ocurrido en fecha 20 de abril de 2004 entre el vehículo militar marca Nissan Patrol ML-6, matrícula 904202, conducido por el Cabo 1.º D. Felipe Leal Aranda, contra el turismo marca AUDI modelo 447100, matrícula kosovar 429-KS-405. De lo instruido se desprende que el conductor del vehículo militar reseñado anteriormente, que se encontraba realizando un servicio de escolta a un autobús civil, al observar que el vehículo militar que le precedía como escolta y el autobús al que escoltaban, realizaban la maniobra de adelantamiento a un furgón de helados que les precedía y que, al parecer, conducía de manera inadecuada, inició también la maniobra de adelantamiento. Dicha maniobra de adelantamiento no se pudo terminar al no facilitarle el conductor del furgón de helados el mismo, quien aceleraba y desaceleraba, llegando hasta una curva con señalización continua, donde colisionó frontalmente con el vehículo civil, el cual ni aminó la marcha ni intentó esquivarle, resultando con heridas de gravedad el conductor del mismo y con lesiones leves el Cabo 1.º Leal. Han emitido informe concordante el Fiscal Togado y el Fiscal del Tribunal Supremo, entendiendo que el hecho no está atribuido al conocimiento de la jurisdicción militar.

6. Instruida la Sala, se señaló para la deliberación y fallo del conflicto el día 19 de octubre de 2005, lo que ha tenido lugar con el resultado decisorio que a continuación se expresa.

Fundamentos de Derecho

Primero.—En vista de los antecedentes expuestos y dados los términos en los que el conflicto aparece planteado, se impone una primera consideración, esencial, porque atañe a la propia naturaleza jurídica de la acción que es objeto de la causa. Tal es la que se hizo patente en el informe del Coronel Auditor, Fiscal Jefe, al Juzgado Togado Militar Territorial n.º 11: que el accidente entre vehículos no se produjo con ocasión de un servicio de armas, por lo que los hechos carecerían de aptitud para constituir un delito de carácter militar. Criterio que no discute la titular del Juzgado Central de Instrucción n.º 3.

A esto se une, además, el dato de que el art. 12,4 de la Ley orgánica 4/1987, de 15 de julio, atribuye a la jurisdicción militar la competencia para conocer de todos los delitos tipificados en la legislación española que hubieran podido cometerse con ocasión de la presencia permanente o temporal de fuerzas o unidades españolas de cualquier ejército fuera del territorio nacional, siempre que el inculpado sea español y se cometan en actos de servicio o en lugares o sitios que ocupen esas fuerzas o unidades. Y el propio precepto que se cita, excluye la vigencia de ese criterio de atribución competencial cuando se produzca el regreso del inculpado al territorio español y no hubiera recaído sentencia.

Segundo.—La simple constatación de que el hecho objeto de esta causa no es de naturaleza militar, basta para que, por imperativo del art. 117,5 CE —que limita las intervenciones de la jurisdicción militar al «ámbito estrictamente castrense»—su conocimiento resulte necesariamente atribuido a la jurisdicción ordinaria.

Así, pues, si aquí hay algo no discutible es que la jurisdicción militar carece de habilitación constitucional y legal para actuar, una vez que ella misma ha caracterizado correctamente la acción a examen del modo que se ha visto.

Por tanto, si como implícitamente sostiene la titular del Juzgado Central de Instrucción n.º 3, el art. 23 de la Ley Orgánica del Poder Judicial no prevé un cauce procesal para perseguir conductas atribuibles a ciudadanos españoles, cometidas en el extranjero, que sean constitutivas de falta, de esta laguna no se seguiría la rehabilitación de la jurisdicción militar como competente en el caso, cuya naturaleza no ha experimentado ningún cambio.

En consecuencia, en presencia de un asunto de jurisdicción ordinaria, y dado el tenor del art. 23 LOPJ, son sólo dos las hipótesis a considerar. O esta disposición expresa una renuncia a la persecución penal de las infracciones menores cometidas en el extranjero, como opción de política legislativa. O éstas son legalmente perseguibles y la falta de previsión concreta en tema de procedimiento debería suplirse recurriendo a la analogía. Pero, ésta es una ya cuestión que tendrá que decidir la titular del Juzgado Central de Instrucción n.º 3 en el ámbito de su competencia.

En consecuencia:

FALLAMOS

Que resolviendo el conflicto negativo de jurisdicción suscitado entre el Juzgado Togado Militar Territorial número 11 y el Juzgado Central de Instrucción número 3, debemos declarar y declaramos la competencia de la jurisdicción ordinaria, y en concreto del referido Juzgado Central de Instrucción número 3, sobre los hechos objeto del presente conflicto. Remítanse las actuaciones recibidas al referido juzgado, poniéndose lo resuelto en conocimiento del Juzgado Togado Militar Territorial número 11. Se declaran las costas de oficio.

Así por esta nuestra Sentencia, que deberá publicarse en el Boletín Oficial del Estado, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

Presidente Excmo. Sr.: D. Francisco José Hernando Santiago; Magistrados Excmos. Sres.: D. Andrés Martínez Arrieta; D. José Luis Calvo Cabello; D. Perfecto Andrés Ibáñez; D. Agustín Corrales Elizondo.

TRIBUNAL DE CONFLICTOS DE JURISDICCIÓN

19247 *CONFLICTO de jurisdicción n.º 3/2005-T, planteado entre la Delegación Especial de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria en Cataluña y el Juzgado de Primera Instancia n.º 13 de Barcelona.*

En la Villa de Madrid, a diecinueve de octubre de dos mil cinco.

Visto por el Tribunal de Conflictos de Jurisdicción, compuesto por el Presidente Excmo. Sr. D. Francisco José Hernando Santiago y por los Vocales Excmos. Sres. D. Manuel Campos Sánchez-Bordona, D. Juan José González Rivas, D. Miguel Rodríguez-Piñero Bravo-Ferrer, D. Jerónimo Arozamena Sierra y D. Fernando de Mateo Lage el planteado entre la Delegación Especial de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria en Cataluña y el Juzgado de Primera Instancia núm. 13 de Barcelona, con arreglo a los siguientes:

Antecedentes de hecho

Primero.—Doña Marta Pradera Rivero, en nombre y representación de Foment de Programes Educatius, S.L., instó el 27 de julio de 2004 ante el Juzgado correspondiente la declaración legal y formal del estado de quiebra voluntaria. Por Auto de 16 de septiembre de 2004, el Juez de Primera Instancia, núm. 13 de Barcelona acordó declarar en estado de quiebra voluntaria a la citada entidad mercantil, retrotrayendo los efectos de declaración de quiebra al 30 de junio de 2003, nombrando comisario y depositario de la quiebra.