

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

CONSELLERIA D'AGRICULTURA, MEDI AMBIENT I TERRITORI

1402

Resolució del conseller d'Agricultura, Medi Ambient i Territori per la qual s'acorda que el ferrocarril de Sóller es presta mitjançant un servei ferroviari combinat, i es declara quins trams del trajecte tenen la consideració de transport ferroviari i quins de transport tramviari

Antecedents

1. La Reial ordre del Ministeri de Foment de 23 de febrer de 1911 va adjudicar al senyor Pedro Alcover Maspons (actualment empresa Ferrocarril de Sóller SA) la concessió de servei públic per a la construcció i explotació del ferrocarril secundari amb itinerari de Palma al Port de Sóller, d'acord amb el projecte d'execució aprovat per Reial ordre de 10 d'agost de 1910, subjecte al plec de condicions de la subhasta aprovada per Reial ordre de 30 de novembre de 1910, i en compliment del que establien la Llei de ferrocarrils secundaris i estratègics de 26 de març de 1908 i el seu Reglament.

La concessió es va formalitzar mitjançant escriptura pública atorgada dia 27 de març de 1911, amb vigència per un termini de noranta nou anys.

2. Arribada la data de finalització de la concessió i d'acord amb l'article 163 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, per la qual s'estableix que "quan el concessionari hagués complert satisfactòriament les seves obligacions, l'Administració podrà decidir la seva renovació, realitzant les modificacions en les condicions de prestació que resultin convenientes per a l'interès públic", la consellera d'Obres Públiques, Habitatge i Transports va dictar, en data 10 de juny de 2005, resolució de renovació de la concessió per a l'explotació, en règim de gestió indirecte, del servei públic de viatgers de la línia ferroviària entre les poblacions Palma – Sóller – Port de Sóller, per un termini de cinquanta anys.

3. Ara, aprovada la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, que regula per primera vegada a la nostra comunitat autònoma la normativa relativa al transport ferroviari, al qual dedica el títol II i regula en tres capítols els distints modes de d'explotació del servei: transport amb ferrocarril, transport amb tramvia i el ferrocarril de Sóller (ateses les peculiaritats d'aquest darrer servei) es planteja el dubte de si el ferrocarril de Sóller es presta mitjançant el modo d'explotació combinada que estableix l'article 169 d'aquest text legal.

4. A l'arxiu històric d'aquesta concessió es troba el document denominat "Memoria: Proyecto de Ferrocarril secundario de Palma al Puerto de Sóller, por Son Sardina, Buñola y Sóller" de data 24 de març de 1909, que va servir de base per a la construcció d'aquest ferrocarril, i que senyala al capítol 1 que fa referència a la descripció del traçat entre Sóller i Port de Sóller: "la solución para enlazar con el caserío del puerto con un sistema de locomoción flexible en su estructura y composición para poder circular por aquellas calles, rápido para acortar distancias, frecuente para que llene las necesidades, y de fáciles y numerosas paradas para que los grupos de casas que pueblan el espacio comprendido entre Sóller y su puerto puedan alcanzar sus beneficios. En una palabra, por medio de coches de tracción eléctrica que en algunos recorridos tendrían el carácter de verdaderos tranvías y que en conjunto, por el servicio que ha de prestar, como a tal debemos considerarlos."

La Memòria conclou senyalant que: "... la línea Palma – Puerto de Sóller, en la forma proyectada y su sistema de tracción mixto, es la que mejor satisface el conjunto de necesidades, es la más económica y la que menos sacrificio impone al Estado."

Es a dir, quan es va projectar i executar el traçat i la posada en funcionament del servei ferroviari entre Sóller i el Port de Sóller ja es va realitzar amb un "material tipo tranvía urbano" perquè així s'entenia era l'explotació d'aquest tram, i així ho recull el document remès pel Ministeri de Foment al Govern Balear quan es varen relacionar els fets principals de la posada en funcionament d'aquest transport ferroviari.

5. L'article 171.1 de la Llei 4/2014 defineix el ferrocarril de Sóller com a "un servei de transport públic de viatgers de titularitat de l'administració, prestat en règim de gestió indirecta mitjançant una empresa privada, per la qual cosa l'explotació està sotmesa a les condicions que s'estableixen en el títol de concessió", i l'article 174.1 estableix que "el servei ferroviari es presta entre les poblacions de Palma i el Port de Sóller, i circula, de manera diferenciada, en tres zones operativament distintes:

- Zona 1: de Palma a l'estació de Son Sardina
- Zona 2: de l'estació de Son Sardina a Sóller
- Zona 3: de Sóller al Port de Sóller

Els punts 2 i 3 de l'article 174 defineixen que "El servei que circula per les zones urbanes (zones 1 i 3) es caracteritza perquè es presta a

una velocitat màxima de 40 km/h, cosa que permet els passos a nivell tant de vehicles com de vianants.” “En la zona 2 el servei s’ha de prestar d’acord amb les condicions normals d’un servei ferroviari amb les característiques d’un tren històric i turístic.”

6. El capítol II relatiu al transport amb tramvia, estableix a l’article 159.1 que “el tramvia es caracteritza per prestar un servei de transport de viatgers principalment urbà, que cohabita amb altres mitjans de transports i tipus de vehicles amb els quals es pot entrecreuar i amb els quals comparteix l’espai físic de les vies públiques.”

Per altra part, dins el mateix capítol II, l’article 169.1 estableix el que denomina “explotació combinada” i disposa que “Quan un servei de transport permanent de viatgers de caràcter interurbà es presta mitjançant explotació ferroviària en els trams interurbans i explotació tramviària en els trajectes urbans, té la consideració de transport ferroviari combinat, i s’ha de sotmetre a la normativa reguladora de cada tipus de servei en els trams interurbà i urbà, respectivament, tot i que ha de dependre d’una única autoritat competent, que ha de ser la titular del traçat que representi el quilometratge més llarg sobre el percentatge total del servei autoritzat.”

Una lectura conjunta dels articles 171, punts 1, 2 i 3, i del 159.1 demostra la similitud dels supòsits regulats a aquests articles, i sustenta la possible aplicació d’aquesta normativa al ferrocarril de Sóller.

7. L’article 169.2 de la Llei 4/2014 disposa que “L’administració titular del traçat ha de declarar, mitjançant una resolució administrativa i havent donat audiència prèvia al concessionari i als ajuntaments afectats, quins trams de trajecte tenen la consideració de transport ferroviari i quins de transport tramviari”.

Per aquest motiu la Direcció General de Transports va dur com a punt de l’ordre del dia del Consell Balear de Transports Terrestres la iniciació de la tramitació de l’expedient d’explotació combinada del ferrocarril de Sóller, el qual reunit en sessió ordinària de dia 5 de novembre de 2014, va informar favorablement.

8. Mitjançant escrit de data 6 de novembre de 2014, l’Administració va donar tràmit d’audiència, per un termini de quinze dies, al concessionari titular del ferrocarril de Sóller i als ajuntaments de Palma i Sóller, sobre la declaració de explotació combinada del ferrocarril de Sóller a l’efecte que presentassin les al·legacions que considerassin oportunes.

9. Dia 28 de novembre de 2014 l’empresa Ferrocarril de Sóller SA ha presentar escrit d’al·legacions, en el qual posa de manifest que “el tren de Sóller és un ferrocarril en tot el seu traçat viari, tant si circula a la zona 1 com a la 3, i que qualsevol alteració conceptual de la qualitat de ferrocarril pot comportar la modificació unilateral del títol concessional”, i conclou posant de manifest que “si per qüestions pràctiques interessa la declaració d’explotació combinada, està d’acord sempre que es mantinguin els drets de la concessió del ferrocarril com a tal, i no com a tramvia”.

10. L’ajuntament de Palma, dins el termini concedit i fent ús del tràmit d’audiència ha presentat escrit en el que manifesta que “es considera molt adequada la declaració d’explotació combinada del ferrocarril de Sóller, ja que a Palma, tant vianants com vehicles i tren conviuen i comparteixen la via pública des de l’estació de Palma fins que surten del casc urbà.” I a continuació relaciona el deu encreuaments que la línia ferroviària té amb el viari urbà de Palma, senyalant que “la velocitat de circulació del tren a la zona 1, entre Son Sardina i l’estació de Palma, és inferior a 40 km/h i fins avui la convivència entre vianants, vehicles i tren no presenta incompatibilitat.”

L’ajuntament continua el seu escrit manifestant que “es pretensió del concessionari del ferrocarril de Sóller l’aplicació de l’Ordre del Ministeri de Foment de 2 d’agost de 2001, pel qual es desenvolupa l’article 235 del Reglament de la Llei d’ordenació dels transports terrestres, en matèria de supressió i protecció de passos a nivell. Aquesta Ordre no seria aplicable a les zones 1 i 3 definides a la Llei 4/2014, atès que les característiques d’aquestes zones no es corresponen amb les dels passos a nivell definits a l’Ordre de Foment, en primer lloc perquè la velocitat del tren és inferior a 40 km/h, en segon lloc perquè el nombre de passos a nivell i la seva proximitat no es correspon amb el tractament de pas a nivell que considera aquesta Ordre.” “La Llei 4/2014 tracta en igualtat de condicions les zones 1 i 3..... l’aplicació de l’Ordre de Foment a la zona 1 implicaria haver de modificar no tant sols el funcionament de la regulació semafòrica de tots els passos a nivell sense barreres citats anteriorment, sinó la resta de passos de vianants actuals del carrer Eusebi Estada, perjudicant seriosament el funcionament del trànsit de vehicles i de vianants amb repercussió directe sobre la mobilitat general d’aquesta zona i resta de viari de Ciutat.”

En conseqüència, considera que la declaració d’explotació combinada “és conforme i adequada a efectes de mobilitat urbana de la Ciutat de Palma, afavoreix la convivència entre diferents usuaris de la via pública i se adequa a la realitat de funcionament d’ordenació i regulació del trànsit diari en aquesta zona de Palma que des de fa molts d’anys integra al mateix carrers els diferents modes de transports.”

11. L’ajuntament Sóller no ha presentat cap al·legació a la declaració d’explotació combinada del ferrocarril de Sóller.

Fonaments de dret

1. L’article 30.5 de l’Estatut d’Autonomia de les Illes Balears, reformat per la Llei Orgànica 1/2007, de 28 de febrer, atribueix a la Comunitat Autònoma la competència exclusiva en matèria de “ferrocarrils, carreteres i camins. El transport fet per aquests mitjans, per cable i per canonada”.

2. La Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, que en el capítol III del títol II regula



específicament el ferrocarril de Sóller, i introdueix els conceptes següents:

- amplia el recorregut de caràcter tramviari que la memòria del ferrocarril dona al trajecte Sóller - Port de Sóller (actual zona 3), a la zona de Palma a Son Sardina (zona 1), atesa la configuració urbana que actualment té tot aquest trajecte així com atesa la impossibilitat d'establir passos a distint nivell als quals obliga la normativa ferroviària.
- precisa que la zona 2 té la configuració pròpia d'un transport ferroviari però amb la consideració de tren històric i turístic, obrint la possibilitat de la prestació simultània de trajectes de caràcter discrecional.
- compara, com no pot ser d'altre manera, el servei ferroviari que es presta a les zones 1 i 3 (són zones urbanes en les que el tren conviu amb passos a nivell tant amb altres vehicles com a vianants, i circula a una velocitat màxima limitada a 40 km/h.) amb les característiques pròpies dels serveis tramviaris, d'acord amb la definició que dona l'article 159.1.
- defineix l'explotació combinada d'un servei ferroviari i precisa que serà l'Administració titular del traçat la que ha de declarar la explotació combinada del servei i els trams que es prestin en cada modo.

3. El Decret 6/2013, de 2 de maig, del president de les Illes Balears pel qual s'estableixen les competències i l'estructura orgànica bàsica de les conselleries de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, atribueix a la Direcció General de Transports, entre altres, les competències en matèria de planificació i ordenació dels transports terrestres.

4. El Decret 108/2011, d'11 de novembre, pel qual es regula el Consell Balear de Transports Terrestres.

Proposta de resolució

Per tot l'anterior, proposo al conseller d'Agricultura, Medi Ambient i Territori que dicti una resolució en els termes següents:

1. Declarar que el servei de transport públic del ferrocarril de Sóller, amb itinerari entre Palma – Sóller – Port de Sóller, té la consideració de transport ferroviari i que es pot prestar mitjançant una explotació combinada.
2. Declarar que el tram del trajecte de les zones 1 i 3 establerts a l'article 174.1, es prestin mitjançant explotació tramviària i s'han de sotmetre a la normativa reguladora del transport tramviari recollida al capítol II del títol II de la Llei 4/2014.
3. Declarar que el tram del trajecte de la zona 2 establerta a l'article 174.1, es presta mitjançant explotació ferroviària, i s'ha de sotmetre a la normativa reguladora del transport ferroviari recollida al capítol I del títol II de la Llei 4/2014.
4. L'Administració competent en la gestió del servei públic del ferrocarril de Sóller, en tots els seus trajectes, és la conselleria del Govern Balear competent en matèria de transports terrestres, en l'actualitat la Direcció General de Transports de la Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori.
5. Es mantenen els drets i les obligacions del títol concessional del ferrocarril de Sóller d'acord amb el plec de condicions de l'adjudicació del servei, adaptats a la normativa vigent, Llei 4/2014 i el seu desenvolupament reglamentari.
6. Notificar aquesta Resolució a l'entitat interessada i publicar-la en el *Butlletí oficial de les Illes Balears*.

Interposició de recurs

Contra aquesta Resolució -que exhaureix la via administrativa- es pot interposar un recurs potestatiu de reposició davant el conseller d'Agricultura, Medi Ambient i Territori en el termini d'un mes, comptador des de l'endemà d'haver-ne rebut la notificació, d'acord amb l'article 117 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, i amb l'article 57 de la Llei 3/2003, de 26 de març, de règim jurídic de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears. També es pot interposar directament un recurs contenciós administratiu davant la Sala Contenciosa del Tribunal Superior de Justícia de les Illes Balears en el termini de dos mesos, comptadors des de l'endemà d'haver-ne rebut la notificació de la Resolució, d'acord amb l'article 46 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Palma, 7 de gener de 2015

El director general de Transports
Juan Salvador Iriarte

Conforme amb la proposta, en dict resolució
El conseller d'Agricultura, Medi Ambient i Territori
Gabriel Company Bauzá

