



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

1402

Resolución del Consejero de Agricultura, Medioambiente y Territorio por la que se acuerda que el ferrocarril de Sóller se presta mediante un servicio ferroviario combinado, y se declara qué tramos del trayecto tienen la consideración de transporte ferroviario y cuáles de transporte tranviario

Antecedentes

1. La Real Orden del Ministerio de Fomento de 23 de febrero de 1911 adjudicó al señor Pedro Alcover Maspons (actualmente empresa Ferrocarril de Sóller SA) la concesión de servicio público para la construcción y explotación del ferrocarril secundario con itinerario de Palma al Puerto de Sóller, de acuerdo con el proyecto de ejecución aprobado por la Real Orden de 10 de agosto de 1910, sujeto al pliego de condiciones de la subasta aprobada por la Real Orden de 30 de noviembre de 1910, y en cumplimiento de lo establecido en la Ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, de 26 de marzo de 1908, y de su Reglamento.

La concesión se formalizó mediante escritura pública otorgada el día 27 de marzo de 1911, con un plazo de vigencia de noventa y nueve años.

2. Finalizado el plazo de la concesión y de acuerdo con el artículo 163 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres, por la que se establece que “cuando el concesionario hubiera cumplido satisfactoriamente sus obligaciones, la Administración podrá decidir su renovación, realizando las modificaciones en las condiciones de prestación que resulten convenientes para el interés público”, la Consejera de Obras Públicas, Vivienda y Transportes dictó, en fecha 10 de junio de 2005, resolución de renovación de la concesión para la explotación, en régimen de gestión indirecta, del servicio público de viajeros de la línea ferroviaria entre las poblaciones Palma – Sóller – Puerto de Sóller, por un plazo de cincuenta años.

3. Ahora, una vez aprobada la Ley 4/2014, de 20 de junio, de Transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares, que regula por primera vez en nuestra Comunidad Autónoma la normativa relativa al transporte ferroviario al que dedica el título II y regula en tres capítulos los distintos modos de explotación del servicio: transporte en ferrocarril, transporte en tranvía y el ferrocarril de Sóller (en atención a las peculiaridades de este último servicio) se plantea la duda de si el ferrocarril de Sóller se presta mediante el modo de explotación combinado que establece el artículo 169 de este texto legal.

4. En el archivo histórico de esta concesión se encuentra el documento denominado “*Memoria: Proyecto de Ferrocarril secundario de Palma al Puerto de Sóller, por Son Sardina, Buñola y Sóller*” de fecha 24 de marzo de 1909, que sirvió de base para la construcción de este ferrocarril, y que señala en el capítulo 1, relativo a la descripción del trazado entre Sóller y el Puerto 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 Memoria concluye señalando 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 decir, cuando se proyectó y ejecutó el trazado y la puesta en funcionamiento del servicio ferroviario entre Sóller y el Puerto de Sóller ya se realizó con un “*material tipo tranvía urbano*” porque se entendió que ese era el modo de explotación del trazado, y así lo recoge el documento remitido por el Ministerio de Fomento al Gobierno Balear cuando relaciona los principales hechos de la puesta en funcionamiento de este transporte ferroviario.

5. El artículo 171.1 de la Ley 4/2014 define al ferrocarril de Sóller como “*un servicio de transporte público de viajeros de titularidad de la Administración, prestado en régimen de gestión indirecta mediante una empresa privada, por lo que su explotación está sometida a las condiciones establecidas en su título de concesión*”, y el artículo 174.1 establece que “*el servicio ferroviario se presta entre las poblaciones de Palma y el Puerto de Sóller, y circula, de forma diferenciada, en tres zonas operativamente distintas:*

- Zona 1: de Palma a la estación de Son Sardina
- Zona 2: de la estación de Son Sardina a Sóller



- *Zona 3: de Sóller al Puerto de Sóller*

Los apartados 2 y 3 del artículo 174 definen que *“El servicio que circula por las zonas urbanas (zonas 1 y 3) se caracteriza porque se presta a una velocidad máxima de 40 km/h, lo que permite los pasos a nivel tanto de vehículos como de peatones.”* *“En la zona 2 el servicio se prestará de acuerdo con las condiciones normales de un servicio ferroviario con las características de un tren histórico y turístico.”*

6. El capítulo II relativo al transporte en tranvía, establece en su artículo 159.1 que *“el tranvía se caracteriza por prestar un servicio de transporte de viajeros principalmente urbano, que cohabita con otros medios de transportes y tipos de vehículos con los que se puede entrecruzar y con los que comparte el espacio físico de las vías públicas.”*

Por otra parte, en el mismo capítulo II, el artículo 169.1 establece lo que denomina *“explotación combinada”* y dispone que *“Cuando un servicio de transporte permanente de viajeros de carácter interurbano se preste mediante explotación ferroviaria en sus tramos interurbanos y explotación tranviaria en los trayectos urbanos, tendrá la consideración de transporte ferroviario combinado, y se someterá a la normativa reguladora de cada tipo de servicio en los tramos interurbano y urbano, respectivamente, aunque dependerá de una única autoridad competente, que será la titular del trazado que represente el mayor kilometraje sobre el porcentaje total del servicio autorizado.”*

Una lectura conjunta de los artículos 171, apartados 1, 2 y 3, y del 159.1 demuestra la similitud de los supuestos regulados en estos artículos, y sustenta la posible aplicación de esta normativa al ferrocarril de Sóller.

7. El artículo 169.2 de la Ley 4/2014 dispone que *“La administración titular del trazado declarará, mediante resolución administrativa y previa audiencia al concesionario y a los ayuntamientos afectados, qué tramos de trayecto tienen la consideración de transporte ferroviario y cuáles de transporte tranviario.”*

Por este motivo la Dirección General de Transportes llevó como punto del orden del día del Consejo Balear de Transportes Terrestres, reunido en sesión ordinaria el día 5 de noviembre de 2014, la iniciación de la tramitación del expediente de explotación combinada del ferrocarril de Sóller, siendo su informe favorable.

8. Mediante escrito de fecha 6 de noviembre de 2014, la Administración dio trámite de audiencia sobre la declaración de explotación combinada del ferrocarril de Sóller, al concesionario titular de dicho ferrocarril y a los Ayuntamientos de Palma y de Sóller, para que durante un plazo de quince días pudieran presentar las alegaciones que considerasen oportunas.

9. Día 28 de noviembre de 2014 la empresa Ferrocarril de Sóller SA presentó escrito de alegaciones, mediante el cual ponía de manifiesto que *“el tren de Sóller es un ferrocarril en todo su trazado viario, tanto si circula en la zona 1 como en la 3, y cualquier alteración conceptual de la cualidad de ferrocarril podría comportar la modificación unilateral del título concesional”*, concluyendo que *“si por cuestiones prácticas interesa la declaración de explotación combinada, está de acuerdo siempre que se mantengan los derechos de la concesión del ferrocarril como tal, y no como tranvía”*.

10. El Ayuntamiento de Palma, dentro del plazo concedido y haciendo uso del trámite de audiencia, presentó escrito manifestando que *“se considera muy adecuada la declaración de explotación combinada del ferrocarril de Sóller, ya que en Palma, tanto peatones como vehículos y tren, conviven y comparten la vía pública desde la estación de Palma hasta que salen del casco urbano.”* A continuación relaciona los diez cruces que la línea ferroviaria mantiene con el viario urbano de Palma, señalando que *“la velocidad de circulación del tren en la zona 1, entre Son Sardina y la estación de Palma, es inferior a 40 km/h y hasta hoy la convivencia entre peatones, vehículos y tren no presenta incompatibilidad.”*

El Ayuntamiento continua su escrito manifestando que *“es pretensión del concesionario del ferrocarril de Sóller aplicar la Orden del Ministerio de Fomento de 2 de agosto de 2001, por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel. Esta Orden no sería aplicable en las zonas 1 y 3 definidas en la Ley 4/2014, ya que las características de estas zonas no se corresponden con las de los pasos a nivel definidos en la Orden de Fomento, en primer lugar porque la velocidad del tren es inferior a 40 km/h, en segundo lugar porque el número de pasos a nivel y su proximidad no se corresponde con el tratamiento de paso a nivel que considera esta Orden.”* *“La Ley 4/2014 trata en igualdad de condiciones las zonas 1 y 3.... la aplicación de la Orden de Fomento en la zona 1 implicaría tener que modificar no tan solo el funcionamiento de la regulación semafórica de todos los pasos a nivel sin barreras citados anteriormente, sino el resto de los pasos de peatones actuales de la calle Eusebio Estada, perjudicando seriamente el funcionamiento del tránsito de vehículos y de peatones con repercusión directa sobre la movilidad general de esta zona y el resto del viario de la ciudad.”*

En consecuencia, considera que la declaración de explotación combinada *“es conforme y adecuada a los efectos de la movilidad urbana de Palma, favoreciendo la convivencia entre los diferentes usuarios de la vía pública y se adapta a la realidad de funcionamiento de ordenación y regulación del tránsito diario en esta zona de la ciudad que desde hace muchos años integra en las mismas calles los diferentes modos de transportes.”*



11. El ayuntamiento Sóller no ha presentado ningún tipo de alegación a la declaración de explotación combinada del ferrocarril de Sóller.

Fundamentos de derecho

1. El artículo 30.5 del Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares, reformado por la Ley Orgánica 1/2007, de 28 de febrero, atribuye a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de “ferrocarriles, carreteras y caminos. El transporte realizado por estos medios, por cable y por tubería”.

2. La Ley 4/2014, de 20 de junio, de Transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares, que en el capítulo III del título II regula específicamente el ferrocarril de Sóller, e introduce los siguientes conceptos:

- amplía el recorrido de carácter tranviario que la memoria del ferrocarril daba al trayecto Sóller - Puerto de Sóller (actual zona 3), a la zona de Palma a Son Sardina (zona 1), en atención a la configuración urbana que actualmente tiene todo este trayecto así como a la imposibilidad de establecer pasos a distinto nivel a los que obliga la actual normativa ferroviaria.
- precisa que la zona 2 tiene la configuración propia de un transporte ferroviario pero con la consideración de tren histórico y turístico, abriendo la posibilidad de la prestación simultánea de trayectos de carácter discrecional.
- compara, como no puede ser de otra manera, el servicio ferroviario que se presta en las zonas 1 y 3 (son zonas urbanas en las que el tren convive con pasos a nivel tanto con otros vehículos como con peatones, y circula a una velocidad máxima limitada a 40 km/h.) con las características propias de los servicios tranviarios, de acuerdo con la definición que da el artículo 159.1.
- define la explotación combinada de un servicio ferroviario y precisa que será la Administración titular del trazado la que deberá declarar la explotación combinada del servicio y los tramos que se presten en cada modo.

3. El Decreto 6/2013, de 2 de mayo, del Presidente de las Islas Baleares por el cual se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, atribuye a la Dirección General de Transportes, entre otras, las competencias en materia de planificación y ordenación de los transportes terrestres.

4. El Decreto 108/2011, de 11 de noviembre, por el cual se regula el Consejo Balear de Transportes Terrestres.

Propuesta de resolución

Por todo lo anterior, propongo al Consejero de Agricultura, Medioambiente y Territorio que dicte la siguiente resolución:

1. Declarar que el servicio de transporte público del ferrocarril de Sóller, con itinerario entre Palma – Sóller – Puerto de Sóller, tiene la consideración de transporte ferroviario y que se puede prestar mediante una explotación combinada.
2. Declarar que los tramos del trayecto de las zonas 1 y 3 establecidos en el artículo 174.1, se prestan mediante explotación tranviaria y deben someterse a la normativa reguladora del transporte tranviario recogida en el capítulo II del título II de la Ley 4/2014.
3. Declarar que el tramo del trayecto de la zona 2 establecida en el artículo 174.1, se presta mediante explotación ferroviaria, y debe someterse a la normativa reguladora del transporte ferroviario recogida en el capítulo I del título II de la Ley 4/2014.
4. La Administración competente en la gestión del servicio público del ferrocarril de Sóller, en todos sus trayectos, es la Consejería del Gobierno Balear competente en materia de transportes terrestres, actualmente la Dirección General de Transportes de la Consejería de Agricultura, Medioambiente y Territorio.
5. Se mantienen los derechos y las obligaciones del título concesional del ferrocarril de Sóller de acuerdo con el pliego de condiciones de la adjudicación del servicio, adaptados a la normativa vigente, Ley 4/2014 y su desarrollo reglamentario.
6. Notificar esta Resolución a la entidad interesada y publicarla en el *Boletín oficial de las Islas Baleares*.

Interposición de recursos

Contra esta Resolución —que pone fin a la vía administrativa— cabe interponer un recurso potestativo de reposición ante el consejero de Movilidad y Ordenación del Territorio en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la recepción de la notificación, de acuerdo con el artículo 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, y el artículo 57 de la Ley 3/2003, de 26 de marzo, de régimen jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

También se puede interponer directamente un recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la recepción de la notificación de la





Resolución, de acuerdo con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contenciosa-administrativa.

Palma, 7 de enero de 2015

El Director General de Transportes
Juan Salvador Iriarte

Conforme con la propuesta, dicto resolución
El consejero de Agricultura, Medioambiente y Territorio
Gabriel Company Bauzá

