

## SENTENCIA N° 164/2016

En BILBAO (BIZKAIA), a ocho de julio de dos mil dieciséis.

El Sr. D. DIEGO ÍÑIGUEZ HERNÁNDEZ, MAGISTRADO del Juzgado de lo Contencioso-administrativo número 3 de BILBAO (BIZKAIA) ha pronunciado la siguiente SENTENCIA en el recurso contencioso-administrativo registrado con el número 24/2015 y seguido por el procedimiento ORDINARIO, en el que se impugna: LA RESOLUCIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE ETXEBARRI DE 12 DE DICIEMBRE DE 2014, POR LA QUE SE FIJA LA UBICACIÓN DE LA PARADA DE LA LÍNEA DE BIZKAIBUS A-3932 EN LA CALLE NERBIOI; Y LOS DECRETOS NÚMERO 017/2015A, DE 3 DE FEBRERO DE 2015, POR EL QUE SE RESUELVE FIJAR LA UBICACIÓN DE LA PARADA DE LA LÍNEA DE BIZKAIBUS A-3932 EN LA CALLE NERBIOI; Y 015/2015A, POR EL QUE SE REVOCA CAUTELARMENTE LA DE 12 DE DICIEMBRE DE 2014, POR LA QUE SE FIJA LA UBICACIÓN DE LA PARADA DE LA LÍNEA DE BIZKAIBUS A-3932 EN LA CALLE NERBIOI.

Son partes en dicho recurso: como recurrente AYUNTAMIENTO DE GALDAKAO representado por el Procurador LUIS PABLO LOPEZ-ABADIA RODRIGO, FEDERACION COORDINADORA DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD FISICA DE BIZKAIA dirigido por el Letrado GUILLERMO TREKU ANDONEGUI y DIPUTACION FORAL DE BIZKAIA representado por el/la procurador7a LUIS PABLO LOPEZ-ABADIA RODRIGO y MONICA DURANGO GARCIA y dirigido por la Procuradora MONICA DURANGO GARCIA ; como demandada AYUNTAMIENTO DE ETXEBARRI representado por el procurador GERMAN ORS SIMON y dirigido por el Letrado JAVIER MARTINEZ URIONABARRENECHEA.

### ANTECEDENTES DE HECHO

**PRIMERO.-** La Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Galdakao y la Federación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Bizkaia (FEKOOR)

han formulado recurso contencioso-administrativo frente a la resolución del Ayuntamiento de Etxebarri de 12 de diciembre de 2014, por la que se fija la ubicación de la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi.

**SEGUNDO.-** Admitida a trámite la demanda, se han seguido los trámites del procedimiento ordinario.

**TERCERO.-** Por Auto de 24 de marzo de 2015 se resolvió ampliar el presente recurso a los decretos números 017/2015A, de 3 de febrero de 2015, por el que se resuelve fijar la ubicación de la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi; y 015/2015A, por el que se revoca cautelarmente la Resolución de 12 de diciembre de 2014, por la que se fija la ubicación de la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi.

**CUARTO.-** Por Auto de 20 de abril de 2015 se resolvió ampliar el presente recurso acumulando en él los procedimientos 31/2015 y 32/2015 que se seguían en el Juzgado de lo Contencioso-administrativo nº 2 de Bilbao contra las mismas resoluciones, a instancia, respectivamente, del Ayuntamiento de Galdakao y de la Federación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Bizkaia (FEKOOR).

### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO.-** La Diputación Foral de Bizkaia solicita que se declare la nulidad de las resoluciones impugnadas, por los motivos que se expresan a continuación de manera sucinta:

1. La Orden Foral 3772/2013, de 18 de julio, definió el recorrido de la línea A-3932, que conecta Galdakao con la estación de Metro de Etxebarri y establece la parada final en la propia estación de Metro. Esta orden foral no sido objeto de recurso por parte del

Ayuntamiento de Etxebarri y por tanto constituye un acto administrativo firme y consentido.

2. La primera resolución recurrida es nula por falta de competencia del Concejal Delegado de Seguridad Ciudadana, que la dictó, por falta de delegación y porque esa materia constituye competencia del pleno municipal.

3. Las decisiones adoptadas por el Ayuntamiento de Etxebarri son nulas por falta de competencia del municipio en materia de transporte interurbano. La Diputación Foral sostiene, con base en su informe jurídico de 18 de diciembre de 2014, que conforme al art. 4 de la Ley del Parlamento Vasco 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de viajeros por carretera, corresponde a las diputaciones forales la creación, otorgamiento y modificación de las concesiones administrativas del servicio público de transportes y los ayuntamientos solamente determinadas competencias dentro del ámbito del transporte urbano. Conforme a la misma norma, corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia establecer el itinerario de las líneas del servicio público de transporte interurbano de viajeros que discurro por su territorio, así como sus paradas. En el procedimiento para aprobar el proyecto deben recibirse las alegaciones municipales, pero la decisión final corresponde a la Diputación. Conforme al artículo 65 del Reglamento de Transporte de viajeros por carretera del País Vasco se ocupa del ubicación de las paradas urbanas en las que los servicios regulares de transporte interurbano están autorizados para tomar o dejar viajeros. La regla general es que la ubicación de las paradas deberá ser adoptada por las diputaciones en consenso con los ayuntamientos afectados. En caso de falta de acuerdo, decidirán las autoridades territoriales de transporte o, no existiendo éstas, en el caso del País Vasco, las diputaciones forales. El establecimiento de las paradas urbanas en servicios interurbanos requerirá el predio informe del ayuntamiento, que deberá emitirse el plazo de un mes, considerándose favorable en caso de no emitirse. Éste ha sido el procedimiento seguido en el trazado de la línea A-3932, el Ayuntamiento no lo recurrió y no puede ahora ignorarlo e impedir su aplicación mediante la aprobación de un acto administrativo contrario a las disposiciones adoptadas.

Conforme al apartado quinto del mismo precepto, en el supuesto de que en el municipio existe una estación de viajeros, será preceptiva su utilización como parada, sin que la

Administración foral pueda fijar otro lugar distinto fuera de los dos casos expresos exceptuados: cuando la adjudicataria de la concesión disponga de instalaciones propias en condiciones adecuadas; o cuando existan razones objetivas de interés público y así se acrediten. En Etxebarri existe una estación de viajeros, que es la estación de Metro. Ésta, además, tiene la consideración de estación intermodal y dispone de una zona especialmente habilitada para autobuses. El propio servicio de transporte urbano de Etxebarri la utiliza como parada.

4. Las competencias que invoca el Ayuntamiento en materia de ordenación del tráfico en vías urbanas, a partir del artículo 25.2.b) de la Ley 7/1985, 2 de abril, no se extienden a ordenar el transporte interurbano, sujeto a concesión y con un régimen de paradas reconocido dentro del casco urbano, que el Ayuntamiento no puede desconocer, ni modificar, ni suprimir unilateralmente.

5. Invoca la recurrente jurisprudencia como la establecida en las SSTs de 20 de diciembre de 2014, de 23 de mayo de 2006 y de 17 de marzo de 1993, que delimita las competencias municipales en materia transportes terrestres y conceden la competencia decisiva a las comunidades autónomas o las entidades que establezca la legislación de estas, porque “las potestades municipales no se extienden a la fijación y eventual supresión de las paradas en el casco urbano de los servicios de autobuses que efectúen transporte de viajeros interurbanos”.

6. Alega también nulidad por falta de competencia en las restricciones del uso de las vías públicas urbanas adoptadas por el Ayuntamiento, porque su regulación debe efectuarse mediante ordenanza y su aprobación corresponde al pleno, según la Ordenanza reguladora de los Usos, tráfico, circulación y seguridad vial, aprobada por el pleno municipal el 25 de marzo de 2010. Con la habilitación que concede esa norma, razona la recurrente, sería posible prohibir o restringir la circulación de determinados vehículos o transportes, pero con carácter general y para todos los de esa categoría, no sólo a los autobuses de la línea A-3932. Además, el artículo 56 de la misma señala que no podrán emplearse señales distintas de las que figuren en el vigente Reglamento General de Circulación. Las señales reproducidas en las fotografías que acompañan al informe de 18 de diciembre de 2014 no forman parte de ellas.

7. El acto impugnado es también nulo porque vulnera los derechos de personas con discapacidad, mayores y otras. En particular, de las personas protegidas por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, que aprueba el texto refundido de la Ley General de Derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social; la Ley del País Vasco 20/1997, sobre Promoción de accesibilidad; el Decreto del País Vasco 126/2001, de 10 de julio, que aprueba las Normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad del transporte, en los términos de la denuncia presentada por la luego codemandante FEKOOR, que extiende el perjuicio que causa la parada al colectivo de personas con movilidad reducida y a las mujeres y considera que la misma es impracticable y peligrosa para los usuarios de silla de ruedas.

8. La actuación impugnada vulneró el principio de igualdad y no discriminación, pues impide la movilidad de las personas, la libertad de ejercicio mercantil y el derecho a la libertad personal que los vecinos de Galdakao. Ello supone además una quiebra del Estado Democrático de Derecho, del principio de igualdad y el principio de libre circulación de las personas, lo que en los términos de la conclusión de la recurrente convierte el acto administrativo recurrido en “discriminatorio, inmotivado, antijurídico y arbitrario”, pues no permite transitar a los autobuses de la línea A-3932 por la calle por la que sí pasan autobuses escolares y otras líneas de Bizkaibus y de Etxebarribus, “por una simple decisión política, sin ningún sustento jurídico ni técnico”.

**SEGUNDO.-** El Ayuntamiento de Galdakao reproduce los motivos de impugnación expuestos en el fundamento jurídico anterior y subraya las razones específicas relativas a la vulneración de los derechos de personas con discapacidad, mayores y otras reconocidos por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, que aprueba el Texto refundido de la Ley General de Derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social; la Ley del País Vasco 20/1997, sobre Promoción de accesibilidad; y el Decreto del País Vasco 126/2001, de 10 de julio, que aprueba las Normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad del transporte.

Reitera el carácter discriminatorio de la medida, que solamente afecta a la línea A-3932 y no a la de Etxebarribus que pasa con similar frecuencia por la misma calle y con el mismo tipo de autobús. Subraya el carácter especialmente impeditivo, o de barrera física, que “la propia distancia a recorrer caminando” supone para personas con

dificultades de movilidad, lo que, a su juicio, desconoce el Ayuntamiento demandado, o lo desconoce, al menos, para los vecinos de Galdakao.

Insiste en la vulneración del principio de igualdad y de no discriminación, conforme a la doctrina del TEDH, por la falta de justificación objetiva y razonable, en relación a la finalidad y efectos de la medida adoptada y la falta de proporcionalidad entre los medios empleados y la finalidad perseguida. Y razona que si pudieran existir razones de interés para impedir el acceso al Metro a los autobuses de la línea A-3932, esas mismas argumentaciones deberían llevar al Ayuntamiento evitar el paso a otras líneas de autobús por el mismo recorrido.

Resulta palmario, concluye su alegato, que la decisión de alejar al autobús de Galdakao de la estación de Metro es un acto arbitrario y que esconde “otro tipo de intereses que no tienen acogida en nuestro ordenamiento”. Sugiere que éstos pueden ser los que recoge el documento número ocho que acompaña con su demanda: un informe del Ayuntamiento demandado sobre negociaciones con la Diputación Foral de Bizkaia, del que la recurrente deduce la ausencia de un interés general a proteger que prevalezca sobre los intereses de los usuarios de la línea.

**TERCERO.-** La Federación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Bizkaia (FEKOOR) recoge los motivos anteriores de impugnación y subraya específicamente que en el periodo probatorio, de la declaración del Jefe de la Policía Local de Etxebarri ha quedado acreditado que el Ayuntamiento no he hecho ningún estudio sobre la posible saturación de las dos entradas a la localidad que aduce como posible motivo de su decisión.

Considera que la peligrosidad del puente situado en la ruta, aducida por el Ayuntamiento de Etxebarri, queda desmentida por el hecho de que la circulación sobre él se permita a todos los autobuses, incluido el Etxebarribus y solamente se impida a la línea A-3932 procedente de Galdakao, como confirma también el informe de los inspectores de la Diputación Foral.

Recuerda que no se han considerado las alternativas que propuso, modificando la ruta de acceso para reducir los trayectos y eliminar la supuesta peligrosidad del puente.

Subraya el incumplimiento de la normativa y la vulneración de los derechos de las personas con movilidad reducida, con base en un análisis de la normativa y el dictamen del Consejo Vasco de Accesibilidad, que en su reunión de 20 de mayo de 2015 considera el trayecto de 740 metros como “no accesible”.

Considera que la parada catalogada por el Ayuntamiento de Etxebarri como adecuada no lo es, porque falta un vado peatonal que impida que los usuarios que deban desplazarse en silla de ruedas se vean obligados a salir a la carretera obligatoriamente, ya que en las alternativas hay peldaños que las hacen inviables. En la parada no hay bancos, ni marquesina, lo que, teniendo en cuenta que es posible tener que esperar veinte minutos, la transforma de “incómoda” en “inadmisible”. El terraplén vecino a la acera de subida y, especialmente, bajada, convierte esa maniobra en gravemente peligrosa para las personas usuarias de silla de ruedas. La acera del puente que resulta obligado atravesar tiene una anchura inferior en un 42% a lo establecido por la normativa. La alternativa ofrecida por el ayuntamiento de Etxebarri desconoce, por el importante desnivel que presenta, las necesidades de las personas con movilidad reducida.

Considera por todo ello que la posición del Ayuntamiento demandado es insolidaria, motivada por una “pataleta política”, contraria a la normativa de igualdad de oportunidades y discriminatoria hacia las personas con discapacidad.

**CUARTO.-** El Ayuntamiento de Etxebarri interesa la desestimación del recurso porque entiende que la resolución impugnada es conforme a Derecho en base a los hechos y fundamentos siguientes, sintéticamente expresados:

1. El recurso presentado por el Ayuntamiento de Galdakao es inadmisibile por falta de legitimidad, conforme al art. 19 de la LJCA. No se ha justificado qué competencias municipales permiten presentar la demanda y tampoco que se hayan cumplido los requisitos formales de autorización del pleno municipal, previo informe jurídico, para hacerlo.

2. Niega la demandada que haya consentido la Orden Foral 3772/2013, de 18 de julio, y, en concreto, su decisión sobre el recorrido de la línea A-3932, porque en los anteproyectos de varias líneas de Bizkaibus aprobados por la Orden Foral 2400/2012, de 3 de mayo, la línea A-3932 conectaba Galdakao con la estación de Metro de Basauri, que es el municipio con la estación de Metro más cercana a aquella localidad. Como esa solución no le afectaba, el Ayuntamiento de Etxebarri no formuló alegaciones. La Orden Foral 3772/2013 modificó por sorpresa la conexión, sin justificación técnica alguna y con evidente apresuramiento. La razón, entiende el Ayuntamiento demandado, fue el interés del Ayuntamiento de Basauri, “gobernado por el PNV”, de que la línea no pasara por su territorio, que fue sostenido – en la interpretación del Ayuntamiento – por “la Diputada de Transportes de la DFB, PNV” y el “Alcalde de Galdakao, PNV”, cuya coincidencia determinó que la “lanzadera de Galdakao al metro de Basauri” llegara, en vez de a esta localidad, a Etxebarri, a pesar de que la distancia sea mayor y se creen problemas en la seguridad del tráfico del Ayuntamiento demandado. Ninguna razón técnica abonaba esta conexión. La línea que unía Galdakao con el Metro de Basauri existía desde hacía más de cuatro años

3. La Diputación Foral de Bizkaia es competente para implantar las líneas de transporte interurbano de viajeros por carretera, pero no para establecer “lanzaderas”. Esta competencia la tiene el titular del suburbano, Metro Bilbao, por motivo de obras o hasta que se terminan éstas. Considera la demandada que la línea A-3932 ha sido configurada como una extensión del Metro por la que no se cobra cantidad alguna al usuario que conecte con él, sin soporte legal alguno – frente al sistema de descuento (no de gratuidad completa) de los medios de transporte adheridos a la tarjeta “Barik”. Se trata de un trato de privilegio a los usuarios del municipio de Galdakao.

4. La estación de Metro de Etxebarri no es una estación intermodal, ni una estación de viajeros de las reguladas en los arts. 66 y ss. del Decreto 51/2012 del Reglamento de Transporte de viajeros por carretera, porque carece de varios de los requisitos que exige para ello la citada norma: no tiene zonas de espera independientes de los andenes, ni servicios sanitarios, tampoco dependencias de facturación y no ha sido establecida por el Ayuntamiento. Es una parada más del suburbano, al que el Ayuntamiento de Etxebarri cedió un terreno para hacer un parking, sin otras instalaciones, requisitos, expediente o titularidad municipal.

5. En la localidad de Etxebarri hubo una fuerte contestación a la línea A-3932, articulada en una “Plataforma contra la imposición de la línea de Bizkaibus Galdakao-Etxebarri”, que reunió 4.156 firmas. Sostiene su ayuntamiento que la decisión de la Diputación Foral de Bizkaia no se basó en estudios técnicos o económicos, sino en una encuesta de opinión realizada entre vecinos de Galdakao, en la que la solución finalmente adoptada solamente recibió 1.150 votos, en contraste con las 4.156 firmas en contra recogidas por la plataforma indicada.

6. La decisión del Ayuntamiento de Etxebarri de establecer la parada contestada en la calle Nerbioi fue adoptada tras negociaciones infructuosas con la Diputación Foral de Bizkaia. Siguió a la decisión, amparada en las competencias que la Ley de Bases de Régimen Local atribuye al Ayuntamiento, de que la línea no atravesara el puente de Leguizamón. La parada de la calle Nerbioi existe desde hace veinticinco años y sus condiciones han sido mejoradas por el Ayuntamiento.

7. La eventual incompetencia del Concejal Delegado de Transportes aducida por la recurrente quedó subsanada por las resoluciones de la Alcaldía número 15/2015A y 17/2015A.

8. El Ayuntamiento de Etxebarri no discute la competencia de la Diputación Foral de Bizkaia para regular el transporte interurbano. Pero afirma la suya para regular el tráfico por el municipio y en vías de titularidad municipal, con base en el artículo 25 del texto refundido de la Ley de Bases del Régimen Local, en relación con el artículo 7 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. La jurisprudencia aportada con la demanda sobre la regulación del transporte interurbano es indiscutible, pero no resulta aplicable al supuesto de autos. El Ayuntamiento ha ejercido esa competencia movida por las condiciones del puente, “no habilitado hoy día para soportar los tráficos que se pretenden”. La lanzadera añadiría una intensa frecuencia de paso a la ya existente y a su uso peatonal, comprendidos menores y discapacitados que se dirigen a varios talleres existentes en el polígono Leguizamón. Esas razones se reflejan en los informes de la Policía Local obrantes en el expediente. El propio informe de la Diputación Foral de Bizkaia (folios 128 y 129 del expediente) reconoce que “tanto la sección rodada del puente como la anchura libre de las aceras están bastante ajustadas y serían

mejorables”. Frente al reproche de que también el Etxebarribus lo cruza, alega la demandada que sus autobuses son más pequeños (nueve metros frente a trece) y su frecuencia menor (cada media hora). Los autobuses escolares que lo recorren han tramitado las correspondientes autorizaciones ante el Ayuntamiento. El paso de la línea A-3932 por el puente de Leguizamón elevaría de manera exponencial el riesgo para los transeúntes del mismo. La consecuencia es que la competencia municipal para regular el tráfico por las vías municipales está por encima de la de la Diputación Foral de Bizkaia para implementar el transporte interurbano, por lo que el recurso debe ser desestimado.

9. Niega el Ayuntamiento la necesidad de ordenanza para regular los tráfico ordinarios y entiende que esa necesidad existe solamente para limitaciones de aparcamiento, como la ORA u OTA, conforme a los arts. 7.b) de la Ley de Seguridad Vial y 4.2 de la propia Ordenanza Municipal.

10. Frente a la “pretendida vulneración de derechos de personas con incapacidad, mayores, etc.”, considera el Ayuntamiento demandado que el “furor acusatorio” y las quejas de los usuarios recogidas por la Diputación Foral de Bizkaia contrastan con el silencio cuando la línea que unía Galdakao con el Metro terminaba en la calle Matxitxaco de Basauri, en una parada distante 500 metros de la estación de Metro. Esta parada obligaba a los usuarios a atravesar un parque con una pendiente absolutamente inaccesible para personas con dificultades de movilidad. Alega que FEEKOR mantiene con la Diputación Foral de Bizkaia contratos o convenios para la gestión de varios servicios relacionados con su actividad. Y considera que la línea, por la ruta establecida por la Diputación Foral de Bizkaia, causa un riesgo para los vecinos de Etxebarri – también para los de movilidad reducida - que no tiene en cuenta aquella en su demanda.

11. La afirmación de los testigos, funcionarios de la Diputación, de que el parque de Leguizamón es una zona inhóspita y sin alumbrado, rodeada de pabellones industriales, no concuerda con la realidad. Se trata de un cuidado parque urbano, con viviendas habitadas a un lado y alumbrado público con doble luminaria.

**QUINTO.-** La disputa central que constituye el objeto del presente procedimiento es de carácter jurídico y obliga a resolver sucesivamente las cuestiones que se analizan a continuación:

1. Es preciso, en primer lugar, resolver sobre la legitimación del Ayuntamiento de Galdakao, cuestionada por el de Etxebarri. El artículo 19.e) de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-administrativa reconoce legitimación a “las Entidades locales territoriales, para impugnar los actos y disposiciones que afecten al ámbito de su autonomía, emanados de las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, así como los de Organismos públicos con personalidad jurídica propia vinculados a una y otras o los de otras Entidades locales”. La línea A-3932 transporta esencialmente a vecinos de Galdakao, de ida y vuelta, hasta la línea de Metro. Parte de su ruta discurre por su término municipal. Son de su interés las conexiones esenciales con el sistema de transporte de la provincia, de las que forma parte la línea disputada. La propia defensa del Ayuntamiento de Etxebarri hace constantes alusiones a la ruta anterior, alternativa, a la línea que es objeto de controversia, siempre desde Galdakao; y a las motivaciones, argumentos e intenciones de, entre otros, el Ayuntamiento. Obviamente la referencia a la “autonomía” de la entidad local territorial se refiere a su ámbito de actuación competencial y sus intereses legítimos, entre los que se halla sin duda el recorrido de líneas de transporte que discurren en parte por su territorio, que utilizan esencialmente sus vecinos y que conectan la localidad con el sistema de transporte de ámbito superior, por lo que no resulta posible acoger la alegación de la parte y procede confirmar la legitimación del Ayuntamiento de Galdakao.

2. En segundo lugar, es preciso dilucidar a qué Administración – la Diputación Foral de Bizkaia o el Ayuntamiento de Etxebarri – corresponde la fijación de las paradas. Para ello, es preciso determinar la naturaleza de la línea A-3932. En particular, si se trata de una línea de transporte interurbana, como sostiene la Administración recurrente; si ha de considerarse una línea urbana; o si la línea tiene una tercera naturaleza: la de “lanzadera”, como sostiene el Ayuntamiento de Etxebarri en su contestación a la demanda.

El Decreto 51/2012, de 3 de abril, del Reglamento de Transporte de viajeros por carretera del País Vasco, dedica su Capítulo III al “Servicio público de transporte

interurbano de viajeros”. Dentro de éste, su artículo 14.1 define su ámbito como “los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general”, que el artículo 18 completa en su apartado 1 en los términos siguientes: “Los tráficos de cada servicio regular permanente de viajeros de uso general vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte y efectúen parada los vehículos para tomar y dejar los viajeros que se desplacen entre los mismos.” La línea A-3932 responde precisamente a esas características; se ha seguido el procedimiento de contratación o concesión que regulan los artículos 20 y ss. del Decreto citado, con referencias al Reglamento CE 1370/2007, de 23 de octubre, y la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de viajeros por carretera; los artículos 33 y ss. regulan precisamente la modificación de las condiciones contractuales, que requiere la intervención de la misma Administración que resuelve sobre el establecimiento del servicio; y el artículo 34 regula las variaciones en las condiciones de prestación, comprendida la de paradas, cuya autorización también corresponde a la Administración competente.

La Diputación Foral de Bizkaia afirma su competencia para regular y establecer las líneas interurbanas y, en consecuencia, sus paradas, conforme al art. 4 de la Ley del Parlamento Vasco 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de viajeros por carretera. Y el Ayuntamiento de Etxebarri no la discute. Pero razona que la línea A-3932 no es una línea interurbana, sino una “lanzadera”. En su razonamiento, la línea en disputa es una “lanzadera” y la competencia para establecer éstas la tiene el titular del suburbano, Metro Bilbao, por motivo de obras o hasta que se terminan éstas. Considera que la línea A-3932 ha sido configurada como una extensión del Metro, por su sistema de tarifas distinto al ordinario de los medios de transporte adheridos a la tarjeta “Barik”, que además considera un trato de privilegio a los usuarios del municipio de Galdakao.

La regulación de un servicio de carácter regular asociado a necesidades temporales, como puedan serlo las obras, se establece en el artículo 46 del citado Decreto, que regula los “Transportes regulares temporales” en los siguientes términos:

1.- De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley, la Administración podrá autorizar la prestación de servicios regulares temporales cuando, por el carácter temporal o extraordinario de la demanda de transporte, esté suficientemente justificada su necesidad, siempre que no exista un servicio regular permanente de uso general

coincidente que pueda servir adecuadamente a las necesidades de transporte de que se trate o que, aun existiendo aquel servicio, la adecuación a las necesidades temporales o excepcionales supongan una modificación sustancial en las condiciones de explotación de la concesión del servicio coincidente, o sean tales las especificidades que hagan recomendable el establecimiento de un servicio independiente de carácter temporal.

2.- Se consideran transportes regulares temporales de viajeros:

a) Los que se prestan de forma continuada durante un período de tiempo no superior a un año por una única vez, tales como los de ferias y exposiciones extraordinarias.

b) Los que sustituyan un servicio público por cualquier modo interrumpido temporalmente por cualesquiera circunstancia, sin perjuicio de la responsabilidad que el operador del servicio interrumpido tenga sobre el referido servicio.

c) Los que se prestan de forma continuada durante períodos de tiempo repetidos no superiores a cuatro meses al año, tales como los de vacaciones y estacionales.

d) Los que se prestan de forma discontinua, pero periódica a lo largo del año con motivo de acontecimientos periódicos, tales como mercados y ferias ordinarios, los cuales no podrán tener un calendario superior a ocho días al mes.

3.- La prestación de servicios regulares temporales deberá estar precedida del acuerdo sobre su establecimiento y condiciones de prestación adoptado por la Administración competente, de oficio o a instancia de parte. Cuando se trate de servicios incluidos en el apartado a) del punto anterior cuyo plazo de duración no exceda de tres meses, el acuerdo de establecimiento y la aprobación del correspondiente proyecto podrán ser realizados por la Administración siguiendo un procedimiento sumario en el que no serán de aplicación las reglas establecidas en relación con los servicios permanentes de uso general, siendo únicamente preceptivo el dar audiencia por un plazo de siete días a los concesionarios de los servicios permanentes de uso general con algún tramo de itinerario coincidente.

4.- En los demás casos, para la adopción del acuerdo de establecimiento del servicio, la aprobación del correspondiente proyecto y la adjudicación de su explotación, se seguirán las mismas reglas establecidas en este Reglamento para los servicios regulares permanentes de uso general, incluidas las relativas a la prohibición de tráficos coincidentes.

La línea A-3932 no responde a estas características. No ha sido establecida para necesidades temporales, sino de manera permanente. Es verdad que une el municipio de

Galdakao con el Metro, pero no lo hace por una de las razones extraordinarias – obras, ferias, suspensiones de servicio, etc. – que prevé el artículo, sino con carácter regular, general y permanente. La Administración que la ha autorizado y establecido ha sido la Diputación Foral de Bizkaia, no el Metro de Bilbao. Su duración no está sujeta a plazo, sino que es permanente. La utilización del término “lanzadera” no responde a un concepto técnico, sino a uno con carácter coloquial o informativo, que no cambia su naturaleza. Y cuáles sean las razones o características de su régimen de tarifas en comparación con las regulares de la tarjeta “Barik”, o del sistema general de transportes integrado en ella, escapa a los límites del objeto del presente procedimiento. Ha sido establecida de acuerdo con el procedimiento común para líneas interurbanas en régimen de concesión y ha de concluirse por ello que tiene esta naturaleza.

La conclusión es que la línea A-3932 es una línea regular de transporte interurbano, por lo que la decisión sobre su itinerario y sus paradas, como sobre las demás materias que establecen los preceptos citados, corresponde en el sistema competencial del Territorio Histórico de Bizkaia a la Diputación Foral de Bizkaia, conforme al art. 4 de la Ley del Parlamento Vasco 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de viajeros por carretera.

Con respecto al carácter de estación intermodal de la parada inicialmente dispuesta por la Diputación Foral de Bizkaia, ésta sostiene que en Etxebarri existe una estación de viajeros, que es la estación de Metro, con la consideración de estación intermodal y con una zona especialmente habilitada para autobuses, que el propio servicio de transporte urbano de Etxebarri utiliza como parada. El Ayuntamiento lo niega y también que sea una estación de viajeros, porque no reúne varios de los requisitos que para aquellas establecen los artículos 66 y 67 del Decreto 51/2012: no cuenta con zonas de espera independientes de los andenes, servicios sanitarios ni dependencias de facturación. Considera que es una parada más del suburbano, al que el Ayuntamiento de Etxebarri cedió un terreno para hacer un parking, sin otras instalaciones, requisitos, expediente o titularidad municipal. Asiste la razón en esta cuestión al Ayuntamiento, pero la consecuencia es solamente que la decisión de establecer una parada de la línea A-3932 en la estación de Metro habrá de ser adoptada por la Administración competente, sin que le venga impuesta por la existencia de una estación intermodal.

Esta cuestión, o la alegación de que la decisión de establecer de la línea, su itinerario y sus paradas se adoptaron de manera procedimentalmente inadecuada, sin informar y dar audiencia al Ayuntamiento de Etxebarri tras un cambio significativo posterior al trámite de audiencia, como arguye éste, podrían haber fundado un recurso en la vía administrativa o en la contencioso-administrativa, pero no son el objeto del presente recurso, que ha de limitarse a resolver sobre la adecuación a Derecho, la nulidad o la anulabilidad, de las tres resoluciones del Ayuntamiento de Etxebarri que han sido impugnadas por las partes recurrentes.

Establecido que la línea A-3932 es una línea regular de transporte interurbano y que la decisión sobre su itinerario y sus paradas corresponde a la Diputación Foral de Bizkaia, es preciso a continuación analizar la adecuación a Derecho de las medidas de regulación del tráfico contenidas en las resoluciones impugnadas.

3. Es preciso resolver, en tercer lugar, sobre las actuaciones del Ayuntamiento de Etxebarri regulatorias del tráfico urbano en su territorio, que afectan a la cuestión objeto de este recurso. En particular, si las decisiones de limitar el tráfico rodado, en los términos de las resoluciones recurridas, se adoptaron con regularidad procedimental y por las razones de seguridad con que se fundamentan; o si lo fueron con la finalidad de condicionar indirectamente el ámbito competencial de la Diputación Foral de Bizkaia establecido en el apartado anterior: concretamente, para impedir que la línea A-3932 de Bizkaibus pudiera utilizar la parada establecida originalmente por la Diputación Foral de Bizkaia, junto a la estación de Metro de Etxebarri, y son, en consecuencia, anulables conforme al artículo 63.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

La Diputación recurrente argumenta que las competencias que invoca el Ayuntamiento en materia de ordenación del tráfico en vías urbanas, a partir del artículo 25.2.b) de la Ley 7/1985, 2 de abril, no se extienden a ordenar el transporte interurbano sujeto a concesión y con un régimen de paradas reconocido dentro del casco urbano, que el Ayuntamiento no puede desconocer, modificar, ni suprimir unilateralmente. El Ayuntamiento admite la competencia de la Diputación Foral para regular el transporte interurbano y no discute las consecuencias de la doctrina jurisprudencial establecida en las sentencias del Tribunal Supremo citadas por aquella en su demanda: concretamente, las de 20 de diciembre de 2014, de 23 de mayo de 2006 y de 17 de marzo de 1993, que

delimitan las competencias municipales en materia de transportes terrestres y conceden la competencia decisiva a las comunidades autónomas o las entidades que establezca la legislación de estas, porque “las potestades municipales no se extienden a la fijación y eventual supresión de las paradas en el casco urbano de los servicios de autobuses que efectúen transporte de viajeros interurbanos”.

Pero la Diputación Foral de Bizkaia invoca también la nulidad, por falta de competencia, en las restricciones del uso de las vías públicas urbanas adoptadas por el Ayuntamiento, por tres razones: en primer lugar, porque entiende que su regulación debió efectuarse mediante ordenanza y su aprobación correspondía al Pleno municipal, según la Ordenanza reguladora de los Usos, tráfico, circulación y seguridad vial, aprobada por el Pleno municipal el 25 de marzo de 2010. En segundo lugar, porque la norma invocada por el Ayuntamiento habilita a éste para prohibir o restringir la circulación de determinados vehículos o transportes, pero con carácter general y para todos los de esa categoría, no solamente a los autobuses procedentes o con destino a Galdakao, o específicamente a los de la línea A-3932. Y, en tercer lugar, porque el artículo 56 de la misma establece que no podrán emplearse señales distintas de las que figuren en el vigente Reglamento general de circulación, y las señales reproducidas en las fotografías - que acompañan al informe de 18 de diciembre de 2014 - no forman parte de ellas.

a) La regulación de los usos, tráfico, circulación y seguridad vial es competencia del Ayuntamiento de Etxebarri conforme al artículo 4.2 de su Ordenanza reguladora aprobada por el pleno municipal el 25 de marzo de 2010 (publicada en el B.O.B. número 184, del jueves 23 de septiembre de 2010), que le atribuye: “4.2. La regulación, mediante disposición de carácter general, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los estacionamientos”. El artículo 5 atribuye también al “Ayuntamiento de Etxebarri” la amplia facultad de: “adoptar las medidas de ordenación del tráfico que considere oportunas, modificando, restringiendo o prohibiendo, con carácter fijo o temporal, las condiciones de circulación de todos o algunos vehículos o peatones, regulando el estacionamiento, operaciones de carga y descarga y el transporte de mercancías o personas”. La diferenciación

competencial se aprecia en el artículo 8, que atribuye a "la Policía Local" la posibilidad de "modificar temporalmente la ordenación de la circulación en alguna zona del municipio y prohibir el acceso de personas o vehículos a determinados lugares, para lo que podrá colocar o anular las señales que sean precisas y tomar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad y fluidez de la circulación".

La Diputación Foral de Bizkaia considera que la resolución para adoptar medidas regulatorias dentro del marco competencial establecido por la ordenanza ha de revestir la forma – y los requisitos de aprobación por el Pleno – de ordenanza. Ha de estimarse sólo en parte su razonamiento, pues no constando delegación en el Concejal Delegado, la competencia ha de atribuirse a uno de los órganos municipales con facultades regulatorias: el Pleno, mediante ordenanza; o el Alcalde, mediante decreto. El razonamiento de la recurrente no se extiende, sin embargo, a demostrar de modo convincente que debiera ser el pleno. La Ordenanza citada atribuye la competencia al Ayuntamiento, y el Alcalde también le representa y constituye la autoridad superior a los efectos de atribución competencial del artículo 12.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, conforme al cual: "3. Si alguna disposición atribuye competencia a una Administración, sin especificar el órgano que debe ejercerla, se entenderá que la facultad de instruir y resolver los expedientes corresponde a los órganos inferiores competentes por razón de la materia y del territorio, y, de existir varios de éstos, al superior jerárquico común". En cuanto al concreto acto impugnado, lo cierto es que la comunicación municipal dirigida a la Diputación Foral de Bizkaia el 12 de diciembre de 2014 (folio 90 del expediente) no documenta una resolución del Concejal Delegado, sino una decisión "en ejercicio de la competencia municipal anteriormente citada" (que es la del artículo 25 de la Ley de Bases del Régimen Local, en relación con el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo). El Concejal Delegado de Seguridad Ciudadana firma la comunicación a diversas autoridades, pero en ningún momento se atribuye el ejercicio de la competencia. Si ésta ofrecía dudas, es preciso conceder a la Administración demandada que los Decretos de Alcaldía sucesivamente impugnados pudieran tener el efecto sanatorio que les atribuye en su contestación a la demanda. En consecuencia, no es posible establecer que se haya producido una resolución por autoridad u órgano incompetente, ni apreciar por este motivo nulidad en las resoluciones impugnadas.

b) Tampoco puede ser estimado el argumento relativo a las señales utilizadas, porque – en el argumento de la Diputación Foral de Bizkaia - el artículo 56 de la misma Ordenanza restrinja las que cabe utilizar a las que figuren en el vigente Reglamento general de circulación y las señales reproducidas en las fotografías que acompañan al informe de la recurrente de 18 de diciembre de 2014 no forman parte de ellas. El artículo 56 de la Ordenanza tan citada establece que: “No podrán emplearse señales distintas de las que figuren en el vigente Reglamento General de Circulación. Aquellas que contengan leyenda y vayan situadas fuera de la calzada podrán diferir de lo establecido en el R.G.C. en aras de facilitar la adaptación a las circunstancias concretas de lugar donde se prevea colocar”. Pero se encuentra dentro del Capítulo IV, que regula las “Obras”; y, dentro de éste, en la Sección Primera, que regula los principios generales de las mismas. Dentro de éstos, el artículo 49 establece que: “Los contratistas o particulares que realicen obras que afecten a la libre circulación en las vías públicas objeto de esta Ordenanza, deberán señalizarlas y balizar durante el periodo de realización de las obras de acuerdo a la normativa contenida en los párrafos siguientes de esta Ordenanza relativos a elementos de señalización”; y el artículo 56 precisa lo recogido más arriba. No resulta, por tanto, aplicable a la regulación practicada por el Ayuntamiento y no cabe estimar este argumento de impugnación.

c) El segundo de los motivos de impugnación, que aquí se analiza en tercer lugar, se basa en que la norma invocada por el Ayuntamiento habilita a éste para prohibir o restringir la circulación de determinados vehículos o transportes, pero con carácter general y para todos los de esa categoría, no solamente a los autobuses procedentes o con destino a Galdakao, o específicamente a los de la línea A-3932. La Diputación Foral aduce un trato desigual y sugiere que la finalidad real de la prohibición no es una restricción basada en la seguridad del tráfico por las condiciones del puente de Leguizamón, la de los peatones que discurren por él, la frecuencia del tráfico de autobuses o el riesgo de saturación del tráfico en esa vía de acceso a la localidad, sino el objetivo de vaciar de contenido la competencia de la Diputación de fijar las paradas, utilizando desviadamente un poder municipal reconocido para otro fin.

Los informes respectivos de la Policía Local del Ayuntamiento de Etxebarri (recogidos en los folios 52 a 89 del expediente) y de la Diputación Foral de Bizkaia, ya citado, no son concluyentes. Ni el informe ni el testimonio posterior del jefe de la Policía Local de

Etxebarri ha explicado con base en qué medidas o cálculos técnicos, estudio de las frecuencias de paso, o de las dimensiones o los pesos máximos de los vehículos concluye que los vehículos de la línea A-3932 pueden provocar – sea de modo inmediato, a medio o largo plazo - un peligro en el puente o que, en sus términos, el puente “no está habilitado para soportar los tráficos que se pretenden”. Pero los de la Diputación no desmienten la peligrosidad que aduce el Ayuntamiento con criterios objetivos técnicamente fundados, ni sus conclusiones son especialmente precisas: “tanto la sección rodada del puente como la anchura libre de las aceras están bastante ajustadas y son mejorables”.

Una valoración del conjunto de lo documentado en el expediente, los argumentos de las partes y los elementos probatorios practicados obliga a considerar que pudieran existir motivos de anulabilidad del artículo 63.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, pero también a valorar las consecuencias de la obligación de cooperación entre las dos Administraciones que establece el artículo 3 de la misma Ley para un supuesto que es de competencias concurrentes.

En efecto, el artículo 3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre establece en su apartado 1 que "las Administraciones públicas sirven con objetividad los intereses generales y actúan de acuerdo con los principios de (...) coordinación, con sometimiento pleno a la Constitución, a la Ley y al Derecho. El apartado 2, que "las Administraciones públicas, en sus relaciones, se rigen por el principio de cooperación y colaboración, y en su actuación por los criterios de eficiencia y servicio a los ciudadanos". El artículo 4 regula los principios de las relaciones entre las Administraciones públicas y establece en su apartado 1 que: "las Administraciones públicas actúan y se relacionan de acuerdo con el principio de lealtad institucional y, en consecuencia, deberán: a) Respetar el ejercicio legítimo por las otras Administraciones de sus competencias; b) Ponderar, en el ejercicio de las competencias propias, la totalidad de los intereses públicos implicados y, en concreto, aquellos cuya gestión esté encomendada a las otras Administraciones; c) Facilitar a las otras Administraciones la información que precisen sobre la actividad que desarrollen en el ejercicio de sus propias competencias; y d) Prestar, en el ámbito propio, la cooperación y asistencia activas que las otras Administraciones pudieran recabar para el eficaz ejercicio de sus competencias". Su apartado 4 establece que: "la Administración General del Estado, las de las

Comunidades Autónomas y las Entidades que integran la Administración Local deberán colaborar y auxiliarse para aquellas ejecuciones de sus actos que hayan de realizarse fuera de sus respectivos ámbitos territoriales de competencias".

Con respecto a la anulabilidad del artículo 63.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, es preciso partir de una valoración del conjunto de los elementos probatorios aportados al juicio. Si se considera que la restricción del tráfico por el puente de Leguizamón se extiende solamente a una parte de los autobuses que circulan por él y no alcanza a los de la línea Etxebarribus establecida por el Ayuntamiento (que aunque de nueve metros en vez de trece y con una frecuencia ligeramente menor, son regulares); que tampoco se extiende a los camiones que se desplazan al polígono vecino; y que el Ayuntamiento concede autorizaciones para que circulen por el puente autobuses escolares, cabe dudar que circular sobre él entrañe un peligro real que requiera medidas restrictivas urgentes, pues ha de presumirse la responsabilidad del Ayuntamiento y éste no toleraría un riesgo de esa naturaleza. El contexto en el que se adoptaron las medidas, claramente revelado en las demandas, contestaciones y conclusiones de las partes de las que se ha hecho extensa recepción en los cuatro primeros fundamentos jurídicos de esta sentencia, documentan el rechazo del itinerario y la parada por el Ayuntamiento de Etxebarri y un número estimable de sus vecinos. También, la convicción municipal de que la decisión de la Diputación se adoptó de manera irregular (cambiando a última hora las determinaciones y sin dar audiencia sobre las nuevas al Ayuntamiento de Etxebarri) y de que no se consideraron luego sus razones en una negociación que el Ayuntamiento asegura haber practicado con buena fe y ánimo de cooperación.

Lo expresado pudiera llevar a concluir la presencia de un ánimo de poner dificultades al uso o la consolidación de la línea A-3932 del Bizkaibus, mediante una regulación restrictiva, en la práctica limitada a sus autobuses, del paso por el puente de Leguizamón y, como consecuencia, del acceso a la estación del Metro. La consecuencia sería la existencia de una desviación del uso para el que se encuentra establecida la competencia invocada por el Ayuntamiento, que la hubiera aplicado para una finalidad distinta, no comprendida en aquella y, por ello, la anulabilidad por la infracción del ordenamiento jurídico que establece el artículo 63.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Sin embargo, se trata de una cuestión más compleja, porque cada una de las Administraciones trata de ejercitar competencias propias, sin duda partiendo de una apreciación responsable de los intereses en cuyo beneficio actúan. La Diputación, estableciendo una línea de transporte interurbano para facilitar los desplazamientos de los ciudadanos. Y el Ayuntamiento, velando por la seguridad y la fluidez del tráfico en su territorio – que, por la concurrencia de las competencias respectivas, se convierte en el objeto simultáneo de ejercicio ambas. El ejercicio de las propias competencias es una obligación de cada Administración pública. Y parte de él es la reivindicación de las que se consideran invadidas, lo que explica en buena parte el presente recurso. Pero esta reivindicación no constituye un fin en si mismo. El fin de la actuación de las Administraciones públicas es el de prestar a los ciudadanos y ciudadanas el servicio o el bien público que tienen derecho a esperar de ellas. En el caso de autos, un servicio transporte público en las condiciones legales, que atienda a las necesidades de todos los usuarios - sin duda comprendidos los que por incapacidad o cualquier otra circunstancia tienen reducida su movilidad y merecen la protección legal invocada – y, es obvio, a la seguridad de los usuarios del transporte y de los las vías públicas por las que discurre. Para conseguir esos fines, las Administraciones públicas están obligadas a cooperar, como establecen los artículos 3 y 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, mediante los procedimientos establecidos. En el caso de la fijación de las paradas, los Ayuntamientos trasladando sus argumentos a las entidades públicas con la competencia para fijarlas, y éstas ponderando, como establece el artículo 4.1.b) "la totalidad de los intereses públicos implicados y, en concreto, aquellos cuya gestión esté encomendada a las otras Administraciones". En lo que se refiere a la seguridad de las vías urbanas por las que discurre el transporte interurbano, corresponde al Ayuntamiento una obligación recíproca de ponderar las competencias de la Diputación. Advertidas por ambas administraciones razones para cuestionarse la perfecta adecuación de las condiciones del puente, su obligación es cooperar para restablecerla o asegurarla. De esta manera, si en el curso de un procedimiento administrativo, el Ayuntamiento de Etxebarri, siguiendo los informes de su Policía Local, tiene razones para dudar de la seguridad del tráfico que discurre por el puente o sobre la capacidad de éste, lo adecuado es que – si las razones no son urgentes y el que deje que continúen circulando sobre él camiones y otros autobuses, incluso escolares acredita que no lo son - lo comunique a la Diputación Foral de Bizkaia, cuya competencia sobre el uso interurbano del puente le hace tener interés, para resolver cómo van a cooperar conforme a los principios de lealtad

recíproca, eficacia y eficiencia para mejorar, ampliar o consolidar el puente y asegurar la seguridad y comodidad de sus usuarios y los requisitos especiales para los de movilidad reducida. Pero ni el Ayuntamiento puede ejercer una competencia que el ordenamiento jurídico no le atribuye para fijar la parada de la línea A-3932; ni las dificultades en la relación entre ambas Administraciones puede concluir en un perjuicio para los intereses públicos a los que sirven, con una voluntad de servicio y una responsabilidad que está fuera de duda en ambos casos.

Procede, en consecuencia de todo lo expuesto, estimar parcialmente el recurso y ordenar la retroacción de las actuaciones en el procedimiento al momento en que, advertidas las razones de seguridad, el Ayuntamiento debió comunicarlas a la Diputación Foral para, en ejercicio de su obligación de cooperar, valorar las actuaciones respectivas que deban emprenderse ejercitando cada uno sus competencias: de modo inmediato, sobre el itinerario y la parada, las de la Diputación Foral de Bizkaia; y, con la celeridad que aconsejen las razones de seguridad apreciadas por los servicios técnicos respectivos, las de ambas administraciones para realizar en el puente u otros puntos del itinerario las mejoras necesarias.

4. Establecidas las cuestiones tratadas en los puntos anteriores, no resulta preciso analizar los restantes motivos aducidos por las partes. Sí lo es, en cambio, considerar separadamente las tres resoluciones impugnadas para decidir sobre los efectos sobre cada una de ellas. La resolución de 12 de diciembre de 2014, por la que se fija la ubicación de la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi, fue sustituida por el Decreto de la Alcaldía número 017/2015A, de 3 de febrero de 2015, por el que se resuelve fijar la ubicación de la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi, por lo que ha de considerarse derogado y ya no impugnable, conforme al artículo 25 de la Ley 29/1988, de 13 de julio. Ello no vacía de objeto el recurso, porque ese efecto solamente se produciría si, una vez interpuesto el recurso, la Administración demandada hubiera anulado y revocado por completo los actos impugnados, conforme a una jurisprudencia constante (vid por todas la STS de 18 de septiembre de 2002) y lo cierto es que el decreto número 017/2015A, de 3 de febrero de 2015 los ha mantenido. Por su parte, el Decreto 015/2015A, por el que se revoca cautelarmente la resolución de 12 de diciembre de 2014, no precisa ser declarado nulo o anulable, porque sólo ejecutaba las previsiones de las medidas cautelares adoptadas en

el curso del presente procedimiento conforme al tipo de ponderación y el alcance que corresponde a la justicia cautelar y ha sido igualmente sucedido por el Decreto 017/2015A. En consecuencia, la nulidad y la obligación de retroacción que se establecen en la presente sentencia se refieren solamente al Decreto 017/2015A, de 3 de febrero de 2015, que es el que resuelve las actuaciones del Ayuntamiento que constituyen el objeto del presente procedimiento.

Procede, por las razones expuestas, estimar parcialmente el presente recurso y ordenar la retroacción de las actuaciones municipales al momento del procedimiento en que, advertidas las razones de seguridad que invoca la resolución impugnada y siendo las competencias en la materia concurrentes – pues la de establecer las paradas y el itinerario de la línea son de la Diputación; las de regular el tráfico urbano, del Ayuntamiento; y las de asegurar el buen estado de un puente urbano sobre el que discurre una línea interurbana, necesariamente compartidas – debió dar audiencia o comunicarlas a la Diputación Foral de Bizkaia para determinar el modo en que cumplirán con su obligación de cooperar al servicio del interés público superior, para satisfacer el cual se han establecido sus competencias respectivas, de garantizar a los ciudadanos un transporte adecuado a la seguridad, las necesidades específicas de quienes tengan dificultades específicas de movilidad y la comodidad de los ciudadanos y las ciudadanas que utilizan el sistema público de transporte.

**SEXTO.-** No procede imponer las costas a ninguna de las partes conforme al inciso segundo del artículo 139.1 de la LJCA, pues se han suscitado en el procedimiento serias dudas de Derecho, ampliamente razonadas en el fundamento jurídico anterior, y no se han satisfecho íntegramente las pretensiones de ninguna de las partes.

Por todo lo expuesto, procede adoptar el siguiente:

### **FALLO**

ESTIMANDO PARCIALMENTE el presente recurso contencioso-administrativo, formulado por la Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Galdakao y la

Federación Coordinadora de Personas con Discapacidad Física de Bizkaia (FEKOOR) frente a la resolución del Ayuntamiento de Etxebarri de 12 de diciembre de 2014, por la que se fija la ubicación de la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi; y los decretos número 017/2015A, de 3 de febrero de 2015, por el que se resuelve fijar la ubicación de la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi; y 015/2015A, por el que se revoca cautelarmente la de 12 de diciembre de 2014, declaro que la decisión municipal fijando la parada de la línea de Bizkaibus A-3932 en la calle Nerbioi es contraria a Derecho y en consecuencia ordeno la retroacción de las actuaciones al momento del procedimiento en que el Ayuntamiento debió dar audiencia a la Diputación Foral de Bizkaia, con el fin de resolver el objeto del procedimiento administrativo conforme al principio que obliga a las Administraciones públicas a cooperar en el ejercicio de sus competencias concurrentes.

Sin expresa imposición de las costas causadas en el procedimiento.

MODO DE IMPUGNAR ESTA RESOLUCIÓN: mediante RECURSO DE APELACIÓN EN AMBOS EFECTOS , por escrito presentado en este Juzgado en el plazo de QUINCE DÍAS, contados desde el siguiente a su notificación (artículo 81.1 de la LJCA), y previa consignación en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de este órgano jurisdiccional en el Banco Santander, con nº 47590000850024/15, de un **depósito de 50 euros**, debiendo indicar en el campo concepto del documento resguardo de ingreso que se trata de un "Recurso".

Quien disfrute del beneficio de justicia gratuita, el Ministerio Fiscal, el Estado, las Comunidades Autónomas, las entidades locales y los organismos autónomos dependientes de todos ellos están exentos de constituir el depósito (DA 15ª LOPJ).

Así por esta mi Sentencia, de la que se llevará testimonio a los autos, lo pronuncio, mando y firmo.

**PUBLICACIÓN.-** En la misma fecha fue leída y publicada la anterior resolución por el/la Ilmo/a. Sr/a. MAGISTRADO que la dictó, celebrando Audiencia Pública. Doy fe.

