

C) INFRAESTRUTURAS, TRANSPORTE E COMUNICACIÓNS

Estudo preliminar.

Isabel Torralba Mena

1. Apunte sobre a distribución competencial en materia de infraestruturas. Especial referencia ás estradas.

A CE reserva ao Estado a competencia exclusiva en materia de "obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma" (artigo 149.1.24ª CE). Pola súa parte, de acordo co artigo 148.1 CE as Comunidades Autónomas poden asumir competencias en materia das "obras públicas de interés de la Comunidad Autónoma en su propio territorio" (artigo 148.1.4ª CE) así como en materia dos "ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma" (artigo 148.1.5ª CE). Partindo do marco xurídico predeterminado por estes dous preceptos, o EAG atribúe á Comunidade Autónoma de Galicia a competencia exclusiva en materia de "obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general del Estado o cuya ejecución o explotación no afecte a otra Comunidad Autónoma o provincia" (artigo 27.7 EAG), así como en materia de "ferrocarriles y carreteras no incorporados a la red del Estado y cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma" (artigo 27.8 EAG) e de "aprovechamientos hidráulicos, canales y regadíos cuando las aguas discurran íntegramente dentro del territorio de la Comunidad, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo ciento cuarenta y nueve, uno, veintidós, de la Constitución" (artigo 27.12 EAG).

A competencia estatal recoñecida no artigo 149.1.24ª CE se configura como unha competencia substantiva ("*nada obliga a interpretar la competencia sobre "obras públicas" como una competencia puramente instrumental o adjetiva de otras competencias, pues en tal caso resultaría superflua su inclusión en los listados del art. 148.1 y del art. 149.1 C.E.*", STC 65/1998, do 18 de marzo, FX 8²). O Tribunal emprega un concepto amplo de obra pública, de xeito que engloba non soamente a súa construción ou financiamento senón tamén todos os seus aspectos conexos. Así o sinalou o Tribunal, primeiro respecto das estradas (STC 65/1998, do 18 de marzo, FX 8, e STC 112/2012, do 24 de maio, FX 5) e despois respecto dos ferrocarrís (STC 124/2016³, do 23 de xuño, FX 3), entendendo que "*la Constitución no impone una interpretación que relegue el título relativo a las obras públicas a su mera construcción o financiación y que no permita comprender...la 'planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales', cuestiones todas ellas íntimamente vinculadas a la obra pública*" (STC 65/1998, do 18 de marzo, FX 8, citada pola STC 124/2016, do 23 de xuño, FX 3).

1 Sentenza do Tribunal Constitucional (Pleno) núm. 65/1998, do 18 de marzo, recurso de inconstitucionalidade 1725/1988, promovido polo Consello Executivo da Generalidad de Cataluña contra determinados preceptos da Lei 25/1988, de 29 de xullo, de Estradas (BOE núm. 96, do 22 de abril de 1998) (ECLI:ES:TC:1998:65) (FX 6): "*Todas las Comunidades Autónomas han asumido en sus Estatutos de Autonomía, con formulaciones muy similares, competencia exclusiva en materia de carreteras con la limitación prevista en el art. 148.1.5 C.E. El art. 27.8 del Estatuto de Autonomía de Galicia añade expresamente una limitación adicional, al referirse a ferrocarriles y carreteras "no incorporados a la red del Estado"*"

2 Sentenza do Tribunal Constitucional (Pleno) núm. 65/1998, do 18 de marzo, recurso de inconstitucionalidade 1725/1988, promovido polo Consello Executivo da Generalidad de Cataluña contra determinados preceptos da Lei 25/1988, de 29 de xullo, de Estradas (BOE núm. 96, do 22 de abril de 1998) (ECLI:ES:TC:1998:65).

3 Sentenza do Tribunal Constitucional (Pleno) núm. 124/2016, do 23 de xuño, conflito positivo de competencia 4722/2015, presentado polo Goberno vasco fronte á Orde FOM/710/2015, do 30 de xaneiro, pola que se aproba o catálogo de liñas e tramos da rede ferroviaria de interese xeral (BOE núm. 181, do 28 de xullo de 2016) (ECLI:ES:TC:2016:124).

Dous son os criterios esenciais empregados pola Tribunal Constitucional en relación coa distribución de competencias en materia de obras públicas: o criterio territorial, como criterio principal, e o criterio do interese xeral, completando e modulando ao criterio anterior (STC 124/2016, do 23 de xuño, FX 3):

“El criterio esencial para resolver las impugnaciones planteadas ha de ser el criterio territorial, en su caso complementado y modulado por el del interés general”.

En canto ao criterio de interese xeral, é preciso ter en conta que a concreción de cales son as obras públicas de interese xeral *“corresponde, en principio, al Estado, sin perjuicio del ulterior control de este Tribunal”* (STC 112/2012, do 24 de maio, FX 2). Os órganos estatais, na medida en que, por un lado, a Constitución non precisa qué debe entenderse por obras públicas de interese xeral e, por outro, en tanto que esta expresión carece dun sentido unívoco, dispoñen dun marxe de liberdade *“para determinar los supuestos en que concurren las circunstancias que permiten calificar una infraestructura de interés general (SSTC 65/1998, FJ 10, y 245/2012, FJ 4) siendo así que, los límites del legislador a este respecto, deben extraerse, en primer lugar, del propio bloque de constitucionalidad (STC 65/1998, FJ 11, y 245/2012, FJ 4)”* (STC 124/2016, do 23 de xuño, FX 3). En calquera caso, o criterio do interese xeral complementa ao criterio puramente territorial, engadindo unha dimensión cualitativa que introduce unha maior racionalidade no reparto competencial nesta materia (STC 112/2012, do 24 de maio, FX 2). Partindo destes criterios, o Tribunal entende conforme coa orde constitucional e estatutaria de competencias en materia de estradas, tanto recoñecer a competencia exclusiva da Comunidade Autónoma sobre todas as estradas *“que pasen o discurran por su territorio (superando el criterio rígido de la integridad del itinerario), a excepción de las integradas en la Red de Carreteras del Estado por razones de interés general”, como, “de forma excepcional, que carreteras con un itinerario íntegramente autonómico sean declaradas de interés general y, en consecuencia se integren en la red de carreteras del Estado”* (STC 112/2012, do 24 de maio, FX 2, citando a STC 65/1998, do 18 de marzo, FX 11).

Cabe facer referencia específica ás estradas, na medida en que son *“indudablemente, una de las modalidades de obra pública más características”* (STC 65/1998, do 18 de marzo, FX 8). Así, se ben o artigo 149.1 CE non as menciona expresamente (como tampouco outras obras públicas expresamente citadas no artigo 148.1 CE, como é o caso dos canais e regadíos -artigo 148.1.10ª CE), estas deben entenderse incluídas no título competencial do artigo 149.1.24ª CE⁴ sen necesidade de recorrer á cláusula residual do artigo 149.3 CE (non resulta necesario recorrer á cláusula residual do artigo 149.3 CE cando, *“con independencia de las rúbricas o denominaciones empleadas por la Constitución o por los Estatutos de Autonomía, cabe entender que una materia competencial ha sido incluida en una u otros, mediante la utilización de los “criterios interpretativos ordinarios”⁵ (SSTC 123/1984, fundamento jurídico 2º, 180/1992, fundamento jurídico 4º, 133/1997, fundamento jurídico 3º, 206/1997, fundamento jurídico 7º, in fine, y 40/1998, fundamento jurídico 45, Sentencia sobre la Ley de Puertos)”* - STC 65/1998, do 18 de marzo, FX 6). Adicionalmente o Tribunal Constitucional destacou que *“de la mención de las carreteras en el art. 148.1.5 C.E. no cabe deducir que el art. 149.1.24 C.E. no resulte aplicable a las carreteras”,*

4 STC 112/2012, do 24 de maio, FX 2, *“como reconocimos en la STC 65/1998, de 18 de marzo (FJ 8), la competencia del Estado para legislar en materia de carreteras deriva del título “obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma” contemplado en el art. 149.1.24 CE, al constituir las carreteras una de las modalidades de obra pública más características”.*

5 STC 95/1998, do 4 de maio, FX 6: *“Tales “criterios interpretativos ordinarios” no son otros que aquellos que atienden, de un lado, al sentido y finalidad propia con que los varios títulos de competencia se han recogido en la Constitución y en los Estatutos de Autonomía, y, de otro, al carácter y objetivo predominante de las disposiciones impugnadas, como acaba de recordar recientemente la STC 13/1998, fundamento jurídico 4º (y antes, entre otras, las SSTC 252/1988, fundamento jurídico 3º, y 197/1996, fundamento jurídico 3º)”.*

en tanto que *“nada obliga tampoco a interpretar el sentido de las materias reservadas a la competencia exclusiva del Estado en el art. 149.1 C.E. en función de las contenidas, a su vez, en el art. 148.1 C.E., pues, como acabamos de recordar en la STC 40/1998 (fundamento jurídico 17), los respectivos listados “responden a dos técnicas, e incluso dos lógicas, diferentes en la distribución de competencias” (STC 65/1998, do 18 de marzo, FX 8).*

2. Breve apunte sobre o marco competencial e normativo en materia de transporte.

O transporte é unha materia con *“entidad propia (STC 40/1998, de 19 de febrero, FJ 45) y, por tanto, diferenciable de la infraestructura (carreteras, ferrocarriles) o de la vía natural (aguas fluviales o marítimas) sobre la que ha de realizarse (STC 138/2010, de 16 de diciembre, FJ 5)” (STC 124/2016, do 23 de xuño, FX 3).* Como indicou o Tribunal Constitucional (STC 118/1996, do 27 de xuño, FX 1)⁶:

“El núcleo fundamental de la materia de transporte lo constituyen las actividades públicas relativas a la ordenación de las condiciones en las que se presta el servicio de traslado o desplazamiento de personas o mercancías. El objeto fundamental de esta materia es la acción de traslado de personas u cosas de un lugar a otro” (STC 203/1992, fundamento jurídico 2º).

Atendendo á vía natural pola que debe realizarse, o transporte pode ser obxecto dunha primeira clasificación como transporte terrestre, transporte aéreo e transporte marítimo. Dentro do transporte terrestre, atendendo á infraestrutura pola que debe realizarse o transporte, cabe distinguir entre transporte por estrada ou por ferrocarril.

A CE reserva ao Estado a competencia exclusiva, de acordo co artigo 149.1.20ª CE, nas seguintes materias: *“20.ª Marina mercante (...); puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, (...)” e “21.ª Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; (...); cables aéreos, submarinos y radiocomunicación”.* Pola súa parte, de acordo co artigo 148.1 CE, as Comunidades Autónomas poden asumir competencias en materia dos *“ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable” (148.1.5ª CE), e de “los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales” (148.1.6ª CE).* Pechando este marco competencial para a Comunidade Autónoma de Galicia, o artigo 27 do EAG atribúe á Comunidade Autónoma galega a competencia exclusiva nas materias seguintes:

⁶ Sentenza do Tribunal Constitucional (Pleno) núm. 118/1996, do 27 de xuño, recursos de inconstitucionalidade 1191/1987, 1390/1987, 1391/1987, 1392/1987, 1393/1987 (acumulados), promovidos, respectivamente, polo Goberno contra determinados preceptos da Lei do Parlamento de Cataluña 12/1987, do 25 de maio, sobre o transporte de viaxeiros por estrada mediante vehículos de motor; polo Consello Executivo da Generalidad de Cataluña contra grande parte dos artigos da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de ordenación de transportes terrestres; polo Consello Executivo da Generalidad de Cataluña contra determinados artigos da Lei Orgánica 5/1987, do 30 de xullo, de delegación de facultades do Estado das Comunidades Autónomas, en relación cos transportes por estrada e por cable; polo Parlamento de Cataluña contra determinados artigos da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación de transportes terrestres; e, por último, polo Parlamento de Cataluña contra determinados artigos da Lei Orgánica 5/1987, antes citada. (BOE núm. 182, do 29 de xullo de 1996) (ECLI:ES:TC:1996:118).

“Ocho. Ferrocarriles y carreteras no incorporados a la red del Estado y cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte llevado a cabo por estos medios o por cable.

Nueve. Los puertos, aeropuertos y helipuertos no calificados de interés general por el Estado y los puertos de refugio y puertos y aeropuertos deportivos..”

En materia de transporte por estrada, o esquema competencial apuntado debe completarse coa Lei orgánica 5/1987, do 30 de xullo, de delegación de facultades do Estado nas Comunidades Autónomas en relación cos transportes por estrada e por cable.

O criterio territorial é un criterio fundamental para a delimitación das competencias en materia de transportes. Así se recoñece en materia de transportes terrestres⁷ e en materia de ferrocarrís⁸, ámbitos nos que se complementa co criterio do interese xeral aplicable ás infraestructuras, de acordo co indicado no punto anterior. Xunto o criterio territorial, o Tribunal ten en conta, no caso do transporte terrestre, os principios de unidade de mercado e libre xestión empresarial e, no caso do transporte marítimo, o principio de unidade do tráfico marítimo, como factores determinantes no análise da constitucionalidade das normas. Así, o Tribunal declarou a inconstitucionalidade dunha norma autonómica que impoñía unha redución do 50% da dependencia de combustibles fósiles no ámbito do transporte rodado e marítimo na medida en que *“los sectores afectados (transporte rodado y marítimo) están reservados al Estado por títulos competenciales específicos del art. 149.1 CE, de modo que la reducción proyectada vulnera las normas dictadas por el Estado al amparo de tales títulos”* (STC 87/2019, do 20 de xuño, FX 13)⁹. En concreto, o Tribunal Constitucional efectuou as seguintes consideracións sobre a norma autonómica ao tempo que delimitou a competencia estatal en materia de transporte rodado e marítimo nos seguintes termos:

- No que afecta ao transporte rodado *“vulnera la competencia del Estado sobre los transportes de viajeros y mercancías “que transcurran por más de una comunidad autónoma” (art. 149.1.21 CE), pues este título le habilita también para establecer principios generales o directrices que son aplicables a los transportes intracomunitarios, como los de unidad de mercado y libre gestión empresarial; “que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios” (arts. 3 y 4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, y STC 118/1996, de 27 de junio, FFJJ 10 y 11, declarando su constitucionalidad).*

⁷ STC 118/1996, do 27 de xuño, xa citada, FX 1: *“El Tribunal ha declarado que el criterio territorial se configura como elemento esencial en el sistema de distribución de competencias de transportes terrestres, ya que los preceptos citados toman como punto de referencia central el que los itinerarios se desarrollen o no íntegramente en el territorio de las Comunidades Autónomas (SSTC 86/1988, fundamento jurídico 3º y 180/1992, fundamento jurídico 3º). Así, pues, el criterio territorial del radio de acción del transporte resulta decisivo, de modo que la competencia exclusiva a la que se refieren el art. 148.1.5 C.E. y los correspondientes preceptos de los Estatutos de Autonomía que la han asumido “es para los transportes cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad, pues la atribución de competencia exclusiva (...) sólo cabe en la medida en que ese transporte no transcurra, además de sobre el territorio de la Comunidad Autónoma de que se trate, sobre el de otra u otras Comunidades Autónomas, pues en este caso su ordenación es competencia exclusiva del Estado (art. 149.1.21 C.E.)” (SSTC 53/1984, fundamento jurídico 7º y STC 180/1992, fundamento jurídico 3º, que reiteran la doctrina de las SSTC 37/1981, fundamento jurídico 1º y 97/1983, fundamento jurídico 4º)”*

⁸ STC 245/2012, do 18 de decembro, FX 4, (BOE núm. 19, do 22 de xaneiro de 2013) (ECLI:ES:TC:2012:245): *“En el art. 149.1.21 CE y en los preceptos correspondientes de los Estatutos de Autonomía, el criterio territorial se configura como elemento esencial en el sistema de distribución de competencias sobre ferrocarriles, ya que los preceptos citados toman como punto de referencia central el desarrollo de los itinerarios, atendiendo a si transcurren o no íntegramente en el territorio de las Comunidades Autónomas (STC 118/1996, FFJJ 43 a 45). No obstante, los mencionados preceptos no son el único título competencial aplicable a las infraestructuras ferroviarias ya que el criterio del interés general concurre en esta materia asociado con los conceptos de obra pública y de servicio público”*

⁹ Sentenza do Tribunal Constitucional (Pleno) 87/2019, do 20 de xuño, recurso de inconstitucionalidade 5334/2017, interposto polo presidente do Goberno en relación con diversos preceptos da Lei do Parlamento de Cataluña 16/2017, do 1 de agosto, do cambio climático.(BOE núm. 177, do 25 de xullo de 2019) (ECLI:ES:TC:2019:87).

- No que afecta ao transporte marítimo: *“vulnera también la competencia del Estado en materia de marina mercante (art. 149.1.20 CE), que comprende la regulación del “transporte marítimo de personas o mercancías” (STC 40/1998, de 19 de febrero, FJ 44, sobre la definición de este concepto en la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante de 1992, hoy derogada y sustituida por el texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre)”. E engade que aínda que a competencia estatal non alcanza a esta actividade cando o transporte transcorre integramente pola Comunidade Autónoma ou ten lugar exclusivamente entre portos ou puntos da mesma comunidade autónoma, o certo é que “la unidad del tráfico marítimo impide limitar los efectos del precepto a los “puertos de mercancías y deportivos” que no sean de interés general”.*

En materia de transporte terrestre cabe citar, ademais, pola forma en que afectou ao transporte terrestre na Comunidade Autónoma de Galicia (en concreto ao transporte público regular de viaxeiros de uso xeral), a sentenza do Tribunal Supremo do 14 de marzo de 2016¹⁰, pola que se resolveu o recurso de casación presentado pola Comisión Nacional da Competencia fronte á resolución da Xunta de Galicia pola que se aprobaba o Plan de Modernización das concesións de transporte público regular en aplicación das previsións da Lei galega 5/2009, do 26 de novembro, de medidas urxentes para a modernización do sector do transporte público de Galicia. O recurso de casación presentado pola CNC se fundaba nun único motivo: a vulneración, a xuízo do órgano regulador, do Regulamento CE 1370/2007, do Parlamento e do Consello, do 23 de outubro, sobre os servizos públicos de transporte de viaxeiros por ferrocarril e estrada, en relación cos artigos 288 do Tratado de Funcionamento da Unión Europea e 2 do Código Civil, na medida en que fixaba para as concesións de transporte unha duración superior aos dez anos que establece como máximo o citado Regulamento comunitario. O Tribunal Supremo estimou o recurso de casación, anulando as resolucións autonómicas impugnadas e constatando na práctica que o incremento de vixencia das concesións estipulado na Lei 5/2009, do 26 de novembro, era contrario ao Dereito comunitario. A necesidade de executar a sentenza do Tribunal Supremo do 14 de marzo de 2016, unida á necesidade de proporcionar unha resposta adecuada ás necesidades de planificación do novo sistema de transporte público en Galicia, motivou a aprobación da Lei 10/2016, do 19 de xullo, de medidas urxentes para a actualización do sistema de transporte público de Galicia. O marco normativo iniciado pola Lei 10/2016, do 19 de xullo, completouse coa Lei 2/2017, do 8 de febreiro, de medidas fiscais, administrativas e de ordenación, que dedica o seu título III á ordenación do sistema de transporte público regular de viaxeiros, coa finalidade de avanzar no marco legal iniciado pola Lei de 2016 *“e completar a dita regulación legal co establecemento de disposicións normativas dirixidas a regular as actuacións que a Administración deberá adoptar para a implantación do novo mapa de servizos de transporte, incluso durante o actual período transitorio”*¹¹. Cabe concluir este punto citando a regulación introducida pola Lei 18/2021, do 27 de decembro, de medidas fiscais e administrativas, en materia de infraestruturas de fomento da mobilidade sustentable (artigos 19 a 24 da dita lei). Esta lei, ademais, incorporou un novo capítulo na regulación contida no título III da Lei 2/2017, do 8 de febreiro, relativo ás infraestruturas complementarias do transporte de viaxeiros e viaxeiras por estrada¹²

¹⁰ Sentenza do Tribunal Supremo do 14 de marzo de 2016, recurso de casación núm. 3718/2012 (ECLI: ECLI:ES:TS:2016:1067)

¹¹ Exposición de motivos da Lei 2/2017, do 8 de febreiro (publicada no DOG núm. 28, do 9 de febreiro de 2017). O título III da lei regula a *“Ordenación do sistema de transporte público regular de viaxeiros”* en catro capítulos (capítulo I, “Obxecto e réxime de competencias”; capítulo II, “O transporte público regular de uso xeral”; capítulo III, “Integración e coordinación de servizos nunha rede de transporte integrada” e capítulo IV, “réxime económico e tarifario dos servizos de transporte”), artigos 71 a 85, que son obxecto de reprodución máis adiante.

¹² Téñase en conta a Resolución do 7 de abril de 2022, da Dirección Xeral de Relacións Institucionais e Parlamentarias, pola que se ordena a publicación do acordo da Comisión Bilateral de Cooperación Administración Xeral do Estado-Comunidade Autónoma de Galicia en relación con determinados preceptos da Lei da Comunidade Autónoma de Galicia 18/2021, do 27 de decembro, de medidas fiscais e administrativas (DOG núm. 78, do 25 de abril de 2022). En dita resolución se poñe en evidencia a existencia de controversias competenciais en relación cos artigos 21, 22, 24 25 e 26 da Lei 18/2021, do 27

Finalmente, é indispensable facer mención ao Dereito comunitario e á Política común en materia de transportes. Así, o transporte se configura como unha competencia compartida da Unión cos Estados membros no artigo 4, apartado 2, letra h, do Tratado de Funcionamento da Unión Europea. O punto de partida da regulación comunitaria en materia de transportes se contén no artigo 58.1 do dito tratado, de acordo co que *“la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes”*, e se completa co título VI (*“Transportes”*) da Terceira Parte (*“Políticas e accións internas da Unión”*), que dedica aos transportes os seus artigos 90 a 100.

3. Comunicaci3ns.

A CE reserva ao Estado a competencia exclusiva en materia de *“régimen general de comunicaciones”* (artigo 149.1.21ª CE). Esta competencia ten por *“objeto, como se declara en la STC 31/2010 (FJ 85) (...) “ordenar normativamente y asegurar la efectividad de las comunicaciones”, para lo cual el Estado dispone no solo, y desde luego, de la totalidad de las competencias normativas sobre la misma (SSTC 84/1982, FJ 4, y 38/1983, FJ 3); sino que también está investido “de las competencias de ejecución necesarias para configurar un sistema materialmente unitario” (STC 8/2016, do 21 de xaneiro, FX 3; no mesmo sentido STC 142/2018, do 20 de decembro, FX 6). Partindo desto, “el Tribunal ha declarado que compete en exclusiva al Estado la regulación de las infraestructuras de telecomunicaciones”, precisando respecto destas infraestruturas de telecomunicacións que :*

“(...) Estas, como se declara en la STC 8/2012 (FJ 4), en la cual se cita la STC 31/2010 (FJ 85), guardan una relación más estrecha con el “régimen general de comunicaciones” que con la materia de telecomunicaciones en sentido estricto o de medios de comunicación social, pues “en puridad, las infraestructuras de las telecomunicaciones ni constituyen un elemento propio del espectro radioeléctrico ni son elemento vinculado a la protección del derecho fundamental previsto en el art. 20 CE”, inscribiéndose con naturalidad “en el señalado ‘régimen general de comunicaciones’ en cuanto aseguran la efectividad de las comunicaciones en todo el territorio nacional y con ello la virtualidad de las competencias estatales afectadas (art. 149.1.21 y 149.1.27) (...)”¹³.

de decembro, de medidas fiscais e administrativas, sobre infraestruturas e mobilidade. O artigo 25 modifica a Lei 2/2017, do 8 de febreiro, e engade un novo capítulo V en materia de infraestruturas complementarias do transporte de viaxeiros e viaxeiras por estrada. O artigo 26 modifica a Lei 8/2013, do 28 de xuño, de estradas de Galicia.

Como resulta da Resolución do 9 de setembro de 2022, da Dirección Xeral de Relacións Institucionais e Parlamentarias, pola que se ordena a publicación do Acordo da Comisión Bilateral de Cooperación Administración Xeral do Estado-Comunidade Autónoma de Galicia en relación coa Lei 18/2021, do 27 de decembro, de medidas fiscais e administrativas, “ambas as partes consideran solucionadas as discrepancias manifestadas por entenderen que os informes que deban ser solicitados e emitidos pola AXE en relación coas infraestruturas de transporte de interese xeral, sen prexuízo do establecido nos devanditos preceptos, se rexerán polo disposto na normativa estatal sectorial que resulte aplicable”.

Por outra parte, debe citarse a disposición adicional quinta da Lei 7/2022, do 27 de decembro, de medidas fiscais e administrativas (DOG Núm. 248, do 30 de decembro de 2022), que habilita á Administración autonómica para aprobar, mediante decreto lexislativo, un texto refundido da normativa vixente na Comunidade Autónoma de Galicia en materia de transporte por estrada.

13 Sentenza do Tribunal Constitucional (Pleno) núm. 8/2016, do 21 de xaneiro, recurso de inconstitucionalidade 1424/2014, interposto polo Presidente do Goberno en relación con diversos preceptos da Lei 3/2013, do 20 de maio, de impulso e ordenación das infraestruturas de telecomunicacións de Galicia (BOE núm. 45, do 22 de febreiro de 2016) (ECLI:ES:TC:2016:8); FX 3.No mesmo sentido, sentenza do Tribunal Constitucional (Pleno) núm. 20/2016, do 4 de febreiro, recurso de inconstitucionalidade 709/2015, interposto pola Generalitat de Cataluña en relación con diversos preceptos da Lei 9/2014, do 9 de maio, xeral de telecomunicacións (BOE núm. 57, do 7 de marzo de 2016) (ECLI:ES:TC:2016:20), FX 3.