

20/11/2011 - 35



Tribunal Superior de Justicia de Madrid
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección Primera
C/ General Castaños, 1 - 28004
33009730
NIG: 28.079.00.3-2011/0000680



Procedimiento Ordinario 1277/2011

Demandante: MUÑOYERRO ASOCIADOS ESTUDIO DE ARQUITECTURA, S.L.
PROCURADOR D. ARGIMIRO VAZQUEZ GUILLEN

Demandado: AYUNTAMIENTO DE MADRID
NOTIFICACIONES A: PLAZA: DE LA VILLA, 0005 _ C.P.:28005 MADRID (MADRID)
ADIF y MINISTERIO DE FOMENTO
Sr. ABOGADO DEL ESTADO
DESARROLLO URBANISTICO CHAMARTIN S.A.
PROCURADOR D. FRANCISCO ABAJO ABRIL
RENFE OPERADORA
PROCURADOR D. MANUEL LANCHARES PERLADO

23 JUL 2012

SENTENCIA NUMERO 972/2013
TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE MADRID
SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO
SECCION PRIMERA

20.11.13

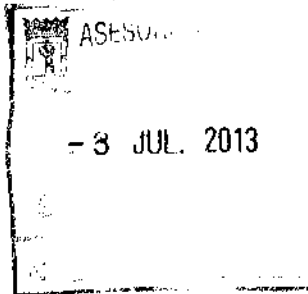
Ilustrísimos señores:

Presidente.

D. Francisco Javier Canabal Conejos

Magistrados:

- D. Arturo Fernández García
- D. Fausto Garrido González
- D. Alfredo Roldán Herrero



En la Villa de Madrid, a veintiuno de junio de dos mil trece.

Vistos por la Sala, constituida por los señores del margen, de este Tribunal Superior de Justicia, los autos del recurso contencioso-administrativo número 1277/11, interpuesto por la mercantil Muñoyerro Asociados Estudio de Arquitectura S.L., representada por el Procurador



de los Tribunales don Argimiro Vázquez Guillén, contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de fecha 30 de marzo de 2.011 por el que se aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana". Habiendo sido parte el Ayuntamiento de Madrid, representado por su Letrado Consistorial; el Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, representado por el Abogado del Estado; la entidad pública empresarial RENFE-OPERADORA, representada por el Procurador de los Tribunales don Manuel Lanchares Perlado; y, la mercantil Desarrollos Urbanísticos Chamartín S.A., representada por el Procurador de los Tribunales don Francisco José Abajo Abril.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por la mercantil recurrente indicada se interpuso recurso contencioso administrativo mediante escrito presentado en fecha 7 de octubre de 2.011 contra el Acuerdo antes mencionado, acordándose su admisión, y una vez formalizados los trámites legales preceptivos fue emplazada para que dedujera demanda, lo que llevó a efecto mediante escrito en el que tras alegar los fundamentos de hecho y de derecho que consideró pertinentes, terminó suplicando la estimación del recurso y con ello: 1º que se anulara el "Convenio urbanístico para la Gestión y ejecución del PPRI del APR 08.03; 2º que se anularan las determinaciones del PPRI que configuran como redes generales, imponiendo el costeamiento de las mismas a los propietarios, las infraestructuras del Nudo Norte, la Nueva Línea de metro y la Conexión Tres Olivos-Las Tablas así como el cubrimiento de vías del complejo Chamartín; 3º que se anulen las determinaciones del PPRI que permitan una altura de las edificaciones superior a tres alturas más ático; 4º que se anulen las determinaciones del PPRI relativas al estudio de la propiedad afectada al no corresponderse con la realidad registral y extra registral; y 5º que se anulen las determinaciones del PPRI relativas a la Traversal La Paz-Avenida de San Luís.

SEGUNDO.- La representación procesal del el Ayuntamiento de Madrid, la del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la de la entidad pública empresarial RENFE-OPERADORA y la de la mercantil Desarrollos Urbanísticos Chamartín S.A. contestaron a la demanda mediante escritos en los que, tras alegar los hechos y

fundamentos de derecho que estimaron aplicables, terminaron pidiendo la desestimación del presente recurso.

TERCERO.- Habiéndose recibido el pleito a prueba se practicó la admitida por la Sala con el resultado obrante en autos y tras el trámite de conclusiones con fecha 20 de junio de 2013 se celebró el acto de votación y fallo de este recurso, quedando el mismo concluso para Sentencia.

Siendo Ponente el Magistrado Ilmo. Sr. D. Francisco Javier Canabal Conejos.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- A través del presente recurso jurisdiccional la mercantil recurrente impugna el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de fecha 30 de marzo de 2.011 por el que se aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana".

De manera sintética se pasan a exponer los motivos de impugnación que la citada mercantil efectúa contra el Plan Parcial citado:

a.- Imposición a los propietarios de una asunción de cargas de urbanización no comprendidas entre las reguladas en los artículos 16.1.c) del Real Decreto Legislativo 2/2008 (TRLR) y 18.2.d) de la Ley 9/01, del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM). El Plan imputa a los propietarios de cargas que no pueden calificarse como dotaciones locales o sistemas generales sino que se refieren a redes supramunicipales.

En este motivo se alude a un Convenio suscrito en el año 2010 entre el Estado, la Comunidad y el Ayuntamiento al que tilda de convenio de planeamiento y que señala que sirve de base al PPRI y sobre el que nada tienen que ver el resto de los propietarios del ámbito y que debe reputarse nulo en aplicación del artículo 245 de la LSCM.

Entre las cargas señala expresamente la nueva línea de metro y la conexión con las líneas ya existentes; el cubrimiento de las vías férreas y la remodelación del Nudo Norte de la Calle 30 con el fin de conectar la prolongación de la Castellana con la A-1, la A-10 y la M-607.

b.- Vulneración del artículo 39.8 de la LSCM al permitir el PPRI una edificabilidad general por encima de la prohibición legal de edificar una altura superior a tres plantas más ático, incluida la baja, plantas retranqueadas y semisótanos que sobresalgan más de un

metro, de manera que la edificación resultante no exceda de dichas tres plantas más ático en todos y cada uno de los puntos del terreno, sin perjuicio de las demás limitaciones que sean aplicables.

c.- El estudio de la propiedad es manifiestamente erróneo. En primer lugar hace referencia a determinadas fincas a favor de la EMT o del Ayuntamiento en las que existiría defectos de inscripción en relación con su correcta titularidad. En segundo lugar hace referencia al resultado de las expropiación de los años 50 para la construcción de la estación de Chamartín adjudicándose fincas a RENFE que en parte no fueron objeto de expropiación. Añade la existencia de una ausencia de estudio de los suelos que deben soportar la carga del soterramiento o cubrición de las vías así como los suelos ocupados por el Canal de Isabel II y los de viales, plazas y jardines actuales que conforme al TRLS solo deben ser considerados como derechos de vuelo. Por último, señala que carece de estudio de los suelos incluido en la Junta de Compensación de Fuencarral Malmea con valoración de su pérdida de edificabilidad y las compensaciones o bien el aumento de la misma por la nueva edificación y en función de ella su participación en el reparto de beneficios y cargas.

d.- Señala, como último motivo, que procede realizar un estudio detallado del desarrollo previsto.

SEGUNDO.- El Ayuntamiento de Madrid se opone a la demanda en los siguientes términos:

a.- De conformidad con los artículos 16.1.c) del TRLS y 18.2.d) y 97.2.k de la LSCM es posible incluir dentro de las cargas de las obras de urbanización las que la mercantil recurrente pretende excluir. Indica que el PGOUM de 1997 ya establecía como objetivo pormenorizado del APR 08.03 el cubrimiento de las vías y permitía materializar los aprovechamientos urbanísticos lo que es aceptado por el art. 17.3 y 4 del TRLS y con la creación de suelo se aumenta la superficie del ámbito lo que supone que el porcentaje de edificabilidad del ámbito se mantenga sin necesidad de materializar cesiones obligatorias de terreno. Con ello, entiende, se garantiza el principio de equidistribución ya que el suelo queda adscrito a dotacional y por ello con aprovechamiento pues si careciera se situaría de peor condición al titular de las vías ya que se le obligaría a soterrar las vías para generar un suelo carente de aprovechamiento y un enriquecimiento injusto en el resto de propietarios si no sufragasen dicha carga.

b.- De conformidad con los artículos 16.1.c) del TRLS y 18.2 y 97.2.k de la LSCM las infraestructuras que se deban desarrollar en el ámbito constituyen cargas de urbanización y el PGOUM ya preveía la necesidad de llevar a cabo dichas determinaciones. El suelo tendrá un uso residencial y por ello los futuros habitantes disfrutarán de las mismas dotaciones y servicios que el resto de ciudadanos de Madrid capital.

c.- El PERI adolece de cualquier ilegalidad formal.

d.- No existe vulneración del artículo 39.8 de la LSCM ya que su contenido es de aplicación solo para el suelo urbanizable y el PPRI está referido a suelo urbano.

El Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se adhirió al escrito de contestación de la mercantil Desarrollos Urbanísticos Chamartín S.A..

La entidad pública empresarial RENFE-OPERADORA parte del hecho de que el 66% de la superficie del ámbito está ocupada por instalaciones ferroviarias y la cubrición de las vías beneficia a los propietarios que tendrán que ceder menos suelo. Señala que la cubrición no beneficia el tráfico ferroviario sino que lo es beneficio del ámbito y del resto de ciudadanos. Cita como ejemplo el traslado de la actividad de funcionamiento para el caso de no haberse cubierto las vías indicando que el coste de dicho traslado, a asumir por los propietarios, sería mucho mayor. Indica que el aumento de las cargas redundará en una mayor edificabilidad. El Plan es viable por la operación de soterramiento. En relación con la ampliación del metro indica que la misma beneficia tanto al resto de ciudadanos como a los propietarios del ámbito dado que todos tienen derecho a una movilidad razonable y todos han costado el resto de las vías de comunicación y entender lo contrario supondría una mayor rentabilidad de los propietarios y, además, entra de las categorizadas como infraestructura de conexión recogida en los artículos 18.2 y 97.2.k de la LSCM. Niega que sea el Convenio, al que niega la característica de planeamiento, el que obligue al soterramiento de las vías ya que el PGOUM ya lo establecía. En cuanto a la altura de las edificaciones está a la Disposición Transitoria de la Ley 3/2007.

La mercantil Desarrollos Urbanísticos Chamartín S.A. tras realizar una remisión de antecedentes del PPRI y su tramitación formal analiza el alcance de las actuaciones expresamente impugnadas por la recurrente en relación con lo que entiende, ésta, como sobrecostes de la urbanización elaborando un estudio técnico y urbano de su necesidad y resaltando la viabilidad económica del Plan por la generación de una alta plusvalía económica.. Niega la condición de Convenio de planeamiento al tramitado conjuntamente con el PPRI ya que, señala, el mismo se concertó con la finalidad de gestionar y ejecutar el Plan.

Ataca la demanda señalando que no opone reparo a que los costes impugnados le sean imputados como infraestructuras en caso de tratarse de sistemas generales o locales. Incide sobre la plusvalía que generará el ámbito a los propietarios, mayor que en cualquier otra actuación anterior. Sostiene que el cubrimiento de las vías al igual que los rellenos y desmontes de los terrenos situados fuera de la zona ferroviaria es una obra de urbanización a costear por los propietarios y su ejecución no es irracional, está justificada en el propio PGOUM y garantiza la justa equidistribución ya que si al propietario de los terrenos afectados se le obliga a soterrar, se transforman los mismos en suelo dotacional sin aprovechamiento alguno resulta indudable que el quedaría situado en peor condición que el resto de propietarios. Niega que el resto de cargas imputadas a los propietarios hagan inviable el proyecto habida cuenta la plusvalía urbanística que se genera y señala que las mismas se integran en el deber de los propietarios de costear y ejecutar la totalidad de las obras previstas en la actuación. Entiende que no es de aplicación la limitación del alturas al haber entrado en vigor con posterioridad a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual y está a los informes y estudios técnicos que viabilizan las obras. Por último, razona la legalidad del convenio urbanístico suscrito el 25 de febrero de 2011 al ser de ejecución del planeamiento.

TERCERO.- Como señalamos en el fundamento primero de esta Sentencia la primera pretensión que se deduce en el suplico de la demanda es que se anulare el “Convenio urbanístico para la Gestión y ejecución del PPRI del APR 08.03.

El Acuerdo recurrido, en su apartado Quinto, ratifica, al amparo de lo establecido por el artículo 247.4.b) de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid, el Convenio Urbanístico para la Gestión y Ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido APR 08.03 Prolongación de la Castellana del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, suscrito el 23 de diciembre de 2008, entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), “Renfe Operadora”, y “Desarrollo Urbanístico Chamartín, Sociedad Anónima” (DUCH), conforme a lo previsto por el artículo 247.4 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Al Convenio en cuestión dedica la mercantil recurrente el punto 4 del primero de los motivos de impugnación concentrando todo el desarrollo argumental en el concreto objeto del mismo entendiendo que define los criterios de ordenación del ámbito y por ello lo cataloga de planeamiento figura vedada en la actual LSCM.

El Convenio en cuestión, suscrito entre el Ayuntamiento de Madrid, el Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la entidad pública empresarial RENFE-OPERADORA y la de la mercantil Desarrollos Urbanísticos Chamartín S.A, tiene por objeto (así consta en la estipulación primera del Convenio que obra en el CD3 Volumen VII Caja 2) *dar cumplimiento a la condición trece de la ficha de ordenación del APR 08.03 Prolongación de la Castellana del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, asegurando que las previsiones de ordenación contenidas en el mismo sobre los bienes, edificaciones y derechos de las Administraciones Públicas y de los demás propietarios de terrenos, se ejecutarán según lo previsto en la modificación de veintisiete de septiembre de dos mil dos, así como el establecimiento del régimen de gestión del ámbito en orden a determinar y concretar las obligaciones y cargas que, en ejecución del planeamiento, corresponden a cada parte, la forma en la que han de desarrollarse, así como las bases del reparto de los aprovechamientos resultantes del mismo.*

El ámbito territorial sobre el que se propone el PPRI se corresponde con el Ámbito de Actuación del APR 08.03, delimitado, en el suelo urbano no consolidado, por el vigente Plan General de Madrid. La superficie total del suelo objeto de la modificación es de 3.120.658 m²s.

Es la mercantil Desarrollos Urbanísticos Chamartín S.A, que resultó adjudicataria del concurso convocado por RENFE para el desarrollo urbanístico de los terrenos comprendidos dentro de los Recintos Ferroviarios de Chamartín y Fuencarral, que representan una superficie estimada de suelo superior al cincuenta por ciento de la totalidad del APR 08.03, y con base en el régimen contractual existente con ADIF, quien formula el PPRI.

Debemos partir de la ficha primigenia del ámbito cuyos objetivos eran:

. Prolongación del eje urbano de la castellana entre la M-30 y la M-40, como eje estructurante supramunicipal.

~ Configurar una nueva centralidad norte estructurante de la Corona Norte metropolitana y de los Distritos de Chamartín y Fuencarral.

~ Eliminación del actual efecto barrera de la instalación ferroviaria.

~ Creación de un sistema de parques y equipamientos urbanos, estructurantes de la ordenación y complementando las áreas aledañas.

~ Transformación de la actual Estación de Chamartín potenciando su función de intercambiador modal de transportes.

~ Reordenación de las zonas industriales existentes en su interior.

~ Posibilitar la gestión equidistribuyendo las cargas y los aprovechamientos.

La ficha actual del APR 08.03, tras la Modificación Puntual aprobada por Orden de 27 de septiembre de 2002 del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes recoge los mismos apartados de Condiciones Particulares, Gestión, Objetivos, Edificabilidades de Usos Lucrativos, Superficies mínimas de cesión para Redes Públicas e Instrucciones para la ordenación diferenciadas en vinculantes y no vinculantes.

Respecto de sus Condiciones particulares:

. Se mantiene el Código APR 08-03 bajo la denominación de "Prolongación de la Castellana".

. Se establece la figura de ordenación a redactar como la de un Plan Parcial de Reforma Interior.

. Se modifica la referencia al Distrito como a Fuencarral-Chamartín por tener terrenos en ambos.

. Se modifica la superficie del ámbito, una vez realizada una medición pormenorizada que arroja la cuantía de 3.120.658 metros cuadrados sin que suponga cambio en la delimitación del área.

. Se cambia la denominación de "Uso característico" por la de "Usos globales" para aplicar la nueva terminología de la Ley del Suelo, incluyendo los de residencial en vivienda libre y terciario para flexibilizar los usos del área, además una amplia gama de usos cualificados.

. Se incluye una nueva casilla en la que se especifica el coeficiente de edificabilidad del área en metros cuadrados construidos por metros cuadrados de suelo en cumplimiento de la Ley del Suelo.

. Se incrementa la edificabilidad a 1,05 metros cuadrados de construcción por metro cuadrado de suelo, a fin de poder cubrir el excepcional coste económico de las infraestructuras a desarrollar.

. Se mantiene como privada la iniciativa de planeamiento.

. Se suprime la casilla de prioridad de desarrollo del planeamiento, ya que esa determinación de programación no es exigida por la nueva Ley del Suelo.

Respecto de su Gestión:

. Se prevé como sistema de actuación el de compensación, si bien para eventuales necesidades se prevén también los de expropiación y ejecución forzosa, este último como nuevo respecto a los considerados en la Ficha primitiva.

. Se suprimen las casillas de Área de Reparto y Aprovechamiento Tipo, ya que la nueva Ley del Suelo no establece Áreas de Reparto en Suelo Urbano y solo determina su coeficiente de edificabilidad.

Respecto de sus Objetivos:

. No se varían los Objetivos de la Ficha original, si bien se les da una redacción mas detallada. Únicamente se ha añadido un objetivo tendente a propiciar la mezcla de usos, actividades y funciones para conseguir un conjunto urbano articulado y equilibrado como nueva centralidad del norte de la ciudad.

Sólo es de destacar entre los que se mantienen, la constitución de un gran eje urbano estructurante de la nueva centralidad de la corona Norte y la constitución de la Estación de Chamartín como intercambiador multimodal de transportes.

Es de destacar que entre las condiciones vinculantes para la redacción y presentación del obligado Plan Parcial, se ordena que, para cumplir sus objetivos, "El PPRI incluirá un Convenio Urbanístico de Gestión y Ejecución en el que se fijará la asignación de aprovechamientos y la imputación de los costes de las infraestructuras" (condición vinculante número trece). Todo ello, sin perjuicio del régimen jurídico que sea de aplicación conforme al ordenamiento urbanístico aplicable y a las determinaciones resultantes del propio Plan General.

A la vista de la comparativa de fichas no está demás recordar que, como nos recuerdan las SSTS de 24 de junio de 2000, recurso de casación 2233/95, y de 21 de febrero de 2011, recurso de casación 2166/2009, "La finalidad de un convenio de planeamiento es pues, precisamente, la de lograr una modificación futura de la ordenación urbanística existente. El resultado final que contemplan suele mostrar, por ello, una contradicción material con las normas de planeamiento vigentes en el momento en que se suscriben, ya que los mismos se fundamentan en la indudable potestad ("potestas variandi") que ostenta la entidad local para iniciar discrecionalmente la modificación o, en su caso, revisión del planeamiento con vistas a adaptarlo a las exigencias cambiantes del interés público. Es claro, no obstante, que la modificación debe ir encaminada a la satisfacción de dicho interés, con el control de los Tribunales de este orden jurisdiccional y debe respetar, además, el

procedimiento establecido en cada caso para la modificación de la normativa de planeamiento de que se trate (artículo 45 y siguientes del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 9 de abril de 1976 y 154 y siguientes del Reglamento de Planeamiento)".

El citado Convenio se limita a describir el alcance de las infraestructuras y cargas urbanísticas del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" a cargo de los propietarios y aquellas a cargo de las Administraciones Públicas que son elementos de ejecución del planeamiento y en base a las propias determinaciones de la ficha y no contiene ningún elemento que subvierta el alcance de la ficha no pudiendo confundirse el traslado de la ejecución vía Convenio de las determinaciones pormenorizadas con la introducción de elementos de modificación de la ordenación ya establecida. En el proceso intelectual del motivo se están confundiendo el contenido del Plan Parcial con la ejecución de dicho Plan a través de la figura de un Convenio de gestión que se configura dentro de los términos del artículo 244 b) de la LSCM.

Por ello esta pretensión debe ser desestimada.

CUARTO.- La segunda pretensión que se deduce en la demanda es que se anulen las determinaciones del PPRI que configuran como redes generales, imponiendo el costeamiento de las mismas a los propietarios, las infraestructuras del Nudo Norte, la Nueva Línea de metro y la Conexión Tres Olivos-Las Tablas así como el cubrimiento de vías del complejo Chamartín.

Esta pretensión se concreta, por un lado, en el punto 3 del motivo primero. En dicho punto se parte de las cargas e infraestructuras que fija el Esquema Director de Infraestructuras y Cargas Urbanísticas del PPRI y del contenido de la Memoria, apartado 1.17.11. Por otro lado, en el punto 6 que se refiere a la nueva línea de metro con sus estaciones y la conexión con las líneas ya existentes que entiende se trata de una red pública supramunicipal; al cubrimiento de la vías férreas que consideran que se trata de una red pública supramunicipal; y, al Nudo Norte de la Calle 30 que toman como red supramunicipal viaria.

Para un mejor estudio de estas infraestructuras acudiremos al PPRI y al Convenio de Gestión.

a.- Nueva Línea de metro. En el Anexo de la Memoria del PPRI se indica que la solución propuesta en este estudio se basa en prolongar la actual línea 10 de Metro desde de la estación de Chamartín dando servicio a la futura operación urbanística de la Prolongación

de la Castellana. La solución planteada supone la prolongación de la línea 10 de Metro desde Chamartín en 4.423 m y la construcción de 5 nuevas estaciones. Cuatro de estas estaciones se sitúan dando servicio directo al futuro eje de prolongación del Paseo de la Castellana, mientras que una de ellas, la siguiente a Chamartín, se ubica en el área de transición entre la Estación y el paseo buscando el enclave de mayor cobertura de población en la zona.

La estación Castellana 1 se desarrolla en el eje N-S más occidental de la denominada Prolongación de la Castellana, a la altura del P.K. 800 del trazado. La estación Castellana 2 se sitúa en la confluencia de uno de sus ejes N-S con el propio eje de prolongación del Paseo de la Castellana, a la altura de una zona con importante desarrollo terciario y comercial, coincidiendo con la ampliación de la calle del Cardenal Herrera Oria. La estación Castellana 3 se ubica en el eje de prolongación del Paseo de la Castellana dando servicio a una zona eminentemente residencial. Coincidiendo con la ampliación de la calle Pedro Madridano se ubica la estación Castellana 4 que atiende a una zona en la que la ordenación es idéntica a la existente alrededor de la estación anterior, Castellana 3. La estación de Castellana 5 se desarrolla bajo la glorieta de cierre de la prolongación de la Castellana, en el cruce con un eje transversal que atraviesa la playa de vías desde Monte Carmelo en dirección a Las Tablas.

b.- Nudo Norte. En el Anexo de la Memoria del PPRI se delimita la zona que se comprende entre la calle Arzobispo Morcillo, por el Sur, y el cruce de la Avda. del Llano castellano y Mauricio Legendre, por el Norte, para el Paseo de la Castellana y, entre el nudo de la Calle 30 y A-1, por el Este, y el paso inferior de la Avda. de la Ilustración, por el oeste, para la Calle 30, M-11 y M-607.

El Nudo Norte, tiene el objetivo de dar continuidad al Paseo de la Castellana en superficie, manteniendo el sentido urbano del mismo, sin que suponga una barrera para la ciudad y permitiendo por debajo el mayor número posible de conexiones entre Calle 30 de ambas direcciones, Este y Oeste, con el propio Paseo de la Castellana, las Autovías N-1, A-10 Y M-607, con unos niveles de servicio y parámetros geométricos similares a los actuales.

La solución del Nudo Norte recoge la situación actual de Castellana frente a las torres del APR 08.04 "Ciudad Deportiva", con los carriles centrales en superficie. Unos continúan y constituyen el nivel superior urbano de Castellana y otros se deprimen para conformar los carriles que permitirán dirigirse hacia las vías del Oeste (Calle 30, A-10 y N-1) o hacia el Este (Calle 30 , Autovía M-607) . Por debajo discurren los diferentes carriles que

forman los ramales que configuran el Nudo y que permiten los giros desde y hacia las distintas direcciones y la Calle 30 en ambos sentidos.

Los costes del Nudo Norte viene reflejados en la página 11232 y se corresponden con las obras que se desarrollarían en el ámbito del APR y que son las siguientes:

- Por el Norte: rampas de conexión de Castellana de superficie con los viales del nudo, Calle 30 Este hacia Castellana Norte y Castellana Norte hacia Calle 30-Oeste (Avda. Ilustración).

- Por el Sur: límite del APR frente a la entrada de la Ciudad Sanitaria de la Paz (lado Oeste) y a la altura de la calle Viejas (en el lado Oeste).

- Por el Este: confluencia de la calle 30 con la M-11 y ramal procedente de la A-1 (Norte). Es decir, desde el Nudo de Manoteras.

- Por el Oeste: desde el puente del Bº de Begoña sobre la Calle 30 y M-607, añadiendo el nuevo ramal bajo la calle San Modesto desde el Nudo Norte hacia Calle 30-Oeste (Avda. Ilustración) y el acceso desde el lateral de Calle 30 Oeste hasta Castellana /calle Pedro Rico).

c.- Conexión Tres Olivos-Las Tablas. Esta conexión se realiza a través de un túnel que presenta una longitud de 643.0 m, permite la conexión entre el Barrio de Fuencarral-Tres Olivos y Las Tablas y dispone de carriles que permiten conectar Castellana con el túnel para dirigirse a Las Tablas o salir del túnel a Castellana norte procediendo de Las Tablas. Su objeto es ejecutar las transversales de conexión entre un margen y otro de las vías.

d.- Cubrimiento de la vías férreas. En la página 121 de la Memoria se establece que se prevé el cubrimiento de una parte de las vías férreas al Norte de la Estación para crear una gran plaza que refuerce la integración urbana Este-Oeste. La losa del cubrimiento respetará las necesidades operativas actuales y futuras de ADIF y RENFE-Operadora en cuanto a gálibos, apoyos, sustentación de catenarias, afección de nuevas infraestructuras, seguridad, etc., de acuerdo con el artículo 5.1 .6 de la Memoria. Se ha considerado la disposición de parques, jardines y viales sobre las zonas de cobertura de vías, así consta en el Anexo A.7.6 de la memoria).

Para un respuesta conjunta a los costes anunciados se debe traer a colación una serie de consideraciones jurídicas:

1.- Existe una doctrina jurisprudencial consolidada en materia de expropiación y valoración de terrenos que señala que cuando se trata de implantar servicios para la ciudad, no puede hacerse a costa del sacrificio singularizado de unos propietarios, de modo que,

aunque el suelo afectado se haya considerado por el planificador como rústico, al encontrarse asignado a la estructura general de ordenación urbanística del municipio, de su red viaria y dotacional, debe estimarse como una obra de infraestructura básica adscribible al suelo urbano o al urbanizable.

La razón última de esta doctrina se encuentra en el principio de equidistribución de las cargas y de los beneficios derivados del planeamiento, consagrado en los artículos 3, apartado 2. b), y 87, apartado 1, del Texto Refundido de 1976, presente también en la normativa posterior, en el artículo 5 de la Ley 6/1998, y que es trasunto del principio constitucional de igualdad, tanto en su dimensión formal, ante la norma o su aplicación (artículo 14 CE), como en la sustancial (artículo 9.2 CE).

2.- El tribunal Supremo, en sentencias de 6 de marzo de 2012 (recurso 483/09), 14 de mayo de 2012 (recurso 2737/09), 18 de junio de 2012 (recurso 3674/09) y 25 de julio de 2012 (recurso 3460/09) y muchas otras más, ha considerado, por ejemplo, que las Cocheras del Metro de Madrid, situadas en diferentes emplazamientos, reúnen las características jurisprudencialmente exigidas a los sistemas generales que crean ciudad y esa consideración se basa en que la red de Metro de Madrid se considera como "una infraestructura ferroviaria municipal, que favorece a la población en general y que se integra en el entramado urbano, por lo que entra dentro del concepto de crear ciudad" y así lo manifestó el Tribunal Supremo en su Sentencia de 15 de octubre de 2012 (recurso 6570/2009) al atender a las razones de la Sentencia de instancia.

3.- En relación con el soterramiento de sistemas generales, ya el Tribunal Supremo se ha pronunciado sobre dicha cuestión en las sentencias de octubre de 2002 (recurso de casación 10.690/98), de 28 de enero de 2003 (recurso de casación 5102/99) y 24 de mayo de 2012 (recurso de casación 765/2010) al exponer: "Son, pues, sistemas generales el conjunto de elementos fundamentales que integran la estructura general básica de la ordenación urbanística determinante del desarrollo urbano, constituidos por las comunicaciones y sus zonas de protección, espacios libres y zonas verdes, equipamientos comunitarios, redes arteriales, grandes abastecimientos, suministros de energía y otros análogos, que a nivel del Plan General, anulan o condicionan el uso lucrativo del suelo por los particulares a causa del interés general de la colectividad. Desde este planteamiento genérico la Sala no tiene dudas sobre la naturaleza de sistema general del encauzamiento de un río por su incidencia decisiva en el sistema de comunicaciones y por ser un elemento esencial de la estructura general del territorio, determinante del desarrollo urbano, por ser susceptible de constituir, por sí mismo,

un elemento esencial de las comunicaciones y por contener por mandato legal las zonas de protección a las que más arriba hemos aludido. A mayor abundamiento, el planeamiento que el acto impugnado ejecuta, califica las meritadas obras de sistema general, por lo que es insoslayable dicha naturaleza para la Administración actuante. Esta condición de sistema general no se pierde por el hecho de que ciertas y específicas obras produzcan un beneficio particularmente intenso a ciertos particulares. Si así es la legislación ofrece mecanismos suficientes para hacer efectivos sobre esos particulares el costo de las obras que a ellos especialmente favorecen. En ningún caso el procedimiento es el de transmutar la naturaleza de las cosas. Es decir, el beneficio especial que perciban unos particulares no autoriza a transmutar en sistema local lo que es un sistema general."

4.- El artículo 18.2 d) de la LSCM establece como obligación de los propietarios de suelo urbano consolidado la de "costear y, en su caso, ejecutar en las condiciones y los plazos fijados a tal fin y en el contexto del sistema de ejecución establecido al efecto, la totalidad de las obras de urbanización, incluida la parte que proceda de las obras precisas para asegurar la conexión del ámbito de actuación a las redes generales y, en su caso, supramunicipales de infraestructuras, equipamientos y servicios de la ordenación estructurante del planeamiento general y la integridad y funcionalidad de éstas, así como para reforzar, mejorar o ampliar tales redes cuando sea necesario para compensar el impacto y la sobrecarga que suponga la puesta en uso del ámbito de actuación".

5.- El artículo 97.2 de la LSCM establece que formarán parte de las obras de urbanización los siguientes conceptos:

a) Obras de vialidad, incluyéndose en ellas las de explanación, afirmado y pavimentación de calzadas, construcción y encintado de aceras y canalizaciones que deban construirse en el subsuelo de las vías públicas para todo tipo de servicios.

b) Obras de saneamiento, que comprenden las relativas a colectores generales y parciales, acometidas, sumideros y atarjeas para aguas pluviales y estaciones depuradoras, en la proporción que afecte a la unidad de ejecución.

c) Obras para el suministro de agua, en las que se incluyen las de captación cuando fueran necesarias, de distribución domiciliaria de agua potable, de riego y de hidrantes contra incendios.

d) Obras de suministro de energía eléctrica, comprensivas de la conducción y la distribución de ésta, de alumbrado público y demás servicios requeridos por el planeamiento urbanístico.

e) Obras de jardinería y arbolado, así como de amueblamiento necesario para el uso y disfrute de parques, jardines, plazas y vías públicas.

f) Las indemnizaciones que procedan en favor de propietarios o titulares de derechos, incluidos los de arrendamiento, referidos a edificios y construcciones que deban ser demolidos con motivo de la ejecución del planeamiento, así como de plantaciones, obras e instalaciones que deban desaparecer por resultar incompatibles con éste.

g) En su caso, las obras de infraestructura y servicios exteriores a la unidad de actuación que sean precisas.

h) El coste de la redacción técnica y los anuncios preceptivos en la tramitación administrativa del planeamiento de desarrollo preciso para la ordenación pormenorizada y del proyecto o proyectos de urbanización.

i) Los gastos de reparcelación o compensación y de gestión del sistema de ejecución.

j) Los gastos de control de calidad de la urbanización.

k) Cualesquiera otros expresamente asumidos”.

6.- El artículo 16.1 c) del Real Decreto Legislativo 2/2008 señala que las actuaciones de transformación urbanística comportan, según su naturaleza y alcance, los siguientes deberes legales:

“Costear y, en su caso, ejecutar todas las obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente, así como las infraestructuras de conexión con las redes generales de servicios y las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación que ésta demande por su dimensión y características específicas, sin perjuicio del derecho a reintegrarse de los gastos de instalación de las redes de servicios con cargo a sus empresas prestadoras, en los términos establecidos en la legislación aplicable.

Entre las obras e infraestructuras a que se refiere el párrafo anterior, se entenderán incluidas las de potabilización, suministro y depuración de agua que se requieran conforme a su legislación reguladora y la legislación sobre ordenación territorial y urbanística podrá incluir asimismo las infraestructuras de transporte público que se requieran para una movilidad sostenible”.

7.- En interpretación del anterior precepto, el Tribunal Supremo, en su sentencia de 5 de diciembre de 2012 (recurso de casación 1314/2011) ha señalado:

Esta Sala del Tribunal Supremo ha señalado, a partir de su STS de 5 de marzo de 2007 (Recurso de casación 5813/2004), interpretando el artículo 18 de la Ley 6/1998, de 13

de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones (LRSV), que pesa sobre los propietarios de suelo urbanizable el deber de ceder obligatoria y gratuitamente el suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el planeamiento general incluya o adscriba al ámbito correspondiente, pero que "no impone como condición básica del ejercicio del derecho de propiedad la de que tales propietarios hayan de costear o ejecutar la urbanización de los sistemas generales más allá de aquello a lo que expresamente se refiere el número 3 de su artículo 18, esto es: más allá de "costear y, en su caso, ejecutar las infraestructuras de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación y, en su caso, las obras necesarias para la ampliación o refuerzo de dichos sistemas requeridos por la dimensión y densidad de la misma y las intensidades de uso que ésta genere", como se dice en su fundamento jurídico decimosexto. Por ello se concluye en ese fundamento jurídico que "los costos de urbanización de los sistemas generales adscritos al Sector no han de ser a cargo de los propietarios del mismo".

También ha señalado esta Sala del Tribunal Supremo en la STS de 2 de julio de 2012 (Recurso de casación 104/2009), respecto los propietarios de suelo urbano que carezcan de urbanización consolidada, que el artículo 14.2.b) de la Ley 6/1998, de 13 de abril (LRSV), les impone el deber de ceder obligatoria y gratuitamente el suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el planeamiento general, en su caso, haya incluido en el ámbito correspondiente, pero ese deber no comporta el de "costear su urbanización" .

Se dice así en esa STS de 2 de julio de 2012 en su Fundamento Jurídico Tercero: "Este deber de cesión de suelo para los denominados sistemas generales, adscritos a la Unidad de Ejecución, pesa igualmente sobre los propietarios de suelo urbanizable, conforme a lo dispuesto en el artículo 18.2 de la misma Ley .

Esta Sala y Sección, a partir de su Sentencia de fecha 5 de marzo de 2007 (recurso de casación 5813 de 2004), ha considerado que dicho deber de cesión, obligatoria y gratuita, de suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales , que el planeamiento general incluye o adscribe al ámbito correspondiente, no comporta el deber de costear su urbanización, interpretación que, a partir de la literalidad de lo establecido para el suelo urbanizable en el apartado 6 del artículo 18 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, debe extenderse, lógicamente, a los propietarios del suelo urbano no consolidado por la urbanización, aun cuando el apartado e) del artículo 14.2, a diferencia del referido apartado 6 del indicado artículo 18 de la misma Ley, no aluda expresamente a la urbanización del sector

o ámbito correspondiente sino sólo al deber de costear y, en su caso, ejecutar la urbanización.

Así lo ha mantenido la jurisprudencia de esta Sala del Tribunal Supremo en las Sentencias de fechas 22 de noviembre de 2007 (recurso de casación 10196/2003) y 18 de septiembre de 2009 (recurso de casación 3024/2005), que recogen la doctrina declarada en aquélla primera de 5 de marzo de 2007, interpretación que debe ser mantenida para las actuaciones llevadas a cabo durante la vigencia de dicha Ley 6/1998, aun cuando la vigente Ley de Suelo 8/2007, de 28 de mayo, y su Texto Refundido, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, hayan establecido en sus respectivos artículos 16.1 a) y c), que las actuaciones de transformación urbanística comportan, según su naturaleza y alcance, el deber legal de entregar a la Administración competente el suelo reservado para viales, espacios libres, zonas verdes y restantes dotaciones públicas incluidas en la propia actuación o adscritas a ella para su obtención, así como el deber de costear y, en su caso, ejecutar todas las obras de urbanización ".

Conforme a todo lo anterior y en análisis conjunto de las redes en concreto y las normas y doctrina señalada podemos establecer las siguientes conclusiones:

a.- Nueva Línea de Metro. No existe obligación por parte de los propietarios de costear la Nueva Línea de Metro dado que la misma la hemos calificado como sistema general ya que favorece a la población en general y se integra en el entramado urbano, por lo que entra dentro del concepto de crear ciudad y por ello se realiza en beneficio de todos los ciudadanos y no sólo de los particulares del ámbito en concreto.

b.- Nudo Norte. Esta infraestructura, según se ha relatado más arriba, es de conexión con sistemas generales y facilita el tránsito por el ámbito y su enlace Calle 30 de ambas direcciones, Este y Oeste, con el propio Paseo de la Castellana, las Autovías N-1, A-10 y M-607 por lo que estamos ante una infraestructura de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación y, en su caso, con obras necesarias para la ampliación o refuerzo de dichos sistemas requeridos por la dimensión y densidad de la misma y las intensidades de uso que ésta genere por lo que ha de ser costeadada por los propietarios.

c.- Conexión Tres Olivos-Las Tablas. Esta infraestructura, según se ha relatado más arriba, permite la conexión entre el Barrio de Fuencarral-Tres Olivos y Las Tablas y dispone de carriles que permiten conectar Castellana con el túnel para dirigirse a Las Tablas o salir del túnel a Castellana norte procediendo de Las Tablas. Su objeto es ejecutar las transversales de conexión entre un margen y otro de las vías. En realidad no sirve para el

ámbito sino que se ejecuta para conectar dos ámbitos diferentes lo que determina que su coste no deba ser asumido por los propietarios.

d.- Cubrimiento de vías del complejo Chamartín. Se prevé el cubrimiento de una parte de las vías férreas al Norte de la Estación para crear una gran plaza que refuerce la integración urbana Este-Oeste y se ha considerado la disposición de parques, jardines y viales sobre las zonas de cobertura de vías, así consta en el Anexo A.7.6 de la memoria. En realidad el eje del Plan Parcial gira en torno a esta actuación de urbanización pues sin ellas resulta imposible obtener el régimen de aprovechamientos lucrativos previstos por lo que es claro que aunque signifique el soterramiento de un sistema general ferroviario, a estos efectos la Sala asume el contenido del informe pericial de la codemandada en relación con las obras de movimiento de tierras necesario para alcanzar la cota urbana necesaria para su ejecución, el costo de las obras debe ser asumido por aquellos especialmente favorecidos que son los propietarios del ámbito que obtienen un lucro mayor gracias a dicha actuación.

En suma, la pretensión deducida solo puede ser estimada en relación con la Nueva Línea de Metro y la Conexión Tres Olivos-Las Tablas cuyos costes no deben ser asumidos por los propietarios del ámbito.

QUINTO.- La siguiente pretensión que se deduce en demanda hace referencia a la nulidad de las determinaciones del PPRI que permitan una altura de las edificaciones superior a tres alturas más ático.

A esta pretensión dedica la mercantil recurrente el segundo motivo de impugnación de la demanda y lo hace sobre la base del artículo 39.8 de la LSCM.

Dicho precepto, en la redacción vigente a la fecha de aprobación de la Modificación, es del siguiente tenor literal: *No podrá edificarse con una altura superior a tres plantas más ático, incluida la baja, plantas retranqueadas y semisótanos que sobresalgan más de un metro, de manera que la edificación resultante no exceda de dichas tres plantas más ático en todos y cada uno de los puntos del terreno, sin perjuicio de las demás limitaciones que sean aplicables.*

No obstante lo anterior, los Ayuntamientos podrán autorizar la construcción de edificios singulares con una altura superior a la indicada en el párrafo primero, cuando concurren circunstancias especiales debidamente apreciadas y motivadas. Cuando esta autorización suponga la modificación del planeamiento vigente, será preciso el informe previo y favorable de la Comisión de Urbanismo de Madrid.

Que se permiten construcciones de una altura superior a la indicada en dicho precepto no es un hecho discutido la cuestión estriba en si dicha prohibición es o no de aplicación a la Modificación objeto de análisis.

Es conocido por las partes el criterio de esta Sección en relación con la interpretación de este precepto y así consta en nuestra Sentencia de 20 de enero de 2012 que se encuentra recurrida en casación.

En dicha Sentencia señalamos:

En el preámbulo de la indicada Ley que introduce dicho apartado se indica textualmente:

"Una de las principales novedades introducidas por la presente Ley es la limitación a tres alturas más ático en la construcción de los nuevos desarrollos urbanísticos, con el fin de impulsar un nuevo modelo de ciudad más humano y de acabar con un urbanismo que ya no se corresponde con el desarrollo y con las aspiraciones de calidad de vida de la actual sociedad madrileña".

Pues bien, entiende esta Sala que en ningún caso, y contrariamente a lo alegado por las partes demandadas, la citada justificación contenida en la modificación puede suplir el requisito exigido por el segundo párrafo del artículo 39.8 de la LSM para excepcionar en todo el ámbito de actuación el límite general de edificabilidad establecido por el párrafo primero de dicho precepto legal. Y ello porque esta norma dispone con claridad que esa excepción sólo es aplicable a la construcción de edificios singulares, lo cual obviamente colisiona con permitir edificar por encima de ese límite legal en todo el ámbito, pues esa autorización a edificar por encima de dicho límite se circunscribe a los edificios singulares, es decir, individuales y con unas características especiales que permita definirlos como emblemáticos; y en tal sentido ha de ir dirigida la motivación que justifique tal excepción y el informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo de Madrid. Aunque en esa justificación de la modificación puntual contenida en la memoria se diga que concurren en todo el ámbito las circunstancias especiales previstas en el párrafo segundo del artículo 39.8 de la LSM, evidentemente ello no es así porque dicho precepto, se reitera, parte del presupuesto previo de que esas características especiales sólo cabe motivarlas en edificios singulares, que obviamente, y por lo dicho, no se pueden apreciar con carácter general a todas las edificaciones de un ámbito de actuación.

La anterior declaración no supone que no se puedan autorizar edificaciones en el ámbito objeto de la presente modificación puntual, sino que la altura de dichas

edificaciones no puede con carácter general superar ese límite legal expuesto; con la única excepción de esos edificios singulares en los términos también arriba referidos, a través de una motivación individual por edificio de esas circunstancias especiales también indicadas, y con el citado informe favorable de la Comisión Provincial de Urbanismo de Madrid.

En consecuencia, procede anular por no ser conformes a derecho los particulares de la referida modificación puntual que permiten una edificabilidad general en el ámbito por encima de la referida prohibición legal de edificar una altura superior a tres plantas más ático, incluida la baja, plantas retranqueadas y semisótanos que sobresalgan más de un metro, de manera que la edificación resultante no exceda de dichas tres plantas más ático en todos y cada uno de los puntos del terrenos.

El Ayuntamiento viene a discrepar de dicha doctrina señalando que se omite cualquier análisis en relación con el régimen transitorio de la Ley 3/2007, en concreto la redacción del artículo 39.8 fue dada por el artículo 13 de la Ley 3/2007 respecto del cual su Disposición Transitoria establecía *lo dispuesto en el artículo 13 sólo resulta de aplicación a los Planes Generales y de Sectorización que no hayan superado el trámite de Aprobación Provisional antes de la entrada en vigor de la presente Ley. Los Planes Generales y de Sectorización que hayan superado el trámite de Aprobación Provisional se regirán por la normativa anterior.*

Y también indica que el concepto de nuevos desarrollos urbanísticos que utiliza el preámbulo solo puede estar referido al suelo urbanizable no sectorizado o sectorizado y no al suelo urbano.

Respecto de la primera objeción no hay cuestión en este caso dado que el PPRI se aprueba inicialmente el 5 de noviembre de 2009 y, en su caso, debe adaptarse a las prescripciones de la LSCM vigentes a la fecha de su aprobación inicial. La mercantil demandada hace referencia a la fecha de la Modificación Puntual para entender que dicha norma no era aplicable lo que no puede ser aceptado pues, conforme al artículo 47.1 de la LSCM, los Planes Parciales desarrollan el Plan General o el Plan de Sectorización para establecer la ordenación pormenorizada de ámbitos y sectores completos, tanto en suelo urbano no consolidado como en suelo urbanizable y no pueden confundirse los coeficientes de edificabilidad y aprovechamiento, determinaciones estructurantes, con la limitación espacial de dichos coeficientes, determinación pormenorizada, que es la que establece el artículo 39.8 de la LSCM y que se ejecuta a través del Plan Parcial, de hecho y en lógica temporal, la

Modificación del año 2002 no podía prever dicha limitación ya que la misma no tenía cobertura legal.

Cuestión de mayor enjundia es la relativa al alcance del término “desarrollo urbanístico” pero resulta errónea la base sobre la que se sostiene la alegación del Ayuntamiento. Veamos, el artículo 47 de la LSCM regula los Planes Parciales en suelo urbano no consolidado calificándolos de reforma interior cuando tengan por objeto operaciones de reurbanización, reforma, renovación o mejora urbanas y el artículo 14.2 b) de dicha ley define el Suelo urbano no consolidado, como el integrado por la restante superficie de suelo urbano y, en todo caso, la precisada de obras de urbanización a realizar en régimen de actuaciones integradas de ejecución del planeamiento, incluidas las de reforma interior, renovación, mejora urbana u obtención de dotaciones urbanísticas, que requieran de la distribución equitativa de beneficios y cargas.

Es la propia Memoria la que nos dará luz a la cuestión. Según la misma, el PPRI tiene por objeto el desarrollo del Plan General de Madrid en el Área de Planeamiento Remitido APR 08.03, Prolongación de la Castellana, de acuerdo con las condiciones, determinaciones y parámetros de la ordenación establecidos en la Modificación de Elementos del Plan General de 2002, y a su vez dar cumplimiento al Convenio Urbanístico para la gestión del ámbito. La descripción conceptual de la propuesta es la integración de Chamartín y Fuencarral mediante una operación global de reordenación de sus áreas de uso ferroviario y la creación de una centralidad urbanística en la Corona Norte de la Ciudad de Madrid, apoyada en una trama urbana que da solución a la integración de su entorno y al crecimiento de la ciudad.

El Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 “Prolongación de la Castellana”, mediante la asignación de los usos pormenorizados, que se reflejan en sus correspondientes calificaciones urbanísticas, prevé la creación de una centralidad urbanística de carácter cívico y terciario, que se integra espacial y funcionalmente con las áreas residenciales colindantes de los nuevos crecimientos del Norte, con el casco histórico de Fuencarral, con el Barrio de Chamartín y de forma natural a través del Paseo de la Castellana con el resto de la ciudad.

La Prolongación de la Castellana es, por ello, tanto un proyecto de creación de una nueva centralidad como un proyecto de reconstrucción urbana, que aprovecha la oportunidad de los suelos ferroviarios e industriales obsoletos situados en el Norte de la ciudad para generar un nuevo tejido urbano que integre equilibradamente funciones infraestructurales, terciarias y residenciales en torno al Eje director de la Castellana.

Por último, y sin querer ser exhaustivos, se indica que constituye una operación de transformación y reciclaje urbano que pone en valor áreas ya urbanizadas y en declive

("brownfields"): suelos ferroviarios (playas de vías y espacios de almacenaje); dotaciones infraestructurales de gran tamaño en una posición antaño periférica que hoy ha devenido central (cocheras de autobuses, depósitos de agua) e instalaciones industriales obsoletas (el polígono Fuencarral-Malmea); por tanto, se trata de un desarrollo que no compromete nuevo consumo del territorio y se encuentra en continuidad con tejidos consolidados, en línea con las directrices de la Estrategia Territorial Europea y el consenso disciplinar reciente para una mayor sostenibilidad de los sistemas urbanos.

Por otro lado, potencia la centralidad de Madrid al prolongar el eje histórico de la Castellana hacia el Norte en aproximadamente tres kilómetros, abriendo nuevo espacio para usos terciarios e institucionales de capitalidad en un momento en que predomina la *urbanización*, es decir la salida fuera de los límites de la ciudad de las grandes instituciones y empresas.

A la vista de la antesala de la Memoria la pregunta que debe hacerse es si tal actuación de tan enorme envergadura es o no un desarrollo urbanístico y la respuesta entendemos que es clara porque la misma es perfectamente equiparable a los desarrollos que se producen en suelo urbanizable que es el concepto de suelo al que equipara el Ayuntamiento el término desarrollo pero que, como hemos visto, la terminología nada tiene que ver, en ocasiones, con la realidad de los hechos.

Por lo tanto, es posible que a través de un PPRI se produzca la reurbanización de todo un ámbito y que dicha reurbanización consista en un verdadero desarrollo urbanístico que como tal se encuentra sometido a las disposiciones que sobre altura marca el artículo 39.8 de la LSCM.

Por último, y por cerrar el debate, carece de lógica la conclusión del Ayuntamiento en relación a que con dicha doctrina todo el suelo urbano de la ciudad queda fuera de ordenación pues es el término *desarrollo* el que marca la obligación y la demolición de un edificio no presupone tal alcance.

Por tanto, esta pretensión será estimada.

SEXTO.- La siguiente pretensión deducida en demanda consiste en la solicitud de anulación de las determinaciones del PPRI relativas al estudio de la propiedad afectada al no corresponderse con la realidad registral y extra registral.

Dicha pretensión se desarrolla en el motivo tercero de la demanda y decae por los propios argumentos expuestos en la demanda. La realidad registral es tozuda hasta que quien

creer tener derechos en contra de la misma logra sus objetivos a través de los procedimientos registrales o judiciales oportunos. Dicha realidad no se puede variar, en este orden jurisdiccional, por la meras pesquisas de un tercero ajeno a los derechos que se dicen vulnerados. Si existen fincas que pudieran devenir en litigiosas a lo largo del proyecto de reparcelación los titulares podrán ejercer sus derechos pero en principio la relación de propietarios afectados concuerda con el Registro resultando aplicable el Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre Inscripción en el Registro de la Propiedad de Actos de Naturaleza Urbanística. Sucede que cuando la finca o fincas comprometidas se encuentran inscritas sólo cabe hablar de titularidad litigiosa cuando se hubiese impugnado la titularidad registral, en aplicación de lo establecido en el artículo 38 de la Ley Hipotecaria, del que resulta que no podrá ejercitarse ninguna acción contradictoria del dominio de inmuebles o derechos reales inscritos a favor de persona o entidad determinada sin que, previamente o a la vez, se entable demanda de nulidad o cancelación de la inscripción correspondiente, aunque desde luego, la presunción establecida en el artículo 38 de la Ley Hipotecaria a favor del titular inscrito no impide que esa titularidad sea cuestionada ante los tribunales del orden jurisdiccional civil.

En este motivo, sin relación directa con pretensión alguna deducida en el suplico, se introducen una serie de irregularidades que entiende deben ser subsanadas pero que no se anudan a pretensión de anulación.

a.- Señala que el PPRI adolece de un estudio de los suelos que han de soportar la carga de soterramiento de las vías así como los suelos ocupados por el Canal de Isabel II y los de viales, plazas y jardines actuales deben ser considerados como derechos de vuelos y con un porcentaje de tasación del 60% a los efectos de participar el reparto de beneficios y gastos.

Las dos cuestiones suscitadas son ajenas al PPRI. La primera porque el estudio de viabilidad técnica corresponde al proyecto de urbanización (art. 80.1 LSCM) bastando en este trámite la obtención de los informes previos obligatorios. La segunda, porque es propia de la fase de ejecución que es dónde se produce el reparto y asunción de beneficios y cargas (art. 82 LSCM).

b.- Señala que el PPRI acrece de un estudio de los suelos incluidos en la Junta de Compensación de Fuencarral Malmea con valoración de su pérdida de edificabilidad y las

compensaciones o bien aumento de la misma por la nueva recalificación. Se incide sobre el mismo error que en el anterior defecto enunciado por lo que sobran mayores comentarios.

SEPTIMO.- La última de las pretensiones es que se anulen las determinaciones del PPRI relativas a la Traversal La Paz-Avenida de San Luis.

A ella se dedica la demanda el punto 2 párrafo segundo del motivo cuarto de la demanda indicando que la propuesta está excesivamente ajustada en cotas e incluso con este riesgo aún presenta una pendiente inadecuada incumpliendo la determinaciones del Ayuntamiento al prever desniveles en los viales y cotas de los mismos superiores incluso al 12%.

Sobre dicha alegación comentar que en realidad se está cuestionado un asunto técnico de ejecución que no es propio del PPRI. El informe pericial de parte señala que se infringe el artículo 4.2.2 del Plan General pero se está refiriendo a una zona que no delimita y el precepto que se refiere a aceras por lo que la pretensión carece de soporte técnico adecuado sobre al que sostenerse. No obstante, tal y como sucedió con las alegaciones del punto anterior es el proyecto de urbanización el que resuelve dichas cuestiones.

Por ello, la pretensión se desestima.

OCTAVO.- En resumen, procede declarar la nulidad del Plan Parcial, al amparo del artículo 62.2 de la Ley 30/92, en los concretos extremos establecidos en esta Sentencia sin que proceda hacer declaración sobre costas, al no apreciarse temeridad ni mala fe en las partes, con arreglo a lo dispuesto en el art. 139 de la LJCA , en la redacción aplicable a este recurso.

VISTOS.- los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación.

FALLAMOS

Que ESTIMAMOS parcialmente el presente recurso contencioso administrativo interpuesto por la mercantil Muñozerro Asociados Estudio de Arquitectura S.L., representada por el Procurador de los Tribunales don Argimiro Vázquez Guillén, contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de fecha 30 de marzo de 2.011 por el que se aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03

“Prolongación de la Castellana” y declaramos la nulidad de dicho Plan en los concretos aspectos referidos en esta Sentencia. Sin costas.

Notifíquese esta resolución a las partes, advirtiéndoles que contra la misma cabe interponer Recurso de Casación ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, el cual, en su caso, se preparará ante esta Sala en el plazo de 10 días, contados desde el siguiente al de la notificación esta resolución, mediante escrito en el que deberá manifestarse la intención de interponer el recurso, con sucinta exposición de la concurrencia de los requisitos exigidos.

En su momento, devuélvase el expediente administrativo al departamento de su procedencia, con certificación de esta resolución.

Así, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.