

Tribunal Superior de Justicia de Madrid
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección Primera
C/ General Castaños, 1 , Planta 2 - 28004

33009750

NIG:

Procedimiento Ordinario 1445/2018

Demandante:

PROCURADOR D./Dña.

D./Dña.

PROCURADOR D./Dña.

Demandado: AYUNTAMIENTO DE POZUELO DE ALARCON
LETRADO DE CORPORACIÓN MUNICIPAL

PROCURADOR D./Dña.

SENTENCIA Nº 454/2020

Presidente:

D.

Magistrados:

D.

D.

D.

En la Villa de Madrid, a catorce de septiembre de dos mil veinte.

VISTOS por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid los autos acumulados del recurso contencioso-administrativo nº 1445/2018 (1539/2018 y 1546/2018) promovido por , representada por el procurador de los tribunales don , representados por la procuradora doña , y **DON** , representado por la procuradora doña , contra el acuerdo plenario del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón (Madrid) de 19 de julio de 2018 que aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido 2-3-

01 "Universidad Francisco de Vitoria"; siendo partes demandadas el **AYUNTAMIENTO DE POZUELO DE ALARCON (MADRID)**, asistido y representado por el letrado consistorial y la , representado por la procuradora de los tribunales doña



ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Una vez admitido el presente recurso y sustanciados los trámites legales pertinentes, se requirió a las partes actoras para que formalizaran la demanda, lo que llevaron a efecto mediante el pertinente escrito en el que, tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que estimó oportunos, terminaron solicitando, en esencia, las tres que se dictara sentencia por la que se declare la nulidad del citado instrumento urbanístico objeto del recurso.

SEGUNDO: A continuación se confirió traslado al Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón (Madrid) para que contestara a la demanda, lo que se verificó por escrito en el que tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que consideró pertinentes, la parte terminó suplicando se dicte sentencia desestimando el recurso contencioso administrativo interpuesto y confirmando la legalidad de la resolución impugnada.

La fundación Universidad Francisco de Vitoria igualmente verificó dicho trámite mediante escrito en el que tras exponer los hechos y fundamentos de derecho que consideró pertinentes, la parte terminó suplicando se dicte sentencia desestimando el recurso contencioso administrativo interpuesto y confirmando la legalidad de la resolución impugnada.

TERCERO: Se acordó fijar la cuantía del procedimiento en indeterminada. Recibido el juicio a prueba, se practicaron aquellos medios de prueba que admitidos su resultado obra en autos. A continuación, se sustanció el trámite de conclusiones por escrito. Finalmente, se señaló para votación y fallo el día 10 de septiembre de 2020, fecha en que tuvo lugar.

Ha sido ponente de esta sentencia el Ilmo. Sr. D° , magistrado de esta Sección, quien expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Es objeto de este recurso contencioso el acuerdo plenario del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón (Madrid) de 19 de julio de 2018 que aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido 2-3-01 "Universidad Francisco de Vitoria".

Son tres las partes demandantes que impugnan dicha disposición general. La asociación descrita en primer lugar, en tanto propietaria de terrenos en el ámbito Sector UZ 2.3-02 "Nuevo Sector Empleo I", articula en esencia los siguientes motivos de su recurso:



1º.- Vulneración del artículo 18 de la ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM), al imponérsele a dicha parte cargas urbanísticas que como propietaria de suelo no tiene el deber jurídico de soportar. Concretamente costear un paso bajo la carretera M-40, que separa al citado ámbito “Nuevo Sector Empleo I” y el “Nuevo Sector Empleo II”, ambos limítrofes con la trama urbana del municipio de Pozuelo de Alarcón, del que es objeto del plan recurrido y de la urbanización La Encinas, los dos situados más allá de esa M-40.

Cuando se aprobó el PGOU de ese municipio, en que se prevé el paso inferior, el mismo guarda absoluto mutismo de la dimensión, características o algún elemento definidor del mismo, ni tampoco define la figura a través de la que podrá gestionarse el levantamiento de esta carga urbanística a través de los ámbitos afectados por la misma. Al tener el paso bajo la M-40 el carácter de sistema general, la actora no tiene obligación de ejecutar esta carga porque no se lo impone la normativa urbanística.

Concluye la parte en este punto indicando que en este caso enjuiciado el paso bajo la M-40 no sirve a exclusivamente a los propietarios de los ámbitos “Universidad Francisco de Vitoria”, “Nuevo Sector Empleo I” o “Nuevo Sector Empleo II”, sino que conecta, tal y como señala la Administración demandada en el expediente administrativo, zonas del municipio favoreciendo a la población general. Además, por el paso bajo la M-40, además del viario que eliminará la desconexión del campus universitario de la Francisco de Vitoria y la urbanización con el resto del municipio, discurrirán elementos estructurantes del territorio como son la vía pecuaria Colada de S. Antón, la línea de metro-ligero Las Rozas-Majadahonda y el cauce del arroyo de Bularas. Por lo que el costo de la referida infraestructura no debe asumirlo únicamente los propietarios de suelo de los ámbitos afectados por la carga, sino el municipio.

2º.- Vulneración del principio de jerarquía normativa positivado (artículo 9.3 de la constitución en su vertiente jerarquía de los instrumentos de planeamiento) pues el plan parcial impugnado adolece de un vicio de invalidez al asumir el contenido que le corresponde a un instrumento de una jerarquía superior. Por medio del plan parcial impugnado se pretende definir la obligación urbanística de ejecutar el paso bajo la M-40 que el PGOU impone a los ámbitos “Universidad Francisco de Vitoria”, “Nuevo Sector Empleo I” y “Nuevo Sector Empleo II”. En el PGOU no aparece más mención que la que se realiza en las fichas de los citados ámbitos, sin prever su dimensión o sus características constructivas. No se refiere a esta infraestructura ningún plano, ni memoria o estudio económico. Dicho plan define esa carga y establece unos coeficientes para su levantamiento no previstos en el PGOU. Así como una reserva de suelo para que por dicho paso discurra una vía para vehículos y peatones, una vía pecuaria y una línea de Metro Ligero (cuando ello no está previsto por el PGOU). Con independencia de que el plan parcial prevea el paso del arroyo de Bularas (lo que tampoco prevé el PGOU). Se presupuesta el paso en euros, definiéndose así sus características constructivas. Y ello se hace en el plan parcial de uno de los ámbitos afectados por la referida carga urbanística. Pero esta ordenación de esa carga urbanística del PGOU no está incluida en ninguna de las funciones de los planes parciales definidas por el artículo 47 de la LSCM.

Cuando concreta la carga de urbanización del paso bajo la M-40, no se limita a establecer la ordenación pormenorizada del ámbito “Universidad Francisco de Vitoria”, sino que concreta los deberes urbanísticos de los propietarios de los ámbitos “Nuevo Sector Empleo I” y “Nuevo Sector Empleo II”. Tampoco ello puede entenderse incluido en el contenido sustantivo de los planes parciales previsto en el artículo 48 de la LSCM.

Resalta la parte que la concreción de la afección del paso de la M-40 a los ámbitos “Nuevo Sector Empleo I” y “Nuevo Sector Empleo II”, estableciendo las obligaciones



urbanísticas de los propietarios de suelo de los mismos, únicamente puede ser definida por un instrumento de planeamiento general como establece el artículo 42.5 b) de la LSCM. Especialmente porque el paso bajo la M-40, en el que se prevé el paso de una red viaria general del municipio, una vía pecuaria y la línea de Metro Ligero, tiene el carácter de determinación estructurante en virtud de lo dispuesto en el artículo 36.3 a) de la LSCM, siendo, reitera, que no está adscrito a ninguno de esos tres ámbitos. Esta indefinición de la infraestructura impide en el PGOU determine que hasta que no esté definida la forma no se sabe la forma de obtención del suelo para su ejecución, que no podrá ser ninguna de las previstas en el artículo 90 de la LSCM. El suelo bajo la M-40 es un terreno de dominio público titularidad de la Administración General del Estado, y para obtenerlo y adscribirlo a un nuevo uso público habrá que realizar las correspondientes operaciones jurídicas. Por lo tanto, los propietarios de los ámbitos “Universidad Francisco de Vitoria”, “Nuevo Sector Empleo I” y “Nuevo Sector Empleo II”, no está obligados ni a la cesión de los terrenos de la infraestructura ni a su urbanización. Será en todo caso al ayuntamiento al que corresponderá la obtención de los suelos y su urbanización conforme a lo previsto en el artículo 95.3 y 4 de la LSCM.

Por lo tanto, dicho instrumento que se recurre en el presente recurso contencioso-administrativo, al asumir funciones que le corresponde al planeamiento general, vulnera el principio de jerarquía normativa regulado en el artículo 9.3 de la Constitución y 128.3 de la LPAC.

3º.- Vulneración de los artículos 83.4, 45.h), 46.d), 55, 57.6 y 63 del reglamento de planeamiento (Real decreto 2159/1978, de 23 de junio), por ausencia de estudio económico-financiero con documentos precisos que justifique el coste de las obras de urbanización.

Esta obligación urbanística no se concreta en el PGOU, únicamente se hace mención a ella de forma lacónica en las ficha de los ámbitos “Nuevo Sector Empleo I”, “Nuevo Sector Empleo II” y “Universidad Francisco de Vitoria”. No aparece más mención a ella, ni en la Memoria, ni en el Estudio Económico-Financiero, ni siquiera en los planos. Pero cuando el plan parcial pretende concretar esta carga urbanística lo hace de manera imprecisa. En su Estudio Económico-Financiero presupuesta un viario con anchura suficiente para la ejecución de un viario, de la vía pecuaria la Colada de San Antón, y del arroyo de Bularas.

En el plano 8 del plan parcial consta la sección del paso bajo la M-40 con un ancho de 24 metros, y se prevé en el mismo un vial de doble sentido, reserva de terreno para la colada de San Antón y el cauce del Arroyo de Bularas. En plano 12 aparece la sección del paso bajo la M-40 con un ancho de 24 metros, con una reserva de espacio para un vial, la vía pecuaria y el arroyo (aunque en este plano se modifica la disposición de estos elementos respecto el anterior). Sin embargo en los planos 6, Ordenación, calificación y regulación del suelo, y 7, Ordenación, Áreas de movimiento, aparece el paso bajo la M-40 con una anchura mayor (34 metros), añadiéndose un elemento más, una reserva de suelo para el paso del metro-ligero. En su memoria y en el expediente administrativo queda reflejada la previsión de un paso subterráneo para el Metro Ligero. En los informes técnicos municipales al plan incluso se prevé que el paso tenga 39 metros en lugar de los 24 previstos (los folios 202 y 205 del expediente administrativo).

En consecuencia, el estudio económico-financiero del plan parcial impugnado prevé la realización de un paso bajo la M-40 sin capacidad suficiente para que por la infraestructura pueda discurrir el trazado del metro-ligero, o no lo prevé porque no se sabe si al no contemplar la línea férrea en la sección de viales de los planos, lo que se pretende es que se realice un paso subterráneo exclusivo para el metro-ligero, no presupuestado en dicho estudio. Por ello, recalca



la parte, no puede entenderse cómo puede presupuestarse el coste de ejecución de una infraestructura de la que no se conoce siquiera su característica más básica (su dimensión) ni tampoco los más elementales constructivos. Lo cierto es que en cualquier caso ese documento necesario no contiene elementos precisos para determinar, aunque sea de forma aproximada, el coste de las obras de urbanización, vulnerando lo establecido en el artículo 63 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

Además, concluye la parte en este punto, hay que considerar que aunque el estudio económico-financiero del instrumento aprobado definiera con detalle preciso el paso bajo la M-40 a ejecutar, el hecho de que no se haga mención a esta infraestructura en el estudio económico-financiero del plan general supone que este propio instrumento de planeamiento general esté viciado de nulidad en este aspecto. En todo caso, sería contrario al principio de jerarquía de los planes que las obligaciones urbanísticas del “Nuevo sector empleo i” y “Nuevo sector empleo ii” se definieran por el planeamiento de desarrollo del área de planeamiento remitido “Universidad Francisco de Vitoria”. Por ello, la resolución recurrida también sería nula de pleno derecho de conformidad con lo establecido por el artículo 47.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4º.- Vulneración de la normativa urbanística en el ejercicio de la potestad de planeamiento. Señala la parte que si bien en el expediente administrativo (folio 222 o folio 1081) la Administración demandada tiene capacidad para fijar los porcentajes de participación en la ejecución del paso bajo la M-40 de los ámbitos afectados o establecer las características de esta infraestructura en virtud de su potestad de planeamiento, sin embargo, y como se desprende el artículo 34 de la LSCM, la potestad de planeamiento se ejerce a través de la tramitación de instrumentos de planeamiento, no a través de actos aislados como pretende la Administración demandada. Instrumentos de planeamiento que cuenten con las garantías precisas al haber sido tramitados conforme a derecho, siguiendo un procedimiento reglado. Por ejemplo, en este caso para la definición del paso subterráneo que afecte a los ámbitos “Universidad Francisco de Vitoria”, “Nuevo Sector Empleo I” y “Nuevo Sector Empleo II”, el Ayuntamiento podría haber tramitado un Plan Especial de Infraestructura de los previstos en el artículo 50.1 a) de la LSCM. Otra cuestión sería si los costos de urbanización de la infraestructura son exigibles para los propietarios de suelo o no. Añade la dificultad de lo que pretende el ayuntamiento de que los propietarios de tres ámbitos distintos ejecuten una obra de infraestructura, sin concretar cómo se coordinarán para ello. No se conoce si los propietarios de cada sector tienen que encargar proyectos parciales de la obra y encargarse de su ejecución, o tienen que coordinarse para contratar un solo proyecto y una sola entidad constructora. Tampoco la forma en que se obtendrá el suelo de esa obra que no está incluido en ninguno de los ámbitos afectados por su ejecución y es dominio público de la Administración General del Estado. En cualquier caso, en la legislación urbanística únicamente se prevé la ejecución de obra pública por propietarios a través de actuaciones sistemáticas dentro de una misma unidad de ejecución. Por lo que la previsión de que propietarios de tres ámbitos distintos realicen una obra pública tampoco sería conforme a derecho al no estar previsto en el ordenamiento.

Los particulares y entidad mercantil que configuran la segunda parte demandante, igualmente propietarios de ese sector UZ 2.3-02 “Nuevo Empleo I”, materializan su impugnación en los siguientes motivos que se exponen igualmente de forma resumida:

1º.- Existen informes desfavorables preceptivos en relación al plan parcial aprobado:

.- Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo (folios 488 y ss). Los estudios hidrológicos que en el mismo se hace respecto a distintos arroyos públicos no han sido



remitidos a la confederación para su revisión final (artículo 25 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas).

.- Informe de la demarcación de carreteras de Madrid (folios 414 y ss) que es preceptivo y vinculante (artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre).

.- Informe ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad en relación al estudio acústico (folios 916 y ss.) Falta la revisión final del estudio acústico por la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad.

.- Informe del Servicio de Prevención de Incendios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid (folios 555 y ss.). Existen errores técnicos que no han sido subsanados como la salida de emergencia alternativa por la urbanización colindante existente, el no hacer uso de la vía pecuaria como vía de evacuación y la no definición de la red de hidratantes.

Los motivos 2, 3 4 y 5 coinciden con los articulados como 1,2, 3 y 4 por la primera de las partes demandantes y que arriba se han expuesto ampliamente.

Finalmente, el tercero de los demandantes, una persona física, señala fundamentalmente en su recurso unos motivos que igualmente coinciden con esos puntos 1 al 4 del escrito de los primeros demandantes y que los segundos también han hecho suyos.

El ayuntamiento demandado se opone a las tres demandas con base esencialmente en los siguientes motivos:

1º.- Fue el PGOU quien estableció la obligación de compartir los costes de ejecución del paso subterráneo de la M-40 a los sectores en cuestión. El plan parcial se limita en suelo urbanizable, como resulta legalmente procedente y obligado, a desarrollar las previsiones y cargas de urbanización previstas en dicho instrumento de jerarquía superior, por lo que aquél no vulnera los preceptos que regulan ambos instrumentos pues se limita a definir y concretar esas cargas de urbanización (artículos 47 y 48 de la LSCM).

A criterio de la parte, los demandantes han debido en este pleito plantear una impugnación indirecta del PGOU por el cauce establecido en el art. 26.2 de la LJCA, lo que no se ha hecho e imposibilitando un pronunciamiento que ha de llevar a la denegación de tal pretensión.

2º.- El paso subterráneo de la M-40 goza de esta misma naturaleza de obras de conexión con el sistema general viario exterior al sector, y de obra necesaria 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, debiendo, en consecuencia, en aplicación de lo dispuesto en el art. 18.3 de la LSV, hoy 18.1.c) del TRLS 2015, ser costeada por los propietarios de los sectores afectados. Una visión de los planos del expediente se aprecia que el Sector de los demandantes es colindante con la infraestructura de la M-40 y colindante, asimismo, con el paso subterráneo proyectado, ofreciéndoles acceso viario y comunicación tanto en coche como peatonal con la carretera de Majadahonda, con la Universidad y a toda la zona que se encuentra al otro lado de la M-40. Además de lo anterior, tal paso subterráneo habilitará el paso de transporte público de viajeros según prevé (autobuses y metro ligero) prestando servicio a los futuros residentes o trabajadores de dicho Sector. En fin, se trata de una obra de conexión con la infraestructura viaria tendente a evitar el aislamiento del Sector del otro lado de la M-40 y sus desarrollos.



En consecuencia, el Nuevo Sector Empleo I se verá especial y directamente beneficiado y afectado por la ejecución de dicha obra y que las mismas se revelan necesarias para que pueda darse el uso previsto de dicho Sector, al igual con el Nuevo Sector Empleo II y el APR 2.3-01 "Universidad Francisco de Vitoria", al proporcionarles una conexión con la infraestructura viaria absolutamente necesaria e imprescindible para que los usos previstos de los ámbitos puedan hacerse efectivos. Ello implica de conformidad con el del art. 18.3 de la LSV 98 hoy 18.1.c) del TRLS 2015, la procedencia de que el PGOU de 2002 contemplara la obligación de participar, junto con dichos ámbitos, en sufragar el coste de ejecución de dicha obra.

3º.-Existencia de estudio económico-financiero y suficiente justificación de la viabilidad económica del desarrollo del plan parcial. En el expediente administrativo consta el preceptivo estudio económico financiero (Anexo nº 1º.3) por lo que, desde el punto de vista formal el requisito exigido en los preceptos de aplicación está cumplido. De su lectura se aprecia que justifica suficientemente la viabilidad económica de la actuación, sin que el hecho de que en la determinación de la previsión del coste de las obras del paso subterráneo (apartado 5.2 del Estudio) no se tenga en cuenta el coste añadido que supone la previsión de un espacio adicional para el metro ligero, altere lo anterior.

Dicho punto prevé un coste de euros (incluyendo costes indirectos) para la realización de «un túnel bajo la carretera M-40, con anchura suficiente para ejecución del viario, la colada de San Antón y cauce de arroyo de Bulares», y que, en todo caso, que el coste final se vaya concretando, primero con el proyecto de urbanización correspondiente y finalmente con el coste de ejecución de las obras.

La falta de previsión de una anchura añadida para facilitar la eventual futura línea de metro ligero a ejecutar por la Comunidad de Madrid si así lo decide, no tiene obviamente la entidad económica suficiente para alterar el cumplimiento de la finalidad del estudio económico-financiero: la de justificar la viabilidad económico-financiera del desarrollo del Plan Parcial del APR 2.3-01 "Universidad Francisco de Vitoria".

4º.- El plan parcial se ha aprobado respetando todas las consideraciones y condicionamientos efectuados en los informes sectoriales. La demanda formulada en el PO 1539/2018 considera, haciendo una interpretación propia de los informes sectoriales incorporados en el expediente, que dicho instrumento impugnado ha sido aprobado con los informes desfavorables de la Confederación Hidrográfica del Tajo, de Carreteras del Estado, de la Dirección General de Medioambiente y sostenibilidad (estudio acústico) y del Servicio de Prevención de Incendios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid. Sin embargo, a criterio de dicha demandada, la demandante no tiene en cuenta que algunas de las condiciones que establecen los informes sectoriales no son de aplicación al plan parcial, sino que corresponden y han de tenerse presentes en instrumentos posteriores (proyectos de reparcelación, proyecto de urbanización o autorizaciones o licencias de obra) y a ellos se ha ceñido el condicionado de la aprobación definitiva. Así se evidencia en sendos informes técnicos emitido por el arquitecto municipal y obrantes a los folios 977 y siguientes del expediente.

En cuanto al informe sectorial de la Confederación Hidrográfica del Tajo, la justificación de que el plan parcial se ajusta al mismo viene recogida, desde el punto de vista técnico, en el informe obrante a los folios 1003 a 1009 del expediente administrativo. En cuanto al informe Sectorial de Carreteras del Estado tal justificación se encuentra a los folios 993 a 999. En cuanto al informe sectorial de la DG de Medio Ambiente y sostenibilidad, la justificación de su cumplimiento consta a los folios 1011 a 1026 del expediente administrativo,



siendo parte integrante del mismo el informe de Protección de incendios emitido por el Servicio de Prevención de Incendios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid.

Finalmente, la justificación del cumplimiento de los requerimientos y condicionantes de los informes sectoriales emitidos, se contiene también en el informe-propuesta del arquitecto municipal obrante los folios 1049 y siguientes del expediente administrativo unido al condicionado que se recoge en la aprobación definitiva del plan parcial obrante a los folios 1100 y siguientes del expediente administrativo.

La fundación demandada se opone a los tres recursos de los demandantes indicando fundamentalmente, y en la línea articulada por el ayuntamiento demandado, que el plan recurrido, que es una ordenación detallada que se hubiera de promover para el sector A.P.R. 2.3-01 "UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA", no tenía alternativa normativa y sí la obligación de contemplar la conexión a través de ese paso inferior, en cumplimiento de lo dispuesto en la ficha del PGOU para el sector de suelo urbanizable UZ 2.3-02 "Nuevo Sector Empleo I". El plan aprobado da cumplimiento a las obligaciones urbanísticas del PGOU de Pozuelo que nunca fueron objeto de impugnación, anulación o alteración.

En segundo lugar, señala dicha codemandada, el viario inferior no es un sistema general. Tanto una como otra ficha, concretan que son conexiones entre los ámbitos y, por lo tanto, forman parte de los viarios que éstos (UZ 2.3-02 "Nuevo Sector Empleo I" + A.P.R. 2.3-01 "UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA") y el UZ 2.4-01 "SECTOR NUEVO EMPLEO II" deben ejecutar. Son estos tres sectores según las fichas correspondientes del PGOU, los directa y casi exclusivamente beneficiados por este viario de conexión y son los que deben prever la gestión y ejecución del mismo en su ordenación detallada y, posteriormente, en sus obras de urbanización. Así consta en el plan parcial y así se informa por los servicios técnicos municipales (folio 191).

En tercer lugar, indica que no sólo obran en el expediente los informes sectoriales legalmente exigidos, sino que a partir de los folios 977 y siguientes se verifica no sólo que aquellos son favorables, sino los condicionantes que, para dar cumplimiento a los mismos, se han impuesto en la aprobación definitiva del instrumento de ordenación, como se puede comprobar en el propio acuerdo de aprobación (folios 1.111 y siguientes), dándose cumplimiento a todo lo que han indicado los informes sectoriales.

SEGUNDO.- El PGOU de Pozuelo de Alarcón se aprobó definitivamente el 7 de junio de 2002 y la aprobación provisional fue de 27 de junio de 2001. Se publicó en el BOCAM nº 157 de 4 de julio de 2002. Por ello, ha de recordarse en primer lugar que la disposición transitoria 3ª, punto 3 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid (LSCM), dispone: *"Los instrumentos de planeamiento de desarrollo que a la entrada en vigor de la presente Ley estuvieran en trámite y contaran con la aprobación inicial, mantendrán su tramitación y se resolverán conforme a la legislación a tenor de la cual fueron elaborados"*.

Son también necesarios para un adecuado examen y resolución de las cuestiones litigiosas expuestas, tener presente los preceptos de dicha ley autonómica invocados por las partes y los de aplicación al caso:

Artículo 15. Suelo urbanizable.



1. Tendrán la condición de suelo urbanizable los terrenos que el planeamiento general adscriba a esta clase de suelo, mediante su clasificación, por no proceder serlo a las clases de suelo urbano y no urbanizable de protección, y podrá ser objeto de transformación, mediante su urbanización o cualquiera de las otras formas previstas en la presente Ley, en las condiciones y los términos que dicho planeamiento determine, de conformidad con las Normas que reglamentariamente se establezcan.

2. El planeamiento general diferenciará en el suelo urbanizable, cuando proceda, todas o alguna de las siguientes categorías primarias:

a) Suelo urbanizable sectorizado, integrado por los terrenos que el planeamiento general prevea expresamente que deben transformarse en suelo urbano y que, a tales efectos, se dividen en recintos denominados sectores.

b) Suelo urbanizable no sectorizado, integrado por los restantes terrenos adscritos a la clase de suelo urbanizable.

Artículo 17. Derechos y deberes de la propiedad en suelo urbano consolidado.

El contenido urbanístico del derecho de propiedad en suelo urbano consolidado comprenderá, además de los generales, los siguientes derechos y deberes, cuyo ejercicio se verificará secuencialmente según proceda:

a) Realizar las obras ordinarias de carácter accesorio que resten para completar la urbanización de forma que la parcela adquiera la condición de solar con carácter previo o, en su caso y en las condiciones que se fijen, de forma simultánea a la edificación.

b) Edificar en el solar en las condiciones y, en su caso, plazos establecidos por el planeamiento.

c) Destinar la edificación a alguno de los usos legitimados por la ordenación urbanística en vigor.

d) Conservar y, en su caso, rehabilitar la edificación a fin de que ésta mantenga en todo momento las condiciones mínimas requeridas para la autorización de su ocupación.

Artículo 18. Derechos y deberes de la propiedad en suelo urbano no consolidado.

1. El contenido urbanístico del derecho de propiedad en suelo urbano no consolidado comprenderá, además de los generales, los siguientes derechos, cuyo ejercicio se verificará secuencialmente según proceda:

a) Instar a la aprobación del pertinente planeamiento de desarrollo a fin de establecer la ordenación pormenorizada precisa para legitimar la actividad de ejecución del planeamiento.

b) Instar a la delimitación de la correspondiente unidad de ejecución y al señalamiento del sistema de ejecución.

c) Llevar a cabo la actividad de ejecución o, en todo caso, intervenir y participar en ella con arreglo al principio de distribución equitativa de beneficios y cargas, y en los términos y condiciones determinados en el Título III de la presente Ley, salvo en los casos en que aquélla deba realizarse por un sistema público de ejecución.



2. Durante el proceso de ejecución del ámbito de actuación los propietarios de suelo urbano no consolidado tendrán, además de los generales, los siguientes deberes específicos:

d) 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.

Artículo 21. Derechos y deberes de la propiedad en suelo urbanizable sectorizado.

1. El contenido urbanístico del derecho de propiedad en suelo urbanizable sectorizado comprenderá, además de los generales, los mismos derechos y deberes establecidos para el suelo urbano no consolidado en el artículo 18 de la presente Ley. 2. Siempre que se hubieran cumplido los deberes del número anterior, los terrenos de esta clase de suelo pasarán a tener la condición de suelo urbano consolidado, desde la recepción de las correspondientes obras de urbanización, en los términos del artículo 135 de la presente Ley.

Artículo 36. Determinaciones sobre las redes públicas.

1. Se entiende por red pública el conjunto de los elementos de las redes de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos que se relacionan entre sí con la finalidad de dar un servicio integral. Los elementos de cada red, aun estando integrados de forma unitaria en la misma, son susceptibles de distinguirse jerárquicamente en tres niveles:

a) Los que conforman la red supramunicipal, que son aquellos cuya función, uso, servicio y/o gestión se puede considerar predominantemente de carácter supramunicipal y, por tanto, propia de las políticas de la Administración del Estado o de la Comunidad de Madrid.

b) Los que conforman la red general, que son aquellos cuya función se limita al uso y servicio de los residentes en el municipio y gestión de su propio espacio, pero sin ser claramente adscribibles a ningún área homogénea, ámbito de actuación, sector o barrio urbano o rural concreto, ni tampoco al nivel supramunicipal.

c) Los que conforman la red local, que son aquellos cuya función se puede limitar al uso, servicio y gestión predominante de los residentes en un área homogénea, ámbito de actuación, sector o barrio urbano o rural concreto.

2. El conjunto de los elementos de la red pública son susceptibles de distinguirse, a efectos de la presente Ley, desde el punto de vista funcional en los siguientes sistemas de redes:

a) Redes de infraestructuras, que comprenden, a su vez:

1.º Red de comunicaciones, tales como viarias, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias y telefónicas.

2.º Red de infraestructuras sociales, tales como abastecimiento, saneamiento y depuración.



3.º Red de infraestructuras energéticas, tales como eléctricas y gasísticas. b) Redes de equipamientos, que comprenden, a su vez:

1.º Red de zonas verdes y espacios libres, tales como espacios protegidos regionales, parques municipales y urbanos, jardines y plazas.

2.º Red de equipamientos sociales, tales como educativos, culturales, sanitarios, asistenciales, deportivos, recreativos, administrativos y demás usos de interés social.

c) Redes de servicios, que comprenden, a su vez:

1.º Red de servicios urbanos, tales como suministro de agua, alcantarillado, suministro de energía eléctrica, alumbrado público, servicio telefónico, acceso rodado y aparcamientos.

2.º Red de viviendas públicas o de integración social”.

Artículo 41. Función.

1. Los Planes Generales son los instrumentos básicos para formular las políticas urbanísticas municipales de conformidad con el planeamiento territorial. Abarcarán términos municipales completos.

2. Los Planes Generales tienen por objeto:

a) La clasificación del suelo.

b) Establecer las determinaciones de ordenación estructurante sobre la totalidad del suelo del Municipio, salvo aquellas que corresponden a los Planes de Sectorización en suelo urbanizable no sectorizado.

c) Establecer las determinaciones de ordenación pormenorizada que, según cada clase de suelo, se señalan en el artículo siguiente.

Artículo 45.2, a y b): “En el suelo urbanizable sectorizado, el Plan General contendrá las siguientes determinaciones:

a) Delimitación del área de reparto de cargas y beneficios.

b) División en uno o varios sectores, de forma que todos los terrenos correspondientes a esta categoría urbanística pertenezcan a alguno de ellos. Respecto de los elementos integrantes de las redes públicas generales de infraestructuras, equipamientos y servicios, el Plan General deberá optar entre integrarlos como parte de un sector o considerarlos no pertenecientes a ninguno, resultando, en cada caso, los efectos diferenciados de ordenación y gestión que se contemplan en la presente Ley. El Plan General habrá de justificar expresamente la idoneidad de la delimitación de cada uno de los sectores, de acuerdo a lo establecido en el artículo 37 de la presente Ley”.

Artículo 47. Función.

1. El Plan Parcial desarrolla 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.



2. Cuando, en suelo urbano no consolidado, los Planes Parciales tengan por objeto operaciones de reurbanización, reforma, renovación o mejora urbanas se calificarán de reforma interior.

3. El Plan Parcial podrá modificar, para su mejora, cualesquiera determinaciones de ordenación pormenorizada establecidas por el Plan General sobre el ámbito o sector. Para que tales modificaciones sean admisibles, el Plan Parcial habrá de justificar expresamente que las mismas:

a) Tienen por objeto el incremento de la calidad ambiental de los espacios urbanos de uso colectivo o la mejora de las dotaciones públicas, sea mediante la ampliación de éstas o de la capacidad de servicio y funcionalidad de las ya previstas.

b) Sean congruentes con la ordenación estructurante del Plan General o del Plan de Sectorización.

Artículo 48. Contenido sustantivo.

1. El Plan Parcial establecerá sobre la totalidad del ámbito o sector todas las determinaciones pormenorizadas de ordenación urbanística que se enumeran y regulan en el Capítulo II de este Título. Para ello, respetarán las siguientes precisiones:

a) Las alineaciones y rasantes se definirán compatibilizando la mejor adecuación a los condicionantes del relieve de los terrenos, la integración del ámbito o sector en las tramas urbanas adyacentes o en el entorno rural y la coherencia y funcionalidad tipológica y urbanística.

b) Se deberán definir las condiciones que deben cumplir las parcelas para su ejecución material. A tales efectos, el Plan Parcial podrá incorporar la definición gráfica del parcelario, señalando expresamente el grado de vinculación normativa de la misma.

c) Para todo suelo edificable se establecerán las precisas condiciones sobre la edificación y sobre la admisibilidad de los usos que sean suficientes para determinar el aprovechamiento de cualquier parcela. Cumplida esta exigencia mínima, en los espacios edificables en que así se justifique, el Plan Parcial podrá remitir a Estudios de Detalle el completar la ordenación volumétrica de la edificación y la fijación de los parámetros normativos consiguientes.

d) Se localizarán las reservas de suelo destinadas a los elementos de las redes públicas locales, en posiciones tales que se optimice su nivel de servicio y, en el caso de los espacios dotacionales, contribuyan a la revalorización perceptual del espacio urbano.

e) Se delimitarán, en su caso, las unidades de ejecución que se juzguen convenientes para la mejor gestión de la ejecución, señalando a cada una el sistema de ejecución correspondiente.

2. Cuando se trate de un Plan Parcial en suelo urbanizable, además de las determinaciones contenidas en el número anterior, debe presentar para su aprobación inicial y posterior tramitación, los compromisos y garantías técnicas de sostenibilidad de las soluciones propuestas en los siguientes aspectos:

a) Los estudios específicos necesarios y suficientes para la adecuada conexión, ampliación o refuerzo de todos y cada uno de las infraestructuras, equipamientos y servicios



públicos municipales y supramunicipales cuya prestación haya de utilizar la población futura, integrando el supuesto de que llegue a ser residente permanente y, como mínimo, su integración en las redes escolar, educativa, asistencial, sanitaria, hospitalaria, deportiva, cultural, de ocio, comercio diario, servicios de seguridad interior, bomberos y los enlaces con las infraestructuras y servicios de carreteras o vías actuales, captación y depuración de agua, luz, teléfono, gas, residuos sólidos, correos, transportes públicos urbanos y regionales por carretera o ferrocarril.

b) Verificación técnica, con informe preceptivo y autorización escrita de cada órgano competente sobre su capacidad, límites y compromisos, o contratos necesarios para garantizar el abastecimiento de la demanda de los servicios públicos mínimos antes citados generada por la propuesta y, en su caso, las medidas adoptadas para satisfacerla sin sobrecostes públicos inasumibles por el órgano prestador del servicio.

c) Estudio relativo a las infraestructuras de la red de saneamiento.

d) Conexión y autonomía del sistema de transporte público garantizando la no sobrecongestión en caso límite de los transportes existentes, a partir de varias hipótesis de sobrecarga.

e) Planes de alarma, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos.

3. Cuando un sector en suelo urbanizable sea un desarrollo urbanísticamente aislado, el Plan Parcial incluirá además una propuesta de ordenación global indicativa del desarrollo de los sectores que previsiblemente puedan limitar por todos los lados con el propuesto, mostrando la racionalidad, funcionalidad y efectos de su eventual futura ampliación integrada en dicho conjunto superior y de su conexión con las redes municipales y supramunicipales que, en relación con las previstas en el planeamiento general, estructuren y delimiten el mismo.

4. El Plan Parcial, además del sector, habrá de ordenar, en su caso, los siguientes suelos destinados por el planeamiento general a redes públicas supramunicipales o generales, salvo que la Administración competente manifieste su intención de acometer su ordenación a través de un Plan Especial:

a) Aquellos que se dispongan en el interior del sector.

b) Aquellos que, situados adyacentes al sector, sean adscritos al mismo como resultado de la equidistribución respecto al correspondiente área de reparto.

Artículo 49: Los Planes Parciales se formalizarán, al menos, en la siguiente documentación:

a) Memoria: En ella, de forma concisa, se describirá la ordenación establecida y se justificará su adecuación al planeamiento general, fundamentando, en su caso, las modificaciones introducidas en la ordenación pormenorizada previamente dispuesta por éste.

b) Informe previsto en la normativa reguladora de las infraestructuras de saneamiento.

c) Planos de ordenación pormenorizada.

d) Organización y gestión de la ejecución.

e) Normas urbanísticas.



f) Catálogo de bienes y espacios protegidos, cuando proceda.

El Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, en su artículo 7.1 establece:

1. A efectos de esta ley, se entiende por actuaciones de transformación urbanística:

a) Las actuaciones de urbanización, que incluyen:

1) Las de nueva urbanización, que suponen el paso de un ámbito de suelo de la situación de suelo rural a la de urbanizado para crear, junto con las correspondientes infraestructuras y dotaciones públicas, una o más parcelas aptas para la edificación o uso independiente y conectadas funcionalmente con la red de los servicios exigidos por la ordenación territorial y urbanística.

2) Las que tengan por objeto reformar o renovar la urbanización de un ámbito de suelo urbanizado, en los mismos términos establecidos en el párrafo anterior.

b) Las actuaciones de dotación, considerando como tales las que tengan por objeto incrementar las dotaciones públicas de un ámbito de suelo urbanizado para reajustar su proporción con la mayor edificabilidad o densidad o con los nuevos usos asignados en la ordenación urbanística a una o más parcelas del ámbito y no requieran la reforma o renovación de la urbanización de éste”.

El 18,1c), indica: “1. Las actuaciones de urbanización a que se refiere el artículo 7.1,a) comportan los siguientes deberes legales:

c) 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 que se estipulen en los convenios que al efecto se suscriban y que deberán ser aprobados por la Administración actuante. En defecto de acuerdo, dicha Administración decidirá lo procedente.

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.

La Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones, en su artículo 18 señalaba: “La transformación del suelo clasificado como urbanizable comportará para los propietarios del mismo los siguientes deberes:

1. Ceder obligatoria y gratuitamente a la Administración todo el suelo necesario para los viales, espacios libres, zonas verdes y dotaciones públicas de carácter local al servicio del ámbito de desarrollo en el que sus terrenos resulten incluidos.

2. Ceder obligatoria y gratuitamente el suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el planeamiento general, en su caso, incluya o adscriba al ámbito correspondiente.



3. 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, de conformidad con los requisitos y condiciones que establezca el planeamiento general.

4. Ceder obligatoria y gratuitamente a la Administración actuante el suelo correspondiente al 10 por 100 del aprovechamiento del sector o ámbito correspondiente; este porcentaje, que tiene carácter de máximo, podrá ser reducido por la legislación urbanística. Asimismo, esta legislación podrá reducir la participación de la Administración actuante en las cargas de urbanización que correspondan a dicho suelo.

5. Proceder a la distribución equitativa de los beneficios y cargas derivados del planeamiento, con anterioridad al inicio de la ejecución material del mismo.

6. Costear o ejecutar la urbanización del sector o ámbito correspondiente.

7. Edificar los solares en el plazo que, en su caso, establezca el planeamiento".

Esta última ley se derogó por la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, derogada a su vez por el RDL Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo, derogado también por el citado y actualmente vigente RDL 7/2015.

Del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana hay que tener en cuenta los siguientes preceptos:

45.h), 1. Los Planes Parciales contendrán las siguientes determinaciones: Evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización.

55: 1. La evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización expresará su coste aproximado, señalando las diferencias que pudieran existir en función del momento en que hayan de implantarse unos y ejecutarse los otros, según lo previsto en el Plan de etapas.

2. Las evaluaciones habrán de referirse, como mínimo, a las siguientes obras y servicios:

- Explanación, pavimentación, señalización y jardinería.
- Redes de abastecimiento de agua, riego e hidratantes contra incendios.
- Red de alcantarillado.
- Redes de distribución de energía eléctrica y alumbrado público.
- Otras redes o canalizaciones de servicios que prevea el Plan.
- Establecimiento de servicios públicos de transporte y recogida de basuras, si procede.
- Obras especiales como pasos a distinto nivel, desviación de redes de servicio existentes y otras.



– *Indemnizaciones procedentes por el derribo de construcciones, destrucción de plantaciones y otras obras e instalaciones que exija la ejecución del Plan.*

57.6 : Las determinaciones de los Planes Parciales se desarrollarán en los siguientes documentos: Estudio económico financiero.

63: El Plan Parcial contendrá los documentos precisos para justificar el coste de las obras de urbanización y de implantación de los servicios de acuerdo con las determinaciones contenidas en el artículo 55 de este Reglamento.

2. Si los Planes Parciales desarrollan un Programa de Actuación Urbanística, el estudio económico financiero contendrá las específicas obligaciones que correspondan al adjudicatario del Programa.

3. Cuando con ocasión de la ejecución de un Plan Parcial hayan de realizarse obras que correspondan a los sistemas de la estructura orgánica del Plan General, el estudio económico financiero del Plan Parcial habrá de expresar las puntualizaciones exigidas por el artículo 42.3 de este Reglamento, en orden al señalamiento de la Entidad y Organismo que asuma la financiación de dichas obras. A estos efectos, habrá de tenerse en cuenta que el coste de las obras de urbanización, de interés para el sector o área de actuación, enunciadas en el artículo 122 de la Ley del Suelo, será a cargo de los propietarios del sector o área de actuación.

4. Si para la ejecución del Plan Parcial se hubiera elegido el sistema de expropiación, el estudio económico financiero contendrá, además, el cálculo estimativo del coste de la expropiación, puesto en relación con la etapa en que se haya de realizar.

83.4: Los Planes Especiales de reforma interior deberán contener un estudio completo de las consecuencias sociales y económicas de su ejecución, justificando la existencia de medios necesarios para llevarla a efecto y la adopción de las medidas precisas que garanticen la defensa de los intereses de la población afectada.

TERCERO.- Tres son los motivos centrales de las tres demandas articuladas por las tres partes recurrentes. El primero, referido a la naturaleza del paso a ejecutar por debajo de la M-40, su coste, quiénes deben asumirlo y su materialización en el plan recurrido, se contiene en los puntos 1, 2 y 4 del primer escrito de demanda y que, como se ha expuesto, en sus mismos términos han sido alegados por los otros demandantes en los suyos.

Para una adecuada resolución de los citados tres motivos, se ha de transcribir en primer lugar la integridad del acuerdo plenario que aprueba definitivamente el presente plan parcial de reforma interior impugnado y publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº de 18 de octubre de 2018: “2º **APROBAR DEFINITIVAMENTE** el Plan Parcial de reforma interior de la unidad de ejecución en suelo urbano denominada APR 2.3-01 “UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA” del Plan General de Ordenación Urbana de Pozuelo de Alarcón, promovido por la FUNDACIÓN UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA, concretado en este documento presentado, con número de registro de entrada y fecha 20 de marzo de 2018 de este Ayuntamiento (documentación que sustituye a la obrante en el documento de Plan Parcial aprobado inicialmente por acuerdo de la Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el 23 de noviembre de 2016), de conformidad con lo establecido en el artículo 62 en relación con los artículos 59 y 61 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de



la Comunidad de Madrid con las siguientes condiciones que se derivan de los informes sectoriales y técnicos obrantes en el expediente:

1ª.- Será por cuenta de los propietarios de los terrenos y promotores de la actuación la ejecución de la totalidad de las obras de urbanización previstas en el Plan Parcial para que los terrenos adquieran la condición legal de solar, incluyendo las correspondientes a las zonas de cesión al Ayuntamiento para espacios libres de uso público.

2ª.- Será por cuenta de los propietarios de los terrenos y promotores de la actuación la ejecución de aquellas obras de urbanización que, aun siendo exteriores al ámbito, sean imprescindibles para el funcionamiento del mismo, considerando especialmente como tales las conexiones de las redes de servicios e infraestructuras a los sistemas generales municipales. Entre ellas, deberán ejecutarse las obras de los pasos bajo la M-40 (el de tráfico rodado y peatonal, vía pecuaria y arroyo y el de metro ligero) de forma conjunta con los sectores UZ 2.4-01 y UZ 2.3-02, así como la rotonda completa sobre la antigua Carretera de Majadahonda, de forma conjunta con el sector UZ 2.3-01. Los porcentajes de participación de cada ámbito y sector afectado por la ejecución de infraestructuras compartidas, quedarán definitivamente definidos con la aprobación definitiva del planeamiento de desarrollo de cada uno de los ámbitos y sectores afectados conforme al criterio de reparto en función del aprovechamiento homogeneizado una vez queden determinadas las coordenadas GML de cada uno y, por lo tanto, se determine de forma precisa la superficie generadora de aprovechamiento y el coste de cada infraestructura que quedará establecido en el proyecto de ejecución que se redacte de la misma.

3ª.- En el Proyecto de Urbanización a formular se definirán con total precisión todos los aspectos relativos a las redes de servicios e infraestructuras que serán supervisados por de los Ingenieros Municipales de Obras Públicas. Además de ello, en el citado Proyecto de Urbanización, así como en la ejecución de las obras del mismo, se prestará una especial atención a la disposición de los elementos de mobiliario urbano de forma que las aceras previstas queden libres de obstáculos y no se entorpezca la circulación de los peatones en general y de las personas con movilidad reducida en particular, evitando la aparición de barreras arquitectónicas, sin perjuicio de que se persiga la mayor presencia posible de arbolado en la vía pública.

4ª.- Los porcentajes de participación en las obras complementarias al Sector que se definen en el documento que se somete a aprobación definitiva, relativos al paso inferior bajo la M-40 y la rotonda sobre la Carretera de Maiadahonda, podrán verse ligeramente ajustados en los sectores afectados por la ejecución de infraestructuras compartidas debido a la precisión propia de la definición de las coordenadas GML de cada uno de ellos.

5ª.- En el Proyecto de Urbanización se definirán con total precisión las medidas correctoras en relación con la protección acústica derivada de la proximidad de la M-40 que, en cualquier caso, deberán ser debidamente aceptadas y aprobadas por la Demarcación de Carreteras del Estado.

6ª.- Sin perjuicio de las soluciones provisionales que se puedan adoptar en principio, la recogida de las aguas pluviales deberá quedar definitivamente resuelta con el vertido final de las mismas al colector interceptor previsto en el Plan General, en los términos establecidos en el "Convenio urbanístico regulador del procedimiento de planeamiento y ejecución de las obras de mejora de las condiciones de drenaje y saneamiento de las cabeceras de los arroyos Pozuelo y Antequina, mediante la construcción de un colector-interceptor de aguas



Ayuntamiento Pleno de 19 de septiembre de 2001, y que ha sido suscrito el 12 de noviembre del mismo año, entre otros, por Don en representación de la , así como en el "Plan Especial relativo a las condiciones de desarrollo y ejecución del colector-interceptor de pluviales, señalado en el Plan General de Ordenación Urbana de Pozuelo de Alarcón como red pública de infraestructura de saneamiento" y sus modificaciones posteriores. A dichos efectos, los promotores, además de participar en la ejecución de las obras de dicho colector en los términos establecidos en dichos documentos, deberán acometer en su momento las obras de conexión que, en su caso, resulten necesarias.

7ª.- La modificación de la Servidumbre constituida para el mantenimiento del colector de saneamiento existente en el interior de la finca privada, se incluirá como carga de la finca resultante en el Proyecto de Reparcelación, para su posterior inscripción en el Registro de la Propiedad.

8.- Se deberá tramitar, tras la aprobación definitiva del presente plan parcial, una operación jurídica complementaria con el fin de adaptar la descripción, superficie y geometría de las fincas resultantes a la zonificación aprobada definitivamente, así como las cargas con las que se gravan las fincas resultantes a las reflejadas en el presente Plan Parcial y en la adaptación del plan Especial del Colector Interceptor actualmente en tramitación.

9ª.- Siguiendo los criterios y directrices fijadas por el Ayuntamiento, la conservación, limpieza y trabajos culturales de las plantaciones, elementos y masas arbóreas y zonas verdes incluidas en el ámbito será por cuenta de los promotores durante un plazo de dos años a partir de la fecha de recepción de las obras.

10ª.- Los promotores del Plan Parcial, y propietarios de los terrenos, deberán levantar las plantaciones realizadas sin autorización y disconformes con el plan, situadas entre las instalaciones de la Universidad y la M-40.

11ª.- Se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el informe del Ingeniero Jefe de Sección de Instalaciones y Urbanización y de la Ingeniero Técnico de Obras de fecha 29.08.2016 relativo a los siguientes aspectos:

. Para la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización se modificarán las secciones tipo incluidas, de forma que la anchura mínima libre del itinerario accesible sea de 1.80 m y la mediana de calzada tenga una anchura mínima de 1.50 m, de acuerdo con las condiciones establecidas en la orden VIV 56112010. El resto de las condiciones de accesibilidad e instalaciones definitivas deberán fijarse en el correspondiente Proyecto de Urbanización, de forma que las reseñadas en la documentación aportada para el plan parcial no tienen carácter vinculante.

. El desarrollo del Plan Parcial supone el soterramiento de líneas eléctricas aéreas que atraviesan el sector tal y como establece el Decreto 13111997, de 16 de octubre, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas.

12ª.- Se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el informe de la Ingeniero Técnico Forestal de la Gerencia Municipal de Urbanismo de fecha 25.10.2016 que se adjuntará a la notificación del acuerdo que en su caso se adopte.



13ª.- Se deberá dar cumplimiento a lo establecido por la D.G. de Patrimonio Cultural (Oficina de Cultura y Turismo) en su informe de fecha 23.12.16 relativo a:

- Si durante la realización de las obras se produjera la aparición casual de restos arqueológicos y/o paleontológicos, será de aplicación lo previsto en el artículo 31 de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. Al igual que sería de aplicación el artículo 16.1 de la misma ley en el caso de que se identificarán bienes susceptibles de acogerse a la protección prevista por la Disposición Transitoria Primera de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, debiendo comunicar el hecho a la Dirección General de Patrimonio Cultural, con el objeto de garantizar su protección y cautela.

14ª.- En el Proyecto de Urbanización se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones formuladas en los informes emitidos por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid de fechas 26.01.17, 22.06.17 y 25.09.17, a quien durante la tramitación de aquél se le volverá a dar el debido traslado y trámite de audiencia:

1. La ejecución de cualquier actuación que afecte al viario público estatal, requiere autorización de la Dirección General de Carreteras, en especial para la ejecución del paso inferior propuesto (100 m aproximadamente al norte del enlace entre la M-40 y la M-515)" y la instalación de una barrera acústica en las zonas de protección de la autovía M-40, presentando la oportuna solicitud junto con el resto de la documentación exigida por el artículo 93.1 del Reglamento General de Carreteras. Así mismo, el beneficiario de la autorización que en su caso se otorgase, quedará obligado al abono de un canon por la ocupación del dominio público, de acuerdo a lo recogido en el artículo 29 de la Ley 3712015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

2. La barrera acústica se proyectará con arreglo a los puntos siguientes establecidos en el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid de fecha 22.09.17:

a) La instalación de una barrera acústica en las zonas de protección de la autovía M-40 requiere de autorización por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, presentando la oportuna solicitud junto con el resto de la documentación exigida por el artículo 93.1 del Reglamento General de Carreteras.

1. Entre la documentación a aportar deberá figurar un proyecto de construcción, suscrito por técnico competente, que contemple los siguientes aspectos:

- Antecedentes legales, certificación de la clasificación del suelo, así como limitaciones de usos y zonas de protección existentes en la zona.

- Justificación del cumplimiento de la legislación y normativa vigentes en materia de carreteras y demás disposiciones sectoriales.

- Estudio Acústico que justificará la necesidad de ocupación del Dominio Público y que a su vez contendrá un estudio de las medidas correctoras a adoptar para alcanzar los objetivos de calidad acústicas.

- Cálculos de la cimentación de la barrera acústica. Comprobación frente al vuelco.

- Planos con suficiente grado de detalle.

II. La barrera acústica deberá proyectarse teniendo en cuenta los siguientes puntos:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación:

- Se deberá cumplir con la normativa técnica de aplicación y asegurar que no se perjudica ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la vía.

- Su posición transversal respecto a la calzada de la autovía M-40 deberá cumplir con las especificaciones de la Norma 3.1-IC de Trazado en lo referente a la visibilidad en planta en curvas circulares.

- Su posición transversal respecto a los sistemas de contención de vehículos existentes en la autovía M-40 deberá cumplir con las especificaciones de la Orden Circular 35/2014 sobre criterios de aplicación de sistemas de contención de vehículos en lo que se refiere a la anchura de trabajo de la barrera de seguridad.

- Inclusión de nuevos tramos de sistemas de contención de vehículos para proteger a los vehículos del impacto contra la barrera acústica que se pretende instalar, teniendo en cuenta las longitudes de anticipación de comienzo y de prolongación de la terminación de estos nuevos tramos, así como la continuidad y transición de los mismos con las barreras de seguridad existentes.

- La no afección al sistema de drenaje, tanto longitudinal como transversal, de la autovía M-40

- La reposición de los servicios afectados.

- Las soluciones al tráfico a adoptar durante las obras.

b) La autorización que en su caso se otorgase para la instalación de una barrera acústica en la autovía M-40 en el término municipal de Pozuelo de Alarcón en ningún caso eximirá al beneficiario de la adopción de las demás medidas que resultarán necesarias para el cumplimiento de la normativa vigente en materia de contaminación acústica

c) El beneficiario de la autorización que en su caso se otorgase, quedará obligado al abono de un canon por la ocupación del dominio público, de acuerdo a lo recogido en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

3. En todo caso, aparte de la barrera acústica a ejecutar, para reducir las emisiones de ruido de las carreteras M-40 y M-515, el promotor de la actuación urbanística debe garantizar los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a usos residenciales, educativos y culturales, exigidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (BOE 2311012007) (Tabla B Objetivos de calidad acústica, del Anexo II).

4. El promotor de la actuación urbanística deberá garantizar los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables, tanto al espacio exterior como al espacio interior habitable de edificaciones destinadas a usos residenciales, educativos y culturales, exigidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (BOE 2311012007) (Tabla B Objetivos de calidad acústica, del Anexo II).

4. Se requiere compromiso de mantenimiento de las plantaciones por al menos 3 años por parte de la entidad promotora.



5. Se deberán respetar las consideraciones incluidas en el informe de fecha 10 de marzo de 2009:

a) Todos los planes y proyectos derivados del Plan Parcial deberán ser informados por el órgano competente de la Comunidad de Madrid responsable de Vías Pecuarias.

b) Se marcará todo el trazado de la Colada con señales oficiales, con una distancia máxima de 25 metros. Las coordenadas UTM de las mismas, se reflejarán en un topográfico que se incluirá en el Proyecto de Urbanización.

c) Toda la extensión de la Colada deberá estar libre de impedimentos para los usos de la misma.

d) Se realizará un camino de zahorra compactado y nivelado con sistema de drenaje de 2 metros de anchura. El resto de la vía quedará de tierra natural compactada.

e) Deberá añadirse la obligación de contemplar medidas de seguridad en el paso a diseñar, particularmente barreras separadoras con el metro ligero y la calzada.

6. Los cruces de la Colada con las calles serán de adoquín y con paso de cebra.

16ª.- En el desarrollo del Proyecto de Urbanización se deberán tener en cuenta las consideraciones formuladas en el informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Tajo con fecha 31.07.2017, a quien durante la tramitación de aquél se le volverá a dar el debido traslado y trámite de audiencia:

En relación al tratamiento de las aguas pluviales, se informa que el proyecto de urbanización del sector incluirá las soluciones técnicas requeridas en el informe, a los efectos de laminar las avenidas en los porcentajes indicados en el informe.

Estas soluciones técnicas, serán validadas por la CHT durante el trámite de concesión de autorización de obras en DPH y Zona de Policía.

Con carácter previo al inicio de las obras de urbanización se deberán solicitar las oportunas autorizaciones previas a la ejecución de las obras, salvo las obras en zona de policía cuando el plan hubiera sido informado por el Organismo de cuenca y se hubieran recogido en el mismo las oportunas previsiones formuladas al efecto.

17ª.- De cara al inicio de obras y recepción de la red se deberán tener en consideración los siguientes aspectos establecidos por el Canal de Isabel II, contenidos en el informe de fecha 13.11.17 emitido por la Dirección General de Medio Ambiente:

El inicio de las obras quedará condicionado a la suscripción de la Conformidad Técnica entre el Promotor y el Canal de Isabel II Gestión.

La recepción de la red de distribución de agua de consumo humano y su conexión al Sistema General de Infraestructuras adscrito al Canal de Isabel II Gestión, quedará condicionada tanto a la puesta en servicio previa de las infraestructuras necesarias para el abastecimiento y depuración del ámbito APR 2.3-01 "Universidad Francisco de Vitoria".

18ª.- En virtud del informe emitido por el Ingeniero en Topografía Municipal en relación con las coordenadas GML aportadas, de fecha 17.04.18 y dadas las diferencias detectadas con los linderos de las fincas adyacentes entre la geometría del fichero aportado y



de las fincas catastrales, se deberá realizar una representación gráfica alternativa de las parcelas colindantes afectadas por el ámbito en desarrollo que tendrá que ser validada por el Registro de la Propiedad

3.- PUBLICAR en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 66 de la Ley 912001 y 70.2 de la Ley 711985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, con indicación de haberse procedido previamente a su depósito en el registro administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística el presente acuerdo así como la normativa urbanística del Plan Parcial”.

Este acuerdo se publica en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 18 de octubre de 2018 (número 249). En el mismo se publica también de forma íntegra las NORMAS URBANÍSTICAS Y ORDENANZAS del citado Plan Parcial del APR 2.3-01 “Universidad Francisco de Vitoria” instado por la referida asociación codemandada en tanto propietaria única de los terrenos que constituyen el ámbito territorial de dicho instrumento.

En su memoria se contiene como objeto: *“El presente Plan Parcial de Ordenación del APR 2.3-01 (Universidad Francisco de Vitoria) en el término municipal de Pozuelo de Alarcón, es una propuesta de ordenación integral del territorio que abarca la misma, regulando en ella, tanto las condiciones de urbanización, como las de edificación y uso del suelo de dicho sector en desarrollo de las determinaciones que el planeamiento general establece para aquél. Se trata, en consecuencia, de establecer la ordenación pormenorizada del citado sector de suelo urbano no consolidado previsto en el Plan General de Ordenación Urbana de Pozuelo de Alarcón, respetando las determinaciones estructurantes que dicho instrumento contempla al efecto. Se añade que el presente Plan Parcial, se formula por la FUNDACIÓN UNIVERSIDAD FRANCISCO DE VITORIA (FUFV) titular y promotora de la Universidad Francisco de Vitoria....*

FUFV es propietaria de la totalidad de las fincas dentro del sector urbanístico del mismo. De la totalidad de los terrenos se descuenta la superficie de dominio público correspondiente a la presencia de una vía pecuaria, “la colada de San Antón”, así como la superficie de dominio público hidráulico correspondiente a la presencia de la cabecera del arroyo Bularas y a la cabecera del arroyo Los Álamos.

La relación completa de esta propiedad de terrenos se recoge gráficamente en el plano de estructura de la propiedad”.

No se discute por las partes que en las fichas urbanísticas del vigente PGOU de Pozuelo de Alarcón (Madrid) de los Sectores UZ 2.3-02 “Nuevo Sector Empleo I” y UZ 2.4-02, “Nuevo Sector Empleo II”, se contienen:

“2) OBJETIVOS:

[...]

Conexión a través de la prolongación del Camino de Majadahonda con las áreas situadas al otro lado de la M-40.

[...]

4.2). CESIONES Y CARGAS URBANÍSTICAS

[...]



Será a cargo del sector la urbanización completa de éste y la conexión de sus infraestructuras de servicios y viario a los generales de la población, así como las cuotas de participación y enganche a nuevos colectores municipales y depuración de aguas residuales.

La urbanización incluirá la prolongación y ensanche del Camino Viejo de Majadahonda hacia el Oeste y la participación en la ejecución de un paso subterráneo bajo la M-40”.

En la ficha del PGOU del Sector APR-2.3-01, “Universidad Francisco de Vitoria”, se indica que son objetivos de su ordenación: “Ordenación global del ámbito con usos culturales, docentes y otros compatibles, resolviendo la conexión viaria entre la Urbanización “Las Encinas”, carretera Pozuelo-Majadahonda y Sectores UZ 2.3-02 y UZ 2.4-01 (Nuevo Sector Empleo I y Nuevo Sector Empleo II) al Este del ámbito 2”.

En el apartado de cesiones y cargas se señala “Será a cargo de la unidad la urbanización completa de la misma, que incluirá la ejecución del enlace de acceso a la carretera de Majadahonda, la conexión de sus Infraestructuras de servicio a las generales de la población así como las cuotas de participación y enganche a nuevos colectores municipales y depuración de aguas residuales”.

CUARTO.- Como arriba se anticipó, se ataca por todos los demandantes el particular de la ficha urbanística del indicado PGOU referente a ese sector UZ 2-3-02, y que se contiene en el plan parcial recurrido, que les obliga en tanto propietarios del mismo a costear el citado paso subterráneo por la M-40 junto con los de los otros sectores reseñados, al entender dichas partes que es un sistema general.

Por tanto, se está impugnando a través de estos recursos contra un plan parcial el particular del plan general del que lo único que hace aquél es desarrollarlo a tenor de sus funciones legalmente atribuidas (artículos 47 y 48 de la LSCM). Es cierto que en los escritos de la demanda no se dice textualmente que se impugna el PGOU, pero en los estrictos términos descritos de las tres demandas se aprecia con claridad que se pretende la anulación del instrumento recurrido por entender que ese particular de dicho instrumento de rango superior que desarrolla, a su criterio vulnera la normativa expuesta.

Resaltar que en la memoria del plan igualmente se recoge como objetivos: “Por otra parte, teniendo en cuenta el carácter prioritario de dotacional que se pretende tenga la zona, parece aconsejable el fijar también como objetivo de la nueva ordenación el lograr un razonable equilibrio entre la siempre deseable integración del nuevo viario con la trama urbana preexistente y la igualmente deseable intención de crear unos ámbitos tranquilos sin tráfico de paso que distorsionen ese carácter. Ello supone la conveniencia de canalizar dentro de lo posible dicho tráfico de forma perimetral a fin de que los mismos supongan una mínima alteración de la tranquilidad y uso de los edificios docentes.

Como último aspecto a tener en cuenta, cabe señalar el interés por crear edificios que, por sus características en cuanto a forma y dimensiones, permitan la creación de unidades completamente independientes.

En base a todo lo anterior se podría llegar a aumentar el Sistema de Objetivos con los siguientes:



- Integración de la nueva actuación con las tramas urbanas colindantes.
- Canalización de los tráficos de paso de forma perimetral.
- Integración de los suelos destinados a zonas verdes públicas y a zonas verdes privadas con su entorno próximo.
- Localización de todas las vías de paso y conexión, calles, reservas de suelo para tren ligero y Colada en la zona Sur del ámbito, próxima al acceso de la M-40.
- Colocación de edificios que permitan la disposición de zonas verdes comunes a todos ellos de una manera central”.

Se añade en el punto 5, 1.- ESTRUCTURA VIARIA, que “La estructura viaria del sector se caracteriza por:

- La antigua carretera M-515, es la vía principal y la única posible entrada al ámbito desde alguno de los sentidos, en la situación actual.
- La gran cantidad de viario de conexión con otros polígonos que atraviesa al sector por la zona Sur del mismo.
- La situación de la vía pecuaria de La Colada de San Antón.
- El posible trazado de la vía del tren ligero en dirección a Majadahonda.

La estructura viaria del planeamiento queda definida por el desnivel existente entre la conexión de la antigua carretera M-515 y el paso inferior a ejecutar bajo la M-40 para las conexiones con los Sectores UZ 2.3-02 y UZ 2.4-01.

También se debe ejecutar el viario de acceso a la Urbanización “Las Encinas”, cuya calzada se dispone en el límite del Sector y paralela a la calzada de la M-40.

La rotonda que se crea en la antigua carretera M-515, tiene que dar entrada por un lado a la Urbanización Villas de Monteclaro y por otro al futuro desarrollo del Sector UZ 2.3-01 Sector NE Eje Pinar. Próximo a este trazado discurren el tren ligero y la vía pecuaria, que discurren luego paralelos a la M-515. Se propone que la posible parada del tren ligero se produzca próxima a la rotonda de la carretera M-515, con acceso directo a la Universidad.

La rotonda es circular, de 48 m de diámetro interior y 76 m de diámetro exterior, colocada a lo largo de la M-515.

El ancho de circulación es de 12 m aproximados, con 3 vías de circulación en un solo sentido.

También por medio de esta rotonda, desde el ramal de acceso a Villas de Monteclaro, se da una entrada secundaria a la Universidad, que permanecerá generalmente cerrada, solamente se abrirá la cancela de entrada al recinto en determinados momentos puntuales y/o en caso de servicios de emergencia.

Por otra parte, se crea una nueva rotonda que da servicio tanto para el acceso principal a la Universidad, como para el acceso al paso inferior bajo la M-40, como para el acceso al Sector “Las Encinas”.



Llegados a este punto hay que recordar la sentencia de 9 de junio de 2015 de esta Sección, recurso 1277/2011), invocada por ambas partes, en los siguientes pronunciamientos que interesan al presente caso:

“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 costeada 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". Esta sentencia fue confirmada por otra del Tribunal Supremo de 27 de enero de 2017, recurso 2581/2015.

En el presente caso enjuiciado, considera la Sala que esas previsiones del plan general del paso por debajo de la M-40, que el presente instrumento sólo hace desarrollar y ejecutar con remisión en su caso al futuro proyecto de urbanización o constructivo del mismo, no constituyen una infraestructura general en los términos de la normativa expuesta e interpretada por la jurisprudencia contenida en la citada sentencia de esta Sección, sino una conexión vial fundamental, acompañada de la vía pecuaria y el arroyo que por allí circulan, entre varios ámbitos totalmente desconectados y algunos de ellos lejos de la trama urbana, favoreciendo a todos ellos, incluido el de los actores, pues pueden acceder directamente más allá de la M-40 a una dotación privada, al camino viejo de Majadahonda y conectarse con otra urbanización, todos pertenecientes al mismo municipio. Ciertamente, según los planos obrantes en el expediente, ambos sectores UZ 2.3-02 "Sector de Empleo I" y UZ 2-4-01 "Sector de Empleo II", son colindantes con la indicada M-40, y para su desarrollo y ejecución en los términos expuestos, es necesaria esa conexión salvando dicha infraestructura supramunicipal y así ampliar y consolidar la trama urbana del municipio. De ahí que el autor del PGOU exija en esa fichas (objetivos y cargas) que ambos ámbitos junto con el del plan impugnado colaboren en el coste de dicho paso subterráneo cuya materialización se efectuará en el correspondiente proyecto de urbanización o constructivo. En consecuencia, esta previsión del PGOU es acorde con la referida normativa aplicable y vigente cuando se dicta el citado PGOU atacado de forma indirecta en este caso. Por lo que tal pretensión anulatoria ha de decaer.

Al hilo de lo anterior se ha de aclarar que las funciones de un plan parcial según los preceptos de la LSCM arriba transcritos (47 y 48) son las de desarrollar de forma pormenorizada las determinaciones estructurantes previstas en el PGOU, entre las que en este caso se encuentra ese subterráneo por debajo de la M-40; y lógicamente, porque así se recogen en la citadas fichas de los tres sectores en cuestión, fijar la cuota de participación de los mismos en su coste. Las previsiones sobre la cesión del terreno que pasa por debajo de dicha infraestructura viaria de carácter nacional y otros aspectos técnicos, se determinarán en su momento en el proyecto de ejecución material de dicho paso subterráneo en el que tendrá un papel preponderante la Administración General del Estado, Dirección General de Carreteras, Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid. En consecuencia, en ningún caso se ha producido esa vulneración de la jerarquía normativa alegada por los actores.

En resumen, y en los términos que ya se decía en la sentencia de esta Sección de fecha 18 de noviembre de 2011, recurso 1103/2010, en la que se impugnaba el anterior plan especial aprobado sobre ese mismo ámbito y que fue anulado por el Tribunal Supremo en sentencia de



23 de octubre de 2014, recurso de casación 403/2012, exclusivamente por carencia del estudio económico financiero, las fichas urbanísticas del ámbito y sector a que se refiere este pleito determinan que el PGOU que el plan parcial impugnado desarrolla ya preveía la ejecución de un paso subterráneo por la M-40 que conectaba el ámbito de actuación de la universidad Francisco de Vitoria y el Sector de Empleo I. Igualmente, el citado PGOU preveía que dicho sector habría de participar, como carga urbanística, en la ejecución de ese paso subterráneo. Por ello, las previsiones que hace el plan parcial recurrido respecto a estos dos puntos, en principio no vulneran las determinaciones del instrumento de planeamiento superior.

Respecto a la ejecución del citado túnel subterráneo, también el presente plan impugnado sólo hace una previsión razonada de que su ancho ha de ser acorde con la inclusión en el mismo de una vía pecuaria y un arroyo que se vieron cortados por ese vial (M-40), que responde al cumplimiento de informes sectoriales; y de una calzada de acceso rodado en dos direcciones con sus aceras y de lugar para el paso del túnel ligero, lo cual responde a la mejora de redes públicas, que se ajusta a lo previsto en el artículo 48 de la LSAM. En todo caso, se ha de incidir en que dicha previsión es una reserva de una determinación pormenorizada que se concretará en el proyecto de urbanización correspondiente, como en la resolución recurrida se expresa. Y será en ese momento cuando se estudie el ancho definitivo del túnel, que no podrá ser mayor del ya previsto en el plan parcial y si el mismo es irracional o arbitrario.

Tampoco en este caso la actora en ningún momento ha desvirtuado con prueba la no necesidad de que por dicho túnel pasen esas redes públicas, el arroyo y la vía pecuaria que lo configuran y que responden a lo anteriormente expuesto.

Sobre la participación de dicho sector en los costes de ejecución del referido túnel, y partiendo de lo ya dicho que la misma está prevista expresamente en el PGOU, no contradice esta previsión el hecho de que en el presente plan parcial se establezca que el indicado sector, ajeno a ese ámbito del plan, pero colindante con el mismo, costee por medio de los propietarios de terrenos y promotores las obras de urbanización del referido túnel y que esas determinaciones se tengan en cuenta a la hora de elaborar sus respectivos planes parciales; extremo éste que tampoco está prohibido por la normativa aplicable (LSCM y normativa estatal de carácter supletorio). También en este supuesto, y cuando se elabore y se apruebe el proyecto de urbanización de ese túnel, en el que serán parte interesadas los propietarios del Sector Empleo I, se examinará y resolverá de forma definitiva el grado de participación de los mismos en tal proyecto.

Sin embargo, llevan razón los recurrentes respecto a que las previsiones que se recogen en la memoria del plan y en el acuerdo de aprobación sobre el metro ligero (especificadas en algunos planos) y la obligación de costear en su caso la posible ampliación del túnel por debajo de la M-40 para dar paso al mismo, vulneran la normativa expuesta pues dicho metro ligero es una infraestructura supramunicipal que en tanto determinación estructurante no puede recogerse en un instrumento de un plan parcial como el presente en que sólo legalmente, como se ha dicho, caben la determinaciones pormenorizadas (artículos 36, 41 y 47 de la LSCM). Por ello, en este particular sí se produce esa vulneración del principio de jerarquía de los instrumentos de ordenación urbanística que ha de llevar sólo a anular esos particulares que en tal sentido se recogen en el plan parcial y en su acuerdo de aprobación recurridos, pues no se ajustan a derecho (artículo 48.1 de la Ley 39/2015) al excederse de las funciones que para aquél se regulan en la citada normativa urbanística.



QUINTO.- Como segundo motivo, también común y literal de los tres demandantes, se alega, tal ya se dijo, esencialmente que el estudio económico financiero del plan parcial, al no contemplar los costes íntegros de las obras de ejecución del paso subterráneo de la M-40, por cuanto no tiene en cuenta la anchura necesaria para dar cobertura a la zona donde iría la línea de metro ligero a ejecutar eventualmente por la Comunidad de Madrid, resulta insuficiente a los efectos previstos en los arts. 83.4, 45.h), 55, 57.6 y 63 del RD 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento.

En este punto recordar la sentencia del Tribunal Supremo, de 30 de octubre de 2009, recurso de casación nº 4621/2005), cuando señala: "... A) *Respecto del Estudio Económico Financiero, este Tribunal Supremo en sentencia de 31 de mayo de 2001 EDJ 2001/33001 tiene dicho lo siguiente, repitiendo lo que razonó en la de 11 de marzo de 1999 EDJ 1999/1724: "El significado del Estudio Económico Financiero de los planes de urbanismo ha sido precisado por la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, en aplicación de los artículos 42 del Reglamento de Planeamiento (para los Planes Generales Municipales) EDL 1978/2744, 63 (para los Planes Parciales) EDL 1978/2744, 74.1.j) (para los Proyectos de Urbanización) EDL 1978/2744, 77.1.g) (para los Planes Especiales en general) y 83.4 (para los Planes Especiales de Reforma Interior) EDL 1978/2744.*

Esta nuestra jurisprudencia EDJ 2001/33001 ha declarado que "en cuando a la justificación de la existencia de medios necesarios para llevar a efecto la ejecución y a la adopción de las medidas precisas para garantizar la defensa de los intereses de la población afectada, además de referirse también a Planes de Reforma Interior únicamente, tampoco fue desconocida, sin que pueda tacharse al estudio económico financiero en que se contiene de abstracto, ya que como dijimos en nuestra Sentencia de 19 de febrero de 1992 EDJ 1992/1526 la importancia del estudio económico financiero aparece devaluada, y así de los artículos 9.2.e) y 10.2.a) de la Ley de 12 de mayo de 1956, por los que, respectivamente, se disponía la inclusión en los Planes Generales de un estudio económico financiero que justifique la ponderación entre el criterio de planeamiento en que se sustentase y las posibilidades económicas y financieras del territorio y población, y de una memoria en los Planes Parciales justificativa de la ordenación, de las etapas para realizarla y de los medios económico-financieros disponibles y que deberían quedar afectos a la ejecución del Plan, con base en los cuales se había elaborado una doctrina jurisprudencial exigente en la materia, se pasó a una mayor discrecionalidad administrativo en la Ley Refundida de 9 de abril de 1976, artículos 12.2.1.h) y 2.e) EDL 1976/979, respecto de los Planes Generales, y 13.2.g) EDL 1976/979, en cuanto a los Planes Parciales, al exigir simplemente determinar, en suelo urbano en aquéllos y en suelo urbanizable programado en éstos, la evaluación económica de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización y la confección de un estudio económico financiero, y en los artículos 42 EDL 1978/2744 y 55 del Reglamento de Planeamiento EDL 1978/2744, desarrollando aquéllos y los 29.1.j) EDL 1978/2744 y 45.1.h) del mismo EDL 1978/2744 disponer tan sólo unas evaluaciones económicas en los estudios correspondientes a cada Plan, abandonándose en consecuencia tales ponderaciones entre criterio de planeamiento y reales disponibilidades económicas y financieras y afectación de los medios económico financieros disponibles a la ejecución del Plan, lo que es trasladable a los Planes Especiales por ser aplicables a éstos las disposiciones relativas a aquéllos conforme al artículo 23.2 del Texto Refundido de 1976 EDL 1976/979 y a los artículos 77.2.g) y 3 y 85.1 del referido Reglamento EDL 1978/2744q " (Sentencia de 26 de julio de 1993 EDJ 1993/7666).

Ahora bien, la jurisprudencia del Tribunal Supremo nunca ha afirmado -pese a la devaluación que proclama de la importancia del Estudio Económico Financiero- que se pueda



prescindir completamente de ese documento, (como parecen decir los recurrentes en casación) sino sólo que no es necesario que en el mismo "consten cantidades concretas de ingresos y gastos sino que es suficiente con que se indiquen las fuentes de financiación que quedarán afectas a la ejecución del Plan, de acuerdo con la previsión lógica y ponderada que garantice la real posibilidad de su realización" (Sentencia de 23 de enero de 1995 EDJ 1995/691 y 6 de junio de 1995 EDJ 1995/4998".

Igualmente, la de fecha 14 de septiembre de 2015, recurso 3829/2013, cuando dice: "*Que, entre otras, en las mismas SSTs antes citadas ---todas ellas del mes de diciembre de 2009--- hemos tratado de perfilar el contenido del necesario Estudio Económico Financiero, que ---en síntesis--- pretende conocer "la viabilidad económica de la actuación concernida".*

En relación con ello hemos señalado que "Respecto del contenido del Estudio Económico Financiero ("Bases de carácter económico") el artículo 42 del Reglamento de Planeamiento (referente a los Planes Generales) alude sólo a la evaluación económica de la ejecución de las obras de urbanización correspondientes a la estructura general y orgánica del territorio y a la implantación de los servicios, incluidos en los programas cuatrimestrales, y no incluye, por tanto, la evaluación económica de las indemnizaciones que exija la ejecución del Plan, lo que ha llevado a la jurisprudencia de esta Sala (Sentencias de 22 de septiembre de 1997 -apelación 7002/90 - y de 4 de mayo de 1999 -casación 3151/94 -) a afirmar que no es necesario que el Estudio Económico Financiero incluya "las indemnizaciones que la aprobación del Plan puede generar a favor de persona determinada".

Sin embargo, esa jurisprudencia se refiere a Planes cuya ejecución exige indemnizaciones singulares ("a favor de persona determinada", dice la segunda de las sentencias citadas) pero no a Planes cuya finalidad primera es precisamente limitar el aprovechamiento de planes con obras de urbanización ejecutadas o en ejecución, e incluso limitar el aprovechamiento adquirido en licencias ya otorgadas; en estos casos no se trata de que la ejecución del Plan exija meras indemnizaciones por vinculaciones singulares u otros causas, sino de que la misma finalidad del Plan exige limitaciones generalizadas de aprovechamientos patrimonializados, que han de ser compensados con las correspondientes indemnizaciones".

Así en la STS de 19 de marzo de 1994 ya se decía y exigía: "requiriéndose no ya una cuenta analítica exhaustiva sino que es suficiente con que indique las fuentes de financiación que quedarán afectas a la ejecución del Plan, de acuerdo con la previsión lógica y ponderada que garantice la real posibilidad de su realización, en función de la importancia de la determinaciones del planeamiento".

Por su parte, en la más reciente STS de 16 de febrero de 2011 (RC 1210/2007) con cita de las SSTs de esta Sala de 21 de enero de 1992, 31 de mayo de 2001, 28 de octubre de 2009, 30 de octubre de 2009 y 12 de febrero de 2010, ha señalado que, en síntesis, "Tales previsiones del ordenamiento urbanístico han determinado que la jurisprudencia haya requerido, entre la documentación de los Planes, la necesaria previsión del capital exigido por las actuaciones en él previstas y la de sus fuentes de financiación, para concluir que su ausencia vicia el Plan, al convertirlo en mera apariencia, fuente de inseguridad jurídica y de desprestigio normativo".



Destacar que el plan parcial recurrido contiene un anexo nº 1.2. “Memoria de sostenibilidad económica”, con el siguiente índice:

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.
2. METODOLOGÍA.
3. RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS DEL PLAN PARCIAL.
 - 3.1. DISTRIBUCIÓN DE EDIFICABILIDAD Y APROVECHAMIENTO.
 - 3.2. DISTRIBUCIÓN DE REDES PÚBLICAS Y ÁREAS DE CESIÓN.
4. ESTUDIO DEL IMPACTO EN LA HACIENDA PÚBLICA MUNICIPAL.
 - 4.1. CUANTIFICACIÓN DE LA INVERSIÓN PÚBLICA MUNICIPAL DURANTE EL DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN Y POSTERIOR A LA ENTREGA DE LA URBANIZACIÓN.
 - 4.2. EVALUACIÓN DEL AUMENTO PATRIMONIAL.
 - 4.3. DETERMINACIÓN DE LOS GASTOS E INGRESOS DEL PRESUPUESTO MUNICIPAL REPERCUTIBLES AL INCREMENTO DE POBLACIÓN.
 - 4.4. DETERMINACIÓN DE LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SUELOS PÚBLICOS.
 - 4.5. CÁLCULO DE LOS INGRESOS DEL AYUNTAMIENTO POR TASAS E IMPUESTOS MUNICIPALES. .
 - 4.6. DISTRIBUCION TEMPORAL DE GASTOS E INGRESOS
- 5 .CONCLUSIÓN.

También contiene el siguiente anexo nº 1.3, Estudio Económico Financiero”, con este índice:

1. LEGISLACIÓN
2. CRITERIOS ELEGIDOS
3. ESTIMACIÓN DE COSTES Y PRECIOS UNITARIOS
4. COSTE DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN
 - 4.1. COSTE DIRECTO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN
 - 4.2. COSTE DE OBRAS FUERA DE LA URBANIZACIÓN
 - 4.3. TOTAL COSTES DIRECTOS DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.
 - 4.4. COSTES INDIRECTOS DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN
5. OBRAS COMPLEMENTARIAS AL SECTOR.



6. RESUMEN DE COSTES DE INVERSIÓN PARA LAS OBRAS A EJECUTAR

7. ESTIMACIÓN DE PLAZOS

8. CAPACIDAD DEL PROMOTOR PARA ACOMETER EL DESARROLLO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN. MECANISMOS DE FINANCIACION DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS.

9. GARANTÍAS LEGALES DE LA INVERSIÓN PARA LA URBANIZACIÓN.

En el punto del apartado 5, “Paso inferior bajo la M-40”, se recoge: “*EL PGOU del municipio prevé un viario de comunicación entre el ámbito APR 2-3-01 “Universidad Francisco de Vitoria” y los ámbitos UZ 2.3-02 “Sector de Empleo I” y UZ 2-4-01 “Sector de Empleo II”, mediante ejecución de un túnel bajo la carretera M-4, con anchura suficiente para ejecución del viario, la colada de San Antón y el cauce del arroyo Bularas. Estas obras tienen un coste total de ejecución por contrata de € , de costes directos. En todo caso el coste final será el que se determine en el oportuno proyecto constructivo y en su caso el que fundamentalmente resulte de la ejecución de las obras”.*

A continuación se reflejan las partidas de presupuesto de ejecución material, 19% de IBI y Gastos Generales e IVA del 21%, haciendo un total de € . Seguidamente, se desglosan los costes de redacción de proyecto, dirección de obra, estudio de seguridad y salud, coordinación de seguridad y salud y dirección facultativa, por un total de € en tanto costes indirectos.

Se señala que dado que en la ejecución de esta infraestructura han de participar los ámbitos APR 2-3-01 “Universidad Francisco de Vitoria”, UZ 2.3-02 “Sector de Empleo I” y UZ 2-4-01 “Sector de Empleo II”, se establece el reparto de costes en función del aprovechamiento homogeneizado de cada ámbito (criterio establecido por el Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón en el acuerdo de aprobación inicial), con lo que el reparto y la asignación de costes para la Universidad Francisco de Vitoria sería el siguiente:

ACTUACIÓN: PASO BAJO M-40

<u>AMBITO</u>	<u>APROVECHAMIENTO</u>	<u>SUP. QUE GENERA</u>	<u>APROVECHAMIENTO</u>	<u>PORCENTAJE</u>
	<u>HOMOGENEIZADO</u>	<u>APROVECHAMIENTO</u>	<u>HOMOGENEIZADO</u>	
APR 2.3-01 UFV	0,28	225.282,20	63.079,02	40,18%
UZ2.3-02S.EMPLEO I	0,245	261.876,30	64.159,69	40,87%
UZ 2.4-01S.EMPLEO II	0,2304	129.080,69	<u>29.740,90</u>	<u>18,95€</u>
			156.978,90	100,00%

También se desglosan los presupuestos estimados de actuación por costes directos e indirectos y el estimado para cada concepto al APR 2,3-01 UFV asciende a la suma total de €.

En el punto, 8. “CAPACIDAD DEL PROMOTOR PARA ACOMETER EL DESARROLLO DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN. MECANISMOS DE FINANCIACION DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS”, se indica: “*Es evidente la total capacidad económica de la Propiedad, Promotor privado, al ser propietario de la totalidad del suelo integrante del ámbito*



que se considera en este análisis, para acometer la urbanización e implantación de los diferentes servicios que se proyectan para el mismo.

Esta capacidad económica se refiere tanto a los medios propios como a la capacidad crediticia suficiente, siendo titulares dominicales del suelo señalado del ámbito, que eventualmente pueden servir de base a enajenaciones o créditos hipotecarios para acometer la urbanización.

No obstante, se cuenta además con el valor de la edificabilidad aún pendiente de consumir, cuyas cifras se indican a continuación y demuestran que es mayor el valor de edificabilidad pendiente que el coste de la urbanización a ejecutar:

A continuación se desglosan las partidas de la edificabilidad de los distintos edificios del sector por metro cuadrado, la edificabilidad consumida y por consumir del DPU y la comercial, indicándose que la edificabilidad comercial de la propiedad es de m², siendo el resto para el ayuntamiento, resumiéndose:

<u>Valor de edificabilidad</u>	<u>m²</u>	<u>€/m²</u>	<u>Total</u>
Edificabilidad consumir DPU	29.108,52	427,95	€
Edificabilidad consumir Comercial	1.489,46	917,39	€
		Total	€

A la vista de la citada documentación integrante del plan parcial recurrido, a criterio de este Tribunal la argumentación de los recurrentes instando su nulidad por insuficiencia de dichos estudios que se emiten en cumplimiento de lo exigido legalmente a tenor de la normativa y doctrina jurisprudencia expuestas, en ningún caso puede legalmente conducir a acceder a dicha pretensión.

En esa misma línea jurisprudencial expuesta, y teniendo en cuenta todos los apartados de ambos estudios y el contenido expuesto en lo esencial, el hecho de que no se incluya la previsión de los costes del metro ligero es acorde con lo expuesto en el anterior fundamento de que en ningún caso el plan parcial recurrido puede recoger una determinación estructurante como es una infraestructura supramunicipal que ni siquiera se prevé en el plan general. Por lo tanto, esa insuficiencia alegada carece de valor desvirtuador del dato esencial de que esos documentos que se han emitido son adecuados, a la vista de lo expresado, en los términos exigidos por la normativa expuesta aplicable y en la referida jurisprudencia que la interpreta.

Efectivamente, como resalta la parte demandada, en este singular caso la viabilidad económica de la actuación urbanística vendría también avalada por el hecho de ser un ámbito de único propietario que ha promovido y presentado toda la documentación legalmente exigida en tal sentido, en la que se recoge los costes de la urbanización y de las obras para la ejecución del paso subterráneo bajo la M-40, con previsiones de medios a tal fin.

Igualmente, como se ha expuesto, se contiene en el estudio económico-financiero los porcentajes (fijos) de participación de los sectores afectados en los costes de ejecución del paso inferior de la M-40 a aplicar sobre los costes de ejecución definitivos definidos en función del aprovechamiento total homogeneizado, teniendo en cuenta el aprovechamiento tipo establecido en la ficha del PGOU, el correspondiente coeficiente de homogenización fijado en el PGOU para el uso característico del sector y multiplicando este resultado por la superficie de fincas



privativas existentes en el interior del ámbito o sector. Particular que no se ha combatido específicamente por los recurrentes. Por tanto, se respeta el principio de equitativa distribución de beneficios y cargas entre los propietarios afectados que rige en el proceso urbanizador (arts. 23.1, 13.2.c) o 16.3 del TRLS 2015, art. 5 de la LSV, 157 RGU, o 18.1.c de la LSCM). Por todo lo cual, el citado motivo ha de decaer.

SEXTO.- El último motivo central se sitúa en el reproche de falta por parte del instrumento impugnado de informes sectoriales preceptivos y favorables o que no recoge los condicionamientos establecidos por los mismos, habiendo sido invocado por la segunda de las partes demandantes.

Pues bien, la arquitecta municipal dictamina en varios informes de 23 de febrero de 2018 (fs. 993 a 1026 del expediente) sobre los condicionamientos contenidos en los informes sectoriales emitidos por los distintos organismos público a lo largo del procedimiento de aprobación de dicho plan parcial.

Ha de destacarse, en lo referente a esas concretas alegaciones de la citada parte, que en el primero de ellos, relativo al informe emitido por la Dirección General de Carreteras (Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid), termina señalando la técnico municipal: *“En consecuencia, en función de las consideraciones indicadas, y desde el punto de vista técnico, se propone que en el acuerdo de aprobación definitiva se incluyan los siguientes Recordatorios:....”*. A continuación se transcriben las consideraciones que se recogen en el apartado 14 del acuerdo de aprobación y que arriba se ha transcrito.

En el segundo, sobre el emitido por la Confederación Hidrográfica del Tajo, se contiene fundamentalmente: *“ Como se puede comprobar, durante el propio proceso de tramitación del Plan Parcial se han ido produciendo distintos ajustes y aportación de nuevos documentos, para que el documento que se someta a aprobación definitiva por el Pleno del Ayuntamiento, incluya todas las consideraciones realizadas por Confederación.*

Deberán proyectarse soluciones transitorias adecuadas, en tanto se pueda conectar la red de pluviales del ámbito con el colector-interceptor del municipio. Teniendo en cuenta que el estudio presentado únicamente prevé que en un futuro se pueda conectar el arroyo Bularas con el denominado Colector-Interceptor, se significa que la documentación que se adjunta a las solicitudes de autorización para desarrollo del planeamiento deberán incluir un sistema de laminación (preferentemente tanques de tormenta, o similar) de dichos alivios de aguas pluviales a los arroyos de manera que no se sobrepase el 10% del caudal circulante por el arroyo para el mismo periodo de retorno, a fin de tener una solución transitoria en tanto se lleve a cabo la conexión con el colector-interceptor.

Por su parte, los informes recogen la obligación de obtener las autorizaciones correspondientes del Organismo de cuenca, previas a la ejecución de las obras, para lo que los promotores deberán aportar en su momento la documentación técnica especificada. La autorización previa de este Organismo en la zona de policía será exigida a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados por el Organismo de cuenca y se hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto.



Se propone por tanto, el establecimiento de dichas consideraciones como condiciones y recordatorios a tener en cuenta en la redacción del posterior Proyecto de Urbanización.

En consecuencia, en función de las consideraciones indicadas, y desde el punto de vista técnico, se propone que en el acuerdo de aprobación definitiva se incluya la siguiente condición:

- En el desarrollo del Proyecto de Urbanización se deberán tener en cuenta las consideraciones formuladas en el informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Tago con fecha 31.07.2017, a quien durante la tramitación de aquél se le volverá a dar el debido traslado y trámite de audiencia:

.- En relación al tratamiento de las aguas pluviales, se informa que el proyecto de urbanización del sector incluirá las soluciones técnicas requeridas en el informe, a los efectos de laminar las avenidas en los porcentajes indicados en el informe. Estas soluciones técnicas, serán validadas por la CHT durante el trámite de concesión de autorización de obras en DPH y Zona de Policía.

- Con carácter previo al inicio de las obras de urbanización se deberán solicitar las oportunas autorizaciones previas a la ejecución de las obras, salvo las obras en zona de policía cuando el plan hubiera sido informado por el Organismo de cuenca y se hubieran recogido en el mismo las oportunas previsiones formuladas al efecto”.

En el tercero, dictaminando sobre el informe de la Dirección General del Medio Ambiente (área de análisis ambiental de planes y programas), se indica:

“ . Los condicionantes referidos al informe del canal de Isabel II, respecto al inicio de las obras y la recepción de la red, se tendrán en consideración en el proyecto de urbanización. El resto de condicionantes se han incluido en las Normas urbanísticas y en los planos del documento que se someterá a aprobación definitiva....

. Los condicionantes relativos al cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre y los Reales Decretos que la desarrollan, el resultado del informe ambiental de fecha 22.01.2018 se ha recogido en el documento objeto de aprobación definitiva, relativos a las medidas de apantallamiento en el frente de las carreteras colindantes (M-40 y M-515) y el acristalamiento del edificio destinado a colegio Mayor, así como, la inclusión en las Normas de los condicionantes relativos a la documentación a incluir en los posteriores proyectos de edificación justificativa del cumplimiento de los niveles acústicos en el interior de las edificaciones.

. Los condicionantes relativos a los recursos hídricos e hidrogeológicos que concluyen con la necesidad de recabar un informe específico en relación con la afección sobre el dominio público hidráulico de los cauces afectados, cabe indicar que este informe consta en el expediente con carácter favorable, tras la consulta preceptiva al organismo competente durante la información pública del plan parcial, que concluye con una serie de condicionantes para el proyecto de urbanización y el posterior inicio de las obras.

(...) . En relación con la afección de carreteras, se concreta lo siguiente:

- El Plan Parcial de Reforma Interior Apr 2.3-01 , 'Universidad Francisco de Vitoria', en el término municipal de pozuelo de Alarcón no produce afecciones directas a ninguna carretera perteneciente a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.



- En relación con las afecciones sobre carreteras competencia del Estado, el ámbito es contiguo con la carretera M-40, por lo que durante la información pública se solicitó informe a dicho organismo, y los condicionantes derivados del mismo se recogen en el informe técnico específico elaborado para dar contestación al informe de la Demarcación de Carreteras del Estado.

(...) En relación con la protección contra incendios el documento que se someterá a aprobación definitiva recoge los siguientes puntos:

- En la memoria del documento se establecen carriles de circulación con una anchura de 3,5 m, permitiendo la aproximación de vehículos de emergencia.

- El fondo de saco que pudiera generarse en el caso de no ser coetánea la obra de urbanización del ámbito con el desarrollo APR 2.2-03 se establecería con carácter temporal en el suelo calificado de espacio libre.

- Los accesos al ámbito quedan garantizados a través de la carretera M-515, el paso subterráneo bajo la carretera M-40 y el viario de conexión con la Urbanización Las Encinas. Así mismo, como salida de emergencias se establece la continuidad del viario interior del ámbito, contiguo con la Urbanización Villas de Monteclaro, que permitirá una salida directa hacia la carretera M-515 y hacia los viarios de la urbanización de Villas de Monteclaro, sin la necesidad de establecer una conexión con la calle Cactus, pues ya queda garantizado a través del viario interior referido el acceso de emergencias, que ha motivado, además, una modificación en la ordenación aprobada inicialmente, al calificar r la superficie originariamente con uso de Espacio Libre Verde como uso docente y recuperar la zona de espacio libre en el extremo septentrional del sector contiguo con el arroyo de Los Álamos.

- Las Normas Urbanísticas del nuevo documento de Plan parcial dan cumplimiento al punto referido a la distribución de hidrantes y, asimismo, el Plan Parcial recoge como documento Anexo un Plan de alarma, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos”.

Estos informes, emitidos por funcionario público, y cuyas conclusiones se han asumido por el acuerdo recurrido en los términos expuestos y que se desprenden de su transcripción arriba expuesta, no han sido desvirtuados en ningún momento con prueba en contrario por la demandante que articula esos motivos de impugnación y que son ampliamente contestados en dicho dictamen en el sentido de que no existen esas carencias e incumplimientos denunciados en orden a los informes sectoriales y exigidos legalmente en un procedimiento administrativo como el presente. Por ello, este motivo del recurso igualmente ha de decaer porque en estos puntos controvertidos el plan impugnado se ajusta plenamente a derecho.

Por todos los razonamientos expuestos, el presente recurso se ha de estimar parcialmente y en los términos expuestos en el fundamento correlativo reseñado, debiéndose mantener el resto del contenido de dicho instrumento por ser conforme a derecho.

SEPTIMO.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 139.1 de la Ley Jurisdiccional, procede imponer las costas causadas en este procedimiento a la parte que ha visto rechazadas todas sus pretensiones, y no apreciarse en este caso serias dudas de hecho o de derecho.



En el presente caso, la estimación parcial del recurso ha de llevar a lo no imposición de costas.

A la vista de los preceptos legales citados, y demás de general y pertinente aplicación.

FALLAMOS

ESTIMANDO EN PARTE EL RECURSO
CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO interpuesto por la representación de
DOÑA , DOÑA

y **DON**

contra el acuerdo

plenario del Ayuntamiento de Pozuelo de Alarcón (Madrid) de 19 de julio de 2018 que aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior del Área de Planeamiento Remitido 2-3-

01 "Universidad Francisco de Vitoria",

DEBEMOS ANULAR Y ANULAMOS por no ser conformes derechos, exclusivamente los particulares de dicho acuerdo y plan parcial que prevén el transcurso de un futuro tren ligero por dicho ámbito y por debajo del paso de la M-40 y que tal previsión haya de ser costeada de forma conjunta por ese sector 2-3-01 con los sectores UZ 2.4-01 y UZ 2.3-02, manteniendo el resto del contenido de dicho instrumento por ser conforme a derecho; sin expresa imposición de costas.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación, que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de treinta días, contados desde el siguiente al de su notificación, acreditándose en el escrito de preparación del recurso el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, con justificación del interés casacional objetivo que presente. Ello previa constitución del depósito previsto en la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley Orgánica del Poder Judicial, bajo apercibimiento de no tener por preparado el recurso.

Dicho depósito habrá de realizarse mediante el ingreso de su importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones de esta Sección, cuenta-expediente nº (Banco Sucursal c/), especificando en el campo **concepto** del documento Resguardo de ingreso que se trata de un "Recurso" 24 Contencioso-Casación (50 euros). Si el ingreso se hace mediante transferencia bancaria, se realizará a la cuenta general nº y se consignará el número de cuenta-expediente 18 en el campo "Observaciones" o "Concepto de la transferencia" y a continuación, separados por espacios, los demás datos de interés.

Así por esta nuestra Sentencia, definitivamente Juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

D.

D.



D.

D.

La difusión del texto de esta resolución a partes no interesadas en el proceso en el que ha sido dictada sólo podrá llevarse a cabo previa disociación de los datos de carácter personal que los mismos contuvieran y con pleno respeto al derecho a la intimidad, a los derechos de las personas que requieran un especial deber de tutela o a la garantía del anonimato de las víctimas o perjudicados, cuando proceda.

Los datos personales incluidos en esta resolución no podrán ser cedidos, ni comunicados con fines contrarios a las leyes.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación:

Este documento es una copia auténtica del documento Sentencia estimatoria en parte firmado electrónicamente por