

Tribunal Superior de Justicia de Madrid

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Primera

C/ General Castaños, 1 , Planta 2 - 28004

33009540

NIG: 28.079.00.3-2020/0013365

Procedimiento Ordinario 464/2020

Demandante: CLUB DE DEBATES URBANOS, D./Dña. FELIX ARIAS GOYTRE y D./Dña. FRANCISCO ALBERTO LOPEZ GROH

PROCURADOR D./Dña. MARTA SANAGUJAS GUIADO

Demandado: COMUNIDAD DE MADRID

LETRADO DE COMUNIDAD AUTÓNOMA

ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS-ADIF ALTA VELOCIDAD

Sr. ABOGADO DEL ESTADO

AYUNTAMIENTO DE MADRID

LETRADO DE CORPORACIÓN MUNICIPAL

DISTRITO CASTELLANA NORTE SA

PROCURADOR D./Dña. CARLOS BLANCO SANCHEZ DE CUETO

INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2

PROCURADOR D./Dña. MARTA HERNANDEZ TORREGO

RENFE OPERADORA

PROCURADOR D./Dña. SHARON RODRIGUEZ DE CASTRO RINCON

A LA SALA

MARTA SANAGUJAS GUIADO, Procuradora de los Tribunales y del **CLUB DE DEBATES URBANOS, D. FRANCISCO ALBERTO LÓPEZ GROH y D. FÉLIX ÁRIAS GOYTRE**, como tiene acreditado en autos, ante el Juzgado comparece y para como mejor proceda en Derecho, DICE:

Que dentro del plazo otorgado mediante Diligencia de Ordenación de fecha 24/11/2021 esta parte formula las siguientes

CONCLUSIONES

PRIMERA.- EN CUANTO A LAS CONSIDERACIONES PREVIAS

En la demanda se ha intentado contextualizar la impugnación de la Modificación del Plan General objeto del presente procedimiento (en lo sucesivo MPG), esto es la operación urbanística “Madrid Nuevo Norte”, que desde sus orígenes (**1993**) ha estado condicionada por las obligaciones patrimoniales entre un

organismo público y una entidad privada, que con el apoyo formidable de las diversas Administraciones han configurado un **ordenamiento jurídico especial** para una importante zona de Madrid, de manera que reiteradamente se ha vulnerado el ordenamiento jurídico general. Hemos descrito las sucesivas iniciativas ilegales de planeamiento. Hemos recordado la intervención fundamental de los Tribunales cumpliendo su importante labor de escrutar el cumplimiento de la legalidad mediante diversas sentencias anulatorias de aquellas iniciativas. Y finalmente hemos resaltado las iniciativas legislativas para corregir y contrarrestar los pronunciamientos judiciales. Todo ello para describir una actuación que ha gozado de tantos privilegios que difícilmente encuentra parangón en el urbanismo, al menos en el madrileño.

A pesar de lo anterior anunciábamos que la MPG, a juicio de esta parte, incurre nuevamente en numerosas irregularidades invalidantes.

Entendemos que los hechos -y su concatenación- relatados en este apartado (contratos, planes urbanísticos anulados, sentencias, convenios, modificaciones legislativas, etc.) han quedado probados con la documental contenida en la introducción de la pericial de esta parte, cuando no por resultar públicos y notorios.

Las demandadas vienen a coincidir, entre ellas, en la extrañeza de aquella contextualización. El Ayuntamiento de Madrid, hace abstracción de todos los antecedentes para situarse, cual iniciativa virginal, a partir de octubre de 2015, no entendiéndose que se cuestione la legalidad de la MPG, extrañeza que es lógica en memoria tan selectiva. Distrito Castellana Norte, S.A. (DCN en lo sucesivo) por su parte en apoyo del supuesto cumplimiento de la legalidad vigente, esgrime la unanimidad del Pleno Municipal (que además de no ser cierta, aunque sí con apoyo mayoritario, es intrascendente por cuanto es igual o similar que las anteriores iniciativas que han resultado ilegales), y parece que se esgrime como una suerte de bálsamo jurídico ante la actuación de otras instancias (participación pública y judicial incluida), como si tuviéramos poco o nada que decir.

SEGUNDA.- EN CUANTO AL SUELO URBANO Y LA IMPUGNACIÓN INDIRECTA DEL PLAN GENERAL DE 1997.

A) En cuanto a la figura de planeamiento que clasifica el ámbito como suelo urbano.

Ha quedado acreditado en la pericial de esta parte, con la documentación aportada, lo aducido en nuestra demanda relativo a que **"la estación de Chamartín, junto con el entramado de vías existentes en la actualidad, y los terrenos ferroviarios adyacentes no ocupados por instalaciones que el Plan General de 1985, clasificó como sistema general ferroviario y dotaciones generales de la ciudad (Servicios Urbanos y PA-áreas ajardinadas), habiendo siendo reclasificados, en la Revisión del Plan General de 1997, como suelo urbano, dentro del área de Planeamiento Remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana".**

Los planos de RGS del PGOUM1985 aportados por la pericial indican claramente que estos terrenos aparecen con una trama gris de puntos, como sistemas generales, con una clasificación diferenciada del suelo urbano, urbanizable y no urbanizable. Igualmente se repite en los planos de ordenación CRS de calificación y regulación del suelo y la edificación.

Se ha acreditado así mismo mediante la aportación del Capítulo 31 de la Memoria de dicho Plan (que es pública) donde se explica (Memoria vinculante) la naturaleza y clasificación separada de los sistemas generales del resto de las clases de suelo. Concretamente la normativa de dicho PLAN establece que los planos CRS y RGS, a los que otorga naturaleza normativa, contienen la clasificación de suelo, de manera que **"el territorio objeto de ordenación queda dividido y clasificado"** en **"suelo urbano, suelo urbanizable programado y no programado, suelo no urbanizable y Sistemas Generales de la ciudad"** (apartado 31.7), para a continuación concluir que **"en consecuencia el Plan General de Madrid "sin perjuicio de la clasificación", no incluye el suelo de los sistemas generales en las clases de suelo y categorías arriba enunciadas (urbano, urbanizable programado y no programado y no urbanizable"** (31.9).

Por lo demás esa configuración diferenciada de las clases de suelo, se efectuó al amparo de la legislación vigente, en ese momento, art.26.2 del Reglamento de Planeamiento, que regulaba la definición de los sistemas generales “***sin perjuicio de la clasificación de suelo***”, y corroborada por la legislación posterior, y en todo caso anterior al PG1997, cuyo art. 9.2 del TRLS1992, textualmente refería que “*Los terrenos destinados a sistemas generales **podrán no ser objeto de clasificación específica de suelo**, sin perjuicio de que los de nueva creación previstos en el planeamiento se adscriban a las diferentes clases de suelo a los efectos de su valoración y obtención*”.

Tal y como se acredita en la pericia del Sr. Arsenio Ruiz (ANEXOS PRIMERO 4.d, 4.g (seis anejos) y 4.h), en los 3.200.117 m2 del ámbito del APR 08.03 Prolongación de la Castellana y del APE 05.27 Colonia Campamento del PGOUM97, el PGOUM85 tenía la siguiente estructura superficial de clasificación del suelo:

clase de suelo	valor absoluto	%
<i>superficie de no urbanizable</i>	16.461	0,514
<i>superficie de sistemas generales</i>	2.248.696	70,269
<i>superficie sistemas locales</i>	82.333	2,573
<i>superficie de suelo urbano <u>nominal</u></i>	852.627	26,644
TOTAL	3.200.117	100,000

Esto es, tan solo $852.627 + 82.333 = 934.960$ m2 de suelo (el 29,2 % del total de 3.200.117 m2 del ámbito) estaban clasificados nominalmente como suelo urbano por el PGOUM85.

Así mismo se refleja que en 1997, la revisión del PGOUM85 por el PGOUM97, clasifica la totalidad de los 3.200.117 m2 del ámbito del APR 08.03 Prolongación

de la Castellana y del APE 05.27 Colonia Campamento, como suelo urbano (ver ANEXOS PRIMERO 4.b y 4.c de la pericia). Una masiva reclasificación a suelo urbano de 2.265.157 m² de suelo clasificados por el PGOUM85 en otras clases de suelo y sistemas generales de la ciudad.

El sistema ferroviario, según la propia documentación de la MPG 2020, ya supone el 55,99 % de la total superficie del ámbito, que sumados al resto de sistemas generales viene a coincidir con la pericial (solo la superficie ferroviaria es casi el doble de la superficie del Parque de El Retiro). Estas cifras por sí solas reflejan el carácter esencial de estos terrenos dentro de la MPG a la vez que muestran la radical oposición a los 2 terceras partes de superficie edificada que más adelante precisaremos.

Las contestaciones a la demanda, junto con sus periciales, niegan alguno de estos hechos contra toda evidencia reflejada en la documentación aportada (que, por lo demás, no ha sido cuestionada en las contra pericias) pero finalmente no pueden, por menos, que reconocer tales hechos. Así la pericial del Sr. Toledano lo viene a reconocer expresamente, después de muchos circunloquios:

“ los suelos clasificados como urbanos (o que contaban con la condición de urbano, aunque no estuviera clasificado como tal suelo urbanizado/edificado para el uso ferroviario-) en el PGOU/85 se corresponden con los suelos clasificados como urbanos por el Plan general de 1997 salvo determinadas islas de suelo no urbanizable y suelos urbanizables de borde como hemos indicado)”

Reconocimiento expreso donde los haya (página 13 de la pericial y subrayados nuestros)

“Una de las consideraciones del Informe pericial suscrito por el Sr. Arsenio Ruiz es que los sistemas generales en el PGOU/85 no constituían ninguna clase de suelo urbano, urbanizable y no urbanizable sino que eran una cuarta clase de suelo.

Como expusimos, esta discusión es irrelevante. El único análisis relevante y que no se hace es si desde el punto de vista técnico-urbanístico, era posible clasificar el suelo ferroviario como urbano como hizo el Plan general de 1997

Nuevo reconocimiento expreso .

Muy a pesar de la pericial de la demandada, lo relevante en este punto concreto, no es lo que se podía haber hecho sino lo que se hizo (hechos). Y los hechos son que fue el PGOU 1997 el que reclasificó como urbanos aquellos terrenos que no tenían esa clasificación por el PGOU1985.

Por otra parte, en la contestación de la demanda efectuada por el Ayuntamiento de Madrid, se afirma, contra toda evidencia, que el PGOU1985 clasificaba toda la red ferroviaria como suelo urbano aportando los planos CRS (coincidentes con los de nuestra pericial) pero amputando las leyendas que precisamente establecen la condición específica de sistema general ferroviario de los terrenos en cuestión, diferenciada de los suelos urbanos y no urbanizables colindantes. Y nada dice sobre el contenido de la Memoria vinculante, explicativa del régimen jurídico de tales sistemas generales. Al mismo tiempo reconoce paladinamente que en 1985, y en todo caso con anterioridad a 1997, la mayor parte de los terrenos colindantes eran suelo no urbanizable reclasificados a urbanizable (Las Tablas y Sanchinarro) mediante una modificación puntual tramitada simultáneamente a la Revisión del PGOU1997, si bien aprobada la modificación puntual dos años antes, confirmando así lo sostenido por esta parte sobre la existencia de grandes superficies de suelo colindantes que tenían regímenes urbanístico que ni tan siquiera eran suelo urbanizable y que no pasaron a ser reclasificados directamente como suelos urbanos (a igualdad de situación).

Por tanto, estos son los hechos más allá de los deseos. Terrenos de sistemas generales no adscritos a ninguna clase de suelo en el PGOU1985, que fueron objeto de reclasificación a suelo urbano en el PGOU1997 y que además eran colindantes a suelos no urbanizables posteriormente reclasificados a urbanizables.

B) En cuanto a las condiciones materiales que reunían los terrenos al momento de clasificarlos como suelo urbano por el PGOU/1997 y las potestades de la Administración para otorgar tal clasificación.

En nuestra demanda recogíamos el pasaje contenido en la propia MPG 2020, en la que se refleja el sistema ferroviario actual sumado a los suelos industriales sin ordenar, suelos no edificados, y eriales, ascienden al **80 % de la total superficie**. Así se reconoce en el DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO, en el apartado 9.2 CARACTERIZACIÓN ECOLÓGICA DEL TERRITORIO: VEGETACIÓN, USOS DEL SUELO, que consideramos necesario reproducir. Como acto propio de las Administraciones demandadas, sobre los usos del suelo existentes en la actualidad (que no han variado desde 1997), en el que se refiere que,

“ los principales usos del suelo identificados han sido: Eriales, según el SIOSE (Servicio de Información de Ocupación del Suelo de España), del total de la superficie de 321,78 Ha, “la Red Ferroviaria ocupa más de la mitad de la superficie con un 55,99% (180,16 55,99 m²); Polígono Industrial sin Ordenar (37,41 Ha- 11,63 %-); Suelo No Edificado (36,41 Ha- 11,31 %-); Industrial Aislada (19,04 Ha- 5,92%-); Red Viaria (19,62 Ha-6,1%-); Ensanche Tejido urbano discontinuo (18,54 Ha-5,76%-) Zona deportiva EMT (3,59 Ha- 1,11%-); Parque Urbano Deportivo Parque de Begoña y Parque en Isla de Java (3,26Ha- 1,01%) Agrícola, Ganadero Vivero y erial (1,97 Ha- 0,615%-) Casco Viviendas unifamiliares aisladas (1,33 Ha- 0,41%-); Educación (0,43 Ha- 0,13%-); Comercial y Oficinas Recinto Caracolas ADIF-RENFE (0,01Ha- 0%) y Sanitario 0,01 Ha-0%- TOTAL 321,78 Ha.”

Y añadíamos que, ya que procede analizar las condiciones materiales del territorio al momento de producirse la clasificación del suelo -1997-, que "Los suelos colindantes con las referidas instalaciones ferroviarias fueron clasificados como suelo no urbanizable en el PG 1985, y después, en la revisión de 1997 fueron reclasificados como suelos urbanizables (los sectores UZI 0.08 "Las Tablas" y UZI 0.07 "Montecarmelo"). Es decir, había una estrecha conexión y continuidad, con amplias superficies de suelos no urbanizables y posteriormente urbanizables, tal y como, ya hemos dicho, reconocen las demandantes.

Por tanto, al menos aquellas superficies ferroviarias (55,95% según la MPG2020) incrementadas con las restantes no clasificadas como urbanas en el PGOU85 hasta llegar al 70,8 % reflejado en nuestra pericial (todas ellas recogidas dentro del 80 % de la Memoria del MPG2020), que suponen la mayor parte del ámbito de esta actuación, reunían las mismas circunstancias, cuanto menos, que el resto de los suelos no urbanizables colindantes que fueron reclasificados como urbanizables en 1997, ello sin perjuicio de las demás limitaciones contenidas en el resto de apartados de nuestra impugnación.

En nuestra demanda también hacíamos referencia a los hechos determinantes al momento de clasificar los terrenos como suelo urbano y traíamos a colación la legislación que habilitaba a las Administración a proceder a tal clasificación, la imperante en aquellos momentos, que es la relevante. La legislación aplicable al momento del PGOU97, es el Texto Refundido de la Ley del Suelo aprobado por Real Decreto Ley 1/1992 - TRLS/92- (la Sentencia del Tribunal Constitucional 61/1997, de 20 de marzo fue publicada con posterioridad al PGOU1997), dado que la legislación urbanística de la Comunidad de Madrid, entonces vigente, establecía "*la vigencia y aplicabilidad directa de la regulación general-estatal*", contenida en dicho TRLS92, que en su artículo 10, establecía:

“Artículo 10. Suelo urbano en municipios con planeamiento. Constituirán el suelo urbano:

a) Los terrenos a los que el planeamiento general incluya en esa clase por contar con acceso rodado, abastecimiento de agua, evacuación de aguas y suministro de energía eléctrica, debiendo tener estos servicios características adecuadas para servir a la edificación que sobre ellos exista o se haya de construir. También se considerarán urbanos los terrenos que tengan su ordenación consolidada por ocupar la edificación al menos dos terceras partes de los espacios aptos para la misma según la ordenación que el planeamiento general establezca.

b) Los que en ejecución del planeamiento lleguen a disponer efectivamente de los mismos elementos de urbanización a que se refiere el párrafo anterior.

Dicho precepto por lo demás es similar, cuando no idéntico, al contenido en el art. 21 del Reglamento de Planeamiento (Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio).

El tema, por tanto, se circunscribe a si se cumplía alguna de las condiciones legalmente exigibles y, en ese sentido, en la pericial de esta parte ha quedado acreditado que:

A) **Los terrenos no contaban (ni cuentan) con el conjunto de servicios urbanísticos en parcela (lo que posteriormente se ha venido a resumir en la condición de solares). La contraparte no lo cuestiona.**

B) Ni los terrenos contaban (ni cuentan) **con la urbanización idónea para la edificación que exista o se haya de construir.**

Los terrenos eran y son, mayoritariamente, una playa de vías, andenes, catenarias, tendidos eléctricos, etc., soporte de la red ferroviaria. El conjunto de los documentos fotográficos aportados lo evidencian. La contraparte no ha llegado a tanto como para sostener lo contrario más allá de reflejar escasos elementos dispersos y no "idóneos" ni para la urbanización prevista por la MPG ni para las edificaciones proyectadas. La pericial de esta parte ha desmenuzado las diferentes partes que componen el ámbito de la MPG con secuencias fotográficas a lo largo del tiempo hasta la actualidad, donde se aprecia y se constata la prácticamente inexistente urbanización y, en todo, caso su inidoneidad.

El tenor literal del precepto no deja margen de duda respecto a los dos extremos siguientes:

la urbanización existente ha de ser completa en cuanto a los elementos señalados por el propio precepto y ajustada a los términos especificados en el mismo.

Las características de la urbanización existente tienen necesariamente que resultar adecuadas con respecto a la edificación o construcción que exista o se

haya de construir, la cual no puede ser otra que aquella realizada o por realizar de conformidad con la ordenación que el correspondiente Plan (es decir el que establece la clasificación) prevea y determine.

Es decir, la condición tiene dos partes inescindibles. La primera remite a la “situación fáctica” (infraestructuras disponibles), pero no se agota ahí, ya que en la segunda hay una doble referencia obligada que completa la condición, para trascender dicha “situación fáctica”: es decir, esas infraestructuras habrán de tener “características adecuadas” y tal adecuación lo ha de ser con respecto a la edificación a la que han de prestar servicio (tanto a la que exista como a la que se haya de construir). Hay por tanto una remisión -aquí de carácter implícito- al planeamiento, pues es éste el que determina tanto “lo que se haya de construir”, como la compatibilidad o no de lo que ya exista con lo que aquél determina.

Resulta incontrovertible -como a continuación se verá - que la muy escasa urbanización existente no es completa, ni mucho menos, por lo que la primera de las condiciones señaladas en el apartado a) del precepto antes reproducido (art 21 RP1978) para que los terrenos puedan ser clasificados como urbanos, se incumple en el caso que nos ocupa.

Ese incumplimiento clamoroso se ha pretendido eludir tanto en las Pericias propuestas por la parte contraria, como en el apartado de la Memoria añadido a última hora (nuevo apartado 19) recurriendo al subterfugio de la supuesta adecuación de las infraestructuras existentes a los usos y actividades que en la actualidad están implantados, como si estos fuesen el resultado de la ejecución del planeamiento precedente (lo cual tampoco es cierto), cuando claramente la ordenación urbanística que ha de tenerse en cuenta es la del Plan en el que se establece la clasificación, es decir la prevista para una futura actuación urbanística en ejecución de dicho planeamiento. De esa confusión es buena muestra la siguiente afirmación de la Memoria :

d) Infraestructuras y servicios presentes

Los suelos del APR 08.03 están dotados de las redes de acceso, conexión y servicios necesarios para su final materialización en el caso de que no operase

sobre ellos, como en realidad ocurre, la imposibilidad legal de ejecutar nuevas edificaciones y usos, al estar todos los suelos sujetos a la remisión de la operación de regeneración prevista por la MPG 2002.

Y es que la prueba más concluyente de la distancia que separa los escasos elementos de infraestructura realmente existente de los necesarios “para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística” es la envergadura de la obras de urbanización a realizar (con sus correspondientes costes)-similar o incluso superior a las de cualquier suelo urbanizable (o de transformación de suelo en situación rural, en términos del TRLS2015)-; y de la absoluta inadecuación e inutilidad de los escasos elementos infraestructurales actualmente existentes que deberán ser demolidos por incompatibilidad con la ordenación propuesta. Todo lo cual resulta más que patente a partir de la propia documentación de la MPG2020 mediante una comparación elemental en los correspondientes planos de infraestructuras, entre los de información (de lo existente) y los ordenación (las infraestructuras propuestas o proyectadas).

C) **No estaban** (y siguen sin estar) **ocupados por la edificación al menos en las dos terceras partes** de los espacios aptos para la misma, según **la ordenación que establezca el planeamiento urbanístico**. Aquí la contraparte, al no poder argumentar la existencia de tales edificaciones, aporta una contestación y periciales ciertamente estrafalarias, al considerar que todo ese entramado ferroviario es “edificaciones” pretendidamente aplicables a este supuesto legal de suelo urbano. Sin recurrir al Diccionario de la Lengua Española, es una constante legislativa, en el ordenamiento jurídico español, la diferenciación entre “**edificaciones**” que configuran el suelo urbano (o urbanizable ejecutado) de lo que son las **instalaciones y servicios** de los sistemas generales (denominación TRLS1992) o redes públicas (denominación LSCAM2002). Así el TRLS 1992, en su artículo 10, al referirse a las zonas urbanas consolidadas utiliza exclusivamente el término “edificaciones” (no instalaciones de vías de tren o autopistas). En su artículo 84, utiliza los términos “infraestructuras básicas e instalaciones de las redes de comunicación y redes de suministro” (no edificaciones).

En la legislación más reciente, posterior al PGOU1997, el art 36 de la LSCM2001, se regula específica y separadamente las "redes públicas", como los "elementos" de las redes de infraestructuras (vías de comunicaciones, ferroviarias, portuarias, telefónicas, redes de saneamiento, redes eléctricas y gasísticas).

Adicionalmente, dado que el término "edificaciones" es esencial en el tema que nos ocupa, la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, en su exposición de motivos, la refiere al "patrimonio arquitectónico" (no de ingeniería) como complemento de la legislación urbanística. En su parte dispositiva regula el proceso de la edificación, entendiéndolo por tal "**la acción y el resultado de construir un edificio de carácter permanente, público o privado**", en cualesquiera actividades, pero siempre referidos a las edificaciones y no el resto de instalaciones o servicios que se contemplan exclusivamente en cuanto forman parte de tales edificaciones. Edificaciones que por lo demás básicamente, aunque no solo, están referenciadas a las viviendas (Responsabilidad civil de los agentes que intervienen en el proceso de la edificación, agentes promotores y constructores, percepción de cantidades a cuenta del precio durante la construcción, garantías, publicidad de la promoción de viviendas, escrituración e inscripción, etc.).

De no existir tal diferenciación legal (y asumirse la sugerente tesis de las demandadas) nos encontraríamos con el absurdo de un país enteramente urbano (reurbanizado en la terminología de las demandadas) a lo largo y ancho de la red ferroviaria, autopistas, carreteras, y demás infraestructura, siempre invocables como "hechos determinantes". En cualquier caso, las demandantes ignoran la condición final del art. 10 del TRLS1992 de manera que, a modo de ejemplo, los terrenos del "centro de negocios", no muestran el menor atisbo de "edificaciones" conforme a la ordenación que se ha aprobado, amén del resto de los ámbitos que repetimos son caracterizados como eriales, suelo sin ordenar, suelos sin edificar...etc., con un mínimo del 70 % de la superficie total que se reclasifica en el PGOU1997.

D) ni finalmente se ha ejecutado la urbanización prevista en la ordenación. Obviamente no están urbanizados en ejecución del planeamiento urbanístico **de conformidad con sus determinaciones** (cuestión que tampoco la contraparte viene a sostener).

Por lo demás resulta irrelevante la pretendida justificación de las demandadas de reconducir el problema a una cuestión técnica de estar ante una "actuación integrada", como si la "imagen final" de la ciudad pretendida por el planificador no admitiese diferentes clasificaciones de suelo que configuran un resultado final y como si tal "integración" fuera una de las circunstancias legales o un hecho determinante para clasificar los suelos como urbanos.

Tampoco se encuentra acertada la crítica y pretendida enervación de la pericial de esta parte por haber analizado los diferentes ámbitos o trozos del ámbito, que es precisamente lo que todo planificador debe hacer al momento de establecer el régimen jurídico de los distintos suelos a ordenar. Por lo demás se pretenderá una actuación muy integrada, pero de inicio ya son al menos cuatro ámbitos de gestión independientes y notablemente diferenciados, los que se han configurado.

En cuanto a la pericial del Sr. Roger, a la que esa Sala ha limitado su validez, circunscribiéndola al "análisis actual del suelo", dado que dicha pericial se ha presentado para otro pleito del cual esta parte desconoce su contenido, sus conclusiones se basan en la consideración del sistema ferroviario como "edificaciones" (suponiendo que esas vías tienen puertas, ventanas, escaleras, tejado, etc.), afirmación ciertamente extravagante que ya hemos comentado anteriormente. Supuestamente el informe pericial lo basa en el estudio del parcelario catastral que ni aporta ni refleja su contenido (por razones obvias). Pero no podemos por menos que resaltar la inconsistencia de tal pericial por las múltiples contradicciones internas con su propia pericia y con lo reflejado en la Memoria del MPG, contradicciones que son aplicables, en gran parte, a la pericia del Sr. Toledano, en cuanto afirman que el ámbito de la MPG está consolidado en más de las 2/3 partes por edificaciones. Así:

- Contradicción palmaria con sus conclusiones cuando analiza la situación del suelo, en los planos y texto contenidos en la página 48 de su pericia. En la misma se recogen dos planos, a saber, uno de “Suelos aptos para la edificación” y otro de “Suelos ocupados”. En este último, según el perito, “se **muestran los suelos que se encuentran ocupados por edificaciones o instalaciones, apareciendo en morado las instalaciones correspondientes a infraestructuras ferroviarias y del CYII**”. Es decir, el perito reconoce que más de las 2/3 partes del suelo son instalaciones ferroviarias, diferenciándolas de las grafiadas en rojo que son “**edificaciones**”,
- En las escasas edificaciones que la pericial recoge como existentes, no toma en consideración que a los efectos de la “consolidación de edificaciones” la ley vincula este concepto estrechamente a la aptitud de los espacios destinados a ser ocupados por la edificación prevista por el Plan, por lo que no puede tomarse en consideración la edificación preexistente que ocupe espacios cuya configuración no sea adecuada o más bien sea incompatible con la ordenación propuesta por el Plan. Esto último ocurre con la mayoría de las escasas edificaciones existentes como se puede apreciar en un mero contraste visual con la ordenación aprobada.
- Contradicción con la Memoria en cuanto a la validez de esas edificaciones que además de escasas y dispersas son mayoritariamente incompatibles con el nuevo planeamiento, tal y se refleja en su Anexo 11 titulado “**Afecciones a edificaciones existentes**”, en el que se considera que la situación en que se encuentra la práctica totalidad de los edificios ahora existentes, dentro de la MPG2020 - han de ser demolidas por ser contrarias al planeamiento:

“el estudio de las afecciones producidas por la MPG a las edificaciones y construcciones existentes en su ámbito que hayan de ser demolidas con motivo de su ejecución por no poder conservarse según lo dispuesto en los artículos 97 de la LSCM y 98 del RGU, incluyendo las correspondientes a las empresas ferroviarias, las instalaciones de la EMT y demás edificaciones e instalaciones existentes en el ámbito espacial del proyecto”.

- El alcance de tales preexistencias incompatibles con el planeamiento se estima en dicho Anexo en 169 M€ como coste de las indemnizaciones correspondientes a estas afecciones, lo que da idea de su envergadura, de ahí que ni

tan siquiera tales edificaciones, por un elemental principio de congruencia, puedan ser considerados o computados como expresión de la consolidación de la ordenación.

- Y por todas, el propio Ayuntamiento codemandado trae a colación en su contestación a la demanda (Hecho y Fundamento TERCERO) el Apartado 19.1.3: **situación fáctica** (sic) de los suelos de la MPG: síntesis gráfica y cuantitativa de la situación de partida, que reproducimos por su interés:

Situación	% estimado	m²s estimados
Suelos de borde de los barrios de Montecarmelo, Las Tablas, y del Polígono Carretera de Burgos y ramal ferroviario en Virgen de Begoña	4,91%	164.938
Suelos del APE Colonia Campamento anexo a la Estación de Chamartín	2,10%	70.600
Infraestructura ferroviaria (descontada la incluida en APE Colonia de Campamento)	57,96%	1.945.097
Calle 30 y Nudo Norte	2,80%	93.983
Suelos ocupados por actividad al sur de Calle 30 (descontado APE 05.27)	7,29%	244.632
Polígono industrial de <u>Malmea</u> , Parque de Begoña, infraestructuras CY II, y zonas verdes limítrofes	11,07%	371.665
Red viaria al norte del polígono <u>Malmea</u> incluyendo ramales de nudo Fuencarral	1,20%	40.250
Parcelas ocupadas con edificación al norte del polígono <u>Malmea</u>	3,24%	108.806
Red de infraestructuras CY II al norte del polígono <u>Malmea</u>	1,29%	43.240
Suelos vacantes de edificación o infraestructuras al norte de la Calle 30	7,95%	266.662
Suelos del PRCAM	0,19%	6.323
TOTAL	100,00%	3.356.196

Aunque muy cuestionable a simple vista del reportaje fotográfico, allí donde existe alguna edificación, la tabla refleja como edificada todo el Polígono, incluyendo las partes no edificadas. Pero dando por bueno lo anterior, el resto los describe con toda crudeza como no edificadas (suelos vacantes, red ferroviaria, suelos de borde, etc.) de manera que lo **NO EDIFICADO**, suma (4,91 + 2,10 + 57,96 + 2,80 + 1,20 + 1,29 + 7,95) un total del 78,21 % (es decir casi igual que el DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO, en el apartado 9.2

CARACTERIZACIÓN ECOLÓGICA DEL TERRITORIO: VEGETACIÓN, USOS DEL SUELO que al principio hemos reproducido.

Huelga decir que, en el mejor de los casos, el 21,79% no es ni por aproximación las 2/3 partes del MPG, como aventuran los mencionados peritos.

Así pues, ninguna de las dos condiciones -ni la referente a la urbanización, ni la relativa a la consolidación de la ordenación- cabrían darse, ni de lejos, por cumplidas en 1997, como por lo demás tampoco al aprobarse la MPG 2020 por cuanto la situación fáctica se ha mantenido prácticamente inalterada.

C) **En cuanto a la impugnación indirecta de los planes generales**

La contraparte admite plenamente la habilitación legal de la impugnación indirecta de un Plan General al momento de la impugnación directa del planeamiento que lo desarrolla (Plan Parcial, Plan de reforma Interior, etc.), si bien cuestiona que se reúnan tales requisitos por cuanto entienden que en este caso no hay tal jerarquía de planeamiento al estarse ante una modificación del Plan General de 1997 y, por tanto, en igualdad de rango normativo.

En cuanto a esta objeción cabe poner de manifiesto que el plan General vigente que se pretende desarrollar mediante la ordenación pormenorizada aprobada (y así se dice desde el propio título y contenido de la resolución administrativa) es el de 1997, en el concreto apartado de la clasificación de suelo, y ello con independencia de las modificaciones que, con mayor o menor calado, se hayan producido a los largo de estos 25 años que hayan afectado a otras determinaciones del planeamiento. La Administración no ha optado por revisar el Plan General. Podría haberlo hecho y así debería haberlo hecho, al menos formalmente, según nuestro criterio, razón por la cual hemos efectuado diversas alusiones marginales en nuestra demanda, al igual que hace el perito de esta parte. Por el contrario, ha optado por una modificación y ello tiene unas consecuencias jurídicas que, en este caso, obligan a tenerlo como matriz jurídica de la actuación. De ahí que incluso la modificación de 2002, que a mayor abundamiento hemos incluido entre las numerosas ilegalidades de esta actuación, sea irrelevante a estos

efectos (sea legal o ilegal), por cuanto sigue vigente e inalterada la clasificación de suelo urbano contenida en el PGOU/1997. Y esto es lo que se impugna. De lo contrario cualquier modificación, por mínima que fuese, enervaría la impugnación indirecta de tales planes lo que jurídicamente es claro que distorsiona la protección jurídica pretendida por nuestro ordenamiento.

Las demandadas pretenden ignorar que el acuerdo de la MPG/2020, no solamente incluye la modificación del Plan General estricto sensu (determinaciones estructurantes), sino también y, en unidad de acto y por tanto inseparable, el planeamiento de desarrollo que es el supuesto jurídicamente habilitante para la impugnación indirecta. Es decir, es el acto en el que se tiene conocimiento de las consecuencias concretas, y verdadera dimensión, del planeamiento general (PGOU1997). La propia Resolución recurrida refiere que

“Se ha priorizado la incorporación de ordenaciones de detalle/pormenorizadas (APEs) frente a ordenaciones remitidas (APR), lo que supone la definición del modelo urbano que permite una mejor integración de todo el ámbito de la Modificación del Plan General”, para a continuación referir que ***“El ámbito de la Modificación Puntual afecta fundamentalmente a dos ámbitos de actuación delimitados por el vigente Plan General de 1997, con una superficie bruta estimada de 3.356.196 m²: — Área de Planeamiento Remitido 08.03 (APR 08.03) “Prolongación de la Castellana”, con una superficie estimada de 3.120.658 m². — El Área de Planeamiento Específico 05.27 (APE 05.27) “Colonia Campamento”, con una superficie estimada de 70.600 m²”***.

Es decir que el 92,98 % de los terrenos (entre los cuales se encuentran la totalidad de lo que son objeto de esta impugnación, especialmente los ferroviarios) carecían de ordenación pormenorizada y que en el expediente de la MPG2020 pasan a ser ordenados en detalle (planeamiento específico), bajo la denominación de APE.05.31. Centro de Negocios Chamartín, APE.08.20. Malmea-San Roque-Tres Olivos y APE.08.21. Las Tablas Oeste, conteniendo, como tales ordenaciones pormenorizadas, las determinaciones que, por su naturaleza y grado de precisión, son equiparables a las legalmente exigibles a los Planes Parciales

, lo cual nuevamente está expresamente reconocido en la página 142 de la Memoria de la MPG en los siguientes términos:

"Dado que las determinaciones de ordenación de las APEs que se proponen requieren de la ampliación del régimen correspondiente a las condiciones particulares del suelo urbano de ordenación directa detalladas en los planos de Ordenación y en la NN.UU. del PG1997, la ordenación pormenorizada de cada uno de ellos, que se corresponden con las determinaciones propias del planeamiento de desarrollo previstos en la LSCM, se establece en carpeta específica independiente en lo dispuesto en el artículo 329.5 de dichas NN.UU."

En resumen, contrariamente a lo que sostienen las demandadas, existe una relación de jerarquía entre las determinaciones estructurantes (clasificación de suelo del PGOU1997) y las determinaciones pormenorizadas que el primero no tenía, porque eran propias del planeamiento de desarrollo al cual remitía expresamente, y las que la referida Modificación introduce de nuevo incorporándolas en un solo acto (legítimamente pero por exclusivas razones de economía de procedimiento), en vez de remitirlas a un expediente de planeamiento de desarrollo (Plan Parcial). Por tanto, la determinación estructurante objeto de impugnación en el PGOU97 es la clasificación de suelo que por lo demás la nueva MPG mantiene intacta y lo que se impugna no se refiere a la alteración de determinaciones de mismo rango por la misma figura de planeamiento- PG y su Modificación- en dos momentos sucesivos, sino a la incorporación y aparición -en el segundo- de nuevas determinaciones de rango inferior (la ordenación pormenoriza) que sí mantienen una relación forzosamente jerárquica de subordinación con respecto a las de rango superior, y en concreto con la clasificación de suelo, que permanece inalterada en la MPG.

Por lo demás la Sentencia del TS 4/12/2014, que el Ayuntamiento cita como apoyo a su pretensión de denegación de la impugnación indirecta, corresponde a un supuesto en que "se trata de una norma de idéntico rango que modifica la anterior", que no es el caso que nos ocupa, como ya hemos referido.

Por tanto, esta parte, en este concreto aspecto, circunscribe la impugnación directa del acuerdo en cuanto contiene el planeamiento de desarrollo por su conexión a la clasificación de suelo del PGOU1997, sobre el que se formula, en consecuencia, su impugnación indirecta, con la petición de declaración de nulidad.

TERCERA: EN CUANTO A LA ATRIBUCION DE APROVECHAMIENTOS URBANISTICOS AL SISTEMA FERROVIARIO EXISTENTE. FRAUDE DE LEY Y CAUSA DE NULIDAD RADICAL

En la demanda se trae a colación que la MPG 2019 al definir las áreas de planeamiento y de reparto incluye gran parte, sino la totalidad, del sistema ferroviario existente que tiene la condición de bienes demaniales sobre los que no se ha declarado su innecesaridad para el servicio público que prestan, ni han sido, en consecuencia, desafectados de tal fin. Y seguíamos sosteniendo que, como tal demanio, y en virtud de su régimen estatutario, dichos terrenos son indisponibles, disponibilidad que es condición sine qua non para llevar a cabo las labores de ejecución del planeamiento pretendidas por la MPG, fundamentalmente la equidistribución obligada a través de la aportación y disposición de los bienes por cada uno de los propietarios. Esta disposición sobre el suelo, el vuelo o el subsuelo le está vedada al Administrador de los bienes demaniales en tanto mantengan ese régimen estatutario. De ahí que deba efectuarse una interpretación conjunta de los preceptos legales invocados en nuestra demanda, de manera que solo cabría entenderse la generación de aprovechamientos urbanísticos con la correspondiente desafectación para de esa manera ser convertidos en bienes patrimoniales disponibles.

El Ayuntamiento de Madrid, en cuanto codemandado, reproduce parcialmente la legislación aplicable, olvidando aquella que prevé la necesaria desafectación para la disponibilidad de los terrenos y obtener, en justa correspondencia, la adjudicación de terrenos con aprovechamientos. Hace especial hincapié en las "***Operaciones de distribución de beneficios y cargas***" de la MPG, donde reitera que la Administración ferroviaria "aporta tanto la superficie de su rasante como la del subsuelo o vuelo que de él se segrega"(subrayado del propio

Ayuntamiento). Es decir en el meollo de la cuestión de la indisponibilidad se dispone ("aporta"), lo existente y lo que se pueda construir en el futuro (losa), para inmediatamente después referir que *"La primera conclusión que se puede extraer de los textos legales transcritos es que el derecho al aprovechamiento de los suelos patrimoniales de la administración se asigna de una sola vez al conjunto de los suelos aportados dentro de la delimitación de un ámbito de ordenación, como ocurre con el resto de propiedades de otros titulares de suelo..."* (Aquí el subrayado es nuestro por cuanto, si fueren bienes patrimoniales, sobra nuestra impugnación). La confusión es múltiple, bienes patrimoniales, disposición no condicionada de esos bienes y generación de aprovechamientos indistintamente por el suelo o la losa. Sobre esto último la demandada considera "improductivo" que la edificabilidad provenga del suelo actual o de la losa futura (creación de suelo artificial), ignorando que jurídicamente ambas son invalidantes por cuanto en el segundo caso -sostenido por el Ayuntamiento en los contenciosos anteriores y ahora de manera indistinta- supondría una confusión elemental entre la habilitación legal al planeamiento y la que se otorga a la función ejecutora del planeamiento, como hemos detallado en la demanda, con el consiguiente vicio de nulidad en el supuesto de atribuir capacidad generadora de aprovechamientos urbanísticos a la "losa"

Por último, aporta el contenido de una sentencia del TS en la que además de que literalmente admite la existencia de cambios de criterios sobre esta materia en ese mismo Tribunal, no entra a discernir sobre la cuestión de la indisponibilidad de estos terrenos en los procesos redistributivos, caso de prever su mantenimiento, que conducirían al absurdo de resoluciones (MPG) que otorgasen aprovechamientos de imposible atribución y disposición.

Las demás codemandadas están de acuerdo en efectuar su contestación en términos similares, de manera que el fraude de Ley y la nulidad radical invocados por esta parte entendemos no quedan enervados por las contestaciones de las codemandadas.

CUARTA.- EN CUANTO AL FRAUDE DE LEY EN LA CONFIGURACION DE ZONAS VERDES

En nuestra demanda reflejábamos que el cumplimiento de los estándares de zonas verdes legalmente exigible se pretende cumplir por la MPG mediante el cubrimiento de las vías, en el ámbito del APE 05.30 "Centro de Negocios de Chamartín", con una gran estructura de 16,5 Ha de las cuales 13,5 hectáreas son de zona verde, lo que viene a suponer el 69,20 % de los estándares mínimos de zonas verdes legalmente exigibles, esto es sobre el mínimo legal de 19,50 Ha (de cada 15 m2 de zona verde, 13 m2 lo serían sobre la "losa" y los restantes 2 m2 sobre "suelo natural"). Lo anterior viene reflejado nítidamente en el expediente y no ha sido objeto de contestación.

Dichos estándares sostenemos deben ser objeto de concreción en terrenos naturales por una interpretación sistemática de los preceptos legales (calificación, destino público y protección). Las demandantes se oponen mediante una interpretación sesgada, parcial y, en todo caso incompleta, de los preceptos legales.

a) El Ayuntamiento de Madrid se ciñe al art. 36 LSCM2002 (calificación), precepto que hace una referencia genérica a las "redes públicas" como dotaciones mínimas de suelo (apartado 8). Nuestro Código civil, al regular los bienes inmuebles -art. 334 y sucesivos- hace referencia constante a los terrenos/la tierra, como un elemento natural, aplicando el concepto suelo, como sinónimo, con una evidente finalidad o carácter instrumental, como receptor de asentamientos (edificios, construcciones, explotaciones, etc.). La legislación urbanística mantiene la misma tónica, de manera que la genérica referencia al "suelo", contenida en los preceptos relativos a la planificación/ordenación, cuando se procede a materializar tales dotaciones de "zonas verdes", los preceptos legales, invocados en nuestra demanda, concretan su naturaleza, especificando que deben ser "terrenos". El Ayuntamiento deriva su argumentario hacia determinadas excepciones a la norma, que no son del caso, y, sobre todo a la funcionalidad de una losa convertida en espacio ajardinado, así como hacia la bondad de la solución técnica de la obra (espesor de tierras aportadas, viabilidad técnica, etc...), para lo cual hace referencia a múltiples informes, desviándose de la cuestión debatida que no es otra que la naturaleza del suelo que corresponde al cumplimiento del estándar legal de zonas verdes.

Para ello las demandadas pretenden ignorar la existencia de los preceptos legales invocados en nuestra demanda (que reiteramos) sobre el destino público de esos bienes, a saber, su materialización en terrenos, no en construcciones. En todo caso, se aprecia una gran confusión conceptual, al quedarse en la "función" del bien, confusión entre lo que son o pueden ser "*espacios libres en superficies edificadas*" para uso privado o público (que pueden serlo hasta en azoteas muy a la moda) y lo que es una "zona verde" como estándar legal mínimo en los desarrollos urbanísticos que generan edificabilidades (aprovechamientos urbanísticos). Estos últimos se han configurado históricamente por los legisladores como una barrera para garantizar una ocupación y distribución racional del espacio urbano (de los terrenos), al igual que con los otros estándares pero en este caso con una protección especial (de mayor intensidad como hemos reflejado en la demanda) que obliga a una interpretación restrictiva (aun cuando sea suficiente la literal) y desde luego contraria a la "flexibilidad" que pretenden las demandadas que podría llevar a una aplicación incluso más disparatada de estos espacios como también apuntamos en nuestra demanda.

Los ejemplos que aporta la demandada así lo indica y no hacen más que reforzar lo sostenido por esta parte. "Madrid Río" es un recubrimiento de una autopista generando espacios libres en la superficie de la losa que se destinan al uso público sin computar como zonas verdes puesto que no hay desarrollo edificable- no genera edificabilidad- ni estándar alguno que cumplir (argumento adicional aplicable al HECHO Y FUNDAMENTO 3 de nuestra demanda. Lo que es válido para una autopista lo es para una red ferroviaria). En cuanto Al Campo del Moro y el posterior uso del subsuelo por la red de cercanías, tampoco lo creemos acertado por cuanto no se está planteando un debate sobre el uso del subsuelo de los terrenos de una zona verde existente, camino que precisamente ha llevado a la MPG2020 al fraude de Ley, pues en todo caso los Jardines del Moro son terrenos naturales (muy anteriores a la existencia de la red de cercanías) y que esperamos, por el bien de la ciudadanía, que se mantengan a salvo de fórmulas imaginativas de transformación de su vuelo, como la auspiciada por la MPG.

Por lo demás la Sentencia invocada en nada se refiere específicamente a las "zonas verdes", dado que esa cuestión no fue planteada sino genéricamente la contribución genérica a los deberes urbanísticos de cesión y urbanización.

b) La Comunidad de Madrid deriva su contestación a los aspectos civiles/hipotecarios de las fincas que resulten de una actuación urbanística, contenidos en el TRLS2015, aspecto que por lo demás conviene recordar que vienen complementado, entre otros, por el art.27 donde claramente diferencia entre la genérica transmisión de "*fincas*" (apartado 1), de los "*títulos en que se transmitan terrenos a la Administración*", en los que "*deberá especificarse... el carácter demanial o patrimonial de los bienes*" (apartado 5). En cualquier caso, es un aspecto sustancialmente distinto a la cuestión planteada (o al menos lo es colateral, en cuanto a la vertiente hipotecaria de los bienes demaniales). A su vez, hace referencia, ahora con menos intensidad, a la funcionalidad y viabilidad técnica de un posible ajardinamiento, ya rebatidos anteriormente.

c) ADIF sustenta su contestación en similares términos a los de la Comunidad de Madrid añadiendo, lo ya comentado sobre la construcción "ex post" del subsuelo de terrenos de zonas verdes existentes para diversas infraestructuras. Reiteramos que esa no es la cuestión planteada. Así mismo invoca el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que contempla expresamente, en su último párrafo invocado, la compatibilidad del dominio público ferroviario con otros usos urbanísticos en la superficie que sean "susceptibles de aprovechamiento urbanístico, lo que resulta contradictorio con la solución del MPG2020 que concentra la edificación en terrenos naturales y no sobre la losa. En cualquier caso, se está discutiendo sobre una calificación urbanística concreta, la de zonas verdes y no sobre las edificaciones que se puedan levantar sobre las instalaciones ferroviarias. Al mismo tiempo aporta toda una serie de sentencias referidas a la utilización del subsuelo de terrenos de zonas verdes que reiteramos no es el caso.

d) El común de todos los demandados es una interpretación extraordinariamente extensiva (flexible según sus términos) del estándar de zonas verdes muy al contrario de la literalidad de los preceptos que los regulan y, en todo caso, el reclamo

restrictivo que el ordenamiento jurídico exige para estos los bienes objeto de protección especial.

Por todo ello concluimos que las demandadas no han aportado argumentación que enerve la exigencia legal de prever el cumplimiento del estándar de zonas verdes en terrenos naturales por lo que la MPG incurre en vicio de nulidad radical en este aspecto esencial de la ordenación

QUINTA: EN CUANTO A LA ARBITRARIA ASIGNACION Y REPARTO DE APROVECHAMIENTOS URBANISTICOS. CAUSA ADICIONAL DE NULIDAD.

Reflejamos en nuestra demanda que la MPG asigna arbitrariamente diferentes edificabilidades a cada uno de los ámbitos (con enorme diferencia entre ellos, así como con los sectores de suelos colindantes de similares condiciones que oscilan entre un 60 y un 400 % de más) y rechaza la distribución de los aprovechamientos en el conjunto de la operación, al denegar la delimitación de una sola área de reparto como figuraba en el planeamiento modificado (existía otra de pequeña superficie marginal a estos efectos). Por contra, establece la obligación de distribuir las cargas urbanísticas en proporción a la edificabilidad de cada ámbito, es decir los derechos no se reparten, pero si las cargas. Arbitrariedad que consideramos provoca la invalidez de la MPG.

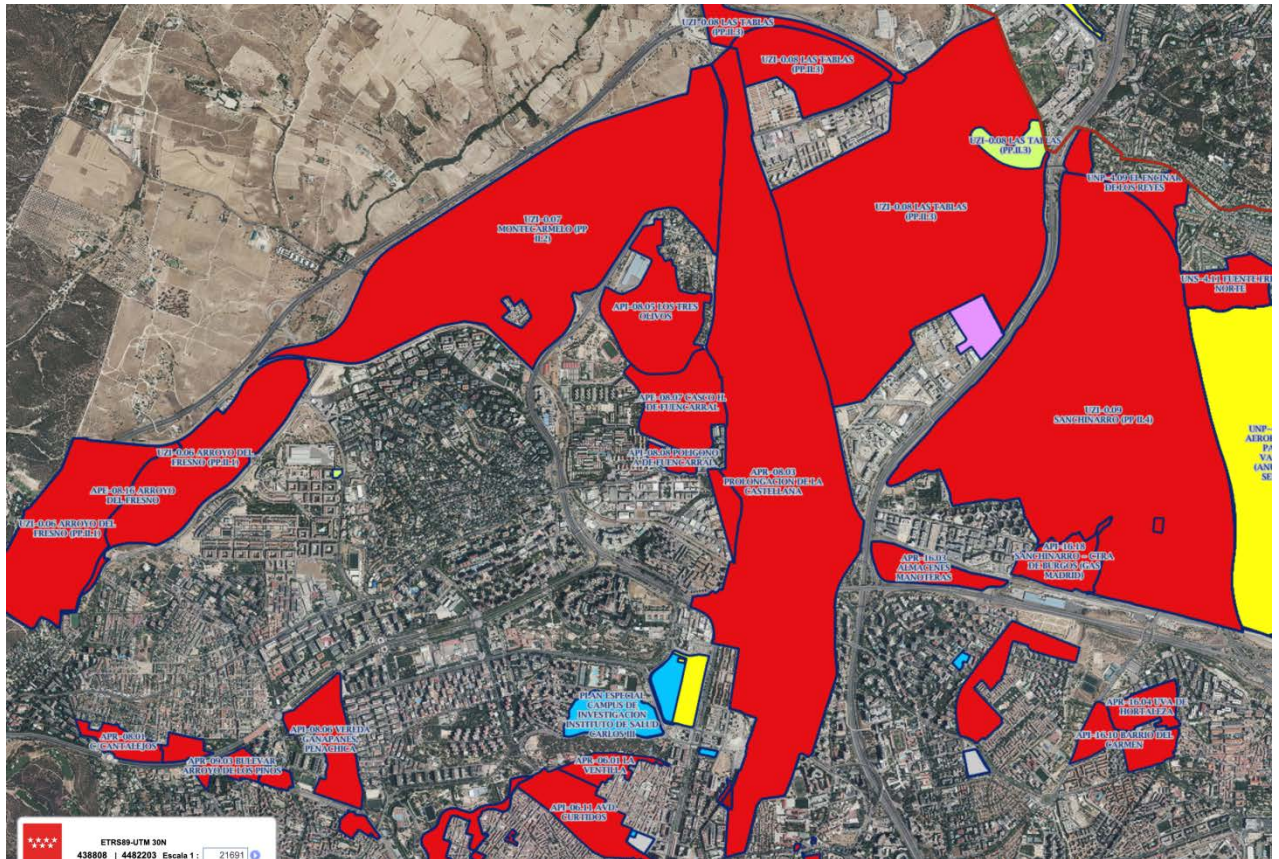
- a) El Ayuntamiento de Madrid, deriva su contestación a una extensa descripción de la ordenación de áreas tipológicas homogéneas (la ordenación no es objeto de impugnación) y de ahí deduce que las mismas no deben formar parte de una misma área de reparto. Para ello recurre básicamente a la justificación contenida en la Memoria, a saber *“La presentación de la gestión urbanística de los cuatro ámbitos autónomos desde la realidad objetiva de su mayor simplificación en comparación con la que habría de tener lugar bajo el modelo del PGM97 de un único ámbito de actuación tan relevante como es el definido por el APR 08.03, simplificación siempre deseable como facilitadora de una más rápida y efectiva ejecución del planeamiento”*.

Es decir que, por mor de la simplificación y rapidez (ya lleva 23 años) de la gestión, resulta que a unos propietarios se les otorgan unos aprovechamientos urbanísticos extraordinariamente superiores que a otros, dentro, eso sí, de una "operación integrada". A unos propietarios se les "integra" mejor que a otros, aún reconociendo que en el planeamiento modificado (PGOU1997) se había fijado una sola área de reparto para el conjunto de ellos (la otra ya dijimos que es marginal a estos efectos). Tan caprichoso cambio, además de injustificado, tiene una trascendencia enorme y supone una vulneración de la interdicción de desigualdad en el "*tratamiento urbanístico de superficies en principio susceptibles de trato homogéneo* (art.33.2 de la LSCM). La homogeneidad no puede estar referida y/o limitada a las tipologías edificatorias sino a los derechos del conjunto de propietarios de suelo incluidos dentro de una misma actuación, siempre susceptible de reparto equitativo por muchas y variadas tipologías que integren, pues ello es un imperativo legal (art. 4.2.b de la LSCM 2001 como concreción de derechos y deberes constitucionales).

En cuanto a los índices de edificabilidad, nada dice la demandada sobre las desigualdades entre áreas de reparto al interno de la operación. Nada tampoco dicen sobre los suelos colindantes que en similares condiciones fueron reclasificados de no urbanizable a urbanizable (Las Tablas y San Chinarro 0,40 m²/ m² contra los 1,6 m²/m² del "Área de Negocios"- 400 % de incremento-). Por contra deriva la justificación hacia zonas urbanas que por su tamaño y posición nada tienen que ver con los de esta operación.

Ya nos hemos referido los sectores colindantes de similares características que la MPG, pero es que además todos los desarrollos del entorno que parecen señalados en rojo en el fotoplano adjunto han sido desarrollados en su día como suelos urbanizables, contando con coeficientes próximos a "Las Tablas" y "San Chinarro", al tiempo que la MPG tiene un aprovechamiento que casi cuadruplica el del conjunto de los suelos clasificados como urbanizables en ese mismo

PG1997 o quintuplican el establecido para esta misma clase de suelo en el pre-



cedente Plan de 1985.

Así mismo procede efectuar alguna precisión sobre la última variación de edificabilidad, invocada por las demandadas como aspecto positivo, reducción que se ha producido como consecuencia de admitir la MPG que las instalaciones ferroviarias al norte de la M-30 no se “transforman”. Cabe aclarar que, si bien se produce una disminución de la edificabilidad total, no se corresponde con una proporcional disminución del aprovechamiento urbanístico en la medida en que la MPG introduce una importante alteración en la estructura de usos con un predominio ahora de los usos terciarios respecto los residenciales, invirtiendo la precedente relación con el resultado de una rentabilidad económica y un lucro privado superior.

Por último, considera no aplicable al presente caso el artículo 36.2 del Reglamento de Gestión Urbanística, con similar redacción al art. 99.2.c. de la

LSCM2001, que impide desajustes de aprovechamiento entre unidades de ejecución de mismo "sector o ámbito de actuación", que superen el 15% (polígonos en la terminología de aquel precepto y unidades de ejecución en el más actual) al considerar que tal determinación no es de aplicación en este caso, por cuanto se trata de cuatro áreas de reparto/áreas homogéneas diferenciadas, si bien reconoce que ya se contiene en el MPG las unidades de ejecución del APE.05.31 "Centro de Negocios Chamartín" y del APE 08.20. y el APE.08.21. "Las Tablas Oeste", así como en el resto y " *únicamente en el APE 08.20 la MPG no delimita unidades de ejecución, indicándose en la Memoria que pueden existir dos*". Reconocimiento expreso de la existencia de unidades de ejecución delimitadas coincidiendo con las áreas homogéneas de ordenación/reparto con las diferencias de aprovechamiento referidas en nuestra demanda muy superiores al límite del 15%.

b) La Comunidad de Madrid igualmente deriva los esfuerzos de su contestación hacia la justificación de la "ordenación" de áreas homogéneas. Ya hemos referido que esta parte no ha impugnado la ordenación de las tipologías. Podía haberlo hecho, pero no es el caso. Lo que se ha impugnado es la definición ilegal de ámbitos de reparto independientes del MPG, por cuanto dentro de una misma área de reparto caben perfectamente áreas tipológicas homogéneas diferenciadas, como por lo demás es habitual en urbanismo (centros comerciales, oficinas, viviendas, etc. - véanse los desarrollos colindantes de "las Tablas" y "San Chinarro"). Precisamente para ello la Ley ha dotado al planificador de variados mecanismos e instrumentos para poder cumplir el mandato de equidistribuir los usos y aprovechamientos diferenciados.

c) RENFE OPERADORA sostiene que la Ley 9/2001, no posibilita la configuración de un área de reparto en suelo urbano al considerar que ello solo es posible en suelo urbanizable. Para justificarlo invoca el contenido del art. 37 referido a las condiciones de ordenación tipológica, que en absoluto hace referencia a "áreas de reparto". Por lo demás según la propia dicción del precepto, dichas áreas homogéneas podrán constituir o no un único ámbito de ordenación. Por lo demás que la Ley prevea la obligación de únicas área de reparto en suelo urbanizable no prohíbe o no impide establecerlas en suelo urbano no consolidado.

Pero siguiendo el argumento de esta codemandada, resultaría que las áreas de reparto referidas reiteradamente por la MPG serían contrarias a Ley, pues el art. 84 de la LSCM2001, literalmente las limita al suelo urbanizable.

La MPG plantea una similitud entre “área homogénea” de ordenación con “área de reparto” cuando lo cierto es que no existe precepto alguno en la LSCM2001 que vincule ambos conceptos, de manera que estaríamos ante la única previsión legal que ampara, a estos efectos a la MPG, a saber la delimitación de unidades de ejecución que si se configuran en ámbitos de reparto y que como ya referimos anteriormente han sido delimitados en su mayor parte por la MPG, en especial para las que se sitúan en ambos extremos de los aprovechamientos.

Por tanto las unidades de ejecución (coincidentes con las áreas de reparto sin soporte literal de la Ley) contienen la arbitrariedad de fijar aprovechamientos extraordinariamente dispares no justificados ni por razones de ordenación (homogeneidad tipológica) ni por razón de facilitar la gestión, ni cumplen el mandato legal de interdicción de arbitrariedad incurriendo adicionalmente en el incumplimiento de los preceptos legales que impiden desajustes de aprovechamientos en más del 15% entre unidades de ejecución..

d) ADIF se manifiesta en términos similares a las anteriores codemandadas, y por último

e) DCN como argumento adicional ha tratado de argumentar, yendo aún más lejos de lo que lo hace la propia Memoria de la MPG2020, sobre la “*necesidad de delimitar áreas homogéneas*”, apelando a la DT3ª de la LSCM, para dar a entender que la susodicha “necesidad” no sería sino simple consecuencia de ese precepto legal. Sin embargo, contrariamente a lo que se asevera, nada hay en esa DT 3ª cuyo apartado 5º que permita deducir la conveniencia, y menos aún la necesidad, de esa singular adaptación parcial del vigente PG a la LSCM. Antes bien de la literalidad del precepto y de su recta interpretación lo que resulta es precisamente la interdicción de una adaptación parcial que no afecte a la totalidad del Plan, incumplimiento en el que persevera el Ayuntamiento de Madrid.

En consecuencia, esta parte entiende que ha quedado demostrada la arbitraria edificabilidad contemplada en la MPG de manera que, vulnerando la interdicción de conducirse con tal desviación, se ha incurrido en adicional vicio de nulidad.

SEXTA. - INFRACCION DE LEY POR INCUMPLIMIENTO DE RESERVA DE VIVIENDAS VPO.

Decíamos en nuestra demanda que la MPG, destina un 20 % de la edificabilidad total residencial a vivienda en régimen de protección pública, cuando el art 20, en relación al 14, del TRLS2015 exige un mínimo del 30 por 100 en las **actuaciones de nueva urbanización**, incluidas en dicho precepto en cuanto actuación de transformación urbanística urbanizadora.

En el expediente administrativo ya reflejamos que bajo el eufemismo (sino un oxímoron), de "***reurbanización integral***" hay un reconocimiento manifiesto, por parte de la Administración, de la necesidad de una completa y total urbanización del 95% del suelo (previsión contenida en la Memoria), añadiéndose como otro botón de muestra el presupuesto estimado de las obras de urbanización que alcanzan los 1.187,25 MM/€ según el Apartado 12.6.1 de la Memoria y del "Informe de Sostenibilidad y Estudio Económico Financiero".

La contestación expresada por las demandantes, básicamente, se dirige a sostener, contra toda evidencia y el propio expediente administrativo, que se está ante una actuación de "*reforma o renovación de la urbanización*", ignorando la aplicación directa de la normativa estatal cuando la legislación de las Comunidades Autónomas no hayan adaptado su legislación. En este punto, a diferencia de lo debatido en el HECHO SEGUNDO (impugnación sobre dos espacios temporales distintos), no procede analizar la clasificación formal del suelo existente en estos momentos, en cuanto no adaptada a los requerimientos/legislación estatal, sino a la situación actual de urbanización, por lo demás similar al momento del PGOU1997. Y lo reconocido en el expediente y lo demostrado en anterior HECHO SEGUNDO (periciales incluidas), evidencia que se está ante una "*nueva urbanización*" y, por tanto, en la obligación legal de establecer una reserva de VPO de al menos un 30 por 100 de la edificabilidad residencial.

Como ya dijimos en nuestra demanda, la obligación de reservar, en toda actuación de urbanización, determinados porcentajes de la edificabilidad residencial prevista en el planeamiento, para “*viviendas sujetas a un régimen de protección pública que, al menos, permita establecer su precio máximo en venta, alquiler u otras formas de acceso a la vivienda.*”, está establecida en la vigente Ley Estatal de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLRS2015), distinguiendo en su art. 7, entre las que denomina actuaciones de transformación urbanística, por una parte las actuaciones de urbanización y por otra las actuaciones de dotación. Solo las primeras están sujetas a la antedicha obligación de reserva.

En cuanto a esas actuaciones de urbanización la ley diferencia, a su vez, dos supuestos que dan lugar a grados diferentes en la intensidad o cuantificación de esa obligación de reserva. Por una lado están las actuaciones que la ley denomina y define como de nueva urbanización que son aquellas en las que la transformación tiene por objeto el paso de suelo de la situación rural a la de urbanizado “*con arreglo a lo que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevean o permitan*”; por otro lado, están aquellas cuyo objeto sea reformar o renovar la urbanización de un ámbito de suelo urbanizado. Lo que diferencia estas últimas es la situación de origen, es decir la situación básica en que se encuentra el suelo que es objeto de transformación: suelo en situación rural en el primer caso y en situación de urbanizado en el segundo.

Para ser considerado como urbanizado, como hace la MPG y las demandantes, el suelo tiene que estar “*legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumpla alguna de las siguientes condiciones:*

a) *Haber sido urbanizado en ejecución del correspondiente instrumento de ordenación.*

b) *Tener instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística o poder llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión con las instalaciones preexistentes. El hecho*

de que el suelo sea colindante con carreteras de circunvalación o con vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismo, su consideración como suelo urbanizado.

Tanto en el expediente como en la contestación a la demanda, periciales de parte incluidas, no se ha acreditado el cumplimiento de ninguna de las condiciones para considerar el suelo como urbanizado, debiendo ser considerado, a estos efectos, como suelo en situación rural.

En cuanto a la consideración de suelo integrado en la "malla urbana", tanto en el capítulo (19) de la Memoria, como en la pericia suscrita por el arquitecto Gerardo Roger -a petición de DCN-, esa exigencia previa se da por cumplida en base a argumentos que no resisten el menor contraste con la realidad, ya que "la malla conformada por una red de dotaciones y parcelas..." en este caso se revela simplemente como inexistente. La evidencia de que tal malla no es tal, se encuentra en la propia descripción que la Memoria contiene -y que la pericia se limita a reproducir - sobre la red principal de vías e infraestructuras de servicios, ya que la relación de "vías principales longitudinales" (10 en total) que se enumeran (en una superficie de más de 3 millones de m²), como constitutivas del viario existente, conformador de la pretendida "malla", solo 2 discurren por su interior (atravesándolo en dirección N-S), mientras que las 8 restantes son todas ellas perimetrales; por su parte, de las 3 transversales (sin contar una de ellas que es un túnel, el de Pio XII), dos son exteriores (tangentes) y la otra es una carretera (la de Fuencarral a Alcobendas) que atraviesa el ámbito en sentido E-O, muy cerca de su vértice norte, quedando solo un tramo de escasa longitud en el interior de aquél. Se olvida así la salvedad establecida por propia ley al decir que "*el hecho de que el suelo sea colindante con carreteras de circunvalación o con vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismo, su consideración como suelo urbanizado*"

En cuanto a la relación de "*vías secundarias perimetrales e interiores*", 11 en total, cuatro son caminos rurales de tierra, cinco son perimetrales y solo dos, en un enclave de tamaño reducido, son tramos de calles interiores pertenecientes

al polígono industrial Malmea, sobre el que, por lo demás, se proyecta una ordenación incompatible con el trazado viario existente.

Otro tanto cabe decir de los demás elementos a los que se alude como integrantes de esa supuesta malla. De ese modo, construcciones como la Ermita de San Roque o el Depósito del Olivar se enumeran junto a la Estación de Chamartín y el sistema ferroviario, (o sea las vías de ferrocarril, es decir lo que se identifica como barrera o cicatriz urbana, se menciona aquí como integrante de la “malla”); el Parque de Virgen de Begoña, espacio arbolado contiguo al casco de Fuenca-rral e incorporado ahora al ámbito para alcanzar los estándares mínimos de zonas verdes, o parcelas dotacionales de las Tablas y Monte Carmelo, cesiones de esos Planes Parciales, cuyo suelo se incorpora ahora al ámbito de la MPG2020. Todo ello ampulosamente mencionado como *“red de zonas verdes y equipamientos públicos”* para concluir que *“los suelos delimitados se encuentran integrados en la malla urbana existente”*.

Por último, respecto a la red de parcelas que junto a la de dotaciones conformaría esa supuesta malla urbana, cabe señalar que en la mayor parte del ámbito lo que existe es una parcelación genuinamente rústica, absolutamente incompatible con la ordenación propuesta, por lo que en este caso *“la creación de parcelas aptas para la edificación conectadas funcionalmente con la red de servicios exigidos por la ordenación urbanística propuesta”*, resulta ser un objetivo ineludible, literalmente coincidente con el que es propio de las actuaciones de nueva urbanización, para el *“paso de una situación de suelo rural a urbanizado”*, según se enuncia en el artículo 7 del TRLS2015.

No obstante, aun en el supuesto de que se diese por cumplida esa condición necesaria, ninguna de las otras tres establecidas en el antedicho artículo se cumple en la MPG2020:

Los elementos de urbanización existentes en el ámbito son muy escasos e insuficientes *“para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes”* y absolutamente inadecuados para *“los previstos por la ordenación urbanística”*,

siendo por lo demás resultado de proyectos de obra y solo en proporción muy escasa en ejecución del correspondiente instrumento de ordenación.

El incumplimiento pues de la primera de las condiciones que permiten concluir que un suelo está en situación de urbanizado, resulta palmario, y es por ello que tanto las Pericias a propuesta de los oponentes a la Demanda, como la propia Memoria de la MPG pasan por alto sin detenerse en la comprobación de la antedicha condición, limitándose esta última a señalar que la mayor parte del ámbito, es decir 3.191.258 m² de un total de 3.356.196 m² *“son suelos que por distintas razones no han culminado su desarrollo”* (sistema ferroviario incluido) siendo lo cierto que, frente a esa indeterminada afirmación, esos suelos carecen de urbanización y los escasos elementos que de ella existen son por completo ajenos a la ejecución del planeamiento alguno.

Respecto a la segunda condición a cumplir, resulta incontrovertible, por evidente, que los terrenos no *“tienen instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística; o poder llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión con las instalaciones preexistentes”*.

En cuanto al siguiente requisito, relativo a la referencia obligada de la adecuación de lo existente a la demanda de los usos y edificaciones previstos, las demandantes muestran silencio. Ya dijimos que, por una parte, la envergadura de las obras de urbanización a realizar (con sus correspondientes costes), similar o incluso superior a la de cualquier otra actuación de transformación de suelo en situación rural; y, por otra, lo absolutamente inservible de todos los elementos actualmente existentes, que deberán ser demolidos. Todo lo cual resulta más que patente a través de una comparación elemental en los correspondientes planos de infraestructuras, entre los de información que reflejan las infraestructuras existentes o más bien inexistentes y los de ordenación que contienen las infraestructuras propuestas o proyectadas para servir a la edificación prevista por la ordenación.

Finalmente, una vez demostrado que el conjunto de los terrenos comprendidos en el ámbito de la MPG2020 no reúne ni remotamente los requisitos legalmente exigibles en cuanto a la urbanización (adecuada) para considerarse “en situación de suelo urbanizado”, queda ya solo por cumplimentar el requisito de ocupación de la edificación preexistente que ya hemos señalado en el anterior apartado HECHO SEGUNDO, con suficiente detalle, para concluir la inexistente consolidación manifestada por las demandadas.

Por último, se pretende ignorar, a estos efectos, la sentencia invocada (sentencia del Tribunal Superior de Justicia de 30 de mayo de 2016-recurso núm. 386/2016-), que declaraba nulo el Plan Parcial Mahou-Vicente Calderón por no reservar suelo destinado a viviendas sujetas a un régimen de protección pública, en base, según las demandadas, a referirse el rechazo a una pretendida situación de "dotación". Dicha Sentencia, en relación a la legislación estatal invocada, recuerda "**la aplicación directa en caso de falta de previsión (silencio) y sucede que la LSCM guarda silencio**" (Adaptación legislativa), debiendo exigirse la reserva estatal del 30 por 100 viviendas VPO en las actuaciones correspondientes de urbanización. Este silencio, por lo demás, viene acompañado de una reiterada práctica de la Administración demandada pues no es la primera vez que semejante manipulación de la lógica más elemental se ha intentado con el propósito de eludir, aunque sin éxito, las obligaciones legalmente establecidas, en concreto en cuanto a reservas mínimas de viviendas sujetas a protección pública. En anteriores casos, en la ya mencionada Operación Mahou Calderón, similar manipulación se intentó tipificando como actuación de dotación lo que en realidad era una actuación de urbanización. Pero tal y como se señala en una de las sentencias anulatorias precisamente del PPRI 11 de desarrollo de la MPG2002 por entonces denominada “Prolongación de la Castellana” (TSJM 08/06/2017 y TS 27/01/2017), citada precisamente por el mencionado oponente (DCN) en su escrito de Contestación a la Demanda:

“A la vista de la antesala de la Memoria, la pregunta que debe hacerse es si tal actuación de tan enorme envergadura es o no un desarrollo urbanístico y la respuesta entendemos que es clara porque la misma es perfectamente equiparable

a los desarrollos que se producen en suelo urbanizable que es el concepto de suelo al que equipara el Ayuntamiento el término desarrollo pero que, como hemos visto, la terminología nada tiene que ver, en ocasiones, con la realidad de los hechos.”

Para concluir, este incumplimiento tiene un efecto social perverso (lo contrario al interés general), pues en unos momentos de graves déficits acumulados de vivienda social, con grandes dificultades de acceso a la vivienda por amplias capas sociales (mayoritariamente jóvenes) e importante expulsión de las aéreas centrales de la ciudad, la interpretación efectuada por la Administración pública no está guiada por las previsiones constitucionales del art 47, que recordemos deben informar "todas" las medidas legislativas y normativas de la materia, obligando a los poderes públicos (Estado, Comunidades autónomas y Ayuntamientos reunidos en esta MPG) a "promover" las condiciones necesarias a tal fin. Aquel mandato constitucional está siendo sacrificado por otros objetivos, pues ni se cumplen las previsiones mínimas legales, ni se acomodan estas previsiones a la necesidad de una mayor dotación de vivienda social, pudiendo hacerlo como se hizo en los sectores colindantes en similares condiciones a la MPG (Las Tablas y Sanchinarro - 40 % de reserva-), con el agravante de que aquellos sectores eran de iniciativa privada, cuando en este caso el 80,8% de la superficie del ámbito comprendido en la MPG2020 (con un total de 2,7 millones de m2) es actualmente de propiedad pública. Descontando la superficie ocupada por infraestructuras que van a mantenerse como tales sin estar sometidas a modificaciones en su uso y destino - es decir los 985 mil m2 que dicha modificación categoriza como suelo urbano consolidado-, la propiedad pública asciende al 73%, llegando al 70% en el conjunto de las 3 APE's que darán lugar a sendas actuaciones de urbanización (con un máximo del 91,9% en la APE 8.21. "Las Tablas Oeste" y un mínimo del 50 % en la APE 8.20 "Fuencarral-Malmea"). Interés general/interés particular que abordamos in extenso en el último HECHO de las conclusiones.

Por todo ello cabe concluir que la MPG incumple el mandato de reserva de vivienda VPO exigido legalmente incurriendo así en el vicio invalidante invocado en nuestra demanda.

SEPTIMA. – EN CUANTO AL INTERES GENERAL. CONVENIO URBANISTICO DE PLANEAMIENTO .

En la demanda resumidamente reflejábamos que la apariencia de interés general de la MPG era muy volátil y muy inconsistente (lo contrario de la racionalidad exigible a toda disposición reglamentaria), habida cuenta las múltiples y sucesivas modificaciones con incrementos extraordinarios de aprovechamientos urbanísticos introducidos en la tramitación hasta llegar a la MPG; modificaciones que se han amparado en diferentes acuerdos o convenios celebrados directamente entre la Administración con un operador privado que de ser un mero concesionario inicial de los “*usos compatibles o complementarios del servicio ferroviario*” ha mutado en un comprador de los enormes aprovechamientos urbanísticos resultantes (muchas veces superior al inicial), con una evidente relación de causa a efecto, entre los citados convenios urbanísticos (y adicionalmente documentos contractuales) y el planeamiento resultante. Por ello, por considerar que el núcleo central de la operación (Centro de Negocios) es la obtención de unos rendimientos extraordinarios por parte de una Administración vendedora de aquellos aprovechamientos urbanísticos y una entidad privada compradora de los mismos y que adicionalmente establecen los mecanismos para abstraerse del reparto equitativo con el resto de las propiedades, es por lo que entendemos que se evidencia un interés particular prevalente sobre el interés general de la ciudad.

Frente a ello las demandantes, al unísono, contestan como acreditado el interés general mediante la reproducción de partes sustantivas de la Memoria y, por otra parte, la inexistencia de una acción concertada entre la Administración y el operador privado.

Nada dicen sobre los enormes y sucesivos incrementos de edificabilidad de esta "operación" (ampliamente descritos en relación con el HECHO PRIMERO en la pericial de esta parte y, a mayor abundamiento reflejados con todo detalle en el Cuadro final y ANEXO que se acompaña a estas conclusiones). En resumen, de los iniciales 104.470 m² de aprovechamiento de RENFE/DUTCH, tras sucesivas modificaciones sin haberse efectuado inversión alguna, han pasado a la actual

MPG que lo sitúa, siempre para RENFE/DCN en 1.485.304 m² de edificabilidad, difícilmente entendible como una consecuencia de una supuesta exigencia del "modelo" de ciudad, "modelo" que va cambiando cada poco tiempo a lo largo de las más de dos décadas. De ahí cuanto menos la volatilidad.

De la Memoria, que obviamente ha servido para ilustrar la demanda, cabe precisar, sin desmerecer los esfuerzos intelectuales de sus redactores, que las múltiples invocaciones indeterminadas ("superficies adicionales necesarias para resolver determinados problemas urbanos", "remate de la ciudad"; "reconexión y articulación urbana", "articulación de los elementos estructurantes del conjunto de ámbitos de actuación", "desarrollo territorial y urbano sostenible", etc.) son conceptos y explicaciones que podrían servir para la actuación aprobada o para otra en consonancia v.g. con los aprovechamientos previstos en las primeras modificaciones (menos de la mitad cuando no la cuarta parte). Las Memorias de las diferentes modificaciones de planeamiento anteriores también tenían justificaciones técnicas similares, si bien ajustadas a otros parámetros.

No se aprecia en la Memoria ninguna circunstancia extraordinaria que obligue a un cambio de "modelo", con esos incrementos extraordinarios de aprovechamientos urbanísticos (v.g. el *"cambio sustancial de las circunstancias que justificaron la ordenación del ámbito AOE 00.28 Parque Olímpico- Sector Oeste"*, *relación con las que concurrían en 1997 un "cambio sustancial de las circunstancias que justificaron la ordenación del ámbito AOE 00.28 Parque Olímpico- Sector Oeste"*, por seguir el ejemplo de una de las justificaciones contenidas en la jurisprudencia aportada por las demandantes).

Por el contrario si se refleja, de manera nítida, que un objetivo real y básico de la "operación" es la concreción de las inversiones para la remodelación de las infraestructuras, fundamentalmente ferroviarias, a realizar y/o financiar por el operador privado a base de inflacionar el aprovechamiento urbanístico (dicho en términos de la Memoria MP2020 y contestación de la demanda... *"alteración de las condiciones así como integrar esas Instalaciones en el entorno urbano de ordenación -y de la variación en los costes y valoraciones en su día efectuadas (sic) en el Convenio de aplicación- se modificaron de forma sustantiva los*

parámetros urbanísticos generales del área y el espíritu y contenido del Convenio firmado (el inicial) . Para ello el operador público ADIF/RENFE y el operador privado DCN han establecido, a través de la correspondiente contratación, una relación patrimonial con la finalidad básica de completar y modernizar las instalaciones de los actuales recintos y estaciones ferroviarios de Chamartín y Fuencarral y mejorar sus accesos, de manera que en virtud de esa relación contractual, por un lado aquellos organismos públicos obtengan los recursos que le permitan financiar las obras y mejoras ferroviarias mediante la prestaciones económicas de DCN, la cual recibe, como contraprestación, la transmisión de la propiedad de terrenos y aprovechamientos urbanísticos que resulten de los ámbitos urbanísticos de la estación de Chamartín, Malmea San Roque-Tres Olivos y Las Tablas Oeste, es decir el una edificabilidad de 1.485.304 m².

Y para conseguir ese equilibrio financiero es evidente que se requieren unos aprovechamientos urbanísticos extraordinarios, de ahí que para conseguir la media de 1,27 m² /m² para los terrenos de RENFE/DCN se ha tenido que establecer y concentrar unas edificabilidades todavía más extraordinarias en el "Centro de Negocios" (1,65 m²/m²), en nada similar a las zonas colindantes que estaban en similares condiciones de partida en el PG1997 ("las Tablas" y "Montecarmelo" con 0,4 m²/m², es decir un 400 % más en suelos sin urbanización ni edificación consolidada).

Para ello las condiciones patrimoniales han ido evolucionando a medida que se incrementaban las edificabilidades en cada convenio/modificación de planeamiento. Así este aumento del aprovechamiento de RENFE-DUCH en las cuatro sucesivas alteraciones del Plan General, va acompañada, de la modulación/incremento de las contrapartidas financieras:

- Si en 1997 el canon monetario a satisfacer por DUCH a RENFE por la transmisión de sus derechos y aprovechamientos en la operación, era de 102.893.272 €uros en obras de infraestructuras, más el 20 % de los beneficios de la operación antes del Impuesto de Sociedades, en 2020 este canon monetario se "encapsuló" en 984.225.200 € en metálico

totalmente ajenos a los beneficios de la operación para DUCH: una venta a bajo coste en vez de una concesión, y

- Si en 1997 el suplementario canon en especie a satisfacer por DUCH a RENFE por la transmisión de sus derechos y aprovechamientos en la operación sumaba
 - .- un edificio nuevo para la instalación de oficinas de la propia RENFE con una superficie total de 22.000 m²
 - .- Un edificio nuevo de uso comercial de 15.000 m² en las cercanías de la Estación
 - .- suelo urbanizado con capacidad para 60.000 m² edificables lucrativos siempre que DUCH haya recuperado su inversión con una tasa de rentabilidad mínima anual del 15%,
- En 2020 este Canon en Especie se reduce a suelo urbanizado con capacidad para 100.000 m² edificables lucrativos destinados a viviendas sujetas a algún régimen de protección. Desaparecen el edificio de oficinas y el edificio comercial para RENFE.

La lectura del Anexo de esta Conclusión Séptima, nos pone, sin filtros, delante de una operación urbanística en la que: 1, la cantidad (el exceso) se transforma en cualidad, y 2, esta cualidad consiste en doblarle el brazo, con luz y taquígrafos, al interés público urbanístico en beneficio del interés económico privado de la adjudicación RENFE-DUCH de 1994.

Por tanto, son cuestiones patrimoniales/financieras de unos entes públicos en sus previsiones de inversión las que está en la base del "modelo" urbanístico adoptado, de manera que, con independencia de la bondad y necesidad de las mejoras de infraestructuras de aquellas Administraciones (que por los demás cuentan o deben contar con los presupuestos públicos correspondientes), la cuestión que se plantea es si el interés general urbanístico (la planificación de un área de gran impacto en la ciudad) debe ceder o estar condicionada por una cuestión patrimonial o financiera de un operador (sea público o privado), con la derivada de su concertación/convenio con un operador privado que lógicamente condiciona la contraprestación a recibir, a garantizar su equilibrio financiero (en forma de usos, aprovechamientos y rentabilidades futuras).

Es por ello que en nuestra demanda invocamos lo manifestado por los tribunales, de que incrementar los aprovechamientos lucrativos de las parcelas para que sus propietarios -tanto si son personas físicas como jurídicas, públicas o privadas-, puedan resolver sus cuestiones financieras no es una finalidad de interés general al que debe servir la potestad de planeamiento.

El esfuerzo que realizan las demandadas para intentar demostrar la inexistencia de concertación del planeamiento, deja de lado, ignorándolos, los contenidos de los documentos de convenio con sus correlativas vinculaciones a las determinaciones de planeamiento recogidas en la legislación vigente. A esto las demandadas no hacen referencia alguna, sin perjuicio de que dichos acuerdos contengan adicionalmente aspectos de gestión. De la génesis, participantes y materialización de los acuerdos (incluidas referencias públicas - medios de comunicación- como privadas -juntas generales del operador privado-, aportadas en la demanda) resulta manifiesta la concertación del planeamiento resultante.

En conclusión, se ha constado que la operación urbanística refleja,

a) un origen con la finalidad de una determinada mejora de la estación de Chamartín, a través de un concurso público (RENFE/ADIF) con un adjudicatario concesionario, limitados al complemento ferroviario.

b) un desarrollo de las bases iniciales con la sustitución del objeto de la "*operación urbanística*" a mayores, con un ámbito y aprovechamientos urbanísticos extraordinarios (11 veces superior al suelo inicial y 14 veces superior en aprovechamiento lucrativo) y conversión de la figura de concesionario en comprador de los aprovechamientos. Cambios esenciales dentro de un procedimiento de contratación de un organismo público sin nueva licitación.

c) Un reiterado uso de los mecanismos y procedimientos legales de planeamiento (decenas entre modificaciones de los diferentes instrumentos, contratos, convenios y procedimientos administrativos utilizados, que deben ser de orden

público) lo que objetivamente puede considerarse como un abuso de derecho si fuera utilizado por el común de los mortales.

c) un modelo urbanístico del planeamiento aprobado con la MPG como resultado de las necesidades financieras del propietario/administrador del suelo público y del interés promocional del operador privado que han acordado todas las determinaciones tanto patrimoniales, cánones, ejecución de infraestructuras, transmisión de fincas y aprovechamientos, con el apoyo y beneficio colateral (inversiones) de las Administraciones urbanísticas.

d) una extraordinaria concentración de edificabilidad en la parte patrimonial de las partes contratantes que no resiste comparación alguna con los desarrollos urbanísticos colindantes de la ciudad, en similares condiciones de partida en el PG1997 ahora modificados (llegando al 400 %)

e) la eliminación de una posible participación del resto de propietarios de la MPG en el reparto de estos extraordinarios aprovechamientos, reservándose los operadores contratantes, mediante la aprobación de un área de reparto/unidad de ejecución diferenciada e independiente del resto.

d) y una reducción de la reserva mínima legal de VPO que obviamente es el uso menos rentable económicamente de los contemplados en la operación, reiterándose el motivo prevalente de la máxima rentabilidad económica de la operación inmobiliaria sobre el interés general acuciante de vivienda social.

De todo lo anterior, acreditado en los apartados anteriores, cabe concluir que en la aprobación de la MPG han primado ostensiblemente los intereses patrimoniales referidos, sobre el interés general del planeamiento y la ordenación territorial de obtener un desarrollo sostenible, equilibrado y focalizado en las prioridades sociales de la sociedad madrileña.

CUADRO EVOLUCION RENFE/DCN

Fecha	Planeamiento y Toponimia	Superficie Bruta Renfe/DCN M2suelo	Aprovechamiento Lucrativo absoluto Renfe/DCN M2.c	Aprovechamiento Lucrativo Renfe DCN M2sm2 c	CANON A SATISFACER POR DUCH A RENFE
1985-1997	a PGM85: Recinto Ferroviario de Chamartín	100.360	104.470	1,04	.- 102.893.272 €uros en obras de infraestructuras. .- 53 % de los Beneficios Antes del Impuesto de Sociedades .- un edificio nuevo para la instalación de oficinas de la propia RENFE con una superficie total de 22.000 m2c
1997-2002	a Revisión PGOUM97	1.850.000	1.125.000	0,6	.- 136.009.039 €uros en obras de infraestructuras. .- 20 % de los Beneficios Antes del Impuesto de Sociedades .- un edificio nuevo para la instalación de oficinas de la propia RENFE con una superficie total de 22.000 m2c .- Un edificio nuevo de uso comercial de 15.000 m2 en las cercanías de la Estación .- suelo urbanizado con capacidad para 60.000 m2 edificables lucrativos siempre que DUCH haya recuperado su inversión en una tasa de rentabilidad mínima anual del 15%.
2002-2020	a Modifi. Puntual PG97 ámbito APR 08.03	2.059.601	2.162.581	1,05	.- 210.354.236 €uros en obras de infraestructuras. .- 26,8 % de los Beneficios Antes del Impuesto de Sociedades .- un edificio nuevo para la instalación de oficinas de la propia RENFE con una superficie total de 22.000 m2c (15.866.700 €) .- Un edificio nuevo de uso comercial de 15.000 m2 en las cercanías de la Estación .- suelo urbanizado con capacidad para 100.000 m2 edificables lucrativos
2020	Modificación Puntual del PG97 (MPG02) en el ámbito de Madrid	1.167.022	1.485.304	1,27	.- 984.225.200 € en metálico .- suelo urbanizado con capacidad para 100.000 m2 edificables lucrativos destinados a viviendas sujetas a algún régimen de protección.

	Nuevo Norte				
--	----------------	--	--	--	--

Por lo expuesto

A LA SALA SOLICITA: Que tenga por formuladas las presentes conclusiones, y en mérito a lo expuesto dicte sentencia estimatoria de la demanda de esta parte, con expresa condena al pago de las costas a las demandadas.

OTROSÍ DIGO: La apreciación de realidad de los suelos a los que nos referimos en este escrito no precisa de prueba de ningún tipo, por ser un hecho notorio que puede ser comprobado por cualquiera que visite el ámbito dando un simple paseo. Son de acceso público múltiples fotografías que se pueden visualizar visitando Google Maps y Google Street View, entre otras páginas web. Se adjunta al presente escrito como anexo una selección de fotografías descargadas por esta parte de fuentes abiertas con la única finalidad de ahorrar tiempo y esfuerzo a la Sala en su localización, si bien las mismas son solo un pequeño muestrario de las que se pueden visualizar en internet. También se adjunta un cuadro anexo a la conclusión séptima, como se ha referido.

A LA SALA DE NUEVO SOLICITO: Tenga por aportados dichos anexos.

SEGUNDO OTROSÍ DIGO: Que conforme señala el artículo 231 de la LEC esta parte deja constancia expresa de su voluntad de cumplir los requisitos exigidos por la Ley, así como su compromiso de subsanar los errores en los que hubiera podido incurrir en el plazo al efecto concedido por el Tribunal.

A LA SALA DE NUEVO SOLICITO: Que tenga por hecha la anterior manifestación a los efectos oportunos.

TERCER OTROSÍ DIGO: En cumplimiento de los artículos 13 y 14 del RGPD, relativos al derecho de información de las personas interesadas, comunicamos que los datos personales de todas las partes personadas, se han incluido en un Tratamiento a Nombre del DESPACHO DE LISTA ABOGADOS, SOCIEDAD

CIVIL PROFESIONAL, con lo que todas las partes podrán ejercer sus derechos de acceso en virtud del Artículo 13 y del considerando 59 y 63 del citado Reglamento. Podrá ejercer sus derechos de manera telemática enviando un correo a la dirección despacholista@despacholista.es o a través de la dirección postal José Ortega y Gasset, 43 bajo izquierda 28006-Madrid, indicando en cualquier caso el motivo del ejercicio del derecho y acreditando la identidad del solicitante. Dichos datos se usarán solamente para la correcta gestión del procedimiento judicial para el que han sido recabados. Sólo se producirán cesiones que hayan sido previamente autorizadas o solicitadas por el Juzgado. El plazo de tenencia de dichos datos será el estrictamente necesario para el desarrollo del Procedimiento y la obligación de retención de datos que marca la ley.

A LA SALA DE NUEVO SOLICITO: Tenga por hecha la anterior manifestación a los efectos oportunos.

Es justicia que se pide en Madrid a dieciséis de diciembre de dos mil veintiuno.

F. J. Montiel Lara
Cldo. N.º 39.977

Marta Sanaguja Guisado