



Roj: STS 5789/2015 - ECLI:ES:TS:2015:5789
Id Cendoj: 28079130052015100497
Órgano: Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso
Sede: Madrid
Sección: 5
Nº de Recurso: 283/2014
Nº de Resolución:
Procedimiento: CONTENCIOSO
Ponente: RAFAEL FERNANDEZ VALVERDE
Tipo de Resolución: Sentencia

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo

Contencioso-Administrativo

Sección: QUINTA

S E N T E N C I A

Sentencia Nº: /

Fecha de Sentencia: 25/11/2015

RECURSO CASACION Recurso Núm.: 283 /2014

Fallo/Acuerdo: Sentencia Desestimatoria

Votación: 24/06/2015

Ponente: Excmo. Sr. D. Rafael Fernández Valverde **Procedencia:** T.S.J. MADRID. SALA C/A.
Sección 1ª. **Secretaría de Sala :** Ilma. Sra. Dña. María Jesús Pera Bajo **Escrito por:** PPT

Nota:

**PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR. PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA. SISTEMAS
GENERALES: NUEVAS VÍAS DEL METRO. Y SOTERRAMIENTO Y CUBRIMIENTO DE VÍAS DEL TREN**

RECURSO CASACION Num.: 283/2014

Votación: 24/06/2015

Ponente Excmo. Sr. D.: Rafael Fernández Valverde

Secretaría Sr./Sra.: Ilma. Sra. Dña. María Jesús Pera Bajo

S E N T E N C I A /

TRIBUNAL SUPREMO.

SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO SECCIÓN: QUINTA

Excmos. Sres.: Presidente:

D. Rafael Fernández Valverde

Magistrados:

D. José Juan Suay Rincón

D. César Tolosa Tribiño

D. Francisco José Navarro Sanchís

D. Jesús Ernesto Peces Morate

D. Mariano de Oro Pulido y López

En la Villa de Madrid, a veinticinco de Noviembre de dos mil quince.

Visto por la Sala Tercera (Sección Quinta) del Tribunal Supremo el **Recurso de Casación 283/2014** interpuesto por:

1. El **AYUNTAMIENTO DE MADRID**, representado y asistido por la Letrada de sus Servicios Jurídicos;
2. La **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID**, representada y asistida por la Letrada de sus Servicios Jurídicos; y,
3. La **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2**, representada por el Procurador D. Enrique Hernández Tabernilla y asistida de Letrado.

Recurso promovido contra la sentencia dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en fecha 8 de noviembre de 2013, en el **Recurso Contencioso-administrativo 798/2011**, sobre aprobación definitiva del Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana".

Han sido partes recurridas:

1. La entidad pública empresarial **RENFE-OPERADORA**, representada por la Procuradora D^a. Gloria Rincón Mayoral y asistida de Letrado.
2. La entidad **DESARROLLO URBANÍSTICO CHAMARTÍN, S. A.**, representada por el Procurador D. Francisco José Abajo Abril y asistida de Letrado.
3. El Ente Público **ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)**, representada y asistida por el Abogado del Estado; y,
4. La **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2**, representada por el Procurador D. Enrique Hernández Tabernilla y asistida de Letrado.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Ante la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid se ha seguido el **Recurso Contencioso-administrativo 798/2011** promovido por la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEAU.A.-2**, en el que han sido partes demandadas el **AYUNTAMIENTO DE MADRID**, el Ente Público **ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)**, la Entidad pública empresarial **RENFE- OPERADORA**, la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID** y la entidad mercantil **DESARROLLO URBANÍSTICO CHAMARTÍN, S. A.**, contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de fecha 30 de marzo de 2011 por el que se aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana".

SEGUNDO.- Dicho Tribunal dictó sentencia con fecha 8 de noviembre de 2013, cuyo fallo es del tenor literal siguiente:

"Que ESTIMAMOS parcialmente el presente recurso contencioso- administrativo interpuesto por la Junta de Compensación Industrial Fuencarral-Malmea U.A.-2, representada por el Procurador de los Tribunales don Enrique Hernández Tabernilla, contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de fecha 30 de marzo de 2011 por el que se aprueba definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana" y declaramos la nulidad de dicho Plan en el concreto aspecto referido en esta Sentencia. Sin costas."

TERCERO. - Notificada dicha sentencia a las partes, la representación procesal de la entidad mercantil **DESARROLLO URBANÍSTICO CHAMARTÍN, S. A.** y del **ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)** formularon recurso de aclaración, dictándose un Auto por la Sala de instancia en fecha 22 de noviembre de 2013 accediendo a la rectificación de la Sentencia, cuya parte dispositiva dice:

"Que se rectifica la Sentencia dictada en el presente recurso en sentido de indicar que donde se refiere a la Sentencia de 19 de abril de 2011 (recurso 571/11) ha de referirse a la Sentencia de 21 de junio de 2013 dictada en el recurso 1277/2011."

CUARTO. - Notificados a las partes la Sentencia y el Auto de aclaración, las representaciones procesales de la **JUNTA DE COMPENSACIÓN "INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2"**, del

AYUNTAMIENTO DE MADRID y de la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID**, presentaron escritos preparando el recurso de casación, que fueron tenidos por preparados mediante Diligencia de Ordenación de 4 de diciembre de 2013, al tiempo que ordenó remitir las actuaciones al Tribunal Supremo, previo emplazamiento de los litigantes.

QUINTO.- Emplazadas las partes, la **JUNTA DE COMPENSACIÓN "INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2"** y la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID** así como el **AYUNTAMIENTO DE MADRID** comparecieron en tiempo y forma ante este Tribunal Supremo, al tiempo que formularon en fechas de 27 de enero, 30 de enero y 28 de marzo de 2014, respectivamente, sendos escritos de interposición de sus respectivos recursos de casación, en los cuales, tras exponer los argumentos que consideraron oportunos, solicitaron a la Sala, en síntesis, dicte Sentencia estimando los recursos de casación y revocando la sentencia recurrida.

SEXTO.- Los recursos de casación fueron admitidos por Providencia de fecha 7 de mayo de 2014, ordenándose también por Diligencia de ordenación de 2 de junio de 2014 entregar copia de los escritos de interposición de los recursos a las partes comparecidas como recurridas a fin de que, en el plazo de treinta días, pudieran oponerse al recurso, lo que llevaron a cabo las representaciones procesales de la entidad mercantil **DESARROLLO URBANÍSTICO CHAMARTÍN, S. A.**, la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID** y el **AYUNTAMIENTO DE MADRID** ---en relación con el recurso de casación formulado por la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2** ---, y, esta misma **JUNTA**, respecto de los recursos de casación formulados por la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID** y el **AYUNTAMIENTO DE MADRID**, mediante escritos presentados en fechas de 9 de junio, y, 9, 17 y 28 de julio de 2014.

El **ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)**, en escrito presentado en fecha 10 de julio de 2014, se abstuvo de formular oposición a todos los recursos.

SÉPTIMO.- Por Providencia de 18 de mayo de 2015 se señaló para votación y fallo el día 24 de junio de 2015, fecha en la que, efectivamente, tuvo lugar el inicio de la misma, que ha continuado hasta el día 3 de noviembre de 2015.

OCTAVO.- En la sustanciación del juicio no se han infringido las formalidades legales esenciales.

Siendo Ponente el Excmo. Sr. D. **Rafael Fernández Valverde**,

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO .- Se impugna en el presente Recurso de Casación **283/2014** la sentencia dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en fecha 8 de noviembre de 2013, en el Recurso Contencioso- administrativo **798/2011**, por medio de la cual se estimó parcialmente el formulado por la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2** contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, adoptado en su sesión de fecha 30 de marzo de 2011, por el que fue aprobado definitivamente el Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 "*Prolongación de la Castellana*".

SEGUNDO.- Como decimos, la Sala de instancia estimó parcialmente el recurso contencioso administrativo formulado por la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U.A.-2** y se fundamentó para ello, en síntesis, y, por lo que en el recurso de casación interesa, en las siguientes consideraciones, dadas en respuesta al escrito de demanda de la entidad recurrente.

A) En el Primero de los Fundamentos Jurídicos la sentencia impugnada expone, de manera sintética, los motivos de impugnación que la recurrente efectuó contra el Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) citado:

1. Imposición a los propietarios de una asunción de cargas de urbanización no comprendidas entre las reguladas en los artículos 16.1.c) del Texto Refundido de la Ley de Suelo, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2008 (TRLS08) y 18.2.d) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM), por no tratarse de dotaciones locales o sistemas generales, sino que se refieren a redes supramunicipales, entre las que se encuentran dos partidas que no deben de ser con cargo a los propietarios como son la nueva línea de metro y el cubrimiento de las vías férreas.

2. El criterio de imputación del coste de instalación de la nueva línea de metro señalando que el establecido en la Memoria no constituye un criterio legal que permita dicha imputación con infracción de los artículos 18.d) y 97 de la LSCM y 16 del TRLS08, dado el carácter supramunicipal de la infraestructura, que solo puede establecerse o bien en el planeamiento regional territorial o bien en el planeamiento general conforme determina el artículo 36.4 de la LSCM.

3. La imputación a los propietarios del coste relativo al cubrimiento de las vías férreas, señalando que tal imputación infringe el artículo 18.2.d) de la LSCM, negando que sea cierto que dicho cubrimiento genere más suelo urbano, pues, en realidad es un vuelo previsto para exigir los estándares exigidos para las redes locales por el artículo 36.6 de la misma LSCM.

B) En el segundo de los Fundamentos, la sentencia deja constancia de las argumentaciones de las partes demandada y

C) La sentencia sólo estima ---en parte, por tanto--- la demanda, rechazando, en el Fundamento Tercero, lo relativo a la ilegalidad del denominado "Convenio Urbanístico para la Gestión y Ejecución del PPRI del APR 08.03", como ya hubiera hecho la Sala en su anterior sentencia de 19 de abril de 2011 (Recurso 571/2011).

D) La sentencia, pues, sólo estima, en parte ---Fundamento Cuarto, *in fine* --- la cuestión relativa al "costeamiento", por parte de los propietarios del Sector, de 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"*.

Y, rechaza, por el contrario, la cuestión relativa a la obligación de los gastos correspondientes al cubrimiento de las vías del Complejo Chamartín, señalando al efecto: *"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"*.

"La pretensión fundamental que se deduce en la demanda es que se anulen las determinaciones del PPRI que configuran como redes generales, imponiendo el costeamiento de las mismas a los propietarios, la Nueva Línea de metro y el cubrimiento de vías del complejo Chamartín.

Esta cuestión ya fue resuelta en nuestra Sentencia de 19 de abril de 2011 (recurso 571/11) y debemos mantener la decisión adoptada en su momento al no concurrir en la demanda alegato o hecho alguno que nos haga variar en cuanto a lo allí dicho.

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

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

a.- Nueva Línea de metro. *En el Anexo de la Memoria del PPRI se indica que la solución propuesta en este estudio se basa en prolongar la actual línea 10 de Metro desde de la estación de Chamartín dando servicio a la futura operación urbanística de la Prolongación de la Castellana. La solución planteada supone la prolongación de la línea 10 de Metro desde Chamartín en 4.423 m y la construcción de 5 nuevas estaciones. Cuatro de estas estaciones se sitúan dando servicio directo al futuro eje de prolongación del Paseo de la Castellana, mientras que una de ellas, la siguiente a Chamartín, se ubica en el área de transición entre la Estación y el paseo buscando el enclave de mayor cobertura de población en la zona del P.K. 800 del trazado. La estación Castellana 2 se sitúa en la confluencia de uno de sus ejes N-S con el propio eje de prolongación del Paseo de la Castellana, a la altura de una zona con importante desarrollo terciario y comercial, coincidiendo con la ampliación de la calle del Cardenal Herrera Oria. La estación Castellana 3 se ubica en el eje de prolongación del Paseo de la Castellana dando servicio a una zona eminentemente residencial. Coincidiendo con la ampliación de la calle Pedro Madridano se ubica la estación Castellana 4 que atiende a una zona en la que la ordenación es idéntica a la existente alrededor de la estación anterior, Castellana 3. La estación de*

Castellana 5 se desarrolla bajo la glorieta de cierre de la prolongación de la Castellana, en el cruce con un eje transversal que atraviesa la playa de vías desde Monte Carmelo en dirección a Las Tablas.

d.- Cubrimiento de la vías férreas. En la página 121 de la Memoria se establece que se prevé el cubrimiento de una parte de las vías férreas al Norte de la Estación para crear una gran plaza que refuerce la integración urbana Este-Oeste. La losa del cubrimiento respetará las necesidades operativas actuales y futuras de ADIF y RENFE-Operadora en cuanto a gálibos, apoyos, sustentación de catenarias, afección de nuevas infraestructuras, seguridad, etc., de acuerdo con el artículo 5.1.6 de la Memoria. Se ha considerado la disposición de parques, jardines y viales sobre las zonas de cobertura de vías, así consta en el Anexo A.7.6 de la memoria).

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

1.- Existe una doctrina jurisprudencial consolidada en materia de expropiación y valoración de terrenos que señala que cuando se trata de implantar servicios para la ciudad, no puede hacerse a costa del sacrificio singularizado de unos propietarios, de modo que, aunque el suelo afectado se haya considerado por el planificador como rústico, al encontrarse asignado a la estructura general de ordenación urbanística del municipio, de su red viaria y dotacional, debe estimarse como una obra de infraestructura básica adscribible al suelo urbano o al urbanizable.

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

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

3.- *En relación con el soterramiento de sistemas generales, ya el Tribunal Supremo se ha pronunciado sobre dicha cuestión en las sentencias de octubre de 2002 (recurso de casación 10.690/98), de 28 de enero de 2003 (recurso de casación 5102/99) y 24 de mayo de 2012 (recurso de casación 765/2010) al exponer:*

"Son, pues, sistemas generales el conjunto de elementos fundamentales que integran la estructura general básica de la ordenación urbanística determinante del desarrollo urbano, constituidos por las comunicaciones y sus zonas de protección, espacios libres y zonas verdes, equipamientos comunitarios, redes arteriales, grandes abastecimientos, suministros de energía y otros análogos, que a nivel del Plan General, anulan o condicionan el uso lucrativo del suelo por los particulares a causa del interés general de la colectividad. Desde este planteamiento genérico la Sala no tiene dudas sobre la naturaleza de sistema general del encauzamiento de un río por su incidencia decisiva en el sistema de comunicaciones y por ser un elemento esencial de la estructura general del territorio, determinante del desarrollo urbano, por ser susceptible de constituir, por sí mismo, un elemento esencial de las comunicaciones y por contener por mandato legal las zonas de protección a las que más arriba hemos aludido. A mayor abundamiento, el planeamiento que el acto impugnado ejecuta, califica las merítadas obras de sistema general, por lo que es insoslayable dicha naturaleza para la Administración actuante. Esta condición de sistema general no se pierde por el hecho de que ciertas y específicas obras produzcan un beneficio particularmente intenso a ciertos particulares. Si así es la legislación ofrece mecanismos suficientes para hacer efectivos sobre esos particulares el costo de las obras que a ellos especialmente favorecen. En ningún caso el procedimiento es el de transmutar la naturaleza de las cosas. Es decir, el beneficio especial que perciban unos particulares no autoriza a transmutar en sistema local lo que es un sistema general".

4.- *El artículo 18.2 d) de la LSCM establece como obligación de los propietarios de suelo urbano consolidado la de "costear y, en su caso, ejecutar en las condiciones y los plazos fijados a tal fin y en el contexto del sistema de ejecución establecido al efecto, la totalidad de las obras de urbanización, incluida la parte que proceda de las obras precisas para asegurar la conexión del ámbito de actuación a las redes generales y,*

en su caso, supramunicipales de infraestructuras, equipamientos y servicios de la ordenación estructurante del planeamiento general y la integridad y funcionalidad de éstas, así como para reforzar, mejorar o ampliar tales redes cuando sea necesario para compensar el impacto y la sobrecarga que suponga la puesta en uso del ámbito de actuación".

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

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

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

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

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

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

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

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

h) El coste de la redacción técnica y los anuncios preceptivos en la tramitación administrativa del planeamiento de desarrollo preciso para la ordenación pormenorizada y del proyecto o proyectos de urbanización. **i)** Los gastos de reparcelación o compensación y de gestión del sistema de ejecución.

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

k) Cualesquiera otros expresamente asumidos".

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

"Costear y, en su caso, ejecutar todas las obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente, así como las infraestructuras

de conexión con las redes generales de servicios y las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación que ésta demande por su dimensión y características específicas, sin perjuicio del derecho a reintegrarse de los gastos de instalación de las redes de servicios con cargo a sus empresas prestadoras, en los términos establecidos en la legislación aplicable.

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

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

Esta Sala del Tribunal Supremo ha señalado, a partir de su STS de 5 de marzo de 2007 (Recurso de casación 5813/2004), interpretando el artículo 18 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones (LRSV), que pesa sobre los propietarios de suelo urbanizable el deber de ceder obligatoria y gratuitamente el suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el planeamiento general incluya o adscriba al ámbito correspondiente, pero que "no impone como condición básica del ejercicio del derecho de propiedad la de que tales propietarios hayan de costear o ejecutar la urbanización de los sistemas generales más allá de aquello a lo que expresamente se refiere el número 3 de su artículo 18, esto es:

más allá de "costear y, en su caso, ejecutar las infraestructuras de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación y, en su caso, las obras necesarias para la ampliación o refuerzo de dichos sistemas requeridos por la dimensión y densidad de la misma y las intensidades de uso que ésta genere", como se dice en su fundamento jurídico decimosexto. Por ello se concluye en ese fundamento jurídico que "los costos de urbanización de los sistemas generales adscritos al Sector no han de ser a cargo de los propietarios del mismo".

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

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

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

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

Por todo ello, la Sala estima el recurso en el particular relativo al "costeamiento" de la nueva línea de metro impuesto en el PPRI, que este imputa a los propietarios del sector, pues dichas cargas no pueden calificarse como dotaciones locales o sistemas generales, sino que se refieren a redes supramunicipales. No existe, pues, obligación de los propietarios de costear la nueva línea de metro contemplada en el Plan Parcial impugnado dada la condición de aquélla de sistema general, sin bien, favorecedor de la población en general e integrado 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 concreto.

A solución distinta, por el contrario, se llega, respecto a la obligación de cubrimiento de vías del complejo de Chamartín impuesta, puesto que de ello resultan especialmente favorecidos los propietarios del ámbito, dado que sin aquel soterramiento no resultarían viables aprovechamientos lucrativos previstos.

TERCERO.- Contra la anterior sentencia han interpuesto las partes recurrentes recurso de casación, en el cual esgrimen, dicho sea en síntesis, los siguientes motivos de impugnación:

A) La **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID** formula un único motivo de impugnación, al amparo del apartado d) del artículo 88 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa (LRJCA), por infracción de las normas del ordenamiento jurídico o de la jurisprudencia que fueran aplicables para resolver las cuestiones objeto de debate, considerando infringidos los artículos 16.1 del TRLS08 y artículo 18 de la LSCM, en relación con el 97 del mismo texto legal.

La sentencia, señala la recurrente, estima el recurso en lo referente a las cargas que deben ser asumidas por los propietarios del ámbito, al considerar que las correspondientes a la nueva línea de Metro, como sistema

general al servicio de la ciudad, favorece a la población general, y, por tanto, esas cargas no deben asumirlas los propietarios. En contra de lo dicho en sentencia las cargas, considera la recurrente, deben asumir los propietarios o los promotores por cuanto tienen como fin y vocación, prácticamente exclusiva, dar servicio al ámbito afectado sin constituir una parte necesaria e imprescindible para el funcionamiento del conjunto de la ciudad. El ámbito del APR "Prolongación de la Castellana" tiene un tamaño que no sólo hace ciudad sino que casi podría entenderse una ciudad en sí misma, completa y nueva, dado la mezcla de usos y servicios que implica, así como su densidad de población, hasta tal punto que necesitaría el Metro si se construyera como una ciudad nueva e independiente. La recurrente niega que la nueva infraestructura sirva para, a través de ella, conectar con otras zonas o líneas de Metro, siendo un servicio único y exclusivo para los ciudadanos que habiten y disfruten del nuevo ámbito.

B) El AYUNTAMIENTO DE MADRID formula igualmente, por su parte, un único motivo de impugnación, también al amparo del apartado d) del artículo 88 de la LRJCA, por infracción de las normas del ordenamiento jurídico o de la jurisprudencia que fueran aplicables para resolver las cuestiones objeto de debate, considerando infringidos los artículos 14.1 y 16.1 del TRLS08 y la jurisprudencia aplicable.

En concreto, se critica la fundamentación de la sentencia en relación con la decisión relativa al no "costeamiento" de la línea de Metro por parte de los propietarios del sector, estimando, por el contrario, que la prolongación de la línea 10 del Metro debería ser costeada por los propietarios del ámbito. En concreto, el Ayuntamiento recurrente analiza ambos preceptos señalando que la sentencia impugnada realiza una exclusión vulneradora de ambos preceptos tomando en consideración toda la infraestructura ferroviaria del Metro y exponiendo que la nueva línea y sus estaciones se sitúan en la proximidad de los servicios terciarios del APR 08.01, por lo que beneficia directamente a la propiedad, recogiendo así el artículo 176 de la Memoria del PPRI.

C) Por su parte, la JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U. A.-2 en su posición procesal de recurrente -

--y al margen de su posición procesal de recurrida en relación con los dos anteriores recursos de casación, y oponiéndose a los mismos---, por su parte, y en relación con la obligación impuesta a los propietarios de costear el soterramiento de las vías del Complejo Chamartín ---obligación confirmada por la sentencia impugnada---, formula dos motivos de impugnación, también al amparo del apartado d) del artículo 88 de la LRJCA, por infracción de las normas del ordenamiento jurídico o de la jurisprudencia que fueran aplicables para resolver las cuestiones objeto de debate:

1º. En el primer motivo se expone la infracción de la jurisprudencia que se cita en el Fundamento Cuarto de la sentencia, de las que extrae unas determinadas conclusiones que interpretan los artículos 16.1.a) y c) del TRLS08, así como el 18 de la LSCM, entendiéndose que, en relación con los costes del cubrimiento de las vías de tren, se debería aplicar los mismos criterios jurisprudenciales que los aplicados para considerar que el coste de la red supramunicipal de la nueva Línea 10 de Metro no debe de ser asumida por los propietarios del suelo, pues, en ambos casos, se está en presencia de sistemas generales municipales que se integra en el ámbito pero que contribuyen a "hacer ciudad".

2º. En el segundo motivo se entiende producida la infracción del ordenamiento jurídico y de la jurisprudencia por contravenir las previsiones contenidas en los apartados 3 y 4 del artículo 17 del TRLS08, que no resultan de aplicación al cubrimiento de las vías. No se dan las circunstancias de dicho precepto en el soterramiento de una infraestructura de titularidad demanial, adscrita a un servicio público ferroviario, sobre la que se constituye una plataforma para su cubrimiento, prevista para usos que por su destino revisten la condición de demaniales objeto de cesión a la Administración actuante.

CUARTO.- Hemos de comenzar por el análisis de los motivos de casación formulados por el **AYUNTAMIENTO** y la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID**, que, en síntesis, como hemos expuesto, critican e impugnan la sentencia de instancia en el particular de la misma por el que, estimando el recurso contencioso administrativo, consideró que la imputación de los gastos correspondientes a la prolongación de la Línea 10 de Metro, no debería corresponder a los propietarios de los terrenos afectados, por las razones que en la sentencia se expresan, y que, por lo expuesto, no resultan de recibo para ambas Administraciones madrileñas.

Respecto de tales motivos sólo ha existido oposición por parte de la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL- MALMEA U. A.-2**, personada como recurrente y recurrida, habiéndose abstenido de hacerlo, de forma expresa, el Ente Público **ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)**.

Pues bien, los motivos formulados por las Administraciones madrileñas no pueden prosperar.

Las características de las obras sobre cuya financiación o "costeamiento" se discute en los motivos que nos ocupan, en concreto, consisten en la construcción de una nueva línea de Metro, que enlaza la actual Línea número 10 ---desde el final del tramo ya existente--- con una estación de cercanías intermodal entre Metro-Cercanías y Empresa Municipal de Transportes, incluyendo la ejecución de un parking disuasorio para vehículos privados, cochera de estacionamiento en la cabecera de la nueva Línea 10, así como la construcción de cinco nuevas estaciones en este tramo o prolongación; todo ello, según se expresa en el recurso, con un coste total de ejecución de 207.000.000 euros.

Conocemos las conclusiones de la Sala de instancia para la estimación de la pretensión de referencia:

"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".

Esto es, en síntesis, la Sala de instancia señala:

- a) Que se trata de un sistema general.
- b) Que la nueva línea se integra en el entramado urbano. c) Que crea ciudad.
- d) Y que beneficia a todos los ciudadanos de Madrid, y no sólo a los residentes del concreto ámbito de la actuación.

Debemos comenzar dejando constancia de los preceptos concernidos que nos afectan.

Los preceptos fundamentalmente considerados infringidos por las dos Administraciones recurrentes son el artículos 16.1.c) del TRLS08 (que perfila, a nivel estatal, el deber de los promotores de transformaciones urbanísticas, relativo a costear y, en su caso, ejecutar, las obras de urbanización), en relación con el 14.1.a) del mismo Texto (que delimita el ámbito de las citadas transformaciones urbanísticas); así como con los artículos 18 y 97 de la LSCM, que, de forma paralela a la legislación estatal, igualmente se ocupan de dichos extremos en el concreto ámbito autonómico madrileño.

(Debemos advertir, en relación con el primer precepto estatal citado, que la redacción que resulta de aplicación al supuesto de autos --- por razones temporales--- es la originaria del TRLS08, y no la introducida en el mismo por la Ley 8/2013, de 26 de junio, de Rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, que hoy constituye el artículo 18.1.c) del vigente Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana , aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre --- TRLSRU15---).

Y, debemos continuar dejando constancia de la evolución jurisprudencial producida, acompasada, sin duda, a la evolución normativa; sobre todo, como consecuencia del cambio producido en el precepto que debemos aplicar (16.1.c) del TRLS08) en relación con su precedente (18 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones ---LRSV---).

Pues bien, en la **STS 27 de mayo de 2015** (RC 2678/2013) hemos recordado la interpretación que realizáramos en la **STS de 5 de marzo de 2007** (Recurso de casación 5813/2004), interpretando el citado artículo 18 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre Régimen del Suelo y Valoraciones (LRSV), en el sentido de 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*".

En la misma STS de 27 de mayo de 2015 , igualmente recordábamos la anterior **STS de 2 de julio de 2012** (Recurso de casación 104/2009), en la que se señalaba respecto de los propietarios de suelo urbano que carezcan de urbanización consolidada, de conformidad con el artículo 14.2.b) de la citada LRSV , que, si bien a los mismos se 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, sin embargo, tal deber no comporta el de "costear su urbanización".

Con referencia a la misma STS de 2007, se añadía: " 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 Ley6/1998, 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 Ley6/1998, 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.

La regulación establecida respecto de los sistemas generales, por lo que ahora importa, en cuanto a la cesión de los terrenos correspondientes y, en su caso, a su ejecución o costeamiento de su urbanización, en la Ley de Suelo 8/2007, de 28 de mayo, y en el actual TRLS 2008 es diferente a la que se contemplaba en la anterior Ley6/1998, de 13 de abril. Así, en el actual artículo 16.1 del TRLS08 se ha establecido ---como antes se ha puesto de manifiesto, pero no está de más reiterar--- que en las actuaciones de transformación urbanística --- que son las que se mencionan en el artículo 14.1.a) de ese TRLS08---, los deberes que corresponde a la promoción de las mismas comportan, según su naturaleza y alcance, por lo que ahora interesa:

"a) 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".

La cesión a la Administración de los terrenos previstos en el planeamiento para dotaciones públicas comprende tanto a las que tienen "carácter local" como a las que tienen carácter de "sistema general", incluidos estos últimos en la propia actuación o adscritos a ella para su obtención.

En el apartado c) de ese artículo 16.1 se establece, como deber legal de la promoción, el de costear y, en su caso, ejecutar todas las obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente. No se excluye, por tanto, en ese precepto el coste correspondiente a las obras de urbanización de los sistemas generales previstas en la actuación correspondiente, como ya se había apuntado por esta Sala en la antes citada STS de 2 de julio de 2012 ".

Por su parte, en la **STS de 4 diciembre de 2014** (RC 3439/2012) hemos insistido en el distinto tratamiento que, en materia de deberes, impone el nuevo TRLS08, en relación con la anterior LRSV: "En efecto, en lo concerniente a la Ley 6/1998, este Tribunal Supremo venía declarando ---así sentencia de 5 de marzo de 2007 --- que aunque los propietarios tengan obligación de ceder el suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el planeamiento general, en su caso, incluya o adscriba al ámbito correspondiente --- artículo 18.2---, dicha Ley no impone que los propietarios hayan de costear o ejecutar la urbanización de esos sistemas generales más allá de aquello a lo que expresamente se refiere el nº 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 las mismas y las intensidades de uso que ésta genere".

Mientras que en el Texto Refundido 2/2008, de 20 de junio, el deber de costear y, en su caso ejecutar se amplía --- art. 16.1.c)--- a "todas" las obras de urbanización previstas en la actuación de transformación urbanística correspondiente, además de mantener las impuestas en la Ley anterior de ejecutar "las infraestructuras de conexión con las redes generales de servicio y las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación que ésta demande por su dimensión y características físicas, sin perjuicio

del derecho a reintegrarse de los gastos de instalación de las redes de servicio con cargo a sus empresas prestadoras, en los términos aplicables en la legislación aplicable".

Por tanto, es cierto que el alcance, pues, de este deber se ha ampliado en el TRLS08, en cuanto establece como deber legal de la promoción, el de costear y, en su caso, ejecutar *"todas las obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente"*. Pero tal modificación ---aspecto en el que insistiremos en el Fundamento siguiente--- ha de entenderse, sin duda, referida a las obras de urbanización cuya incidencia permanece dentro los límites del ámbito de actuación ---esto es, las que debemos considerar "dotaciones públicas de carácter local o sistema local"---, más no a las "dotaciones públicas de carácter general o sistema general", como acontece con la prolongación de la Línea de Metro.

Ello concuerda con lo que dice la STS de 4 diciembre de 2014 : *"No se excluye, por tanto, en el artículo 16.1 de dicho texto legal el coste de las obras de urbanización de los sistemas generales previstos en la actuación, como ya se señalaba en las sentencias de esta Sala de 2 de julio y 5 y 26 de diciembre de 2012 "*.

También nos acercamos a esta cuestión en la **STS de 7 de noviembre de 2014** (RC 2689/2012), en la que se suscitaba la duda de si la normativa de aplicación era el artículo 18.3 de la Ley 6/1998, de 13 de abril, de Régimen de Suelo y Valoraciones (LRSV), o el artículo 16.1 c) del Texto Refundido de la Ley del Suelo , aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio TRLS08). Pues bien, tras reproducir ambos preceptos, la STS, señala *"Son palpables las diferencias. Con base en el patrón marcado por alguna legislación autonómica con anterioridad (por todas, la Ley madrileña 9/2001, de 17 de julio, del Suelo), parece que, al menos, la voluntad del legislador es la de extender el ámbito de aplicación de este deber.*

En la Ley 6/1998, dicho deber se contrae a atender al pago -y, en su caso, ejecución- de las obras en un supuesto concreto -las infraestructuras de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación-, adicionalmente, en un segundo supuesto - 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-.

Mientras que en el Texto Refundido de 2008, el deber de costear y, en su caso, ejecutar se amplía más genéricamente a todas las obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente, además de hacer explícita mención en unos términos similares a los dos supuestos recogidos ya por la normativa precedente - 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-.

(...) El cambio en la dicción literal de los preceptos señalados puede en verdad resultar determinante y dar lugar a una interpretación diferente del alcance de la obligación que pesa sobre los propietarios de suelo urbanizable o -en la acepción de la nueva Ley- de los terrenos sujetos a actuaciones de transformación. Como decíamos antes, al menos, ésta parece la voluntad del legislador".

Ante tal situación, lo que en la STS se plantea es *"determinar la normativa aplicable al supuesto objeto de controversia en la presente litis"*, y, a tal fin, la sentencia recuerda que el *"objeto de impugnación en la instancia, no fue la singular determinación de planeamiento atinente al soterramiento de todas las líneas eléctricas existentes en sector, sino únicamente el hecho de que corresponda en exclusiva a los propietarios de los terrenos ubicados en el mismo atender a su coste como carga de urbanización impuesta al sector"*.

Y, tras realizar una serie de consideraciones en relación con el objeto de las pretensiones del recurso, la STS de 7 de noviembre de 2014 , llega a la siguiente conclusión: *"Sobre la base de las consideraciones precedentes, y siendo en consecuencia entonces lo impugnado el Acuerdo de 23 de febrero de 2005 - cuestión que si nos ha ocupado tanto espacio es por su trascendencia a los efectos de solventar la presente controversia, como se indicó al principio-, resulta obvio que la cuestión de la determinación de la normativa aplicable ha de resolverse a favor de la entonces vigente, que no era otra que la Ley 6/1998. A decir verdad, no cabe en el fondo hacerse sobre ello cuestión, ya que es clarotambién que, en todo caso, cuando el propio procedimiento inició su singladura, no se había aprobado todavía ni el Texto Refundido de la Ley del Suelo de 2008, ni la Ley 8/2007, de la que dicho Texto trae su causa.*

(...) Pues bien, teniendo ello presente, la cuestión puede encauzarse ya sin mayores dificultades, porque esta Sala y Sección vino en su Sentencia de 5 de marzo de 2007 (RC 5813/2014) a establecer su doctrina sobre el alcance de las obligaciones de los propietarios de suelo urbanizable contemplada en el artículo 18.3 de la Ley 6/1998 .

La Sala de instancia había confirmado la pertinencia de que los propietarios del suelo de un sector costearan la urbanización de los sistemas generales previstos en la actuación. Sin embargo, suscitada la misma cuestión en casación vinimos a concluir entonces en sentido contrario:

"En definitiva, la interpretación de la Ley 6/1998 en el extremo referido al alcance del deber de urbanizar que pesa sobre los propietarios de suelo urbanizable, es la siguiente: 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".

Por las razones que asimismo dejamos consignadas en la Sentencia de 5 de marzo de 2007, del modo que sigue:

"Hay esencialmente tres razones que nos conducen a no compartir la interpretación hecha por la Sala de instancia. Una tiene que ver con los objetivos de política económica que la Ley 6/1998 proclama perseguidos o buscados, pues según resulta de su Exposición de Motivos, uno de ellos, e incluso el más significativo, es poner freno al encarecimiento del producto final plasmado en la edificación, a cuyo fin se arbitran unas modificaciones de los instrumentos de ordenación y de gestión urbanística dirigidas a la reforma del mercado del suelo en el sentido de una mayor liberalización que incremente su oferta. Con tal objetivo no parece coherente una interpretación que incremente los deberes de urbanización incluyendo en ellos la realización de las obras requeridas para los sistemas generales; conclusión, ésta, que no se ve desvirtuada por la circunstancia de que el número 2 del artículo 18 incluya entre los deberes de los propietarios de suelo urbanizable el referido a la cesión obligatoria y gratuita del suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el planeamiento general, en su caso, incluya o adscriba al ámbito correspondiente, pues esa gratuidad lo es para la Administración, pero en sí misma, o sin el complemento que le presten otras previsiones sobre el cálculo del aprovechamiento del ámbito, no comporta necesariamente que los propietarios no hayan de percibir el aprovechamiento urbanístico de ese suelo cedido en otro distinto. Otra tiene que ver con el título competencial en cuya virtud el Estado, incidiendo sobre la competencia exclusiva atribuida a las Comunidades Autónomas en la materia de urbanismo, regula los deberes de los propietarios de las distintas clases de suelo, que lo es, claro está, el que le permite abordar (artículo 149.1.1ª de la Constitución) la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos y en el cumplimiento de los deberes constitucionales ; y que tiene que ver, también, con el respeto, en todo caso, del principio de equidistribución de beneficios y cargas; pues un incremento de los deberes de urbanización como es ese cuya posibilidad analizamos, comporta cuando menos un riesgo potencial de menoscabo de esa garantía de igualdad y de ese principio de equidistribución, y exigiría, por ello, que en la regulación establecida por el legislador estatal al amparo de aquel título competencial se viera, y se viera con una claridad que no tiene el número 6 del artículo 18, que el espíritu y finalidad de la norma ha sido el de imponer ese incremento. Y la tercera tiene que ver con el sentido constante y uniforme de nuestro ordenamiento urbanístico sobre el alcance del deber de urbanización, pues si el concepto de este deber es el antes dado y si la obligación impuesta a los propietarios de un sector o ámbito de costear o ejecutar las obras de urbanización no alcanzaba a los sistemas generales que estén al servicio de la ciudad entera [ver en este sentido, y por todas, las sentencias de este Tribunal Supremo de fechas 17 de noviembre de 1997, 6 de mayo de 1998, 14 de abril de 2000, 17 de mayo de 2000 o 15 de octubre de 2002, leyéndose en el fundamento de derecho tercero de la segunda de ellas que conforme al artículo 122.1,a) de dicha Ley (la del Suelo de 1976), los costes de urbanización que deben ser sufragados por los propietarios son los que por ser de interés para el sector o área de actuación de que se trate están previstos en los planes y proyectos redactados para la urbanización del mismo, no los de implantación de los sistemas generales, que responden a la necesidad de proporcionar los elementos fundamentales de la estructura general y orgánica de la ordenación del territorio (artículo 26 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico), que producen un beneficio general a la colectividad, difícilmente concretable en sujetos particulares, y que, en consecuencia, han de ser asumidos por la Administración que se haga cargo de su ejecución, claro parece que una norma cuyo significado fuera el de modificar de modo tan relevante, ampliándolo, aquel sentido constante y uniforme, lo hubiera dicho con la nitidez necesaria, no limitándose a imponer un deber, el de costear o ejecutar la urbanización, cuyo alcance no era más que el que era".

A continuación, y en apoyo de la limitación de la obligación de "costeamiento" a las obras de urbanización que cuenten con repercusión directa en el área de actuación, la STS de 7 de noviembre de 2014, añade:

"Tampoco procede acoger una interpretación extensiva de la obligación por otra parte establecida por el artículo 18.6 de la Ley 6/1998 , y contemplada también para los propietarios de suelo no urbanizable, porque, entendida de modo amplio dicha obligación, quedaría desplazada la del artículo 18.3 y desprovista de toda virtualidad. Así, pues, en lugar de aquélla, lo que procede es una interpretación integradora que venga a conciliar las obligaciones previstas en los dos preceptos antes señalados. Lo venía también a razonar nuestra Sentencia de 5 de marzo de 2007 , a la que venimos refiriéndonos, del siguiente modo:

"Por lo que hace al otro argumento, referido a que la norma no distingue, sólo sería relevante si el concepto jurídico-urbanístico de "obras de urbanización", que es al que se refiere el número 6 del repetido artículo 18, tuviera en sí mismo un sentido tan amplio que obligara a hacer la distinción que la Sala de instancia echa en falta. Pero no lo tiene, pues en nuestro ordenamiento urbanístico ese concepto jurídico de "obras de urbanización" alude tan solo a aquellas cuya finalidad u objeto es, simplemente, dotar a un terreno de los servicios e infraestructuras fijados en el planeamiento o, en su defecto, en la legislación urbanística, para que adquiera la condición de solar (concepto, el dado, que no parece que la Ley 6/1998 olvide o pretenda desconocer, pues en línea con él está lo que expresa la Exposición de Motivos de dicha Ley en el penúltimo párrafo de su apartado 3, y lo que expresa la propia Ley en su artículo 30). Pero, como parece claro, la adquisición de esta condición de solar no está supeditada a la urbanización y ejecución de aquello en qué consisten los sistemas generales, constituidos por los elementos fundamentales de la estructura general y orgánica de la ordenación del territorio; por lo que, cuando aquel número 6 del artículo 18 se refiere al deber de urbanización, no era necesario, para no atribuirle el sentido que le otorga la Sala de Instancia, que excluyera expresamente la urbanización de los sistemas generales".

Ciertamente, se formuló un voto particular discrepante a esta resolución, como antes se resaltó. Pero no menos cierto es que ya hemos tenido ocasión de proyectar también esta doctrina sobre supuestos posteriores. Así, en nuestra sentencia de 24 de septiembre de 2009 (RC 5037/2005):

"Cuestión distinta es la relativa al pago de los costes de urbanización de los sistemas generales, es decir, y en el presente caso, del tan citado Paseo Marítimo.

Este problema está también planteado en el pleito, como lo demuestra el hecho de que en la página 15 de la demanda formulada por "Rebot Squash Club, SL" se afirma que "no se puede imponer a unos pocos propietarios la obligación de ceder y costear lo que debe beneficiar a toda una comunidad".

Se trata, por lo tanto, de un problema que debe ser resuelto en este mismo pleito.

Pues bien, este Tribunal Supremo ya ha declarado (sentencia de 5 de Marzo de 2007, casación 5813/04) que aunque los propietarios tengan obligación de ceder el suelo necesario para la ejecución de los sistemas generales que el planeamiento general, en su caso, incluya o adscriba al ámbito correspondiente (artículo 18.2 de la Ley 6/98), dicha Ley no impone que los propietarios hayan de costear o ejecutar la urbanización de esos sistemas generales más allá de aquello a lo que expresamente se refiere el nº 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 o 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".

En este punto, por lo tanto, habremos de estimar el recurso contencioso administrativo".

(...) Sobre la naturaleza y carácter de las obras contempladas cuyo costeamiento se discute en el supuesto sometido a nuestro enjuiciamiento , no cabe no cabe albergar dudas, porque no ha sido desmentido el dato de que tres de las cuatro líneas existentes son infraestructuras de sistemas generales , una de las líneas de 220 KV de primera categoría está destinada al transporte de energía eléctrica propiedad de la entidad Red Eléctrica Española y otra de 132 KV de primera categoría constituye una doble línea destinada al transporte de energía eléctrica para unir diferentes subestaciones propiedad de la empresa Iberdrola, y la tercera también de Alta Tensión de 66 KV de segunda categoría destinada a la distribución de energía eléctrica, para unir diferentes subestaciones de la empresa Iberdrola. Incluso lo reconoce la propia sentencia, cuando afirma que se trata de "líneas que atraviesan el sector, unan subestaciones externas a San Vicente, las de San Juan y Muchamiel, y sean líneas de transporte energía eléctrica supramunicipales que conectan con otros municipios".

Así las cosas, se impone la aplicación al caso de la doctrina que ya tenemos establecida: el supuesto que nos ocupa no encaja dentro de alguno de los dos supuestos contemplados en el artículo 18.3 de la Ley 6/1998 a los que se circunscribe, a tenor de lo que acabamos de expresar, la obligación de los propietarios de suelo urbanizable de correr con el coste de las obras correspondientes (infraestructuras de conexión de los

sistemas generales exteriores a la actuación, u obras de ampliación o refuerzo de dichos sistemas generales), conforme a dicha normativa.

Las infraestructuras de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación no pueden consistir en soterrar los sistemas generales y cambiar su trazado lo que, en definitiva, equivale a una remodelación o cambio de los mismos, con una implantación diferente a la existente. Suponen la ejecución de una nueva obra de los sistemas generales que no tiene una utilidad específica para la actuación, por tratarse de una red de transporte que atraviesa el término municipal. Y tampoco la obra supone un refuerzo a las instalaciones existentes por cuanto tiene una función y destino diferenciados del simple suministro de energía para la actuación.

Por el contrario, es manifiesta la magnitud de las infraestructuras de energía existentes en el ámbito del Plan Parcial II/1 "El Trinquet" (a tenor de lo dispuesto en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimiento de autorización de instalaciones de energía eléctrica). Se trata de redes eléctricas de transporte y distribución que no prestan servicio directo a ningún sector de suelo urbanizable, sino que conectan distintas subestaciones de otros términos municipales con la Subestación de San Vicente del Raspeig. Por el carácter supramunicipal de estas redes (220 Kv, 132 Kv y 66 Kv), no pueden considerarse ni obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente, ni infraestructuras de conexión con las redes generales de servicios, ni ampliación o reforzamiento de las existentes fuera de la actuación que ésta demande por su dimensión.

(...) Con base en la normativa aplicable antes mencionada, resulta desproporcionado, en efecto, hacer recaer en exclusiva sobre los propietarios del suelo unas obras de cuya realización va a beneficiarse la colectividad entera. No deja de ser cierto, como afirma la sentencia impugnada, que tales obras puedan repercutir también en beneficio de los propietarios, porque al liberarse suelo pueden también llegar a obtenerse mayores aprovechamientos. Pero la cuestión no es ésta, sino la de que sí, por la expresada circunstancia, solo a ellos les incumbe pechar con la carga controvertida, que vendría así a sumarse -no cabe olvidar- a la de entregar los terrenos precisos a estos mismos fines (lo que ya vinimos a aceptar en nuestra Sentencia de 5 de marzo de 2007, aunque también con las cautelas que explicita el voto particular, que ya antes dejamos consignadas).

Por otro lado, carece de suficiente relieve que la misma solución se haya podido practicar en los sectores colindantes; porque aun sumados éstos no se agotaría en ellos los beneficiarios de un sistema general que por definición sirve a toda la población. Y aunque no se haya suscitado en su caso la controversia en tales supuestos, tampoco puede ello condicionar el sentido de nuestro pronunciamiento de acuerdo con la doctrina antes expuesta".

QUINTO.- Partiendo de lo anterior, en el supuesto de autos, acierta la Sala de instancia, en la valoración probatoria que efectúa de la realidad física de la zona, por cuanto la infraestructura de la Línea de Metro que se proyecta, por sus dimensiones, por su funcionalidad y por su ámbito de influencia urbana, merece ser considerada como un sistema general o una dotación pública de carácter general, que proyecta su utilidad a más de un ámbito de planeamiento, esto es, a más del ámbito de planeamiento en el que se ubica. Sin ningún género de dudas debemos coincidir con la Sala de instancia en cuanto la misma considera que la prolongación de la Línea del Metro de referencia ordena estructuralmente la ciudad en su conjunto ---en concreto, la extiende y la agranda hacia el Norte---, y no puede ser conceptualizada ---por las razones expresadas--- como una mera dotación "local" limitada a una ordenación pormenorizada de una zona, cuya funcionalidad y zona de incidencia quedaría circunscrita al ámbito correspondiente a las personas residentes en un área o sector concreto. Estamos, pues, ante un sistema general (o dotación pública de carácter general) y no ante un sistema local (o dotación pública local).

Tal sistema general se caracteriza por tener su proyección, incidencia o influencia en todo el ámbito municipal de Madrid, y no queda limitado, por la funcionalidad expresada, al ámbito del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", en el que físicamente se ubica. Ello lleva como consecuencia que el coste de su obtención deba de ser distribuido

---por los mecanismos adecuados--- entre toda la población, y no ser atribuido exclusivamente a los propietarios de la zona. Como quiera, pues, que la nueva línea de Metro, como sistema general al servicio de la ciudad, favorece a la población general, obvio es que las cargas que supone no deben asumirlas con exclusividad los propietarios de la zona.

En modo alguno puede ser considerada como una infraestructura de transporte destinada, con exclusividad, al movimiento interno de la zona, sino, más al contrario, fundamentalmente, como infraestructura destinada al desplazamiento a dicha zona ---y desde dicha zona--- desde

---y a--- otras zonas de la ciudad, constituyendo, pues, un elemento necesario e imprescindible para el funcionamiento del conjunto de la ciudad, o de la ciudad en su conjunto.

No debemos aceptar la argumentación relativa a la concreta dimensión y ubicación de la infraestructura ---que antes hemos descrito---, pues lo cierto es que, incluso, aisladamente considerado, el ámbito del APR 08.03 "Prolongación de la Castellana", cuenta con unas características físicas, con unas dimensiones, con un tamaño, que no sólo es que "hace ciudad" sino que, casi, podría considerarse como una ciudad en sí misma, completa y nueva; pero no estamos ante una ciudad nueva e independiente, sino ante el crecimiento ordenado de una ciudad existente, y, que es lo que nos interesa destacar, ante el de un elemento estructurante de la misma, como es la prolongación de una de sus líneas de Metro.

En consecuencia, no se ha desacreditado la afirmación que en la sentencia de instancia se contiene, en el sentido de que la infraestructura ferroviaria municipal de referencia *"favorece a la población en general y se integra en el entramado urbano, por lo que entra dentro del concepto de crear ciudad"*; ni tampoco se ha demostrado que tal afirmación fuese irrazonable, ilógica o arbitraria.

Insistimos, pues, en el rechazo de los motivos de ambas Administraciones madrileñas.

SEXTO.- Los dos motivos formulados por la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U. A.-2** tampoco pueden ser acogidos.

Obviamente, los motivos giran en torno a la declaración de la sentencia de instancia por la que se desestima la pretensión de que no deban de ser asumidos por los propietarios las obras de soterramiento y cubrimiento de las vías de ferrocarril que parten de la actual Estación de Chamartín.

A este recurso se opusieron, con sus alegaciones, la entidad **DESARROLLO URBANÍSTICO CHAMARTÍN, S. A.** y el **AYUNTAMIENTO DE MADRID**, habiéndose limitado la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID** a adherirse a la oposición del Ayuntamiento. De forma expresa el Ente Público **ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)** se abstuvo de oponerse al recurso.

El coste que en el recurso se expresa de las obras de cubrimiento de las vías ferroviarias asciende a 822.100.000 (equivalente al 42,74 % de la carga urbanizadora, que se sitúa en los 1.923.523.048 euros); el objetivo pretendido, como se indica en el PPRI, es la eliminación del "efecto barrera" del sistema general ferroviario mediante la conexión transversal con los barrios del entorno, cumpliendo, por otra parte, así, con la obligación de cesión gratuita de dotaciones de zonas verdes y equipamientos públicos, de conformidad con los estándares mínimos de la normativa urbanística.

Reiteramos la concreta conclusión de la Sala de instancia:

"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".

Esto es, como acaba de expresarse, que *"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 síntesis, para llegar a tal conclusión, la Sala de instancia señala la finalidad de tal actuación y las consecuencias de ello derivadas:

a) Crear una gran plaza que refuerce la integración urbana Este-Oeste.

b) La ubicación --- *"disposición"*, dice la sentencia--- de parques, jardines y viales sobre las zonas de cobertura de vías, de conformidad con lo expuesto en el Anexo A.7.6 de la Memoria.

c) Tales obras de soterramiento y cubrimiento son consideradas en la sentencia como una "actuación de urbanización", esto es, como obras de urbanización.

d) Y, la consecuencia de tal soterramiento ---así como de la posterior cobertura del mismo---, no es otro que "obtener el régimen de aprovechamientos lucrativos previstos".

e) Por último, la sentencia de instancia expone la razón por la que alcanza dichas conclusiones, y que deduce de la valoración de la prueba que efectúa: en concreto, del "contenido del informe pericial de la codemandada en relación con las obras de movimiento de tierras necesario para alcanzar la cota urbana necesaria" con la finalidad de llevar a cabo la ejecución expresada.

Pues bien, también con esta conclusión acierta la Sala de instancia, debiendo, pues, rechazarse, como hemos adelantado, los dos motivos formulados por la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U. A.-2** ., procesalmente encauzados al amparo del apartado d) del artículo 88 de la LRJCA , por infracción de las normas del ordenamiento jurídico o de la jurisprudencia que fueran aplicables para resolver las cuestiones objeto de debate:

1º.- En el primer motivo se expone la infracción de la jurisprudencia que se cita en el Fundamento Cuarto de la sentencia, de las que extrae unas determinadas conclusiones que interpretan los artículos 16.1.a) y c) del TRLS08, así como el 18 de la LSCM, entendiendo que, en relación con los costes del cubrimiento de las vías de tren, se debería aplicar los mismos criterios jurisprudenciales que los aplicados para considerar que el coste de la red supramunicipal de la nueva Línea 10 de Metro no debe de ser asumida por los propietarios del suelo, pues, en ambos casos, se está en presencia de sistemas generales municipales que se integra en el ámbito pero que contribuyen a "hacer ciudad".

Para ello apela a la jurisprudencia consolidada ---que cita--- y que hace referencia a que la implantación de los servicios para la ciudad no puede hacerse a costa del sacrificio singularizado de unos propietarios de conformidad con el principio de equidistribución de beneficios y cargas del planeamiento; entendiendo dicha jurisprudencia, a la que apela, que las infraestructuras municipales favorecen a la población en general, se integran en el entramado urbano y "crean ciudad", así como que las mismas constituyen sistemas generales. La finalidad ---urbanística--- de la actuación en relación con la eliminación del "efecto barrera" que en la actualidad supone la infraestructura ferroviaria, es el que determina que el cubrimiento de las vías deba tratarse como sistema general, debiendo ser excluido su "costeamiento" por la propiedad del suelo.

Considera, en síntesis, que este supuesto del cubrimiento de las vías del ferrocarril es idéntico al anterior, relativo a la construcción de las vías del metro, ya que, en ambos casos, expone, se está en presencia de sistemas generales municipales que contribuyen a "hacer ciudad"; por otra parte, rechaza el argumento de que con el soterramiento y cubrimiento de la infraestructura ferroviaria se contribuya al deber de cesión urbanística para el cumplimiento con los estándares urbanísticos, por cuanto la Ley de Madrid 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, que modificó la LSM, redujo sustancialmente dichos estándares, siendo menor la exigencia de superficie para dotaciones, al no serle de aplicación ---según expresa--- la limitación de tres alturas más ático prevista en el artículo 39.8 de la citada LSM (en la redacción dada a la DT de la Ley 3/2007, de 26 de julio, de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración , por la DA 7ª de la Ley 3/2013, de 18 de junio), lo que determina que el mantenimiento del cubrimiento de las vías del ferrocarril no constituya ninguna necesidad para materializar el aprovechamiento ordenado.

Por otra parte, rechaza el argumento basado en el inciso final del párrafo segundo del artículo 16.1.c) del TRLS08, que se refiere ---para concretar las obras incluidas en el costeamiento de los propietarios--- a las "infraestructuras de transporte público que se requieran para una movilidad sostenible", pues ello exigiría, según expresa, "que las mismas han de encontrarse expresamente incluidas como tales por la concreta legislación sobre ordenación territorial y urbanística de la Comunidad Autónoma", lo que no acontece en la LSM ---en concreto, en el catálogo de conceptos que conforman las obras de urbanización (artículo 97)---, por lo que, en el supuesto de autos, se está ante unas obras de infraestructura distintas de las meramente precisas para el funcionamiento de la actuación, cuya ejecución no puede resultar a cargo de los propietarios.

Pues bien, hemos de comenzar señalando que, lo que en realidad pretende la recurrente es llevar a cabo una valoración probatoria distinta de la realizada por la Sala de instancia, en la que, como se ha expresado, se ha llegado a la conclusión de que las obras que ahora nos conciernen ---a diferencia de las anteriores de prolongación de la línea de Metro--- son obras de urbanización, con incidencia exclusiva en el ámbito urbanístico en el que se ubican (sistemas locales, pues), y con la finalidad de contribuir a "obtener el régimen de aprovechamientos lucrativos previstos" exigible, mediante la ubicación de las dotaciones previstas.

Ya desde esta perspectiva el recurso debería ser desestimado. Entre otras en las SSTs de 13 y 20 de marzo de 2012 hemos recordado unos principios, de sobra más que conocidos, en relación con la valoración probatoria en este ámbito casacional:

a) Que es reiterada la doctrina de esta Sala, a la que se refiere, entre otras muchas la STS de 30 de octubre de 2007, según la cual *"la formación de la convicción sobre los hechos en presencia para resolver las cuestiones objeto del debate procesal está atribuida al órgano judicial que, con inmediación, se encuentra en condiciones de examinar los medios probatorios, sin que pueda ser sustituido en este cometido por el este Tribunal de Casación"*.

b) Que, como regla general (STS de 3 de diciembre de 2001) *"la errónea valoración probatoria ha sido excluida del recurso de casación en la jurisdicción civil por la Ley de Medidas Urgentes de Reforma Procesal, y no ha sido incluida como motivo de casación en el orden contencioso- administrativo, regulado por primera vez en dicha ley. Ello se coherente con la naturaleza de la casación como recurso especial, cuya finalidad es la de corregir errores en la interpretación y aplicación del ordenamiento jurídico, y no someter a revisión la valoración de la prueba realizada por el tribunal de instancia"*. Y, como consecuencia de ello,

c) Que no obstante dicha regla general, en muy limitados casos declarados por la jurisprudencia, y por el cauce procesal oportuno, pueden plantearse en casación ---para su revisión por el Tribunal *ad quem*--- supuestos como el quebrantamiento de las formas esenciales del juicio en relación con la proposición o la práctica de prueba; o como la infracción de normas que deban ser observadas en la valoración de la prueba ---ya se trate de las normas que afectan a la eficacia de un concreto medio probatorio, o a las reglas que disciplinan la carga de la prueba, o a la formulación de presunciones---; o, en fin, cuando se alegue que el resultado de dicha valoración es arbitrario, inverosímil o falto de razonabilidad.

Pues bien, como hemos expresado, en el supuesto de autos las conclusiones alcanzadas por la Sala en relación con el soterramiento y costeamiento que nos ocupa procede, según en la sentencia se expresa, del *"contenido del informe pericial de la codemandada en relación con las obras de movimiento de tierras necesario para alcanzar la cota urbana necesaria"* con la finalidad de llevar a cabo la ejecución expresada. Frente a ello, la recurrente no señala que la valoración ---de la realidad física subyacente---, de conformidad con el examen realizado de la pericial de referencia, resulte errónea, ilógica o arbitraria, y, por otra parte, no expresa que con tal actuación procesal se la haya causado indefensión alguna.

Efectivamente, la valoración probatoria realizada por la Sala de instancia se ajusta a la realidad existente ---soterramiento y cubrimiento de las vías del tren---, se contrasta con la (doble) finalidad pretendida en el Memoria del PEPRI y se acaba considerando a las obras a realizar para la finalidad expresada como obras de urbanización del Sector, que, en consecuencia, deben de ser asumidas por los propietarios del mismo.

Si bien se observa, las vías tren que parten de la Estación de Chamartín existían ---y existen--- con anterioridad a la actuación urbanística proyectada, y, el terreno donde las mismas se ubican tan sólo ---con exclusividad, pues--- se ocupaba por la mismas vías. Ahora, tras la actuación urbanística, el mismo espacio (si bien situado en una cota inferior, tras su soterramiento) va a seguir siendo ocupado por la vías del tren y el resto de las infraestructuras ferroviarias, pero, al mismo tiempo, ahora, se va a ocupar también la superficie que se sitúa sobre el soterramiento de las vías, en una especie de duplicación del citado espacio. Por tanto, con tal operación de soterramiento y cubrimiento, no se crea *ex novo* una nueva infraestructura de la ciudad (pues las vías ya existan), sino que con la misma ---con tal duplicación por superposición de espacios--- se aprovecha la ciudad existente para la obtención --- mediante el proceso de urbanización--- de espacios con la finalidad de contribuir al cumplimiento de los deberes urbanísticos de cesión y urbanización, que, en exclusiva, a los propietarios del Sector corresponde, de conformidad con los preceptos del TRLS08 y de la LSCM considerados infringidos.

La situación es diferente a la anteriormente examinada, ya que las vías del Metro no existían ---allí se creaban *ex novo*---, mientras que las vías del tren, como acabamos de exponer, cuentan con una larga existencia, y, lo único que acontece con las mismas, desde la perspectiva urbanística que nos ocupa, es que, a través de la sugestiva actuación que examinamos, se actualizan, modernizan y rentabilizan con la finalidad de obtener ---sobre las mismas--- "nuevos terrenos" destinados a cumplir --- mediante su cesión y urbanización--- con las obligaciones urbanísticas de realizar nuevas dotaciones públicas.

Esto es, las vías del tren ---a diferencia de las del Metro--- eran, son y seguirán siendo un sistema general, pero con su soterramiento se consigue el incremento de suelo (su duplicación) con el que, a su vez, poder contribuir a la obligación urbanística de cesión y urbanización para cumplir con los estándares urbanísticos legalmente exigidos.

Debemos, por ello, rechazar las diversas argumentaciones esgrimidas por la recurrente en su escrito de interposición.

A) Es cierto que, junto a la finalidad expresada de la operación de soterramiento y cubrimiento de las vías del ferrocarril, también se contempla la finalidad ---urbanística--- de la actuación en relación con la eliminación del "efecto barrera" que en la actualidad supone la citada infraestructura ferroviaria; en concreto, se dice en la sentencia de instancia, la de *"crear una gran plaza que refuerce la integración urbana Este-Oeste"*. De ello deduce la recurrente que tal finalidad ---que excede de la estrictamente sectorial--- es la que, realmente, justifica y determina que el cubrimiento de las vías deba tratarse como sistema general, debiendo, por ello, ser excluido su *"costeamiento"* por la propiedad del suelo.

No es así. La finalidad esencial de la operación es la de la urbanización (mediante el soterramiento y posterior cubrimiento) de la zona para el cumplimiento de los deberes urbanísticos de precedente y reiterada cita: finalidad, a la que, además, se añadiría la de eliminar el "efecto barrera", que las actuales vías del tren suponen, más sin que, con tal operación, se "haga ciudad", ya que, simplemente incide y mejora el Sector permitiendo una más fluida conexión con los sectores colindantes. No hace crecer la ciudad, sino que, simplemente, lo integra mejor en la ciudad existente, eliminando su aislamiento y facilitando su accesibilidad. En todo caso, pudiéramos considerarla como una finalidad secundaria que, en modo alguno, desvirtuaría la expresada finalidad esencial determinante de la atribución de su coste a los propietarios del Sector.

B) También debemos rechazar la argumentación que se realiza en el sentido de que el cubrimiento de las vías del ferrocarril no constituye ninguna necesidad para materializar el aprovechamiento ordenado, lo cual deduce, como hemos expresado, de la reducción "cuantitativa" del deber de cesión urbanística para el cumplimiento con los estándares urbanísticos, por cuanto la Ley de Madrid 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, que modificó la LSM, redujo sustancialmente dichos estándares.

Pues bien, con independencia de que la última sentencia dictada respecto de tal cuestión (STSJM de 9 de junio de 2015 ---RCA 1277/2011 ---), no es firme, se trata, la alegada, de una normativa posterior al Acuerdo objeto de las pretensiones deducidas en la instancia.

C) Por último, también debemos rechazar el argumento basado en el inciso final del párrafo segundo del artículo 16.1.c) del TRLS08, que se refiere a la posibilidad de incluir entre las obras e infraestructuras --- incluidas en el costeamiento de los propietarios--- a las *"infraestructuras de transporte público que se requieran para una movilidad sostenible"*, por entender que las mismas *"han de encontrarse expresamente incluidas como tales por la concreta legislación sobre ordenación territorial y urbanística de la Comunidad Autónoma"*, lo que no acontece en la LSM ---en concreto, en el catálogo de conceptos que conforman las obras de urbanización (artículo 97)---.

Tampoco es así, por cuanto la finalidad expresada de las obras de soterramiento y posterior cubrimiento, en modo alguno es el de obtener un transporte público más sostenible, sino los ya expresados, con reiteración, motivos de la urbanización y cumplimiento de los deberes urbanísticos de referencia, y, con carácter secundario, el de contribuir a la eliminación del "efecto barrera" que las vías del ferrocarril suponen en la actualidad.

2º. En el *segundo motivo* se entiende, por la Junta de Compensación recurrente, producida la infracción del ordenamiento jurídico y de la jurisprudencia aplicable por contravenir las previsiones contenidas en los apartados 3 y 4 del artículo 17 del TRLS08, los cuales, según expresa la recurrente, no resultarían de aplicación al cubrimiento de las vías, todas ellas de carácter demanial. En concreto, se rechaza que la sentencia de instancia acepte ---según se expresa--- el criterio municipal de considerar como un *"complejo inmobiliario"* las superficies superpuestas al soterramiento de las vías, por cuanto tal cubrimiento no responde a la necesidad de configurar complejos inmobiliarios. Por ello, se señala que no se dan las circunstancias previstas de dicho precepto (17 del TRLS08) en el soterramiento de una infraestructura de titularidad demanial, adscrita a un servicio público ferroviario, sobre la que se constituye una plataforma para su cubrimiento, prevista para usos que por su destino revisten la condición de demaniales y que son objeto de cesión a la Administración actuante.

En tal sentido, se expresa que el artículo 17.3 exige que dentro de la parcela no quede incluida ninguna porción o finca que deba tener la condición de dominio público, sea de uso público, sirva de soporte a las obras de urbanización o pueda computarse a los efectos del cumplimiento del deber legal de cesión de terrenos (16.1.a del mismo TRLS08). Por su parte, en apartado 4 del mismo artículo 17 contempla la posibilidad de constituir *"complejos inmobiliarios"* cuando se destinen superficies superpuestas ---en la rasante, suelo o vuelo---, simultáneamente a la edificación o uso privado y al dominio público, en determinadas

condiciones: Que unas y otras superficies *"tengan el carácter de fincas especiales de atribución privada, previa la desafectación y con las limitaciones y servidumbres que procedan para la protección del dominio público"*.

Pues bien, partiendo de ello, la recurrente considera que, en el supuesto de autos, las condiciones exigidas no concurren en el soterramiento de una infraestructura de titularidad demanial, adscrita al servicio público ferroviario, sobre la que se construye una plataforma para su cubrimiento, prevista para usos que por su destino ---dotaciones públicas--- revisten la condición de demaniales como consecuencia de su cesión a la Administración actuante. De esta condición de cesiones obligatorias de suelos (que realmente no considera exigibles debido a la modificación legislativa que establece unas alturas máximas de tres alturas), artificiosamente creado, deduce la recurrente que no puede imponerse a la propiedad la obligación de su urbanización, que considera una carga extralegal que vulnera el artículo 63.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPA).

Tampoco este motivo puede ser acogido.

Bastaría con señalar que la finalidad del precepto es la definir, desde una perspectiva registral, los conceptos de "finca" y "parcela", con un destino concreto cuál es la de posibilitar el acceso de las mismas al Registro de la Propiedad. Partiendo de tales definiciones (17.1.a y b), el precepto contempla en el apartado 2 la incidencia de la legislación aplicable ---sectorial, urbanística y sobre ordenación del territorio---, en los supuestos de división o segregación de fincas, o bien de enajenación de partes indivisas sin división ni segregación, imponiendo determinados deberes a los notarios y registradores intervinientes.

Pues bien, como otro supuesto especial, el apartado 3 del artículo 17 del TRLS08 contempla ---junto al supuesto de fincas en régimen de propiedad horizontal--- el de constitución de los denominados *"complejos inmobiliarios"*, permitiendo en ambos casos, desde una perspectiva registral, que su superficie total pueda ser considerada como una sola parcela registral, en una determinadas condiciones, cuales son que dentro de la parcela no quede incluida ninguna porción o finca que (i) deba tener la condición de dominio público, (ii) sea de uso público, (iii) sirva de soporte a las obras de urbanización o (iv) pueda computarse a los efectos del cumplimiento del deber legal de cesión de terrenos (16.1.a del mismo TRLS08).

Al margen de que la sentencia de instancia no contiene referencia alguna a este artículo 17.3 del TRLS08 citado como infringido en el recurso, no se acierta a comprender la relación de este concreto apartado del precepto con la obligación impuesta a los propietarios del Sector de correr con la obligación del costeamiento de las obras de soterramiento y cubrimiento de las vías ferroviarias que parten de la Estación de Chamartín; relación que sí pudiera existir con el apartado 4 del mismo artículo 17, que contempla la posibilidad de constituir *"complejos inmobiliarios"* cuando se destinen superficies superpuestas ---en la rasante, suelo o vuelo---, simultáneamente a la edificación o uso privado y al dominio público, en determinadas condiciones: Que unas y otras superficies *"tengan el carácter de fincas especiales de atribución privada, previa la desafectación y con las limitaciones y servidumbres que procedan para la protección del dominio público"*. Esto es, lo que el precepto contempla es la posibilidad de constitución ---en determinadas condiciones--- de *"complejos inmobiliarios"* que contenga superficies simultáneamente espacios destinadas a la edificación (o uso privado) y al dominio público.

Pues bien, en principio, como hemos expuesto, la citada se trata de una norma de carácter registral que contempla una especial composición de una finca o parcela con vistas a su inscripción en el Registro de la Propiedad; más, la posibilidad de utilización de tal norma o fórmula jurídica en el supuesto de autos ---que, por otra parte, ni es la única posible, ni es la definitivamente prevista en las Normas Urbanísticas del PEPRI--- no es la determinante de la obligación de costeamiento de la urbanización de la zona a cargo de los propietarios de la misma, pues, debemos insistir en que tal obligación, como hemos expuesto de forma reiterada, viene determinada, de conformidad con lo establecido en los artículos 16.1.c) del TRLS08 y 18.2.d) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, sin que resulte aceptable el argumento, en el que la recurrente vuelve a insistir, de la innecesariedad de mayores cesiones y dotaciones como consecuencia de la limitación de alturas en la ciudad, como consecuencia de los sucesivos cambios normativos introducidos en la citada Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid ya que los mismos ---como ya hemos expresado--- son posteriores al Acuerdo aprobatorio del PEPRI, sin que, por tanto, sobre el mismo tengan incidencia.

El motivo, pues, decae.

SÉPTIMO.- Al declararse no haber lugar a los recursos de casación procede condenar a las respectivas partes recurrentes en las costas de los mismos (artículo 139.2 de la LRJCA), si bien, de conformidad con lo

establecido en el número 3 de dicho precepto, procede limitar las correspondientes a los Letrados de las --- también respectivas--- partes recurridas, a las cantidades de 5.000 euros, los de la entidad **DESARROLLO URBANÍSTICO CHAMARTÍN, S. A.** y la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U. A.-2**, y a 2.000 euros los del **AYUNTAMIENTO DE MADRID**, a la vista de las actuaciones procesales de cada parte, sin derecho alguno para la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID**, al haberse limitado a hacer suyas las alegaciones del Ayuntamiento.

VISTOS los preceptos y jurisprudencia citados, así como los de pertinente aplicación.

FALLAMOS

1º. No haber lugar y, por tanto, desestimar los Recursos de casación **283/201**, interpuestos, de una parte, por la **COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID** y el **AYUNTAMIENTO DE MADRID**, y, de otra, por la **JUNTA DE COMPENSACIÓN INDUSTRIAL FUENCARRAL-MALMEA U. A.-2**. contra la sentencia que la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en fecha 8 de noviembre de 2013, en el **Recurso Contencioso- administrativo 798/2011**, sobre aprobación definitiva del Plan Parcial de Reforma Interior para el desarrollo del APR 08.03 "*Prolongación de la Castellana*".

2º. Condenar a la partes recurrente en las costas del presente recurso de casación, en los términos establecidos.

Así por esta nuestra sentencia, que deberá insertarse por el Consejo General del Poder Judicial en la publicación oficial de jurisprudencia de este Tribunal Supremo, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos

PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia por el Magistrado Ponente, Excmo. Sr. Don Rafael Fernández Valverde, estando constituida la Sala en Audiencia Pública, de lo que certifico.