

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

45**MADRID**

URBANISMO

Área de Gobierno de Desarrollo Urbano

Expediente 135/2019/02598.

El Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 26 de enero de 2021, adoptó el siguiente acuerdo:

“Primero.—Aprobar definitivamente el Estudio de Detalle para las parcelas TER 02-189-DI.1, TER 02-189-DI.2 y TER 02-189-D.2 del Área de Planeamiento Específico 16.11 “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas”, Distrito de Hortaleza, promovido por Metrovacesa, S. A., de conformidad con lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid en relación con los artículos 61.5 y 62.2 de la citada Ley.

Segundo.—Publicar el presente acuerdo en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, en cumplimiento del artículo 66 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, con indicación de haberse procedido previamente a su depósito en el registro administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística”.

Asimismo, a tenor de lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local, a continuación se publica los documentos con contenido normativo:

ANEXO

NORMATIVA EN MATERIA DE SERVIDUMBRES

Servidumbre aeronáutica

La totalidad del ámbito del Estudio de Detalle se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En consecuencia según lo establecido en el artículo 5.1.5 de las Normas del APE 16.11 que remite a lo establecido en la Disposición Adicional 2.^a del RD 2591/1998, en la tramitación de este expediente es preciso el informe de la Dirección General de Aviación Civil, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que emite informe incluyendo las siguientes consideraciones:

“5. Normativa sobre autorizaciones en materia de servidumbres aeronáuticas.

Con independencia de lo indicado en el presente informe respecto al planeamiento urbanístico, se recuerda que, al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación [postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)] o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción, circunstancia que debe recogerse en los documentos de planeamiento.

Excepcionalmente, conforme al artículo 33 del Decreto 584/1972 en su actual redacción, podrán ser autorizadas las construcciones, edificaciones o instalaciones cuando, aun superándose los límites establecidos por las servidumbres aeronáuticas, quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves o que se trata de un supuesto de apantallamiento. A tales efectos, los promotores de nuevas actuaciones podrán presentar un Estudio Aeronáutico de Seguridad.”

Servidumbre ferroviaria

El ámbito del Estudio de Detalle está afectado por una servidumbre ferroviaria y en consecuencia según lo establecido en el artículo 7 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, en la tramitación de este expediente es preciso el informe de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la red ferroviaria, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que emite informe incluyendo las siguientes determinaciones:

- “No se hace mención expresa a la legislación estatal ferroviaria vigente (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y al Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
- El texto del citado Estudio, no obstante, sí recoge las servidumbres y limitaciones aplicables a la línea ferroviaria, que son la zona de dominio público y la de protección. Al estar el tramo soterrado, la línea límite de la edificación no aplica. Sin embargo, en el plano “OP.05 Afecciones y Servidumbres” se reflejan de manera incorrecta estas distancias, que son de 5 y 8 metros, desde la arista exterior de las pantallas, para las zonas de dominio público y protección, respectivamente.
- Por último, parece que no está correctamente situada la línea ferroviaria en el plano, y consecuentemente no es posible determinar la posible afección de las parcelas a esta”.

Las parcelas, ámbito del Estudio de Detalle, están próximas a la traza de la Línea de Red Convencional Hortaleza-Aeropuerto T-4, en el tramo en el que dicha línea discurre soterrada.

ADIF es la Entidad Pública que asume las funciones asignadas al administrador de infraestructuras ferroviarias en relación con la Red Ferroviaria de Interés General (RD 2395/2004 de 30 de diciembre y Ley 38/2015 de 29 de septiembre), en consecuencia en la tramitación de este expediente es preciso el informe de ADIF, perteneciente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que emite informe incluyendo las siguientes determinaciones:

“Primero.—En relación al escrito donde se solicita informe de conformidad con el artículo 7 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, se indica que ese artículo cita que, previamente a la aprobación inicial de los instrumentos de planeamiento urbanístico, debe solicitarse informe al Ministerio de Fomento por lo que debe ser remitida esta solicitud a la Secretaría General de Infraestructuras de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Ministerio de Fomento.

Segundo.—Independientemente de lo expuesto en el punto anterior, visto el documento se hacen las apreciaciones recogidas en los siguientes puntos del presente informe.

Las parcelas objeto del Estudio de Detalle están próximas a la traza de la Línea de Red Convencional Hortaleza-Aeropuerto T-4, en el tramo en el que dicha línea discurre soterrada.

Analizado el Inventario Jurídico de Bienes Inmuebles del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, no se observan afecciones desde el punto de vista patrimonial.

Tercero.—Debe recordarse que cualquier actuación en el entorno de la línea ferroviaria quedará sujeta a la legislación vigente, Ley 38/2015, de fecha 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, LSF), el RD 2.387/2004, de fecha 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y el RD 810/2007, de fecha 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, normativa sectorial con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al planeamiento. Es recomendable que el mencione la citada legislación.

Deberán respetarse las limitaciones a la propiedad y las restricciones de uso establecidas en el capítulo III de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, en el que se definen para todas las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de dominio público (ZDP), otra zona de protección (ZP) y la línea límite de edificación (LLE).

- “Comprenden la zona de dominio público los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y una franja de terreno de ocho (8) metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación” (artículo 13 LSF).
- “La zona de protección de las líneas ferroviarias consiste en una franja de terreno a cada lado de las mismas delimitada, interiormente, por la zona de dominio público definida en el artículo anterior y, exteriormente, por dos líneas paralelas si-

tuadas a setenta (70) metros de las aristas exteriores de la explanación”. (Artículo 14 LSF).

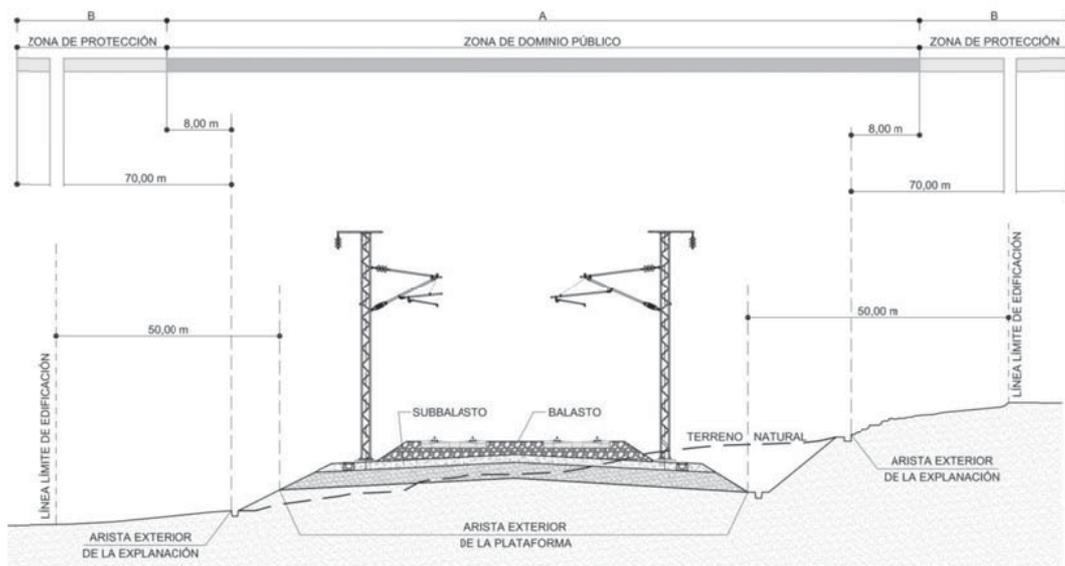
- “1. A ambos lados de las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes en el momento de la entrada en vigor de esta ley. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación.

... Tampoco será de aplicación la línea límite de la edificación cuando la obra a ejecutar sea un vallado o cerramiento.

2. La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

En las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurren por zonas urbanas, la línea límite de la edificación se sitúa a veinte (20) metros de la arista más próxima a la plataforma...”. (Artículo 15 LSF).

“2. En el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas en los apartado anterior para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco (5) metros para la zona de dominio público y de ocho (8) metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación”. (Artículo 14.2).



Se recuerda que aun siendo recomendable que se incluyan en la documentación gráfica del documento las zonas de afección ferroviaria, éstas nunca tendrán carácter vinculante ya que es competencia exclusiva del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la definición de las aristas de plataforma y explanación atendiendo al estado de la infraestructura en cada momento.

Cuarto.—Particularmente, desde la Subdirección de Operaciones de Red Convencional Centro del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, se informa:

El apartado 1 del artículo 25 del Reglamento del Sector Ferroviario dice que “En los túneles, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos sobre ellos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos”.

Por otro lado, en el mismo apartado del mismo artículo se cita que “Siempre que se asegure la conservación y el mantenimiento de la obra, el planeamiento urbanístico podrá diferenciar la calificación urbanística del suelo y el subsuelo, otorgando, en su caso, a los

terrenos que se encuentren en la superficie calificaciones que los hagan susceptibles de aprovechamiento urbanístico”.

Dada la proximidad de las parcelas a la traza del túnel, tanto este estudio de detalle, como cualquier actuación que fuese a llevarse a cabo en las parcelas objeto de dicho estudio, deberán ser informados por la Jefatura de Túneles de Adif, que convendrá indicar la viabilidad de estos, así como las condiciones en que deban llevarse a cabo.

Quinto.—En relación con lo expuesto anteriormente, así mismo se recuerda que (artículo 16 LSF) “Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias”.

Por lo tanto, conforme a la legislación sectorial vigente, y con carácter previo a cualquier actuación, el promotor deberá contar con Autorización expresa del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, que deberá ser gestionada a través de la Jefatura de Área de Autorizaciones y Zonas de Afección (autorizacionezonadeafeccion@adif.es) mediante el siguiente formulario que se encuentra disponible en la web de ADIF:

http://www.adif.es/es_ES/empresas_servicios/doc/CatProd_AUT_FormulSolicitud.pdf

Sexto.—Cabe recordar que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponde al Ministerio de Fomento la planificación de la infraestructura ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, y es de su competencia la información relativa a las infraestructuras ferroviarias que se están ejecutando”.

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66.1 de la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, significando que ha sido remitido un ejemplar del Estudio de Detalle al Registro Administrativo de la Consejería competente en materia de ordenación urbanística, que el transcrito acuerdo pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponer contra el mismo Recurso Contencioso Administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 29/1998 de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa, todo ello sin perjuicio de que se pueda utilizar cualquier otro recurso que se estime pertinente para la defensa de sus derechos.

Madrid, a 8 de febrero de 2021.—El director general de Planeamiento, Javier Hernández Morales.—El secretario general de Pleno, Federico Andrés López de la Riva Carrasco.

(02/4.907/21)

