



Ref: CU 29 -17

ASUNTO: Consulta que plantea el Distrito de Centro relativa a la necesidad de otorgar concesión administrativa para ocupar dominio público por Metro Madrid para instalación de ascensor.

Con fecha 23 de agosto de 2017, se eleva a la Secretaría Permanente consulta efectuada por el Distrito de Centro relativa a si es necesario que el distrito tramite una concesión para la ocupación del dominio público con motivo de la realización de obras de accesibilidad a las estaciones de ferrocarril metropolitano de Madrid (instalación de ascensores en la vía pública) por parte del Consorcio Regional de Transportes a través de la empresa pública Metro Madrid.

La presente consulta se resuelve de conformidad con el artículo 13 del Decreto de 21 de agosto de 2017 de la Alcaldesa por el que se crea la Comisión Técnica de Licencias y se regula su composición y funcionamiento en el que se dispone que *“La Secretaría Permanente se constituye como órgano auxiliar de la Comisión, con las siguientes funciones: 2. Recibir y tramitar las consultas formuladas por los distintos servicios municipales.” (...)* 3. *Emitir informe no vinculante en relación con las consultas planteadas por los servicios municipales que intervengan en cualquiera de las formas de control urbanístico municipal, previa valoración de la procedencia de su inclusión en el orden del día de la Comisión para la adopción, en su caso, del correspondiente acuerdo interpretativo”*. Asimismo, el presente informe se enmarca en las previsiones de la Disposición Adicional tercera apartado 5, en relación con el Artículo 19 de la Ordenanza Municipal de Tramitación de Licencias Urbanísticas de 23 de diciembre de 2004, modificada por Acuerdo del Pleno de 29 de abril de 2014, relativas al principio de coordinación administrativa y al servicio integral como órgano encargado de coordinar las respuestas a todas las cuestiones urbanísticas prevista en la normativa municipal y garantizar criterios homogéneos en la adopción de actos administrativos o acuerdos interpretativos, en el ámbito de la referida Ordenanza.

A la consulta planteada le son de aplicación los siguientes:

ANTECEDENTES

- Con fecha 11 de mayo de 2017 la Secretaría General de Metro Madrid pone en conocimiento del Ayuntamiento de Madrid el inicio de las obras destinadas a la mejora de la infraestructura ferroviaria, en concreto, instalación de ascensores, con cuya ejecución se va a dotar de una completa accesibilidad a las estaciones de la red de Metro de Barrio de la Concepción, Plaza Elíptica y Bilbao. Como indican en su escrito, la comunicación la realizan en cumplimiento de la disposición adicional



segunda de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, a efectos informativos y de la imprescindible ocupación física de los terrenos o viarios públicos que lleva aparejada.

Las citadas obras se encuadran entre las obras de mejora prioritarias del Plan de Accesibilidad e Inclusión de la Comunidad de Madrid en la red de ferrocarril madrileño.

- Por el Departamento de seguridad accesibilidad y proyectos prestacionales se comunica el 25 de Mayo de 2017 a Metro Madrid (expediente 711/2017/10659):

*“ Al ser necesaria para la ejecución de las obras y el funcionamiento posterior de la instalación la ocupación de la vía pública de forma permanente por los núcleos de ascensores que comunican las estaciones con el nivel de la calle. **Será imprescindible la tramitación previa de la Concesión Demanial para ocupar el dominio público en las Juntas de Distrito correspondientes** (en cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo de 29 de octubre de 2015 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias de los Distritos). Sin perjuicio de la comunicación realizada por Metro acerca de las obras, que se informará posteriormente.”*

- El 20 de julio de 2017 la Secretaría General de Metro Madrid presenta en la Junta de distrito de Centro Proyecto de ejecución de las obras de mejora y accesibilidad de la estación de Tribunal y solicita se proceda a la tramitación y concesión de la ocupación demanial del espacio público necesario para la instalación de los ascensores que dotarán de accesibilidad universal a la estación mencionada.

-Con motivo de la citada solicitud de concesión demanial, por el Coordinador del Distrito se plantea la siguiente cuestión:

“En base a lo anterior, le rogamos se someta a consideración lo anteriormente expuesto y se valore la necesidad de que el Distrito autorice, mediante un expediente tan complejo como es una concesión demanial, la instalación de ascensores de acceso a las estaciones de metro, toda vez que creemos podría no resultar acorde con la normativa urbanística, demanial y sectorial de aplicación ni con los actuales Acuerdos de Delegación de Competencias.”

Según el informe jurídico que acompaña a la consulta formulada, la concesión demanial a tramitar por el Distrito para la ocupación del espacio público, no sería necesaria, a la vista la normativa reguladora de la red ferroviaria supramunicipal de



la Comunidad de Madrid y la normativa reguladora de los bienes de dominio público municipales así como las normativas de accesibilidad universal.

En síntesis, la fundamentación que se realiza es la siguiente:

1.- Normativa reguladora de la red ferroviaria supramunicipal y su relación con la normativa urbanística.

- Ley 38/2015,1 de 29 de septiembre, del sector ferroviario, establece en su artículo 7 (Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal) lo siguiente:

“Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias, de tramos de las mismas o de otros elementos de la infraestructura tendrán la consideración de obras de interés general. Los proyectos constructivos de las obras de construcción serán, previamente a su aprobación, comunicados a la administración urbanística competente a efectos de que compruebe su adecuación al estudio informativo y emita informe, que se entenderá favorable si transcurre un mes desde dicha comunicación sin que se hubiera emitido.

Dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.”

- El artículo 7.15.5 apartado 3 de las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid considera *‘Como tipo especial Ferroviario la red de Metro del Municipio de Madrid, constituida por el conjunto de túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones de este modo de transporte colectivo de personas.’*

Por su parte, el artículo 7.15.6 apartado 2 establece que *“Todos los suelos calificados como transporte ferroviario tienen carácter de sistema general y forman parte de la estructura general y orgánica del Plan General”*

Dado que la instalación del ascensor se realiza sobre el sistema general ferroviario de Madrid, la aprobación del proyecto por parte del órgano competente supone ya la autorización de las instalaciones y no requiere una autorización especial de dominio público independiente porque ello supondría someter dicha obra a un control preventivo municipal para la ocupación del dominio público a través de la concesión demanial.

- La disposición adicional segunda de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos regulares de Madrid, establece lo siguiente:



“Las obras de reparación, conservación, mejora o ampliación de las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad de Madrid y de los elementos auxiliares o complementarios de éstas, no estarán sujetas a licencia municipal por tener el carácter de infraestructuras supramunicipales de interés público. En todo caso se pondrá en conocimiento de los Ayuntamientos afectos con carácter previo al inicio de las obras”.

Por tanto, entienden que las obras e instalaciones necesarias para la instalación del ascensor no están sujetas a licencia municipal, ni a ningún tipo de intervención municipal para la ocupación y uso de los terrenos donde se encuentren las infraestructuras, en este caso, los ascensores.

- La intervención municipal en obras de interés público ferroviario entienden que debe entenderse circunscrita a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, a bien a lo establecido, con carácter general, en el artículo 161 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid para las obras declaradas de interés público.

- En consonancia con lo anterior, el artículo 12 de la Ordenanza de Diseño y Gestión de Obras en la Vía Pública de 31 de mayo de 2006, relativo a obras promovidas por otras Administraciones y Organismos Públicos establece:

“Las Administraciones Públicas que promuevan obras que se realicen en las vías o espacios públicos municipales o en las que éstos se vean afectados y se trate de proyectos exentos del requisito de obtención de licencia, de conformidad con la legislación aplicable, deberá o comunicar al servicio municipal competente los datos señalados en el artículo anterior”.

2.- Normativa reguladora de la ocupación del dominio público.

El artículo 93.3 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (en adelante LPAP) establece que *“Las concesiones se otorgarán por un tiempo determinado, Su plazo máximo de duración, incluidas las prórrogas, no podrá exceder de 75 años, salvo que se establezca otro menor en las normas especiales de aplicación”.* Por lo tanto, dado que la instalación del ascensor es con carácter permanente, no cabe la concesión demanial, ya que se estaría vulnerando lo establecido en el artículo 93.3 de LPAP (precepto de carácter básico).

Atendiendo a lo anterior, sólo cabría plantear la denegación a la solicitud presentada por METRO DE MADRID, SA., motivo por el cual consideramos que no es a través de la concesión demanial la forma adecuada de dar solución a la instalación de una infraestructura que pretende dar accesibilidad a la red de metro de la ciudad de Madrid.

3. Directrices sobre accesibilidad universal.



Se remiten a la Consulta Urbanística CU 0416 en la que la Secretaría Permanente se pronunció sobre una cuestión similar en la consulta urbanística que planteó el Distrito Moncloa-Aravaca en relación con la necesidad de tramitar un expediente de concesión demanial para autorizar en dominio público la instalación de ascensores en edificios construidos de uso residencial. Al amparo del artículo 24 del Texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real decreto Legislativo 7/2015 de 30 de octubre, en los términos del artículo 12 de la OMTLU.

Si bien es cierto, que en aquella ocasión el uso del edificio afectado era residencial, consideran que los fundamentos y normativa tenida en cuenta por la Comisión son plenamente de aplicación al caso que nos ocupa.

CONSIDERACIONES

El origen de la cuestión que se plantea se encuentra en el informe emitido por el Departamento de seguridad accesibilidad y proyectos prestacionales de fecha 25 de Mayo de 2017 (expediente 711/2017/10659) al que ya se ha hecho referencia en los antecedentes de hecho.

Entiende el Departamento que, toda vez que para la ejecución de las obras y el funcionamiento de las instalaciones consistentes en núcleos de ascensores por los que se comunican las estaciones con el nivel de la calle es necesaria la ocupación de la vía pública de forma permanente, será imprescindible la tramitación previa de la Concesión Demanial para ocupar el dominio público.

De lo anterior se desprende que, según el citado Departamento, en primer lugar Metro Madrid no puede ocupar la superficie que requiere la instalación sin previa autorización del Ayuntamiento y, en segundo lugar, que dicha autorización al tratarse de "*la ocupación de la vía pública de forma permanente*" ha de ser una concesión demanial.

A la vista de lo anterior, y para dar contestación a la consulta formulada, se hace preciso analizar el carácter, naturaleza y vinculación que tienen la empresa Metro Madrid, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid; la naturaleza del espacio cuya ocupación se precisa y, la procedencia o no de tramitar concesión demanial para la instalación del ascensor que se pretende sobre dicho espacio.

PRIMERO: EL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES Y LA SOCIEDAD METRO MADRID.



El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en adelante CRTM) es un Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid de carácter comercial, industrial y financiero de los previstos en el artículo 4.2 de la Ley 1/1984 reguladora de la Administración Institucional de la CM, y está adscrito a la Consejería de Transportes e Infraestructuras.

El Consorcio tiene personalidad jurídica y patrimonio propios siendo creado por la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos regulares de Madrid (LCCRTM) con personalidad jurídica y patrimonio propios con la finalidad de establecer un sistema integral del servicio de transportes públicos en la Comunidad de Madrid mediante un nuevo marco institucional.

El CRTM agrupa a distintas administraciones públicas titulares del servicio de transporte, que se integran en el Consorcio en su condición de autoridad única de la competencia del transporte público de la CM y de los ayuntamientos que voluntariamente se adhirieran.

Por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 24 de julio de 1985, aprobó su adhesión al CRTM.

Conforme al artículo 1.2. de la Ley, la gestión y prestación del servicio se llevará a cabo mediante las empresas públicas municipales o supramunicipales actualmente existentes o que puedan crearse en el futuro, así como mediante empresas privadas, en los términos previstos en la Ley.

Metro de Madrid S.A. es una empresa pública adscrita a la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras conforme al Decreto 199/2015, de 4 de agosto, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras.

Conforme al artículo segundo de sus estatutos la sociedad, entre otros, tiene por objeto el diseño, construcción, gestión y explotación de medios de transporte para personas o equipajes.

La Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la CM, en su artículo 16 modifica parcialmente la LCCRTM, estableciendo que: *"El servicio de transporte público de viajeros por ferrocarril que se presta a través de la red explotada por Metro de Madrid, S.A. tiene la consideración de supramunicipal, correspondiendo a la Comunidad de Madrid la competencia en relación con el mismo y con sus futuras ampliaciones, al amparo del artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid"*.



SEGUNDO: RESPECTO A LA OCUPACIÓN DE LOS TERRENOS NECESARIOS PARA LA INSTALACIÓN DEL ASCENSOR Y SU CONSIDERACIÓN COMO INTEGRANTE DE LA RED DE METRO .

La Disposición Adicional segunda de la Ley 5/1985, de forma clara establece que las obras de reparación, conservación, mejora o ampliación de las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad de Madrid y de los elementos auxiliares o complementarios de éstas, **no estarán sujetas a licencia municipal por tener el carácter de infraestructuras supramunicipales de interés público.**

Ahora bien, esta disposición no habilita directamente y por si sola a la ocupación del espacio necesario para la ejecución de la actuación que se pretende.

No obstante, la modificación posterior de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, operada por la Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, incorporó el artículo **13 bis**, que supuso la declaración de supramunicipalidad del servicio de transporte público de viajeros por ferrocarril que se presta a través de la red ferroviaria explotada por Metro de Madrid, Sociedad Anónima, y la competencia de la Comunidad de Madrid respecto al mismo y sus futuras ampliaciones.

Al mismo tiempo, en su apartado 2 dispuso:

“2. La Comunidad de Madrid prestará este servicio en la Ciudad de Madrid sin perjuicio de las competencias y funciones atribuidas al Consorcio Regional de Transportes en el artículo 2 de esta Ley.

A tal fin, y en tanto tenga atribuida la titularidad de este servicio la Administración autonómica, el Ayuntamiento de Madrid le transferirá la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red explotada por Metro de Madrid, S.A., de los que el Ayuntamiento es titular,(...).”

La Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en lo sucesivo, LSCM), introdujo en su artículo 36 la figura de las denominadas "redes públicas supramunicipales", entendiéndose por tales las constituidas por el conjunto de los elementos de las redes de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos predominantemente de carácter supramunicipal que se relacionan entre sí con la finalidad de dar un servicio integral y que, consecuentemente, se incardinan en las políticas de la Administración de la Comunidad de Madrid.



Desde un punto de vista funcional, la LSCM distingue entre las redes de infraestructuras (comunicaciones, infraestructuras sociales e infraestructuras energéticas), redes de equipamientos (zonas verdes, espacios libres y equipamientos sociales) y redes de servicios, entre las que se incluyen los servicios urbanos y la red de viviendas públicas o de integración social.

El Plan General de Ordenación Urbana de Madrid considera *‘Como tipo especial Ferroviario la red de Metro del Municipio de Madrid, constituida por el conjunto de túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones de este modo de transporte colectivo de personas.’* (artículo 7.15.5 apartado 3) de las NN.UU).

Como Metro de Madrid pone de manifiesto en su escrito, la implantación de ascensores tiene por finalidad garantizar la accesibilidad en el conjunto de las estaciones que conforman la red de este sistema público de transportes y se encuentra dentro del Plan de Accesibilidad e Inclusión de la Comunidad de Madrid en la red del Ferrocarril metropolitano madrileño para el periodo 2017-2020. Por tanto, parece indiscutible que el ascensor que nos ocupa, como instalación que da acceso y comunica la estación con el nivel de calle, forma parte de la red de Metro de Madrid conforme al artículo 7.15.5 apartado 3) de las NN.UU del PGOUM.

A estos efectos, y en cuanto a la consideración del ascensor que se pretende como parte integrante de la red de Metro, resulta también interesante citar la sentencia de 29 de septiembre de 2011 dictada por la sección segunda de la Sala de lo contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en la que se considera integrante de la red a un aparcamiento siendo, por tanto, una obra de mucha de mucha mayor envergadura que el ascensor que nos ocupa. En este caso se valoró no sólo la obra en sí sino las facilidades que se daban a los usuarios que, en el caso que nos ocupa es indudable al tratarse de obras de accesibilidad universal:

“TERCERO: (...)

*Sobre esta materia el Juzgador dictó sentencia sobre un supuesto similar en Procedimiento Ordinario 114-1999 respecto de la obra denominada "Infraestructura de la línea 1 del F. C. Metropolitano de Madrid. Tramo: Portazgo-Colonia Sardinero (SANDI)", que durante el desarrollo de dicha obra se redactó y adjudicó a la misma empresa el Proyecto Complementario nº 1 en el que se define un aparcamiento subterráneo a construir sobre las cocheras y estación de Miguel Hernández de la línea 1 en la que la discrepancia estribaba en la denegación de la exención a esta segunda adjudicación referida al aparcamiento, mientras que a la primera si que le fue de aplicación. En este caso **se desestimó el recurso por entender que las obras no estaban directamente destinadas a ferrocarril**. Sin embargo dicho pronunciamiento fue revocado por la sentencia dictada el 16 de Febrero de 2001 por la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid cuyo tenor literal señala en lo que ahora interesa:*

SEGUNDO.-La Sala entiende que para resolver la cuestión planteada, de singular complejidad, es preciso no limitarse a una consideración teórica sobre la naturaleza de la obra a realizar sino extenderse tanto a la consideración de todos los elementos concurrentes en aquélla así como a las propias consideraciones y conductas de los organismos públicos intervinientes. Si se aceptara la limitación que se pretende evitar es



*obvio que un aparcamiento, sea cual fuera, es algo distinto a un ferrocarril y su vinculación directa a éste, desde esa perspectiva estrictamente teórica, sería en todo caso dudosa. Sin embargo, a **nadie se le oculta que nos hallamos ante un ferrocarril de uso urbano, la Red de Metro, cuya finalidad esencial es facilitar el tráfico en las poblaciones descongestionando la superficie de aquellas y cargando, en virtud de esa prioritaria finalidad, con un elevado coste económico. La realización de la finalidad expuesta se consigue tanto con el propio servicio en si como con la previsión de establecer posibilidades de acercamiento a la red principal del servicio por parte de los usuarios situados en las zonas de sus terminales y es ésta la razón del propio aparcamiento y su consideración de obra complementaria y accesoria de la construcción del ferrocarril.** Por otra parte, esta consideración que lo vincula al uso del transporte ferroviario es la que motiva el propio contrato de la obra pues en otro caso no se explica la presencia de la Comunidad Autónoma de Madrid como ente contratante de un aparcamiento subterráneo sobre un suelo cuyos usos serían, en caso diferente, competencia del Ayuntamiento de la capital. Resta a su vez el examen de los documentos a los que la Sala concede especial importancia y que son los obrantes a los folios 104 y 105 del expediente administrativo. Por el primero la Comunidad Autónoma manifiesta que el proyecto complementario ha de tener el mismo tratamiento que el resto de la obra la cual quedó exenta del tributo aunque esto último no lo manifiesta. Por el segundo el Ayuntamiento a la hora de conceder la licencia de apertura del aparcamiento declaró sin ambages que la explotación del aparcamiento "está vinculada y supeditada al uso de la Red de Metro dado que debe ser considerada como dotación obligatoria de aparcamiento del uso principal"*

(...):

Aclarado que el ascensor formaría parte de la red de metro, y en cuanto al espacio que se pretende ocupar, conforme a la estipulación CUARTA del Protocolo General de Colaboración suscrito el 12 de diciembre de 2011 entre la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes sobre el Servicio de Transporte Colectivo de Viajeros por Ferrocarril prestado por Metro Madrid, S.A, “En los términos que disponga la Ley que reconozca el carácter supramunicipal del servicio y con sujeción a los establecido en la estipulación SEPTIMA, el Ayuntamiento de Madrid transmite, en su integridad, la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red explotada por Metro Madrid S.A., de los que el Ayuntamiento sea titular (...)”

La estipulación SEPTIMA, dispone: “Las Partes acuerdan sujetar los compromisos contenidos en este Protocolo a la efectiva aprobación y entrada en vigor de la ley autonómica en la que se reconozca el carácter supramunicipal del servicio de transporte de viajeros prestado a través de Metro de Madrid, S.A”.

A los efectos del cumplimiento de estos compromisos, recordemos que pocos días después de la suscripción del protocolo, el 28 de diciembre, fue aprobada la Ley 6/2011, de, de Medidas Fiscales y Administrativas, incorporó el artículo 13 bis en la LCCRTM ya citado declarando la supramunicipalidad del servicio de transporte público de viajeros por ferrocarril y **la obligación del Ayuntamiento de Madrid de transferir la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red explotada por Metro de Madrid, S.A., de los que el Ayuntamiento es titular.**

A la vista de todo lo anterior, la instalación de ascensor para dar servicio a la estación de metro en cuestión formaría parte de la red de Metro del Municipio de Madrid según las normas del PGOUM, viniendo el Ayuntamiento obligado a transferir la titularidad del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación



del servicio de transporte de la red explotada por Metro de Madrid, S.A., de los que el Ayuntamiento es titular conforme a la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos regulares de Madrid.

Por ello, resulta paradójico que el Departamento de seguridad accesibilidad y proyectos prestacionales requiera a Metro Madrid autorización para ocupar los espacios necesarios para la instalación de elementos integrantes de la red. Cuestión distinta es que, Metro Madrid en todo caso, venga obligado conforme a la Disposición Adicional segunda de la Ley 5/1985, a poner en conocimiento del Ayuntamiento con carácter previo el inicio de las obras tal y ha procedido según resulta del expediente 711/2017/10659.

SEGUNDO: CONCESION DEMANIAL.

Vaya por delante que lo informado anteriormente excluye la necesidad de la concurrencia de concesión demanial. No obstante, habida cuenta lo informado por el Departamento de seguridad accesibilidad y proyectos prestacionales se considera adecuado traer a colación otra serie de circunstancias que exceptúan su exigencia.

La Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (en adelante LPAP) y el del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, de 13 de junio de 1986, (en adelante RBEL) en sus artículos 85.3 y 78 respectivamente, someten a concesión administrativa el uso privativo de bienes de dominio público.

Consultados el Departamento de Inventario de Suelo de la Subdirección General del Patrimonio Municipal de Suelo y el Departamento de Inventario de la Subdirección General de Conservación de Vías e Infraestructuras Públicas informan que el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM 97), califica este suelo como Red Viaria, y que analizada la documentación del Inventario del Patrimonio Municipal de Suelo, en la porción de terreno en la que se pretende instalar el ascensor no se encuentra inmatriculada a favor del Ayuntamiento.

Esta circunstancia es fundamental toda vez que conforme al artículo 93.2 LPAP cualquiera que haya sido el procedimiento seguido para la adjudicación, una vez otorgada la concesión deberá procederse a su formalización en documento administrativo. Este documento será título suficiente para inscribir la concesión en el Registro de la Propiedad siendo obligada su inscripción en el mismo de conformidad con su artículo 36.

Por tanto, en el supuesto de que procediese tramitar concesión demanial, no podrá iniciarse el oportuno expediente en tanto no se encuentre inscrita la porción del vial cuya ocupación se pretende en el Registro de la Propiedad.



Por otra parte, la solicitud de ocupación de METRO DE MADRID SA no es por un tiempo determinado sino con carácter permanente, cuestión ésta por la que el informe del Departamento de seguridad accesibilidad y proyectos prestacionales requiere concesión demanial.

A este respecto, y como indica con acierto el informe que acompaña a la consulta formulada, el artículo 93.3 de la LPAP limita las concesiones demaniales, incluidas las prórrogas, a un plazo máximo de 75 años por lo que, la solicitud de concesión demanial por tiempo indefinido no podría prosperar.

CONCLUSIÓN :

Respecto a la consulta planteada en el emplazamiento que se indica en el plano que acompaña, no se encuentra inmatriculada a favor del Ayuntamiento por lo que no podría tramitarse concesión demanial.

Con carácter general, la necesidad de tramitar una concesión demanial sobre la vía pública para la instalación de un ascensor por Metro Madrid, S.A. para dar acceso a las estaciones de metro no procedería a la vista del contenido del artículo 13 bis de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid al considerarse una instalación de la red de Metro del Municipio de Madrid y, por tanto, del conjunto de bienes y derechos inherentes a la prestación del servicio de transporte de la red.

La presente consulta recoge el criterio orientativo y no vinculante (apartado 5 de la citada Instrucción) de la Secretaría Permanente al supuesto concreto planteado y descrito en los antecedentes de hecho, lo que no impide que de forma motivada, por el órgano sustantivo, se aplique un criterio distinto.

Madrid, 3 octubre 2017