



Servicio de Urbanismo
Proyectos y Obras
Ref.: JST/tqo



GEURSA
Plaza de la Constitución, nº 2-4ª planta
35004 Las Palmas de Gran Canaria.


ASUNTO: CERTIFICADO IGIC CERO DEL PROYECTO "IMPLANTACIÓN CARRILES METRO GUAGUA-TRAMO 1: BLAS CABRERA FELIPE".

Adjunto se remite informe de la Administración Tributaria Canaria de la aplicación del tipo impositivo cero del Impuesto General Indirecto Canario (IGIC) en las entregas de bienes o ejecuciones de obra de equipamiento comunitario del proyecto de referencia.

EL JEFE DEL SERVICIO,
José Manuel Setién Tamés

Plaza de la Constitución, 2 - 1ª Planta
35004 Las Palmas de Gran Canaria
Telf. 928 44 68 61
Fax. 928 24 84 94



Código Seguro de verificación: EJfPg61vT4xpPphIUc+7aA==. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: http://sedeelectronica.laspalmasgc.es/valDoc?csv= Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
FIRMADO POR	Jose Manuel Setien Tames (Jefe de Servicio-JST)	FECHA	25/04/2017
ID. FIRMA	afirma.redsara.es	PÁGINA	1/1
 EJfPg61vT4xpPphIUc+7aA==			



Reconocimiento Tipo 0
026 /2017

Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Servicio de Urbanismo
Don José Manuel Setién Tamés (Ref. JST/tqo)
C./ León y Castillo, 270. 35005. Las Palmas de Gran Canaria

Visto escrito de solicitud de reconocimiento para la aplicación del tipo cero del Impuesto General Indirecto Canario (en adelante, IGIC) presentado por don José Manuel Setién Tamés, en calidad de Jefe de Servicio del Servicio de Urbanismo, Proyectos y Obras del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, con NIF: P3501700C, de fecha 23 de marzo de 2017, con nº RGN 2: 20289, de fecha 24 de marzo de 2017.

ANTECEDENTE DE HECHO

ÚNICO.- En el escrito de referencia se solicita el reconocimiento por parte de la Agencia Tributaria Canaria de la aplicación del tipo cero, por entender que corresponden a obras de equipamiento comunitario a efectos del Impuesto General Indirecto Canario (en adelante, IGIC), de la ejecución de obra denominada "IMPLANTACIÓN CARRILES METRO GUAGUA TRAMO 1: BLAS CABERA FELIPE".

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Compete a esta Dependencia de Tributos Interiores y Propios la resolución del presente procedimiento tributario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, letra b, de la Orden de 13 de enero de 2015, por la que se atribuye a los órganos centrales y territoriales de la Agencia Tributaria Canaria y a sus unidades administrativas, funciones y competencias.

SEGUNDO.- El artículo 183 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias (en adelante, Texto Refundido), aprobado por el artículo único del Decreto Legislativo 1/1994, de 29 de julio, en su letra q), establece la aplicación de una tasa por el reconocimiento de la aplicación del tipo cero del IGIC en las entregas y ejecuciones de obra de equipamiento comunitario, disponiendo el artículo 184 del citado Texto Refundido que las actuaciones y procedimientos por los que se exige dicha tasa no se entenderán iniciados hasta tanto se justifique el pago completo de su cuantía.

El instante adjunta modelo 700, de fecha 17 de marzo de 2017, número de justificante 7002440019723, de ingreso de la citada tasa, constando en el concepto "IMPLANTACIÓN CARRILES METRO GUAGUA TRAMO 1: BLAS CABERA FELIPE".

TERCERO, - Conforme al artículo 4 de la Orden de 9 de diciembre de 2013, por la que se regula el reconocimiento de la aplicación del tipo cero del Impuesto General Indirecto

Dependencia de Tributos Interiores y Propios
Profesor Agustín Millares Cardo, 22-6ºp
35071, Las Palmas de Gran Canaria
Tfno 928 117 385

Avda Teas de Mayo, nº 2 - 1ª Planta
36071 - Santa Cruz de Tenerife.
Tfno.: 922 473 200 - Fax: 922 473 153

En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifica_doc puede ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: 0KUaFaNSeCd8Rm4jnFUsVh9dR5IFCYB-p



Canario en las entregas de bienes y ejecuciones de obra de equipamiento comunitario “Solo podrán instar la solicitud del reconocimiento a que se refiere esta Orden la Administración pública que promueva la obra de equipamiento comunitario o la entidad que, no teniendo la consideración de Administración pública, sea quien ostente, mediante cualquier título administrativo habilitante concedido por parte de la Administración pública, la capacidad necesaria para contratar la realización de las infraestructuras públicas ferroviarias.”

En el escrito presentado se manifiesta expresamente que “...Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria ... conforme al procedimiento de contratación pública que sea aplicable, formalizará la adquisición o la adjudicación de la ejecución de obra de construcción o ampliación de la obra.”.

CUARTO.- Se consideran ejecuciones de obra de equipamiento comunitario en las que es de aplicación el tipo cero del IGIC todas aquellas que, estando reconocida su aplicación por la Agencia Tributaria Canaria, consisten en ejecuciones de obras, con o sin aportación de materiales, consecuencia de contratos directamente formalizados entre una Administración pública y el contratista, que tengan por objeto la construcción y/o ampliación de obras de equipamiento comunitario.

Se entenderá por equipamiento comunitario, de acuerdo con lo establecido en 52.j) de la Ley 4/2012, de 25 de junio, de medidas administrativas y fiscales (en adelante, Ley 4/2012), exclusivamente aquél que consiste en:

- ...
- Las infraestructuras públicas de transporte del agua.
- Las infraestructuras públicas de generación y transmisión de electricidad.
- Las infraestructuras públicas ferroviarias, comprendiendo tanto aquellas en las que la Administración pública competente sea quien las promueva directamente, como cuando la misma actúe de manera indirecta a través de otra entidad que, no teniendo la consideración de Administración pública, sea quien ostente, mediante cualquier título administrativo habilitante concedido por parte de la Administración pública, la capacidad necesaria para contratar la realización de dichas infraestructuras.
- ...
- Las afectas al cumplimiento de las competencias legales mínimas de las Administraciones Públicas Canarias.

A los efectos de lo dispuesto en esta letra y en la anterior, se entenderá por obras de ampliación aquella que determinen el aumento de la superficie útil del equipamiento comunitario, producido mediante cerramiento de parte descubierta o por cualquier otro medio en vuelo, subsuelo o superficie anexa a la construcción, de forma permanente y durante todas las épocas del año, incrementando la capacidad de utilización del equipamiento para el fin al que se ha destinado; asimismo, se entenderá por ampliación el



incremento de las infraestructuras que permita incrementar la producción de bienes públicos a la que las mismas se destinan. Por el consejero competente en materia tributaria se determinarán las condiciones que deban cumplir las obras de equipamiento comunitario para ser entendidas como de ampliación de conformidad con este precepto.

No se incluyen, en ningún caso, las obras de conservación, reformas, rehabilitación, o mejora de las infraestructuras citadas anteriormente.

QUINTO.- Cuando la letra j) del artículo 52 de la Ley 4/2012 enumera las distintas obras que tienen la consideración de obras de equipamiento comunitario, y considera como tales a las afectas al cumplimiento de las competencias legales mínimas de las Administraciones Públicas Canarias, se refiere a las obras afectas al desarrollo de los servicios mínimos a prestar por los Municipios, y recogidos en el artículo 26.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local.

Entre los servicios mínimos recogidos en el artículo 26.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local, para los todos los Municipios, se enumeran, entre otros, los siguientes: abastecimiento domiciliario de agua potable, alcantarillado y pavimentación de las vías públicas.

SEXTO.- Partiendo del hecho de que se cumple el requisito subjetivo, puesto que estamos ante una ejecución de obra que será directamente formalizada por una Administración Pública (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria) y un contratista, debe analizarse que se trate de una ejecución de obra de construcción o ampliación de una infraestructura de equipamiento comunitario.

En la Memoria Descriptiva de la obra, cuya copia se adjunta, se describe lo siguiente:

"1. Memoria descriptiva

1.1 SITUACION Y EMPLAZAMIENTO

Las obras comprendidas en este proyecto se localizan en el Término Municipal de Las Palmas de Gran Canaria y afecta al Distrito Vegueta - Cono Sur - Tafira. La zona de actuación se sitúa en el Paseo Blas Cabrera Felipe (Físico). Vial que transcurre por los barrios de Casablanca I, Zárata y San Cristóbal.

1.2 ANTECEDENTES

La presente documentación se redacta a petición de la empresa Guaguas Municipales S.A., como documento básico para la realización de las obras que en él se definen con el fin de habilitar dos carriles para el sistema de transporte Metro Guagua, en el corredor del Paseo Blas Cabrera Felipe.

1.3 OBJETO DEL PROYECTO

Tal y como se ció, el presente proyecto guarda como fin último la habilitación futura de dos carriles BRT, para uso de este sistema de transporte por parte del peticionario del presente proyecto. A grandes rasgos el proyecto define las características geométricas de los carriles y las obras necesarias para la consecución de las secciones mínimas.

...



1.5 JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

La solución a adoptar en este vial se condiciona por los elementos del entorno del paseo, que se compone por estaciones de servicio, viviendas, e infraestructuras públicas de carácter deportivo, educativo y sanitario.

La solución recoge, adapta e integra la ordenación que plantea el Plan General de Ordenación Urbana, definiendo las alineaciones para el paseo. Esta ordenación otorga mayor protagonismo a los peatones con unas aceras importantes.

Asimismo, el principal condicionante para las soluciones proyectadas son las características que requieren los carriles de este tipo de transporte, definiendo por tanto el diseño y ubicación de los mismos con sus respectivos andenes a lo largo del trazado. Se ha proyectado para conseguir un servicio eficaz, sin interrupciones y conectando de forma eficiente y cómoda a los usuarios con los servicios del entorno de Blas Cabrera.

Todo esto, incluye las intervenciones en el entorno en materia de instalaciones y adecuación de aceras.

1.6 MEMORIA DESCRIPTIVA DE LAS OBRAS

Las obras a ejecutar descritas en los documentos que componen el proyecto, reflejan las actuaciones necesarias, en la fase intermedia que comprende el tiempo que transcurrirá entre el final de las obras y el comienzo de la circulación de la línea de Metro Guagua.

La empresa peticionaria del proyecto, no procederá al uso definitivo de la Metro Guagua a la finalización de las obras. En ese periodo, los viales deben ser aptos para la ordenación del tráfico resultante, que será de carácter temporal, pero que tiene que otorgar de funcionalidad y seguridad al paseo hasta la implantación definitiva del sistema del nuevo transporte público.

Este hecho, produce que las obras no sean del todo definitivas, lo que exige a un segundo proyecto de adaptación del vial cuando los vehículos de Metro Guagua comiencen con la operativa.

En todo momento, en la redacción de este proyecto y, en el diseño de las obras que se incluyen, se ha tenido en cuenta esta circunstancia, por lo que, se ha pensado todo para que las futuras actuaciones a la llegada definitiva de la Metro Guagua, sean del menor calado posible, dejando con las actuales obras, que se consideran principales, la casi totalidad de la infraestructura finalizada. Se puede afirmar que la implantación definitiva se reduce a pequeñas obras en los futuros andenes, altura de aceras, accesibilidad, señalización y delimitación, dotación de servicios y ligeras modificaciones.

Conocida la cronología de la implantación de la Metro Guagua, se reconocen dos fases, siendo este proyecto la fase 1, que guarda las principales obras.

Sabido esto, se deduce la existencia de dos secciones para la plataforma del Paseo Blas Cabrera Felipe "Físico". La sección que genera las obras descritas en este proyecto y la sección futura que corresponden a las actuaciones del proyecto fase 2, ya definitiva.

La ordenación del tráfico a la finalización de las obras de la fase 1 define un carril bus por sentido, en los márgenes de los viales, un carril por sentido para el resto del tráfico en los carriles centrales y, un carril bidireccional para bicicletas en el lado mar. Con la llegada de la Metro Guagua, en gran parte del paseo esta ordenación queda distinta, pasando el BRT a los carriles centrales. Se distinguen dos tramos diferenciados, la parte del paseo entre la Calle Villa de Zaragoza y el cruce que da acceso al barrio de Zárate formado por la calles Princesa Abenahora con Doctor Sventenius, donde la futura Metro Guagua circulará por los exteriores y a partir de este cruce, hasta la glorieta en Hoya de La Plata, donde circulará por los carriles centrales. Es en esta última parte del paseo, donde se produce el cambio, dado que la primera parte es igual en fase de transición que en definitiva.

...



SECCIÓN TIPO EN FASE 1: CALLE VILLA DE ZARAUZ - ACCESO BARRIO ZÁRATE.

Esta sección, mantendrá la misma disposición en fase 1 y fase 2. Guaguas Municipales usará los carriles exteriores como carriles exclusivos BUS, a la llegada de la Metro Guagua, la ubicación será idéntica, con las modificaciones que se citaron anteriormente en materia de señalización, andenes y aceras.

...

La longitud aproximada del corredor es de unos 1.500 m. Con las diferentes actuaciones en sentido transversal a lo largo de toda la traza se puede afirmar que la superficie aproximada de actuación ronda los 42.000 m².

Actualmente el paseo del proyecto tiene una sección de 4 carriles (dos por sentido) en los 900 metros que transcurren desde el cruce del paseo con la calle Villa de Zarauz hasta el cruce con la Avenida de Amurga. A partir de este último cruce hasta la glorieta que da acceso al paseo desde el punto más al sur, la sección se compone de 3 carriles.

El diseño del proyecto establece una sección de 5 carriles en toda la longitud. Conocido esto se establecen por tanto una serie de actuaciones para conseguir dicha sección con los anchos necesarios de plataforma así como unos mínimos en aceras.

El trazado guarda una irregularidad en su longitud, lo que condiciona dichas actuaciones a ejecutar. La sección debe tener como mínimo una plataforma completa (incluyendo aceras) de 20,2 metros, los cuales se estructuran en 2 metros mínimos de acera 3 metros de carril para usuarios, 3,5 metros de carril Metro Guagua por cada lado y carril de 2.5 metros para bicicletas.

Para conseguir esto se procede a la ampliación de la acera en el lado tierra hasta los dos metros. La ampliación incluye la renovación de la antigua acera a través de la demolición y reposición de la totalidad de las losetas. En aquellos puntos donde tenga un ancho superior se mantendrá tal ancho. La ampliación de esta acera se ejecutará mediante demolición de capa de rodadura y generando una solera de 10 cm sobre la que se ejecuta el solado. En el caso de que la altura de bordillo actual sea la suficiente, se ejecutará directamente sobre la capa de rodadura y sobre la antigua acera, evitando la demolición.

En el lado mar, encontramos varias actuaciones. El ancho de sección que requieren los carriles exige el incremento de plataforma hacia la costa, esta circunstancia, deriva en definir como límite del paseo la alineación que establece el PGO. Con esto, las aceras en este margen quedarán con anchos superiores a los dos metros en casi la totalidad de la traza, excepto la zona confinada en la Ciudad Deportiva. Las nuevas secciones exigen generar un paseo más amplio, lo que para conseguir la rasante, se ha de solventar la existencia de desniveles importantes.

Siguiendo en lado mar, las actuaciones serían la demolición de aceras para lograr el nuevo ancho para tráfico. Esta demolición implica que en aquellas zonas donde la demolición supere el metro de ancho, la plataforma se ejecutará mediante paquete de firme completo: subbase, capa base, capa intermedia y capa de rodadura. Dado que las nuevas aceras resultantes se ubicarán sobre los rellenos confinados con los muros de contención que definirán el límite del paseo bajo alineación del PGO. Estas nuevas aceras se ejecutarán completas.

Desde la esquina norte de la antigua Escuela de Medicina hasta la esquina Norte de la Ciudad Deportiva, el carril bici quedará separado del resto de tráfico mediante jardineras de un metro de ancho en los 400 metros de longitud que componen esta zona. Respecto a los carriles bidireccionales para bicicletas, tendrán un ancho de plataforma de 2,5 metros y estarán delimitados físicamente. Su capa de rodadura será sometida a tratamiento superficial. Decir que por delimitación de espacio, los carriles



bici, en el entorno de la Ciudad Deportiva reducen su ancho, pasando a 2,3 metros. Los carriles de BUS también reducen su ancho a 3,3 metros.

En proyecto se define la ejecución de 6 muros de contención de hormigón armado tipo ménsula, un muro de contención de hormigón ciclópeo, y 3 estructuras singulares en lado mar. Los muros de contención y las estructuras definen el límite de alineación del PGO para el trazado. Sobre estos elementos discurrirán aceras, carril bici y en algunos puntos se sumará el tráfico rodado.

Los muros son de hormigón armado visto en su alzado exterior y su cara interior estará impermeabilizada y drenada para evacuación de aguas. El muro tipo ciclópeo se ejecutará con un correcto drenaje para eliminar sobrepresiones por aguas.

En algunos puntos la geometría de los muros es irregular por la existencia de infraestructuras tales como estaciones transformadoras o por la orografía escarpada del terreno sobre el que se cimentan, en esos puntos dado que la continuación de los muros queda interrumpida, se ha adoptado por el cálculo y diseño de tableros de placas alveolares apoyadas en muros de carga.

La geometría calculada y diseñada en este proyecto de muros y estructuras, así como su armado y demás características resistentes quedan supeditados a modificaciones según replanteo topográfico y estudio geotécnico.

Las demoliciones a ejecutar en la trasera del Instituto de Medicina originan la desaparición de la actual escalera peatonal hacia estas instalaciones, por lo que se hace necesario la fábrica de una a varias escaleras de hormigón armado totalmente equipadas y rampas para personas de movilidad reducida. Asimismo la Dirección Facultativa podrá establecer la ejecución de accesos peatonales para Ciudad Deportiva y Complejo Hospitalario.

En ambos márgenes, se debe acometer el trasplante o poda definitiva de palmeras y otras especies por los retranques y ampliaciones de las aceras. Ese trasplante será completo, quedando la vegetación en su nueva ubicación, en el área de las obras o ajena a éstas, totalmente finalizada y con el mantenimiento temporal necesario.

Asimismo el corredor quedará urbanizado en su totalidad mediante la dotación de nuevas canalizaciones y sistema de alumbrado público. Se dotará de canalización de baja tensión para los futuros andenes, telecomunicaciones en toda su longitud, semaforización y un nuevo sistema de drenaje en la zona de la Ciudad Deportiva de Gran Canaria.

En el tramo desde la esquina Norte de la antigua Escuela de Medicina hasta la esquina sur del aparcamiento del complejo Hospitalario, se ejecutará una zona ajardinada de 1 metro de ancho, que actuará como separador entre el tráfico y el carril bici. A lo largo de la traza en lado mar se dispondrá de mobiliario urbano, en las zonas que decidan la dirección facultativa.

El sistema de drenaje se ejecutará mediante nuevos imbornales para pluviales de tipo Barcino o similar, anclados y fijados mediante correa de hormigón fuertemente armada en la coronación del canal, a cota de rasante. El canal se ejecuta sobre barranco, por lo que se conecta a bóveda de canal existente mediante tubería vertical de PEAD diámetro 400 mm. Se recoge la ejecución de canalización en disposición paralela al barranco a través de un doble colector de PEAD de 800 mm de diámetro cada uno, dispuesto en zanja ejecutada transversal a la vía, al cual se conectaría el sistema drenante descrito anteriormente. Este colector ampliaría y mejoraría la capacidad hidráulica del canal existente. Todo este nuevo sistema de colectores tendrá protección mediante cajeados de hormigón en masa. Conjuntamente a esta actuación, se recoge la sustitución de los imbornales existentes entre el acceso a Zárate y la Avenida de Amurga, por el sistema descrito anteriormente, Barcino o equivalente. Se pretende con esta actuación mejorar sustancialmente la evacuación de las aguas pluviales, que en anteriores ocasiones y con motivo de las fuertes lluvias, han provocado que este tramo de vía quede inundado y como consecuencia cortado al tráfico.



El proyecto recoge fresado y repavimentación del paseo, esta actuación implica la elevación de las tapas afectadas y su anclaje mediante mortero de alta resistencia tipo Weber Traffic o similar.

Dado que la plataforma se amplía, el actual sistema de alumbrado es insuficiente, lo que genera la ejecución de un nuevo sistema de iluminación, que se compone de báculos en ambos lados del paseo. Dichos báculos tienen una eficiencia notable en ahorro y luminosidad.

La existencia de las nuevas plataformas y la nueva distribución del tráfico originan la necesidad de traslado de semáforos y sus respectivas instalaciones.

Las actuaciones llevadas a cabo implican el traslado de algunas paradas de guaguas y, la construcción y dotación de nuevos elementos para éstas si se hace necesario.

El comienzo de la ruta por el paseo de la Metro Guagua no es inminente a la finalización de las obras como se describió al principio de esta memoria, pero la obra dará dotación en materia de instalaciones a los puntos donde se prevé la generación de los andenes. Se dotará de abastecimiento, telecomunicaciones, baja tensión, alumbrado público y señalización. Estas dotaciones se encuentran en dos puntos a lo largo del paseo.

En el entorno de los apartamientos de la Universidad de Las Palmas, actualmente en construcción y, en las inmediaciones del acceso al barrio de Zárate.

El paseo quedará completamente finalizado y con una funcionalidad plena y segura para los usuarios del mismo, a través del pintado de la señalización horizontal necesaria e instalación de la vertical.

En materia de ordenación de tráfico, las nuevas secciones permiten dos carriles por sentido. Respecto a los aparcamientos del paseo, los ubicados en la Ciudad Deportiva de Gran Canaria, desaparecen y los existentes entre la calle Brahm y la estación de servicio BP, pasan de estar en batería a estar en línea, con este cambio, se adquiere un espacio que es aprovechado por la sección para tener el ancho de plataforma mínimo.

Continuando con la ordenación del tráfico resultante a la finalización de las obras, los carriles exteriores en ambos sentidos serán de uso exclusivo BUS, quedando delimitados por línea continua de ancho 30 cm.

... "

Las ejecuciones de obras susceptibles de acogerse al tipo cero del IGIC se limitan a aquellas que consistan en una obra de construcción o ampliación, excluyéndose expresamente las obras de conservación, reformas, rehabilitación, o mejora. Respecto al concepto de ampliación, el artículo 52.j) de la Ley 4/2012 aporta dos definiciones:

- "el aumento de la superficie útil del equipamiento comunitario, producido mediante cerramiento de parte descubierta o por cualquier otro medio en vuelo, subsuelo o superficie anexa a la construcción, de forma permanente y durante todas las épocas del año, incrementando la capacidad de utilización del equipamiento para el fin al que se ha destinado"

- "el incremento de las infraestructuras que permita incrementar la producción de bienes públicos a la que las mismas se destinan".

De la descripción aportada por el instante se concluye que se hace referencia a una ejecución de obra consistente en la construcción de un tramo de la denominada Metro-Guagua, inicialmente



mediante la ampliación de las vías urbanas existentes con nuevos carriles - por los exteriores o por el carril central - de uso exclusivo de guaguas, hasta la implantación del BRT (*Bus Rapid Transit*). Dicha actuación afecta a toda la infraestructura viaria, incluidas nuevas aceras y plataformas, carril bici, muros de contención, canalizaciones de baja tensión, alumbrado público y sistema de drenaje.

Entre las infraestructuras de equipamiento comunitario enumeradas en el artículo 52.j) de la Ley 4/2012 se incluyen las infraestructuras públicas ferroviarias, con la peculiaridad de que el legislador permite su promoción "indirecta" por un sujeto que no necesariamente tenga la consideración de Administración Pública.

En la Ley 4/2012 no se definen las "infraestructuras públicas ferroviarias", por lo que, de acuerdo con el artículo 12.2 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, debemos interpretar el concepto de "infraestructuras públicas ferroviarias" conforme a su sentido jurídico, técnico o usual.

Realmente, en lo que a la presente resolución interesa, debe determinarse si el denominado Metro-Guagua puede incluirse como infraestructura pública ferroviaria, para lo que acudiremos a la legislación específica del sector ferroviario y del transporte por carretera.

En concreto, resultan relevantes las siguientes referencias legales:

Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario

Artículo 3. La infraestructura ferroviaria.

A los efectos de esta ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones de transporte de viajeros, las terminales de transporte de mercancías, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado, al almacenamiento de combustible necesario para la tracción y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos, los centros de control de tráfico y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen.

Las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías estarán constituidas por:

- a) Las vías principales y de servicio, con los terrenos sobre los que se asientan y todos sus elementos e instalaciones auxiliares precisas para su funcionamiento.*
- b) Los andenes de viajeros y de mercancías.*
- c) Las calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.*
- d) Los edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.*
- e) Las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte, así como las destinadas a atender las necesidades de los viajeros.*

No tendrán la consideración de estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías las áreas dedicadas a otras actividades exclusivamente comerciales, logísticas o industriales, aunque se sitúen en el ámbito de aquéllas.



Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres

Artículo 1.

1. Se registrarán por lo dispuesto en esta Ley:

1.º Los transportes por carretera, considerándose como tales aquellos que se realicen en vehículos de motor o conjuntos de vehículos que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, de carácter público y, asimismo, por las de carácter privado cuando el transporte sea público.

2.º Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos que se realicen mediante vehículos que circulen por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

3.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales. Asimismo, tendrá esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor.

2. Los transportes que se lleven a cabo en trolebús, así como los realizados en teleféricos u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino de rodadura fijo, estarán sometidos a las disposiciones de los títulos preliminar y primero de la presente Ley, rigiéndose en lo demás por sus normas específicas.

Serán de aplicación, no obstante, al transporte por cable las reglas establecidas en la disposición adicional tercera."

En conclusión, las infraestructuras viales para el denominado Metro-Guagua no pueden calificarse de infraestructuras ferroviarias, al no contar con medios fijos de captación de energía ni circular por un camino de rodadura fijo que les sirva de sustentación y de guiado.

Sin perjuicio de la conclusión anterior, si se tratara de una ejecución de obra de ampliación de un equipamiento comunitario, al considerarse afecta a las competencias legales mínimas de las Administraciones Públicas Canarias, como **pavimentación de vías públicas**, por los nuevos carriles y obras accesorias, y al **alumbrado público**, **abastecimiento domiciliario de agua potable y alcantarillado** (estas últimas también consideradas infraestructuras públicas de transporte de agua) por el resto de actuaciones a acometer.

La nueva canalización de baja tensión se incluiría como infraestructuras públicas de transmisión de electricidad.

En virtud de lo anterior y de las atribuciones conferidas para ello,

RESUELVO

Reconocer la aplicación del tipo cero del Impuesto General Indirecto Canario a la ejecución de obra "IMPLANTACIÓN CARRILES METRO GUAGUA TRAMO 1: BLAS CABERA FELIPE". promovida por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria





La efectividad de la presente resolución de reconocimiento para la aplicación del tipo cero del Impuesto General Indirecto Canario queda condicionada a que el solicitante, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, sea su promotor .

La Jefa de la Dependencia de tributos interiores y propios.

Laura Díaz Mora

Contra este acto, que no agota la vía administrativa, y sin perjuicio de cualquier otro recurso que se estime pertinente, se podrá interponer indistintamente cualquiera de los recursos siguientes.

A) **RECURSO DE REPOSICIÓN**, a interponer en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente al de la notificación de éste acto, ante esta Dependencia de tributos interiores y propios, o

B) **RECLAMACIÓN ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA**, a interponer también en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de la notificación de éste acto, y que se dirigirá a esta Dependencia de tributos interiores y propios, que lo remitirá a la Junta Económico-Administrativa de Canarias. En el caso de que por la cuantía, la reclamación económico-administrativa deba tramitarse por el procedimiento abreviado, las alegaciones deberán formularse en el escrito de interposición. A este respecto, si precisase del expediente para formular sus alegaciones, deberá comparecer ante esta Dependencia de tributos interiores y propios para que se le ponga de manifiesto el expediente durante el plazo de interposición de la reclamación.

Ambos recursos no se podrán interponer simultáneamente.

Dependencia de Tributos Interiores y Propios
Profesor Aguilín Millanes Carabó, 22-6ºP
35071, Las Palmas de Gran Canaria
Tfno: 928 117 365

Aud. Tre de Mayo, nº 2 - 1ª Planta
35071, Santa Cruz de Tenerife.
Tfno.: 922 473 200 - Fax: 922 473 163

Este documento ha sido firmado electrónicamente por	
LAURA DIAZ MORA - ADMINISTRADOR TRIBUT INTER Y P	Fecha: 04/04/2017 - 13:32:40
Este documento ha sido registrado electrónicamente	
SALIDA - N General 181243 / 2017 - N Registro RGN2 / 3047 / 2017	Fecha: 05/04/2017 - 16:27:56
En la dirección https://sede.gobcan.es/sede/verifirma_doc pueda ser comprobada la autenticidad de esta copia, mediante el número de documento electrónico siguiente: OKUaFaNSeCd8Rm4jnFUsVh9dRSIFCYB-p	
El presente documento ha sido descargado el 05/04/2017 - 16:38:52	