

MODIFICACIÓN MEMORIA

104 JUSTIFICATIVA

INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El plan general de ordenación urbana vigente en Zaragoza fue aprobado definitivamente el 13 de junio de 2001, con texto refundido aprobado el 6 de junio de 2008 (BOA de 30 de junio). Desde el año 2001, ha sido objeto de diversas modificaciones puntuales, en la mayoría de los casos tendentes a resolver problemas específicos de determinados ámbitos urbanos o a recoger nuevos criterios de la Corporación.

El 15 de mayo de 2013, el gerente de Urbanismo dirigió un escrito a la Dirección de Servicios de Planificación y Diseño Urbano, pidiendo la redacción de un proyecto de modificación del plan general de Zaragoza para habilitar la construcción de un estacionamiento en el subsuelo de la calle de Segismundo Moret, tomando como referencia el proyecto elaborado por el Servicio de Movilidad del Ayuntamiento y con la condición de posibilitar la venta de las plazas por el Ayuntamiento en pleno dominio.

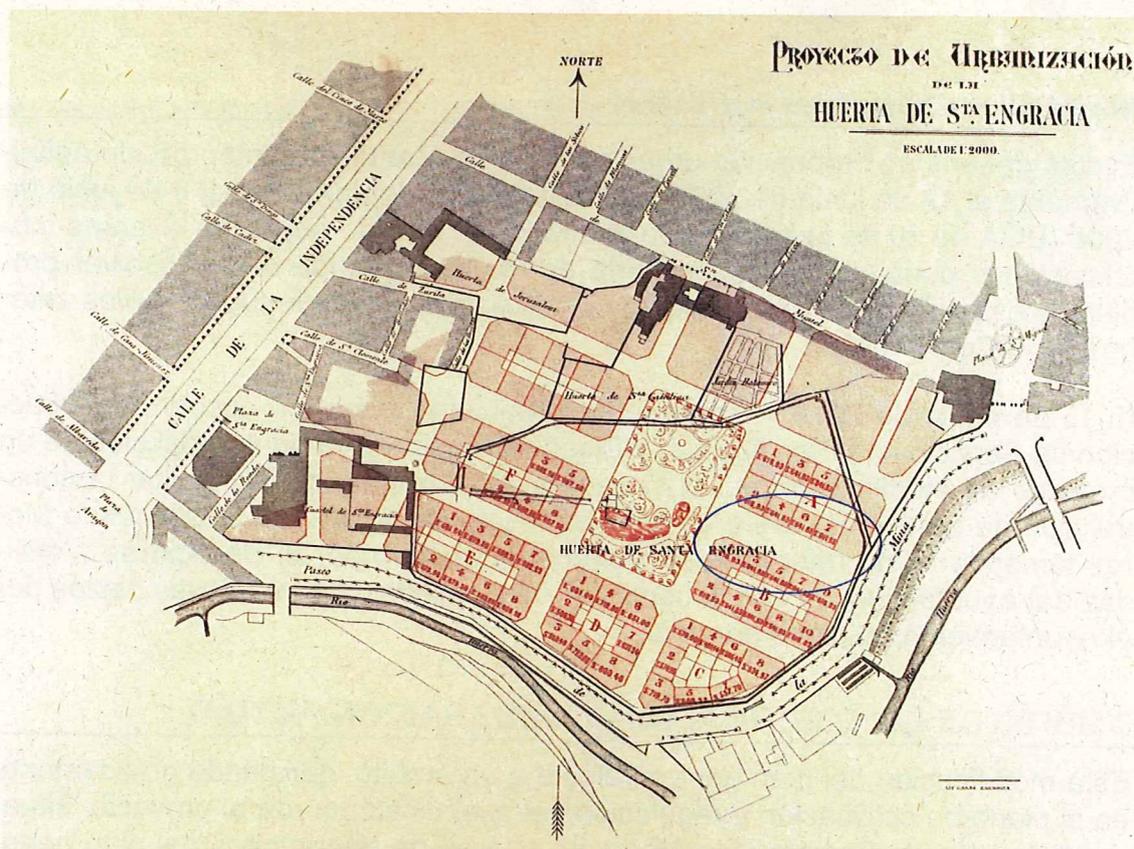
ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN Y ORDENACIÓN ACTUAL

Esta modificación del plan general afecta a un ámbito, delimitado gráficamente en el plano de calificación y regulación del suelo incorporado al proyecto, situado en la calle de Segismundo Moret, en el área de referencia 5 del plan general.

A su vez, esta corta calle queda delimitada por la plaza de los Sitios al oeste [ZV(PU)5.16], la antigua Escuela de Artes y Oficios [EE(PU)5.10] y el testero de una manzana de viviendas (B1/3) al norte, el paseo de la Mina al este y los edificios de La Caridad [EE-EA(PV)5.12] y el Museo Provincial [EC(PU)5.11] al sur.

La calle de Moret fue ordenada por el proyecto de urbanización de la huerta de Santa Engracia formado con arreglo a las bases aprobadas por la Corporación el 22 de enero de 1900 por el entonces arquitecto municipal Ricardo Magdalena y aprobado por el Ayuntamiento en sesión plenaria de 16 de noviembre del mismo año. Los 63.000 m² de terreno de la exhuerta, que constituían la mayor parte del ámbito del plan e incluían la futura calle de Moret, habían sido comprados por el Ayuntamiento a su anterior propietaria, Antonia Beguería, en diciembre de 1896. Tras años de estancamiento del proyecto por falta de fondos,

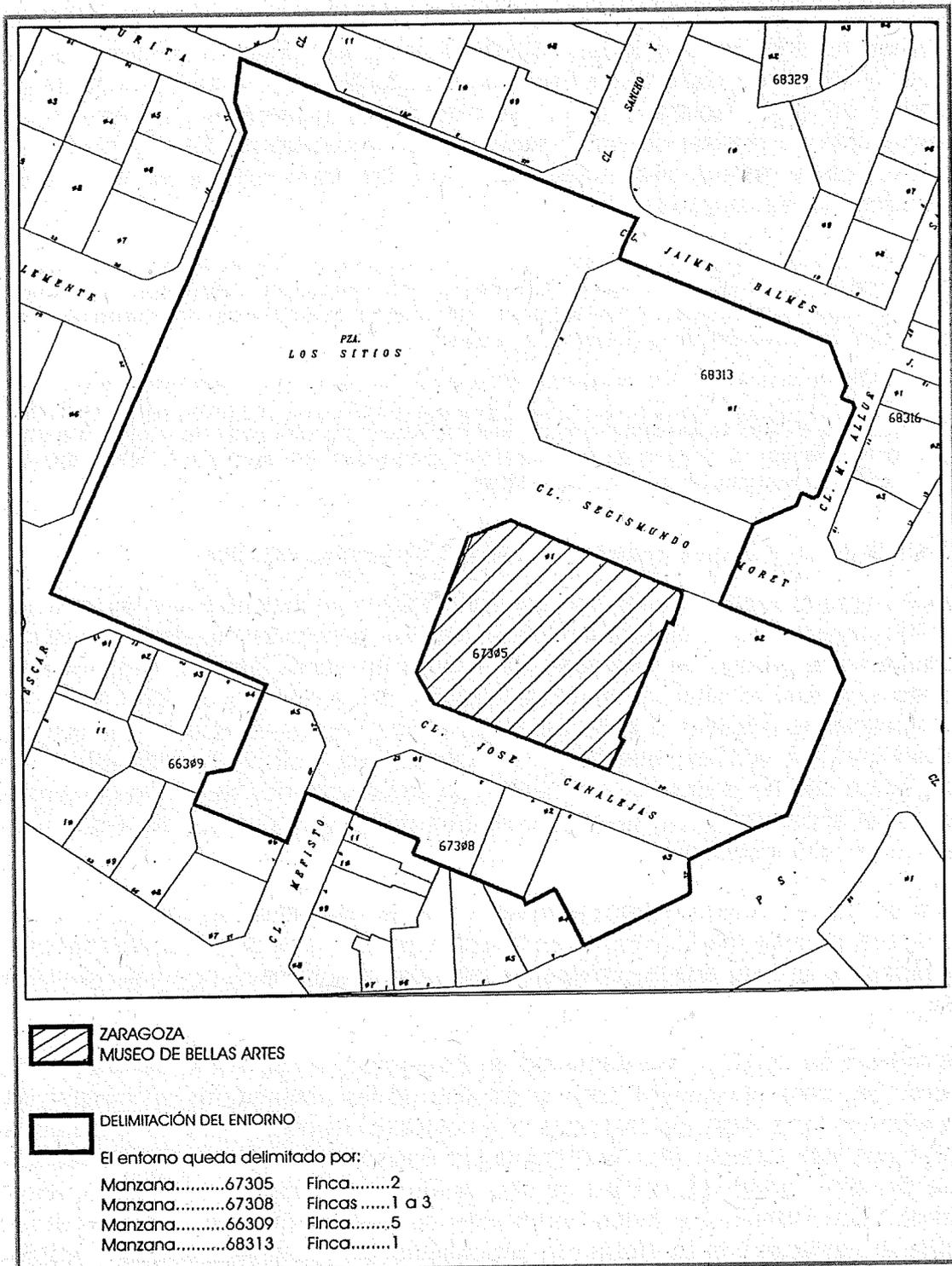
el Ayuntamiento acordó el 9 de enero de 1907 ofrecer los terrenos a la Junta del Centenario de los Sitios para que se celebrara en ellos la prevista exposición nacional conmemorativa, más adelante elevada a hispano-francesa; el acuerdo ofrecía igualmente la cesión a perpetuidad de las manzanas A y B del proyecto de 1900; para que en ellas se construyeran los edificios destinados a los Museos, las Escuelas y la Casa de La Caridad. Entre las dos manzanas quedaba la calle más ancha del proyecto de Magdalena, con sus veinticinco metros, a la que por acuerdo plenario de 28 de octubre de 1908 se dio el nombre de Segismundo Moret, para pagar la deuda de gratitud contraída con el ministro y diputado por Zaragoza por su apoyo a la exposición.



Proyecto de urbanización de la huerta de Santa Engracia (Ricardo Magdalena, 1906)

La calificación de la calle de Moret en el plan general de 2001 es la de sistema general urbano, con destino viario.

Por otra parte, el Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón, mediante orden de 11 de marzo de 2002 (BOA 27/3/2002) declaró bien de interés cultural el Museo de Bellas Artes o Museo de Zaragoza (Ricardo Magdalena y Julio Bravo, 1908), inmediato a la calle de Moret por el sur. Según el plano incluido como anejo II de la orden, parte de la calle de Moret a la que se refiere esta modificación de plan general quedó incluida en el entorno del bien, y sujeta en consecuencia al régimen contemplado por los artículos 15.4 y relacionados de la ley 3/199, de 10 de marzo, del patrimonio cultural aragonés.



Para terminar, ha de mencionarse el informe firmado el 30 de enero de 2008 por el director general de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón a propósito del el estacionamiento subterráneo por concesión que entonces estaba estudiando el Ayuntamiento en la calle de Moret, incluido como anejo en el anteproyecto realizado por el Servicio de Movilidad en junio de 2009, que sirve de base técnica a esta modificación del plan general. El director general indicaba que en 2001 se habían realizado sondeos arqueológicos en la calle Moret (expediente 231/2001) con resultados negativos, tanto en lo relativo a niveles ar-

queológicos como a estructuras asociadas a ellos. Añadía que, a pesar de ello y en razón de los hallazgos que se habían producido antes en la plaza de los Sitios, la Dirección General de Patrimonio Cultural había resuelto el 28 de diciembre de 2001 declarar la zona libre de restos arqueológicos, pero con la prescripción de realizar control y seguimiento arqueológico del terreno de las remociones de terreno que pudieran conllevar las obras realizadas en la zona. Y, finalmente, se concluía:

Por todo ello desde la Dirección General de Patrimonio Cultural se considera que la construcción de un aparcamiento subterráneo en la mencionada Calle Moret, no afecta al patrimonio arqueológico ni a la ejecución del proyecto de ampliación del Museo de Zaragoza, contemplado por el Gobierno de Aragón.

Asimismo la construcción del aparcamiento no contraviene la normativa vigente en materia de Patrimonio Cultural, ni el régimen de protección del inmueble que actualmente ocupa el Museo de Zaragoza. Se considera oportuno, por otra parte, que para garantizar la no afección a ninguno de los elementos protegidos, los accesos al nuevo aparcamiento de realicen por el paseo de la Mina.

NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN

En la memoria expositiva del plan general de 2001 se indicaba que las dotaciones de ascensores y estacionamientos eran las carencias materiales más importantes del parque de viviendas dominante en varios barrios de la ciudad, donde vive casi la mitad de los zaragozanos. En la revisión de 2001 y en las modificaciones aisladas 5 y 54 se contuvo una normativa sobre dotación de ascensores en edificios que hubieran agotado los límites de edificabilidad u ocupación que ha permitido que cientos de construcciones de vivienda colectiva de los años cincuenta, sesenta o setenta recuperen su valor de uso al proveerse de esta instalación.

Pero si, con el debido marco normativo, puede resolverse la dotación de ascensores, cuando materialmente es factible, dentro de cada comunidad de propietarios, la falta de plazas propias de estacionamiento tiene una solución más difícil.

En febrero de 2004, el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón firmaron un protocolo general para el impulso de las actuaciones en materia de transportes en el área de Zaragoza, y en octubre del mismo año se encargó la redacción del llamado *plan intermodal de transportes*, un documento técnico que estudió y pretendió resolver la circulación en la ciudad y su entorno, abordando coordinadamente todos los medios de desplazamiento, desde el ferroviario al peatonal y la bicicleta, con propuestas de «peatonalización» y restricción de tráfico rodado, creación de zonas de velocidad máxima a 30 Km/h y diseño de una red metropolitana de carriles-bici. Aunque el plan basó sus propuestas, fundamentalmente, en los medios de transporte colectivo –autobús, tranvía y cercanías-, contempló la necesidad de nuevos estacionamientos rotatorios de disuasión y enajenables a residentes, de modo que pudiera liberarse el viario de parte al menos de los muchos automóviles aparcados permanentemente en sus márgenes. Gracias a ello mejorarían el ambiente del espacio público y su capacidad para soportar tanto el tráfico rodado, colectivo o privado, como la circulación a pie e incluso la recuperación de partes del viario para la estancia y el esparcimiento. El plan advertía también que la falta de

estacionamientos produce un retraimiento de las inversiones en ciertas zonas de la ciudad.

Un estudio realizado en 2009 por NOSFOR, Ingeniería de Caminos, S.L., estimó en casi 40.000 el déficit de plazas de estacionamiento de residentes en la ciudad, con la consiguiente reducción de la sección funcional del viario, convertido en verdadero estacionamiento al aire libre. Baste decir que una cuarta parte de los automóviles censados en Zaragoza en 2007 -80.000 de 320.000- dormían en la calle por carecer sus dueños de plazas propias de estacionamiento. En 2011, después de cinco años de dura crisis, el número de vehículos matriculados se había estabilizado, con tendencia a la disminución (ese año circulaban 256.298 automóviles y 46.273 camiones y furgonetas, respectivamente 2.465 y 1.131 menos que en 2009), pero el problema del estacionamiento en la calle había aumentado, por la lógica reducción de las plazas alquiladas en garajes de pago; en octubre de 2011, se estimaba en torno al 35% el descenso de la ocupación de estos estacionamientos.

Además y como no podía ser de otro modo, ese uso de la calle dificulta encontrar estacionamiento libre, forzando largos desplazamientos sin más objeto que encontrarlo; provoca la multiplicación del estacionamiento abusivo, en doble fila, cebras o badenes; deteriora el ambiente urbano y el atractivo de los comercios y las viviendas; disminuye la seguridad vial por la propia saturación de coches y la pérdida de visibilidad, provoca el consumo innecesario de combustible y aumenta la contaminación del aire y el ruido.

La única forma de subsanar todos estos problemas suele ser la creación de nuevos estacionamientos públicos o privados en lugares distintos, aunque próximos, a las viviendas y locales que generan su necesidad, ya que los inmuebles donde éstos se incluyen suelen carecer de espacios adecuados para acogerlas, tales como sótanos, plantas bajas sin uso o patios interiores situados en cota de calle. Tanto la viabilidad económica de las actuaciones como la comodidad de los usuarios aconsejan una dotación repartida de estacionamientos para vehículos de residentes y visitantes con capacidad moderada, antes que grandes estacionamientos concentrados en unos pocos puntos. Como solución ideal, podría trazarse una malla de trescientos a quinientos metros de paso, deformada según la estructura urbana de cada barrio y su dotación actual de plazas en inmuebles privados.

La revisión del plan general de 2001 previó ya que en ciertas áreas con especiales carencias de plazas dentro de los edificios, enumeradas en el anejo II de las normas, se considerara como uso compatible en las parcelas calificadas con uso residencial la implantación de edificios dedicados al uso exclusivo de estacionamiento. Para ello, el artículo 2.4.12 de las normas estableció unas determinadas condiciones, relacionadas con la integración arquitectónica y urbanística de esos edificios, y dictó un procedimiento específico canalizado a través de un estudio de detalle. Se estipulaba que las plazas que incluyeran se alquilaran o vendieran a vecinos del entorno inmediato o, excepcionalmente, se destinaran a estacionamiento en régimen rotatorio de vehículos que acudieran a la zona desde el exterior, lo que reduciría las necesidades de aparcamiento en la vía pública.

El hecho de que en los doce años transcurridos desde la revisión no se haya promovido ni uno solo de estos edificios de estacionamiento demuestra que, cuando se trata de actuaciones de promoción privada, prevalece el principio de que los usos más rentables desplazan a los que lo son menos, por mucha que sea su necesidad social. Por esa causa, el uso de estacionamiento no ha podido desplazar al residencial, y ello ha sido así incluso en el período de hundimiento del mercado de la vivienda iniciado en el segundo semestre de 2006, ya que este fenómeno está estrechamente vinculado al deterioro de la capacidad adquisitiva de la demanda potencial de plazas de estacionamiento y de la capacidad financiera de sus promotores potenciales.

Tampoco ha sido alentadora la experiencia de los últimos doce años en la construcción de estacionamientos públicos en régimen de concesión, hasta el punto de tener que suspenderse las obras proyectadas bajo la plaza de la Reina Sofía en San José y la avenida de la Duquesa de Villahermosa en Delicias por falta de interesados en la adquisición de las plazas.

El 30 de septiembre de 2011 se aprobó definitivamente la modificación aislada número 77 del plan general (expediente 290177/2011; BOP 21/10/2011) que modificó los artículos 2.4.2, 2.4.12, 2.6.6 y 8.2.10 de sus normas urbanísticas, corrigiendo las condiciones generales de las dotaciones de estacionamiento, las condiciones para la implantación de edificios con uso exclusivo de estacionamiento en zonas residenciales deficitarias y la compatibilidad del uso de estacionamiento bajo rasante en las parcelas de equipamiento; con todo ello se trataba de ampliar las posibilidades de creación de nuevos estacionamientos públicos y mejorar las determinaciones aprobadas diez años antes.

En la memoria de ese documento se indicaba que, a la vista de la nula promoción de edificios de estacionamiento, al Ayuntamiento le quedaban dos alternativas no excluyentes. Una sería la construcción por sí mismo de edificios de estacionamiento, previa expropiación u obtención sistemática de parcelas previamente calificadas como equipamiento público, dentro del grupo de los servicios públicos urbanos. Cabría preguntarse si este tipo de campañas de adquisición de suelo, onerosas y forzosamente restringidas, sobre todo en períodos como el actual, no podrían enfocarse antes hacia otros destinos no menos adecuados y carentes de alternativa, como la construcción de equipamientos públicos que cubrieran las carencias actuales de los barrios, de viviendas sociales en alquiler o prestación de servicios básicos.

La otra opción señalada era el aprovechamiento de suelos de los sistemas viario, de zonas verdes o de equipamiento para construir en el subsuelo estacionamientos públicos que no consumieran superficie edificable ni incidieran desfavorablemente en el destino principal de esos sistemas o en la escena urbana.

La construcción de estacionamientos bajo zonas verdes públicas ha sido ya ensayada por el Ayuntamiento de Zaragoza, con mayor o menor éxito. Aquí, como en otras ciudades, se ha venido aceptando ese uso bajo rasante, aun no previéndolo expresamente el planeamiento, siempre que se mantenga la titularidad pública del suelo y que no se dificulte su normal utilización sobre la rasante de acuerdo con la calificación establecida por el plan. Se entiende aquí que el uso de estacionamiento de uso público o para residentes de entornos

más amplios, que de otro modo estacionarían en la calle, responde a un justificado interés público y que su resolución no obstaculiza la plena realización de los usos previstos por el planeamiento en los terrenos afectados. Con todo, es innegable que los estacionamientos bajo zonas verdes tienen consecuencias siempre problemáticas sobre la capacidad de éstas para soportar arbolado y a veces provocan elevaciones de rasante que acaban por deteriorar mucho su calidad y su relación con el espacio urbano circundante.

Sería posible también construir estacionamientos de uso público bajo avenidas y calles de cierta anchura, si bien en este caso los problemas derivarían de la compatibilidad con las redes enterradas de infraestructuras y de las necesidades de acceso mediante rampas y escaleras, que pueden tener difícil ubicación en viales que no sean muy anchos.

La modificación 77 entendió que esos problemas serían en principio menores bajo parcelas del sistema de equipamientos y servicios, al menos si los estacionamientos se proyectaran coordinadamente con la edificación sobre rasante. Así como el viario y los espacios libres públicos no han de contar, por su naturaleza, con edificaciones sobre la rasante del terreno, o en caso de haberlas afectan a superficies mínimas, los equipamientos, también por su naturaleza, han de estar contruidos. Es evidente que la construcción bajo la rasante condiciona la edificación superior, y en algunos casos también el aprovechamiento de los espacios libres, que, a diferencia de las zonas verdes, pueden tener una variada gama de exigencias. De todos modos, en el caso general y con la debida coordinación, el impacto que causan los estacionamientos en el uso en superficie puede ser menor que en las zonas verdes y el viario, e incluso en determinados tipos de dotación, sobre todo escolar y deportiva, pueden ejecutarse bajo espacios no contruidos y tampoco provistos de arbolado de porte. Con ese fin, se modificó el artículo 2.4.2 de las normas del plan general, añadiendo un nuevo apartado 5º donde se contemplaba expresamente la ejecución en parcelas del sistema de equipamientos y servicios, de titularidad pública o privada, de más plazas de las necesarias para el funcionamiento de la propia dotación, supliéndose así necesidades derivadas de la falta de plazas en los edificios del entorno o la necesidad de reducirlas en la vía pública.

Posteriormente a la aprobación de la modificación 77, en la sesión plenaria celebrada el 1º de marzo de 2012 el Ayuntamiento adoptó por mayoría un acuerdo por el que se instaba al consejero de Urbanismo, Equipamientos y Vivienda a promover una modificación del plan general de ordenación urbana *«de manera que contemple la posibilidad de calificar como bien patrimonial el subsuelo de determinados viales de titularidad municipal de manera que sean susceptibles de enajenación posterior con el fin de construir aparcamiento subterráneos»*. El acuerdo se produjo como consecuencia de una moción del grupo municipal de Chunta Aragonesista en el que, de conformidad con la capacidad reconocida al planeamiento por la ley aragonesa de urbanismo 3/2009, para modificar la calificación de un suelo de dominio público transformando en patrimonial su subsuelo de modo que sea susceptible de venta a particulares, pedía que el plan general contemplara expresamente esa posibilidad, a fin de poder proceder a enajenaciones que produjeran ingresos al Ayuntamiento y fomentaran la actividad en el sector de la construcción. También podía esperarse que la posibilidad de adquirir las plazas en régimen de propiedad plena anima-

ra a una demanda hasta entonces retraída, y que de ahí resultara una descongestión de la vía pública en zonas utilizadas de forma masiva como verdaderos estacionamientos al aire libre.

Como se indicaba en el informe realizado el 24 de abril de 2012 por el Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, no se trataba aquí de una cuestión de uso del suelo ni de derecho edificable, puesto que en principio se pretendía construir estacionamientos subterráneos bajo calles, zonas verdes o espacios libres públicos. Antes de ese momento, ese uso se ya se venía considerado compatible con ambos sistemas, siempre que se implantara de modo tal que no se deteriorara su función en superficie. De hecho, el Ayuntamiento ya había promovido entonces un cierto número de estacionamientos públicos en esta situación, entre los que pueden mencionarse los emplazados bajo la plaza del Pilar, la de San Francisco o el paseo de Eduardo Ibarra.

La cuestión planteada radicaba, exclusivamente, en la compatibilidad de la naturaleza jurídica del sistema, adscrito a suelos de uso y dominio público, con la privatización de su subsuelo, o, dicho de otro modo, en la limitación de su naturaleza de bien de dominio público a la superficie. De esa cuestión jurídica deriva otra de tipo práctico, vinculada a los condicionantes que la privatización del subsuelo pudiera implicar en el futuro sobre el mantenimiento, la reforma o la modificación de las porciones de viario y espacios libres afectadas.

En el planeamiento vigente en la ciudad de Zaragoza sólo en un caso está contemplada la superposición de dominios distintos en la vía pública. Se trata del área G44/2, donde la modificación 17 del plan general contempló la calificación independiente del suelo y el subsuelo, delimitando en el primer caso zonas de los sistemas viarios y de espacios libres general y local de titularidad municipal, y en el segundo un tramo del sistema general ferroviario. El supuesto es muy distinto del que ahora se plantea, dado que se trata de la inevitable superposición de dos dominios públicos, que el planeamiento resolvió con la delimitación gráfica de ambos en el plano de calificación y regulación del suelo del plan general, y la indicación en su propia leyenda de las indicaciones complementarias necesarias.

Antes de ese momento, se había intentado una superposición de dominios público y privado, semejante a la que se posibilita en la modificación número 104, en el proyecto de reparcelación del área de intervención AC21 (esquinas del Psiquiátrico), en una de cuyas versiones la Comunidad Autónoma delimitó una parcela de estacionamiento privado bajo una zona calificada como viario público de cesión al Ayuntamiento, sin previsión del planeamiento. En un informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación incluido en ese expediente se aludió a la posibilidad de constituir un complejo inmobiliario con las finca de dominio público en superficie y el estacionamiento privado, o constituir las como fincas completamente independientes, sin vínculo de elementos comunes, aunque en última instancia se remitiera la cuestión a valoración jurídica:

«La resolución de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 5 de abril del 2002, referente a la inscripción separada de un estacionamiento privado bajo un equipamiento público en Oviedo (obsérvese, por lo demás, que se trataba de inscribir el concreto volumen edificado del estacionamiento, sin deslinde de la propiedad del

suelo y del subsuelo en sí mismos) imponía diversos requisitos a la operación pretendida, uno de los cuales era precisamente la constitución de un complejo inmobiliario, modalidad de propiedad horizontal considerada idónea cuando uno de los elementos constituye dominio público y es, por tanto, inalienable. Aunque el titular del estacionamiento privado, en este régimen, no participe en la titularidad del suelo, sigue verificándose una vinculación de la propiedad de ambos, necesaria en razón de la coincidencia de las propiedades en su proyección vertical. "No se trata en el presente caso —aclara el fundamento de derecho segundo de la resolución— de segregar un volumen edificable en el subsuelo, desconectándolo totalmente de la superficie terrestre. Por el contrario, precisamente porque sigue existiendo vinculación con la superficie, deben quedar claramente reguladas las relaciones derivadas de la coexistencia entre un suelo y vuelo público, con un volumen edificable en el subsuelo de carácter patrimonial. En nuestro caso, esta regulación se realiza a través de la constitución de un complejo inmobiliario; registralmente en el folio abierto al suelo público constará la configuración como bien patrimonial de parte del subsuelo, en el folio abierto a éste constará cuál es la finca matriz de procedencia y en ambos las reglas del complejo inmobiliario articulado." Reglas que han de atenderse, según la Dirección General, a la definición del complejo inmobiliario establecida por el artículo 24 de la vigente ley de propiedad horizontal, con la correspondiente formación de una comunidad de propietarios, entendiéndose que, aunque esta ley se refiera a complejos inmobiliarios privados, "no se resienten en absoluto las exigencias estructurales del sistema registral por admitir que puedan extenderse las soluciones normativas de la legislación de propiedad horizontal a los complejos inmobiliarios no estrictamente privados, esto es, en los que existe algún elemento independiente sometido a un régimen demanial público".

»De ahí que la resolución de la Dirección General llegue a equiparar el tipo de dominio generado sobre el estacionamiento a la mera adquisición del dominio útil, en lugar de la plena propiedad: «Pero esta apertura de folio autónomo no implica desconexión total con la finca de procedencia, ya que en el folio abierto a ésta se hará constar la configuración independiente del subsuelo afectado, en forma hasta cierto punto análoga a la inscripción del dominio útil.» Dicho de otro modo, el tipo de inscripción practicable vendría a preservar un derecho del municipio sobre el subsuelo «en forma hasta cierto punto análoga» a un dominio eminente.»

Posteriormente a la tramitación del proyecto de reparcelación del área de convenio AC21-22-24 y de la modificación 17 del plan general, se contempló expresamente la superposición de suelos de dominio público y privado en la ley del suelo estatal. El artículo 17.4 del texto refundido aprobado mediante real decreto legislativo 2/2008, de 20 de junio, remitió para ello a la formación de un complejo inmobiliario:

«Cuando, de conformidad con lo previsto en su legislación reguladora, los instrumentos de ordenación urbanística destinen superficies superpuestas, en la rasante y el subsuelo o el vuelo, a la edificación o uso privado y al dominio público, podrá constituirse complejo inmobiliario en el que aquéllas y ésta tengan el carácter de fincas especiales de atribución privativa, previa la desafectación y con las limitaciones y servidumbres que procedan para la protección del dominio público.»

La regulación de los complejos inmobiliarios fue incorporada a la ley 49/1960, de propiedad horizontal, por la ley 8/1999, de 21 de julio, que le añadió un artículo 24 con el siguiente contenido:

«1. El régimen especial de propiedad establecido en el artículo 396 del Código Civil será aplicable a aquellos complejos inmobiliarios privados que reúnan los siguientes requisitos:

- a) Estar integrada por dos o más edificaciones o parcelas independientes entre sí cuyo destino principal sea la vivienda o locales.

- b) Participar los titulares de estos inmuebles, o de las viviendas o locales en que se encuentren divididos horizontalmente, con carácter inherente a dicho derecho, en una copropiedad indivisible sobre otros elementos inmobiliarios, viales, instalaciones o servicios.

»2. Los complejos inmobiliarios privados a que se refiere el apartado anterior podrán:

- a) Constituirse en una sola comunidad de propietarios a través de cualquiera de los procedimientos establecidos en el párrafo segundo del artículo 5. En este caso quedarán sometidos a las disposiciones de esta ley, que les resultarán íntegramente de aplicación.
- b) Constituirse en una agrupación de comunidades de propietarios. A tal efecto, se requerirá que el título constitutivo de la nueva comunidad agrupada sea otorgado por el propietario único del complejo o por los presidentes de todas las comunidades llamadas a integrar aquélla, previamente autorizadas por acuerdo mayoritario de sus respectivas juntas de propietarios. El título constitutivo contendrá la descripción del complejo inmobiliario en su conjunto y de los elementos, viales, instalaciones y servicios comunes. Asimismo fijará la cuota de participación de cada una de las comunidades integradas, las cuales responderán conjuntamente de su obligación de contribuir al sostenimiento de los gastos generales de la comunidad agrupada. El título y los estatutos de la comunidad agrupada serán inscribibles en el Registro de la Propiedad.

»3. La agrupación de comunidades a que se refiere el apartado anterior gozará, a todos los efectos, de la misma situación jurídica que las comunidades de propietarios y se regirá por las disposiciones de esta ley, con las siguientes especialidades:

- a) La junta de propietarios estará compuesta, salvo acuerdo contrario, por los presidentes de las comunidades integradas en la agrupación, los cuales ostentarán la representación del conjunto de los propietarios de cada comunidad.
- b) La adopción de acuerdos para los que la ley requiera mayorías cualificadas exigirá, en todo caso, la previa obtención de la mayoría de que se trate en cada una de las juntas de propietarios de las comunidades que integran la agrupación.
- c) Salvo acuerdo en contrario de la junta no será aplicable a la comunidad agrupada lo dispuesto en el artículo 9 de esta ley sobre el fondo de reserva.

»La competencia de los órganos de gobierno de la comunidad agrupada únicamente se extiende a los elementos inmobiliarios, viales, instalaciones y servicios comunes. Sus acuerdos no podrán menoscabar en ningún caso las facultades que corresponden a los órganos de gobierno de las comunidades de propietarios integradas en la agrupación de comunidades.

»4. A los complejos inmobiliarios privados que no adopten ninguna de las formas jurídicas señaladas en el apartado 2 les serán aplicables, supletoriamente respecto a los pactos que establezcan entre sí los copropietarios, las disposiciones de esta ley con las mismas especialidades señaladas en el apartado anterior.»

Por fin, el artículo 27.1 de la ley urbanística de Aragón 3/2009 determinó que *«el derecho a edificar comprenderá también los aprovechamientos urbanísticos que, por estar funcionalmente vinculados al aprovechamiento en superficie, el planeamiento urbanístico municipal atribuya al subsuelo. La atribución al subsuelo de aprovechamiento urbanístico susceptible de apropiación privada estará condicionada a las exigencias de conservación del patrimonio cultural aragonés y a las servidumbres administrativas necesarias para la prestación de servicios públicos o de interés público»*.

Según el artículo 191.5 de la misma ley, *«la calificación de terrenos como sistema general o dotación local públicos requiere que el planeamiento específico, en su ordenación pormenorizada, si dicha afección atañe a la totalidad del*

inmueble o si la afección demanial se limita al suelo y vuelo con exclusión total o parcial del subsuelo, que, en tal caso, tendrá la consideración de bien patrimonial y podrá ser enajenado por la Administración titular para su uso y destino como aparcamiento o cualesquiera otros usos expresamente previstos en el planeamiento». Esta determinación es coherente con el hecho de que, salvo indicación en contra, la calificación del suelo establecida por los planes urbanísticos afecta indisolublemente al suelo, el vuelo y el subsuelo, y la calificación de los sistemas generales o locales de comunicaciones y espacios libres públicos conlleva el vínculo del dominio público con ese alcance.

En la ley aragonesa 4/2013, de 23 de mayo, de modificación de la 3/2009, vigente desde el 6 de agosto de aquel año, los artículos 27 y 191 son modificados, de modo que desaparece la mención de la regulación de aprovechamientos urbanísticos privados en el subsuelo. Se entiende, no obstante, que la falta de mención de esa posibilidad en la ley urbanística de Aragón no afecta a la capacidad del planeamiento para ordenar un estacionamiento de carácter privado en el subsuelo, previamente desafectado, de un suelo calificado como sistema general viario de titularidad municipal.

De hecho, antes de la promulgación de la ley aragonesa 3/2009 e incluso del texto refundido de la ley estatal aprobado el año anterior, se aprobaron proyectos que implicaban la superposición de un dominio privado en subsuelo y un dominio público en superficie en numerosas ciudades españolas. Entre ellas estuvo Teruel, donde el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento habían firmado el 1º de marzo de 2004 un convenio de colaboración para la remodelación de la Glorieta y construcción bajo ella de un estacionamiento subterráneo, según proyecto de ejecución aprobado el 13 de octubre de 2004. La cláusula cuarta del convenio establecía que se adjudicaría un 60% de las plazas al Municipio y un 40% a la Comunidad Autónoma, que destinaría a la venta al menos el 75% para financiar las obras. Según la *addenda* al convenio, suscrita el 14 de enero de 2005, el Ayuntamiento de Teruel había aprobado la desafectación del subsuelo de la plaza, creándose como consecuencia una entidad inmobiliaria independiente del suelo, de dominio público, y con la calificación de bien patrimonial.

En razón de todo lo expuesto, el informe técnico de 24 de abril de 2012, mediante el que se analizaron las implicaciones del acuerdo plenario de 1º de marzo, terminaba enunciando una serie de conclusiones que pueden resumirse así:

- 1.º La utilización del subsuelo del sistema de calles y espacios libres públicos para la construcción de estacionamientos de vehículos de titularidad pública, aunque se gestionen en régimen de concesión a sociedades privadas, es factible con el estado actual de plan general, sin que sea preciso modificar ninguno de sus documentos.
- 2.º Si se quisiera enajenar la propiedad del estacionamiento en su conjunto o de las plazas por separado, dando entrada a la propiedad privada en el subsuelo de los sistemas generales o locales de viario o espacios libres públicos, sí sería precisa una modificación del planeamiento. De acuerdo con el artículo 17.4 del texto refundido de la ley del suelo de 2008, esa

modificación debería afectar a la calificación pormenorizada del suelo donde se vaya a verificar ese hecho, lo que significa que debería modificarse el plano de calificación y regulación del suelo del plan general o el que correspondiera en los planes de desarrollo, delimitando gráficamente la superficie de suelo afectada por la prevista privatización del subsuelo.

La delimitación gráfica de la zona en cuestión se acompañaría con normativa escrita que fijara las condiciones concretas de la delimitación, por ejemplo, en cuanto a espesor de lo que se entienda por superficie afecta al dominio público, que, obviamente, no podrá constituir un plano matemático perfecto. Esta nueva normativa sólo debería contener las prescripciones genéricas precisas para regular estas actuaciones, remitiendo las condiciones materiales precisas de cada una a l proyecto técnico que en ella se desarrollara y a la correspondiente declaración pública de obra nueva, constitución de la propiedad horizontal y establecimiento de las servidumbres precisas.

- 3.º Aparte de esto, no serían necesario introducir en la normativa urbanística ni en la de estacionamientos y garajes más novedades relacionadas con la ordenación material, puesto que no se trata aquí de alteración de usos sino de titularidad.
- 4.º Más adelante, en el acuerdo municipal de desafectación y enajenación del subsuelo, y en su caso en las posteriores actuaciones constitutivas de la propiedad horizontal, deberían incluirse las determinaciones que fueran precisas para evitar el menoscabo de los intereses públicos, garantizar la posibilidad de ejecutar en superficie todas las obras precisas, incluida cuando fuera procedente la plantación de especies vegetales, atribuir adecuadamente las responsabilidades y costes de mantenimiento, etc.

EL PROYECTO DE ESTACIONAMIENTO DE LA CALLE DE MORET

En junio de 2009, la empresa NOSFOR, Ingeniería de Caminos, S.L., redactó un anteproyecto de estacionamiento subterráneo para vehículos automóviles por encargo del Ayuntamiento de Zaragoza y bajo la dirección del entonces jefe del Servicio de Movilidad Urbana, Antonio Ramos Martos. El anteproyecto justificaba en las páginas 15 y 16 de su memoria la elección de la calle de Moret para la ejecución de la obra:

La justificación de la solución propuesta viene dada por su adecuación a la normativa vigente y a las condiciones de uso para las que se define la obra, así como por su grado de integración en el entramado urbano existente, al ser su ocupación en planta tal que se minimiza la afección a los diferentes servicios presentes. Además el dimensionamiento del estacionamiento, en términos de número de plazas ofertadas, es acorde a las características de la demanda futura prevista; y su ubicación es óptima desde el punto de vista de la accesibilidad y de cobertura de demanda potencial [...]

La ubicación elegida coincide con la calle Moret, calle que se sitúe en pleno centro de Zaragoza y muy próxima, a su vez, al casco histórico de la ciudad. Se trata de una ubicación en cuyo entorno se concentran diversos centros de atracción y generación de viajes (el Museo Provincial de Zaragoza o la Escuela de Bellas Artes son un claro ejemplo; pero también lo son los numerosos despachos profesionales del ámbito del

estacionamiento propuesto o su cercanía a zonas tradicionalmente comerciales y de ocio) y que constituyen verdaderos focos de demanda de aparcamiento.

Además, el acceso al estacionamiento es sencillo (desde vías de carácter distribuidor o arterial como el Coso, Miguel Servet, el paseo de la Constitución o la avenida Cesáreo Alierta) y se realiza a través de una vía relativamente descargada de tráfico como es el paseo de la Mina, de manera directa o siguiendo recorridos simples y cortos, por lo que la afección a los niveles de servicio de las vías del área es mínima. Esto mismo sucede si se estudian los posibles recorridos de salida del aparcamiento. No obstante, el acceso se puede facilitar aún más si se opta por establecer un giro a la izquierda (regulado semafóricamente) en el paseo de la Mina, a la altura de su intersección con Moret.

Las dimensiones del estacionamiento, capaz de albergar un total de 222 vehículos, se ajustan en gran medida a las estimaciones de ocupación prevista. Si bien el análisis de esa demanda ofrece la posibilidad de dotar al estacionamiento de un mayor número de plazas, la opción elegida es la que ofrece un mayor equilibrio entre complejidad de la obra y cobertura de la potencial demanda.

En definitiva, el ajuste en el dimensionamiento se traduce en un ajuste en los costes de construcción, lo que contribuye a la rentabilidad de la obra y su concesión.

En el anejo del anteproyecto dedicado al estudio de la demanda, se consideró como área de influencia de la dotación proyectada el conjunto formado por las siguientes calles o tramos de calle:

Amar y Borbón	Hermanos Ibarra	Mefisto	Joaquín Costa	Moneva
Blancas	Mateo Flandro	Allué Salvador	Canalejas	Inocencio Giménez
Porcell	Com. ^{te} Ripolles	San Miguel	Pza. los Sitios	García Gil
Santa Catalina	Isaac Peral	Zurita	Paseo de la Mina	Castellano
Urrea	Arq. ^{to} Magdalena	Balmes	Pza. S. ^{ta} Engracia	Bruil
Rufas	Mariano Escar	San Clemente	Sancho y Gil	Heraldo de Aragón

En este ámbito se calculó una oferta actual de 781 plazas de estacionamiento en superficie, de las que 163 estaban reservadas a carga y descarga, minusválidos u organismos oficiales. Por tanto, sólo podían considerarse a efectos prácticos 690 plazas. Se considera que esta oferta está actualmente prácticamente saturada, alcanzándose una ocupación media del 95'65%.

Según las encuestas realizadas, se concluía que, a partir del tercer año de explotación, en el estacionamiento subterráneo proyectado habría una demanda de unas 280 plazas en rotación, cuatro de abono diurno y treinta de abono de veinticuatro horas. Sin embargo, los condicionantes de espacio hacían limitar la oferta de plazas de rotación a 188.



En la página 10 de la memoria del anteproyecto se describía así la obra propuesta:

El estacionamiento propuesto se adapta en gran medida al área que ocupa la calle Segismundo Moret, extendiéndose ligeramente en su extremo más occidental hacia la plaza de los Sitios.

La solución se desarrolla en tres plantas sótano, a las que debe añadirse una planta adicional a modo de galería de servicios. La superficie en planta es de 2.612'20 m². Con ello, el estacionamiento dispone de un total de 222 plazas de aparcamiento, de las cuales 6 quedan reservadas para minusválidos.

Las entradas/salidas de vehículos se proyectan según dos accesos independientes desde/hacia el paseo de la Mina, con rampas de 3'70 m. de anchura y pendiente del 13%. Respecto a los accesos para peatones, se dispone de dos núcleos peatonales con escaleras que incorporan, a su vez, ascensor, de manera que se facilite la accesibilidad para las personas con movilidad reducida. Por otro lado, la disposición de los núcleos es tal que se da cumplimiento a lo exigido en el CTE en lo relativo a recorridos de evacuación.

Aparte de un detallado conjunto de especificaciones técnicas que no se considera necesario trasladar a esta memoria, la del anteproyecto advertía que para la superficie de la calle de Moret, una vez realizado el estacionamiento, se preveía un uso fundamentalmente peatonal, proyectándose por ello un pavimento de adoquines sobre capa de mortero y lámina de impermeabilización.



DETERMINACIONES DE LA MODIFICACIÓN

La normativa urbanística vigente en Zaragoza considera el uso de estacionamiento como parte de los propios del sistema de viario público, general o local. Bajo rasante, se entiende que puede situarse como uso compatible siempre que no obstaculice el mantenimiento sobre la rasante del uso principal.

Ahora se trata, en cumplimiento de lo acordado por el Ayuntamiento como consecuencia de la moción citada del grupo municipal de Chunta Aragonesista y de lo ordenado por el gerente de Urbanismo, de permitir la creación de estacionamientos de uso y dominio privado bajo la rasante del sistema público viario.

Se ha entendido, conforme ya se indicó en su día, que no es conveniente una regulación abierta que ampare cualesquiera actuaciones de esta naturaleza sin previsión expresa del plan general. Al tratarse ahora de la regulación de un uso compatible con el del viario público, más que principal o complementario, y sobre todo por el hecho de implicar la privatización parcial del subsuelo, se entiende, conforme a lo previsto en la legislación de urbanismo, que la regulación de su implantación ha de considerarse un acto de calificación y regulación de los usos del suelo. Este acto se expresa en la delimitación de un ámbito dentro del que podrá aplicarse una norma específica que prevé la superposición del uso de viario público y el de estacionamiento de propiedad y uso privado.

En la hoja K15 del plano de calificación y regulación del suelo y en las afectadas de la ordenación específica del centro histórico, se delimita el contorno calificado como «viario público con estacionamiento privado en subsuelo». Para esta zona ha de crearse un nuevo grafismo, consistente en un rayado horizontal de color azul superpuesto al blanco de la vía pública, y la pertinente entrada en la leyenda.

En las normas del plan general se añade un nuevo artículo 2.4.13 que contiene la regulación de esta nueva zona. Este artículo se incorporará a la sección segunda del capítulo 2.4 de las normas, relativa a la dotación de estacionamiento en los edificios, siguiendo inmediatamente al que regula los edificios con uso específico de estacionamiento en parcelas con uso principal residencial.

En primer lugar, la nueva norma relaciona el proyecto de ejecución del estacionamiento con las obras de reurbanización del espacio público afectado, consideradas inseparables. El proyecto podrá ser redactado y ejecutado por el propio Ayuntamiento, y podrá también confiarse a la sociedad que resulte beneficiaria del estacionamiento, condicionada por los pliegos de condiciones que aquél apruebe.

Se establece también la relación entre el proyecto arquitectónico del estacionamiento y el ámbito calificado con ese fin, de modo que, en planta, se considerará al final susceptible de privatización sólo el volumen enclavado en el subsuelo que efectivamente sea ocupado por el estacionamiento, quedando como dominio público toda aquella porción de subsuelo que, aun calificada, no hubiera sido afectada por el proyecto ejecutado. En sección, la posible enajenación a propietarios particulares se limita también al volumen ocupado por el estacionamiento, quedando en pleno dominio municipal tanto la capa superior necesaria para la construcción y el normal funcionamiento de la calle superpuesta, como toda la profundidad del subsuelo situada por debajo de la construcción enajenable.

Jurídicamente y de acuerdo con la legislación sobre propiedad horizontal y del suelo, el estacionamiento se resolverá con la constitución de un complejo inmobiliario que integre el dominio público y el nuevo bien patrimonial, previamente desafectado. A su vez, éste último podrá mantener una propiedad separada pero unitaria, con alquiler de las plazas o disfrute en régimen rotatorio, o podrá fragmentarse mediante la venta de plazas individuales, caso en el que todos los propietarios de partes privativas deberán constituirse en comunidad de propiedad horizontal.

Todos aquellos elementos funcionales del estacionamiento que hayan de sobrepasar su techo para penetrar en la capa superior de dominio público no serán susceptibles de propiedad particular, aunque el Ayuntamiento pueda conceder al titular o titulares de aquél su disfrute exclusivo. Por supuesto, esto no excluye que la construcción, el mantenimiento y, en su caso, la reparación o la reforma de esos elementos corresponda al propietario del estacionamiento.

Se prevé también que el Ayuntamiento pueda establecer condiciones especiales que vinculen la enajenación o el alquiler de las plazas por parte del titular del estacionamiento, en atención al interés público. Mediante esas condiciones, podrá vincularse el uso de la instalación a las necesidades de su entorno próximo y disponerse limitaciones a los precios de las plazas. Para garantizar su edificabilidad, se establecerá un derecho de tanteo y retracto en todas las enajenaciones de plazas, dentro de los límites legales de esta figura.

Por último, se limita la actividad de estos estacionamientos a la principal, con el mismo criterio empleado en el artículo 2.4.12 de las normas urbanísticas acerca de los edificios exclusivos de estacionamiento en áreas residenciales deficitarias.

Como conclusión de todo lo expuesto, se ha dado al nuevo artículo 2.4.13 que se propone la siguiente redacción:

1. Dentro de los ámbitos delimitados en los planos de calificación y regulación del suelo como «viario público con estacionamiento privado en subsuelo», podrán desarrollarse proyectos de construcción de estacionamientos enterrados susceptibles de enajenación en régimen de propiedad plena como conjunto o por plazas de estacionamiento independientes.
2. Dichos proyectos podrán ser formulados y ejecutados por el Ayuntamiento o por sociedades particulares a quienes se conceda, mediante el procedimiento pertinente, la futura propiedad o la gestión del estacionamiento. Además de la ejecución del estacionamiento con todos sus accesos y elementos funcionales, el proyecto contemplará las obras de urbanización del dominio público que sean precisas para dejarlo en plenas condiciones funcionales.
3. El proyecto de estacionamiento enterrado no podrá superar la delimitación en planta que se establece en los planos de calificación y regulación del suelo. Si su contorno fuera inferior, todo el volumen de subsuelo exterior al proyectado y ejecutado constituirá dominio público de características convencionales.
4. En sección, el proyecto deberá preservar por encima del estacionamiento un espesor que sea suficiente para desarrollar todos los elementos funcionales vinculados a la vía pública, incluyéndose, en su caso, los requisitos de la dotación de vegetación y mobiliario urbano.
5. En cada ámbito calificado como «viario público con estacionamiento privado en subsuelo» y de acuerdo con el proyecto ejecutado, se constituirá un complejo inmobiliario que integre el suelo como dominio público municipal y el volumen efectivamente ocupado por el estacionamiento, una vez producida su desafectación, como propiedad privada. A su vez, en la finca espe-

cial correspondiente al estacionamiento se constituirá una comunidad de propiedad horizontal que agrupe a los titulares de las plazas que comprenda, en el caso de que sean enajenadas.

6. Permanecerán como bienes de dominio público y, por tanto, no serán susceptibles de propiedad privada:
 - a) La capa superficial destinada funcionalmente a vía pública, integrada por la urbanización de ésta y el espacio comprendido entre el suelo de la calle o plaza y el extradós del forjado superior de la primera planta de sótano del estacionamiento. Por este espacio podrán discurrir los conductos de abastecimiento de agua, saneamiento, electricidad, alumbrado, telecomunicaciones y demás servicios públicos que físicamente tengan cabida, ya estén previstos antes de la enajenación del estacionamiento o se decida implantar en el futuro.
 - b) El subsuelo situado bajo la base de la obra del estacionamiento subterráneo o fuera de la superficie ocupada en planta por la construcción.
 - c) El suelo y los elementos construidos destinados al acceso al estacionamiento desde el exterior, rodado o a pie. El Ayuntamiento cederá su disfrute a los titulares del estacionamiento, a los que corresponderá su mantenimiento, conservación y, en su caso, reparación, reforma o refuerzo, previa autorización u orden de ejecución municipal.
 - d) Requerirán también el otorgamiento de autorización de uso especial normal de bienes de dominio público municipal, en análogas condiciones, cuantas instalaciones del estacionamiento deban sobresalir al exterior.
7. En el acto de declaración de obra nueva y constitución de la propiedad horizontal, se establecerán todas las condiciones y servidumbres precisas para garantizar la funcionalidad, el mantenimiento y la conservación tanto de la vía pública como del estacionamiento privado situado en su subsuelo.
8. En el caso de adjudicarse la propiedad del estacionamiento a una sociedad encargada de alquilar o enajenar a terceros las plazas resultantes, el Ayuntamiento dispondrá las condiciones a que habrá de atenerse tanto en lo relativo a sus precios como a las características de los destinatarios y demás extremos que estime oportunos. En particular, podrá restringir el derecho a la adquisición de las plazas a las personas físicas que residan o las personas jurídicas que estén radicadas en el área de influencia del estacionamiento, a los propietarios de viviendas, locales comerciales u oficinas situados en ese ámbito o, a quienes tengan localizado allí su trabajo. En este caso, el Ayuntamiento deberá delimitar con precisión el contorno del área de influencia del estacionamiento que vaya a considerarse.
9. Los compradores de plazas individuales de estacionamiento constituirán una comunidad de propietarios que estará obligada a mantenerlo en plenas condiciones de seguridad, salubridad, tranquilidad, ambientación y adecuación normativa, realizando por su cuenta las obras que sean necesarias para su reforma, reparación, conservación o mantenimiento. En ningún caso será responsable el Ayuntamiento del mantenimiento y conservación del estacionamiento, ni de las reparaciones que haya que realizar en él, cualquiera que sea la causa que las origine.

10. En el acto constitutivo del complejo, se establecerá un derecho de tanteo y retracto del Ayuntamiento en todas las enajenaciones de las fincas privadas que comprenda o pueda comprender, dentro de los límites legales establecidos y con referencia a los precios máximos establecidos en origen.
11. En los estacionamientos subterráneos privados situados bajo la vía pública no se admitirán actividades diferentes del propio estacionamiento de vehículos, tales como los talleres de reparación y mantenimiento, el alquiler de automóviles o similares.

Complementariamente, se añade un nuevo apartado 9º al artículo 7.2.9 de las normas, sobre ordenación del espacio viario, en el que se advierte que la cesión gratuita y libre de cargas determinada por el plan general será íntegra en suelo y subsuelo, no pudiéndose aplicar en los planes parciales lo previsto en el artículo 2.4.13 de las normas, salvo que el volumen enterrado destinado al estacionamiento se ceda igualmente al Ayuntamiento, que en su momento podrá enajenarlo si lo estima oportuno.

De acuerdo con la normativa que regula las áreas de intervención en suelo urbano no consolidado, regiría el mismo principio salvo que en la ficha de una de ellas se indicara expresamente lo contrario.

EFFECTOS DE LA MODIFICACIÓN SOBRE EL TERRITORIO

Como ya se ha advertido, la modificación que ahora se propone no hace más que ampliar lo ya establecido en la anterior modificación aislada número 77 del plan general, ampliando las situaciones en que pueden establecerse nuevos estacionamientos en zonas con carencia de plazas en proporción a las necesidades.

Con ella no se trata de permitir la construcción de estacionamientos bajo la rasante de la vía pública –en este caso, la calle de Segismundo Moret– en condiciones materiales distintas a las ya admitidas por la normativa vigente, sino de hacer posible su venta a particulares, que en el caso normal serán sociedades interesadas en la gestión del estacionamiento, que procederán a alquilar o vender las plazas a terceros después de asumir, normalmente, la construcción y el reacondicionamiento del tramo afectado de vía pública y la reordenación de los servicios públicos afectados.

Por tanto, no cabe esperar que la modificación tenga más efectos sobre el territorio que aumentar la probabilidad de que se construyan y utilicen nuevas plazas de estacionamiento, en este caso en la calle de Moret, que permitan la supresión de plazas sobre el viario y a la mejora de esta zona del centro urbano tanto en su ambiente visual como en sus condiciones para la circulación a pie y rodada.

El alcance puntual de la modificación permite afirmar que no provocará ninguna variación apreciable en el orden general de la ciudad y del territorio con respecto a la situación actual. Tampoco implica, por supuesto, nueva necesidad de suelos destinados a zonas verdes o equipamientos, dado que no supone mayores densidades residenciales ni aprovechamientos lucrativos.

CONTENIDO FORMAL DE LA MODIFICACIÓN DE PLAN GENERAL

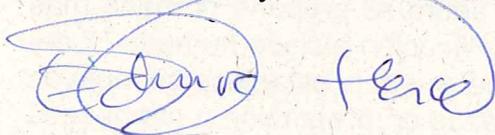
En razón de su finalidad, esta modificación del plan general supone la alteración de los siguientes documentos del plan general vigente:

- Normas urbanísticas (tomo 12), donde se añade un nuevo artículo 2.4.13, al final de la sección segunda del capítulo 2.4, y un nuevo apartado 7º al artículo 7.2.9.
- Plano de calificación y regulación del suelo (tomo 11), donde se modifica la hoja K15.
- Plano de regulación del suelo; centro histórico (tomo 11), donde se modifica la hoja 10.
- Plano de calificación; centro histórico (tomo 11), donde se modifica la hoja D.

En todos los casos, se aportan en primer lugar y a título informativo las hojas afectadas del vigente texto refundido de 2007, seguidas de sus equivalentes modificadas.

Zaragoza, a 3 de julio de 2013

La adjunta a la jefatura del Servicio de Ordenación y Gestión Urbanística



Edurne Herce Urzáiz

El jefe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación,

Ramón Betrán Abadía.

Zaragoza
AYUNTAMIENTO



GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter INICIAL, por acuerdo plenario
de fecha **26 JUL. 2013**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Fdo.: Luis Jiménez Abad

Zaragoza
AYUNTAMIENTO



GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter DEFINITIVO, por acuerdo plenario
de fecha **29 NOV. 2013**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Fdo.: Luis Jiménez Abad