



Zaragoza
AYUNTAMIENTO



Zaragoza
AYUNTAMIENTO

GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter INICIAL, por acuerdo plenario
de fecha **23 MAYO 2016**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación.

Fdo.: Luis Jiménez Abad

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

ZARAGOZA

MODIFICACIÓN AISLADA NÚMERO

Zaragoza
AYUNTAMIENTO

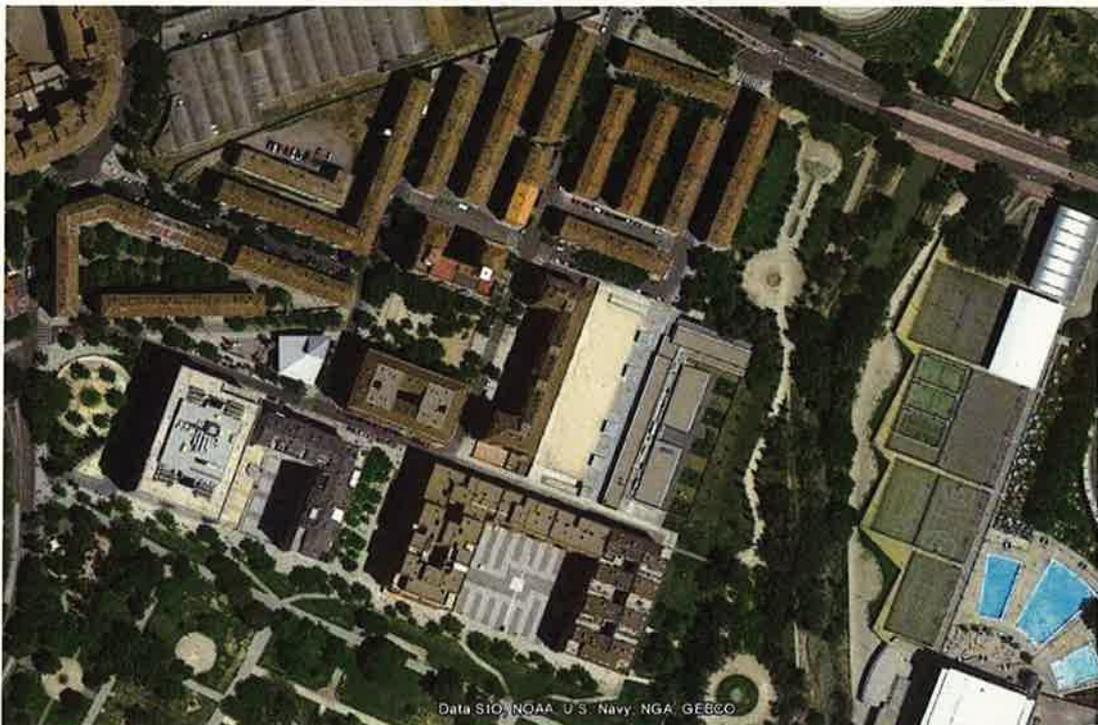


GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter DEFINITIVO, por acuerdo plenario
de fecha **26 SET. 2016**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Fdo.: Luis Jiménez Abad

115

ESTACIONAMIENTO EN EL COLEGIO DEL PARQUE BRUIL



Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

EJEMPLAR PARA LA APROBACIÓN INICIAL

Mayo de 2016

Expte. 1.375.969/2015

MODIF. AISLADA Nº 115 - ESTACIONAMIENTO-
SUBSUELO, SUELO PUBLICO, PARA VENTA

EJEMPLAR "1/1"

10/05/2016

TOMO A

MOD PGOU 115 - MAYO 2016

Expediente: 1375969/2015 C-1

1.375.969/2015

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ZARAGOZA

MODIFICACIÓN MEMORIA
115 JUSTIFICATIVA

Tema: Posibilitar estacionamientos privados en el subsuelo de parcelas de equipamiento público.

INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El vigente plan general de ordenación urbana de 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, para perfeccionar sus determinaciones haciéndolas más eficaces y evitando interpretaciones ambiguas o contradictorias, o para recoger nuevos criterios de la Corporación.

El 16 de diciembre de 2015, el Consejo de Gerencia Municipal de Urbanismo, acordó por mayoría mostrar su parecer favorable a la modificación de la normativa del plan general de ordenación urbana, con el objeto de permitir la enajenación de estacionamientos situados en el subsuelo de parcelas de equipamiento público. Previamente se había iniciado (expediente 964045/2013) donde se tramita un anteproyecto de acondicionamiento como estacionamiento de la planta sótano de la escuela infantil Parque Bruil.

ÁMBITO DE LA MODIFICACIÓN Y ORDENACIÓN ACTUAL .

La modificación aislada del plan general se redacta para posibilitar la conversión del sótano de la escuela infantil Parque Bruil en bien patrimonial, lo que permitirá con posterioridad la enajenación del subsuelo de dicha parcela mediante licitación pública, tal y como se apuntaba, el 20 de octubre de 2014, por el Servicio de Administración de Suelo y Vivienda.

1.375.969/2015

La parcela es la EE(PU) 7.12, con una superficie de 7.215 m², que se sitúa entre las calles de Pascual Albero Burillo y Vicente López Abadía, pertenece al sistema local de equipamiento docente, fue ordenada por el plan especial del área U-7.2 (antiguo cuartel de Sementales) y cedida gratuitamente al Ayuntamiento en ejecución del proyecto de compensación que desarrolló ese plan. En 2010 se construyó en la parcela, con cargo al Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local (FEELS), la escuela infantil municipal Parque Bruil, actualmente en uso; bajo la escuela, se construyó un sótano que ocupó buena parte de la parcela, del que 203,28 m² se destinaron a cuartos de instalaciones de la escuela y del propio sótano y 4.678,20 m² quedaron sin uso específico.

Esta última zona, que sigue en desuso y cuenta con dos rampas construidas para acceso y salida de vehículos (no contadas en las superficies anteriores), se quiere acondicionar para estacionamiento, conforme a un anteproyecto redactado por el Servicio de Movilidad Urbana, según el que podrían habilitarse 175 plazas, dieciséis de ellas dobles. Por decreto de 31 de mayo de 2013, la teniente de alcalde consejera del Área de Servicios Públicos y Movilidad aprobó *«la necesidad e idoneidad del estacionamiento sito en el sótano de la escuela infantil Parque Bruil, en el espacio del mismo nombre [...] a la vista del informe del Departamento de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana de fecha 29 de abril de 2013 que concluye considerando que existe una necesidad de estacionamiento en la zona que puede ser cubierta con la licitación de la explotación comercial del parking»*.

El escrito mencionado del Servicio de Administración de Suelo y Vivienda se explica por otro, de 15 de octubre de 2014, del jefe del Departamento de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana, donde se indicaba que la enajenación del subsuelo de la parcela docente, previamente desafectado *«tendría muchas más posibilidades de éxito que la concesión administrativa para la construcción del parking»*.

NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN.

Para posibilitar la venta a propietarios particulares de estacionamientos subterráneos destinados a los vecinos en general y no sólo a los usuarios del equipamiento, dando entrada a la propiedad privada en el subsuelo de elementos del sistema de equipamientos públicos, es precisa la aprobación de la modificación del plan general, que en sus aspectos materiales se atiene al contenido de la 77 y en cuestiones jurídicas, relacionadas con la superposición de los dominios público y privado, se asemeja a la 104.

Por esa similitud con la anterior modificación 104, se reproduce a continuación buena parte de los argumentos que se entienden comunes a ambas, y explican su necesidad y conveniencia.

En la memoria expositiva del plan general de 2001 se señalaba que la dotación de plazas de aparcamiento era una de las carencias materiales más importante del parque de viviendas más abundante en varios barrios tradicionales de la ciudad donde vive la mitad de la población. Resolver la dotación de estacionamiento dentro de cada comunidad de propietarios resulta en la mayoría de los casos imposible.

1.375.969/2015

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 ferrocarril hasta el peatonal y la bicicleta, con propuestas de "peatonalización" 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 caminos 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 regularidad 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 acogerlos, 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 edificios, enumeradas en el anejo II de las normas, se considerara como uso compatible en las parcelas calificadas de 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.

1.375.969/2015

El hecho de que en los quince 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 la 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 quince 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.

Más específicamente, la modificación que ahora se tramita, que no se refiere al subsuelo de un terreno calificado como sistema viario o de zonas verdes y espacios libres, puede relacionarse con la modificación aislada 77 del plan general, que modificó la regulación de los usos en sótano de las parcelas de equipamiento, para permitir la implantación de estacionamientos, aprobada definitivamente el 30 de septiembre de 2011 (expediente 290177/2011; BOP 21/10/2011), 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 en superficie 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

1.375.969/2015

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.

Esos problemas serían en principio mucho 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.

Se da además la circunstancia de que en los equipamientos de titularidad privada la construcción de estacionamientos de uso público bajo rasante puede resultar un aliciente para la propiedad y reduce las necesidades de inversión pública, tan importantes por causa de los graves déficits de los barrios consolidados como difíciles en tiempos de obligadas restricciones financieras.

La revitalización de esos barrios y, en particular, la progresiva ampliación de las plazas de estacionamiento disponibles, no podrá quedar en una mejora cuantitativa de la dotación. Se considera necesario que la construcción de nuevos estacionamientos se acompañe con la supresión de plazas en la vía pública, de modo que se mejore la escena urbana, con posibilidad de conversión en residenciales de una parte de las calles, y se favorezca la viabilidad económica de los nuevos estacionamientos enterrados.

La exigible conexión entre ambas formas de actuación –creación de nuevos estacionamientos de uso público y acondicionamiento del espacio viario en función de las necesidades de los peatones- requiere que aquéllos no se implanten de forma que menoscaben las posibilidades de reducción del tráfico en las calles. Los estacionamientos de uso público deberán ser inmediatos a calles de distribución, a 50 Km/h, que permitan un acceso suficientemente fluido, evitándose el acceso por calles peatonales o residenciales existentes o previsibles.

Para atender a todos estos propósitos, se propone la modificación del artículo 2.4.2 de las normas del plan general, añadiendo un nuevo apartado 5º donde **se contemple 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, a fin de suplir necesidades derivadas de la falta de plazas en los edificios del entorno o la necesidad de reducirlas en la vía pública.**

Se parte de la idea de que si una carencia de plazas de estacionamiento en una zona no es buena, tampoco es deseable un exceso o una localización tal que, por excesiva concentración o por localización en calles inadecuadas, provoque la saturación del viario por el tráfico rodado o una carga de éste que deteriore el medio ambiente. Por eso, además de fijar normas fijas como la limitación de esta posibilidad a las áreas con carencias de plazas de estacionamiento detalladas en el anejo II de las normas, la prohibición de estacionamientos ajenos a la dotación propia del equipamiento cuando haya de accederse por calles peatonales, residenciales o de anchura inferior a 5 metros, o el condicionamiento de los accesos por calles de la malla básica, se preserva la capacidad discrecional del Ayuntamiento para autorizar la implantación, con apoyo en los informes del servicio competente requeridos por el artículo 2.4.7,2º, de las normas, así como

1.375.969/2015

para determinar la capacidad del estacionamiento no vinculado y la distribución de sus plazas entre las alquilables a usuarios ajenos al uso del equipamiento y las de rotación.

La autorización que, con los fines previstos, podrá otorgar el Ayuntamiento para permitir la construcción de estacionamientos de uso público bajo parcelas de equipamiento privado no será viable si conlleva la venta de plazas de estacionamiento, con el fin de evitar distorsiones en el régimen de propiedad de la parcela de equipamiento. Este régimen proporciona a todos los copropietarios un derecho a decidir sobre cualquier actuación que quisiera llevarse a cabo en la parcela, lo que podría dificultar el adecuado mantenimiento, la gestión, la mejora o la reforma del equipamiento, y a la larga imponer dificultades en la gestión de éste que llegaran a comprometer la vinculación del suelo al uso que el planeamiento le ha dado.

Con el mismo fin de preservar la compatibilidad del estacionamiento con el uso de equipamiento pretendido por el planeamiento, se requiere un conjunto de condiciones, en la letra (d) del nuevo apartado 5, tendentes a garantizar que la construcción no disminuye la edificabilidad necesaria para el equipamiento ni interfiere en su construcción.

[...]

Por otra parte, al artículo 2.4.2 se le ha añadido otro nuevo apartado 4º, relativo al caso específico de los estacionamientos en las parcelas de equipamiento público. No se trata aquí –como en el apartado 5º– del destino de la dotación excedentaria con respecto al número obligado de plazas que pudiera autorizarse, sino de **la dotación adecuada para satisfacer las necesidades del personal empleado en el propio equipamiento y de sus usuarios externos.**

A diferencia de los edificios privados, se trata ahora de servicios de naturaleza pública, para los que un estacionamiento también público no ha de implicar una detracción de las plazas propias sino una mera cuestión de gestión de su utilización.

En la mayoría de los edificios de equipamiento es impensable que dentro del recinto pueda acogerse indiscriminada y gratuitamente a cuantos trabajadores y, sobre todo, usuarios, pretendan acceder con su vehículo particular. No sólo será preciso un control de esta función y su restricción dentro de unos límites, sino que, en general, el cobro de unas determinadas tarifas contribuirá a una menor utilización del automóvil privado y establecerá un criterio razonable para seleccionar a los usuarios que puedan gozar de ese privilegio frente a los que, por la limitación inevitable del número de plazas, hayan de aparcar en la calle.

Por razones obvias de estructura de las administraciones públicas, parece poco probable que el propio personal adscrito al servicio de que se trate pueda gestionar un estacionamiento que exija la casi siempre inevitable selección de usuarios, además de labores de organización, control y vigilancia. Como otros servicios análogos incluidos en edificios de equipamiento (cafeterías, restaurantes, estancos, quioscos, librerías, tiendas, etc.), la fórmula de la concesión a un tercero para que gestione el estacionamiento, a cambio –como es natural– de unas determinadas compensaciones económicas, es por ello una alternativa adecuada. El concesionario se encargaría de organizar el acceso a las plazas mediante cuotas de abono periódico, que darían derecho al estacionamiento durante un mes, un trimestre o un año, por ejemplo, por rotación o por otro sistema que se considerara adecuado.

Esto no ha de significar un menoscabo de la dotación de estacionamiento, sino, como se ha dicho, una forma de ejercer la obligada selección de los usuarios que puedan aparcar en el interior del propio edificio.

Tampoco ha de entenderse como una contradicción con la naturaleza pública del equipamiento, por lo mismo que no se atribuye ese efecto a los estacionamientos de uso público sujetos a formas de explotación similares situados bajo las zonas verdes y espacios libres públicos.

Uno de los tres fines que tuvo esa modificación 77, según se expresó en su memoria, fue «aclarar las condiciones de implantación de estacionamientos en los elementos del sistema de equipamientos y servicios de titularidad pública», y para ello

1.375.969/2015

se modificaron los apartados 3º a 6º del artículo 2.4.2 de las normas urbanísticas del plan general, en los que quedó dicho lo siguiente:

3. *Los espacios correspondientes a la dotación de estacionamiento quedarán vinculados a ella mientras en los edificios y locales se mantengan los usos en virtud de los que se dispusiera, sin que las plazas correspondientes a la dotación obligatoria puedan distraerse de tal adscripción por efecto de una conversión en estacionamientos públicos por horas u otra modalidad, ello sin perjuicio de lo establecido en el apartado 4º de este artículo.*

Las plazas excedentes de la dotación obligatoria sólo podrán destinarse al uso horario abierto al público cuando así lo autorice el Ayuntamiento, según lo prescrito en el apartado 3º del artículo 2.4.11 de estas normas.

4. *En las parcelas de titularidad pública pertenecientes al sistema de equipamientos y servicios, podrá autorizarse la gestión de las plazas de estacionamiento, en la proporción que en cada caso se estime adecuada según el destino y situación de la parcela, mediante concesión a terceros para su explotación en régimen de alquiler de plazas al personal empleado, rotación horaria para usuarios del equipamiento, u otra modalidad que sea compatible con el adecuado servicio a las necesidades de estacionamiento del equipamiento.*
5. *En las parcelas del sistema de equipamientos y servicios, de titularidad pública o privada, el Ayuntamiento podrá autorizar, según su criterio discrecional, la ejecución de más plazas de estacionamiento de las necesarias para el funcionamiento del propio servicio, con objeto de suplir con ellas la ausencia de plazas suficientes en el interior de los edificios del entorno, o de reducir las plazas de estacionamiento en la vía pública.*

Para que dicha autorización sea posible, deberán concurrir las siguientes circunstancias:

- a) *La parcela de equipamiento a que se refiera la autorización deberá estar situada en alguna de las áreas con especiales carencias de plazas de estacionamiento en el interior de los edificios que se detallan en el anejo II de las normas.*
- b) *El estacionamiento responderá a una efectiva necesidad pública, destinándose a compensar las carencias de plazas de estacionamiento en el interior de los edificios del área de referencia en que se encuentren; mediando informe favorable de los servicios municipales competentes en materia de tráfico, podrán autorizarse también modalidades de estacionamiento rotatorio. La autorización municipal determinará la proporción de los diversos regímenes de las plazas en los términos establecidos en el artículo 2.4.7,2, de estas normas.*
- c) *No se admitirá la venta de plazas de estacionamiento.*
- d) *Se acreditará que no queda comprometida la posibilidad de materializar íntegramente el uso de equipamiento previsto por el planeamiento ni se deteriora la funcionalidad de las construcciones y espacios libres que lo integren. Como garantía de la primera condición, el estacionamiento no deberá consumir edificabilidad de la atribuida por el planeamiento al equipamiento, exceptuada en su caso la imprescindible para posibilitar los accesos; se acreditará también que su promoción no interfiere con la del equipamiento. No se autorizará la construcción del estacionamiento si no es simultánea o posterior a la del edificio de equipamiento, requiriéndose en el primer caso que forme parte de un proyecto de edificación conjunto. Si el proyecto de ejecución del equipamiento consume toda la superficie edificable, podrá autorizarse como parte de él la construcción del estacionamiento; si es un proyecto básico o un estudio de detalle a desarrollar con proyectos de ejecución parciales, no podrá autorizarse la construcción del estacionamiento si antes o al mismo tiempo no se produce la de una parte de la superficie edificable suficiente para que el equipamiento pueda funcionar, de acuerdo con la normativa sectorial.*
- e) *Los accesos al estacionamiento, al menos en la parte correspondiente a las plazas que no estén al servicio exclusivo del equipamiento, no podrán situarse en calles peatonales,*

1.375.969/2015

residenciales o de anchura inferior a 5 metros. A estos efectos, el Ayuntamiento no sólo considerará las calles peatonales o residenciales ya urbanizadas como tales, sino también aquellas cuyas características permitan suponer que puedan convertirse en tales en el futuro.

- f) Cuando los accesos sólo puedan tener lugar desde calles pertenecientes a la malla básica o a través de carriles reservados al autobús, la autorización del estacionamiento quedará condicionada al criterio municipal, conforme a lo dispuesto en el apartado 2º del artículo 2.4.5 de estas normas.*
 - g) Se satisfarán cuantas exigencias generales establece el capítulo 2.4 para la implantación de usos de estacionamiento desvinculados del uso principal.*
6. En cualquier caso, el conjunto de plazas de estacionamiento que constituyen la dotación del edificio será parte inseparable de él, lo que se hará constar como condición en las licencias de obras para su inscripción en el Registro de la Propiedad.

Además, se añadió un tercer párrafo al primer apartado del artículo 8.2.10, «Usos compatibles en los equipamientos», que quedó redactado del siguiente modo:

1. En los suelos calificados con destino a equipamientos y servicios, además del uso principal o dominante a que se destine, se podrá disponer cualquier otro que coadyuve a la prestación o a la permanencia del fin previsto, siempre que se justifique que no supone obstáculo al desarrollo del uso principal.

Se permite el uso de residencia comunitaria para alojar a los agentes del servicio, y de vivienda familiar para alojar a quien custodie las instalaciones.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 2.4.2,5, de estas normas, el Ayuntamiento podrá autorizar la ejecución en las parcelas del sistema de equipamientos y servicios de más plazas de estacionamiento de las que sean necesarias para el funcionamiento de la propia dotación, con objeto de suplir con ellas la ausencia de plazas suficientes en el entorno.

[...].

Posteriormente a la aprobación de la modificación 77, el 16 de diciembre de 2015, el Consejo de Gerencia Municipal de Urbanismo, acordó por mayoría mostrar su parecer favorable a la modificación de la normativa del plan general de ordenación urbana, con el objeto de permitir la enajenación de estacionamientos situados en el subsuelo de parcelas de equipamiento público. Previamente se había iniciado (expediente 964045/2013) donde se tramita un anteproyecto de acondicionamiento como estacionamiento de la planta sótano de la escuela infantil Parque Bruil.

La posibilidad jurídica de su implantación se basa en el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana estatal (Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre) que contempla, en su artículo 26.5, la formación de un complejo inmobiliario:

«Cuando 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 se constituirá un complejo inmobiliario de carácter urbanístico 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. Tales fincas podrán ser constituidas, tanto por edificaciones ya realizadas, como por suelos no edificados, siempre que su

1.375.969/2015

configuración física se ajuste al sistema parcelario previsto en el instrumento de ordenación».

De todo lo anterior se concluye:

- 1.º La utilización del subsuelo de las parcelas de equipamiento público 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 Para 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 equipamientos públicos, sí es precisa una modificación del planeamiento. De acuerdo con el artículo 26.5 del texto refundido de la ley del suelo de 2015 (Real Decreto Legislativo 7/2015), esa modificación debería afectar a la calificación pormenorizada del suelo donde se vaya a verificar ese hecho, lo que significa que deberá modificarse el plano de calificación y regulación del suelo del plan general o el que corresponda 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 acompañará con normativa escrita que fijará 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 al proyecto técnico que en ella se desarrolle 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 sería 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 precedente la plantación de especies vegetales, atribuir adecuadamente las responsabilidades y costes de mantenimiento, etc.

1.375.969/2015

EL ANTEPROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO PARA APARCAMIENTO DEL SÓTANO DEL COLEGIO INFANTIL PARQUE BRUIL.

En octubre de 2013, el Servicio de Movilidad Urbana, redactó un anteproyecto de acondicionamiento del sótano del colegio público situado junto al Parque Bruil [EE (PU) 7.12] para destinarlo a estacionamiento de vehículos, justificando la actuación con los siguientes argumentos, extraídos de al memoria:

«La fecha de la finalización de las obras fue el 30 de abril de 2011. La planta sótano comprende dos zonas diferenciadas en sus usos. En la primera de 203,28 m² se encuentran los cuartos de instalaciones de la Escuela Infantil situada en la planta superior. La segunda zona de 4.678,20 m², actualmente se considera sin uso específico siendo la que se podrá destinar a uso de aparcamiento. Existen dos rampas de acceso de vehículos cuya superficie no está computada en las cifras anteriores. Una rampa presenta la entrada paralela a la calle Vicente López Abadía y la salida se encuentra paralela a la calle Pascual Albero Burillo.

La zona de instalaciones quedará independizada del resto de la planta, estando sectorizadas y separadas con un cerramiento EI 120. Esta zona tiene acceso independiente desde el exterior y no existe comunicación directa entre la zona de instalaciones y la zona de uso específico.

Los acabados del sector para uso de aparcamiento es de hormigón visto en suelo, techo y paredes. La altura libre de la planta sótano tiene dos zonas. La zona correspondiente a la plaza tiene un gálibo de 2,70 metros y la zona de la Escuela Infantil de 3,50 metros de altura libre.

La construcción de la Escuela Infantil Parque Bruil situada entre las calles Vicente López Abadía y Pascual Albero Burillo, ubicada en un área colindante con la desembocadura del río Huerva y con el propio Parque Bruil, ha previsto en el sótano de la propia escuela infantil extendido hacia el área colindante, una superficie de 82,50 x 59,45 m. (4.904,62 m²). Esta superficie bajo la escuela y la zona peatonal de cubierta colindante, permite disponer de un estacionamiento subterráneo y usos complementarios que facilitará la ampliación del número de plazas de aparcamiento que dadas las características de "efecto barrera" que el río Huerva y el propio Parque Bruil suponen para la accesibilidad a la zona, ampliarían las dotaciones de aparcamiento en esta área con un coste reducido de adaptación».

En el anejo del anteproyecto dedicado al estudio sobre la demanda, se consideró como área de influencia de la dotación proyectada, el conjunto formado por la ribera del río Huerva al Este, el Paseo de Echegaray y Caballero y la factoría de Averly (área E-7) al Norte, calle Asalto al Oeste y el Parque Bruil al Sur, con una distancia media en torno a los 150 metros medidos desde el centro de la parcela del colegio. Dentro de esta área están los edificios del conjunto urbano de interés Aloy Sala que cuentan con seis plantas de viviendas sin ninguna previsión de estacionamientos.

Con anterioridad a la construcción del colegio, aparcaban 241 vehículos en el terreno escolar que, ahora se han trasladado a las calles del entorno saturando el espacio viario.

El número de viviendas situadas en el área de influencia del estacionamiento es de 1.852, de las que 840 pertenecen a un nivel económico bajo y las 1.012 viviendas restantes a un nivel medio-alto. El índice de motorización aplicable a cada caso sería de 0,50 y 1,5 respectivamente, con lo que la demanda teórica sería de 1.938 vehículos.

1.375.969/2015

Se considera que la existencia de plazas de aparcamiento en el área es de 400 unidades y las de la vía pública alcanza las 489 plazas, deduciendo que la demanda potencial no satisfecha es de 1.049 vehículos. Estimando que un 15% adquiriría plaza de residente o realizaría abonos, el dimensionado teórico del estacionamiento sería: $1.049 \times 0,15 = 158$ plazas. El anteproyecto distribuye la planta sótano con 175 plazas.

INCORPORACIÓN DEL ÁREA 7 AL ANEJO II DE LAS NORMAS.

El tema que motiva la tramitación de la modificación del plan general se refiere, en concreto, a la construcción de un estacionamiento no vinculado al uso del equipamiento en la parcela EE (PU) 7.12, situada en el área de referencia 7 del plan general y ordenada por el plan especial del área U-7.2.

El anejo II de las normas del plan general no incluye el área de referencia 7 entre las que sufren déficit pronunciado de plazas de estacionamiento en el interior de los edificios, por lo que no son de aplicación las previsiones sobre construcción de estacionamientos como el previsto.

Para promover este estacionamiento y dedicarlo a la venta, además de modificar la norma general hay que modificar el anejo II de las normas para incluir el área 7. El Departamento de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana consideró que: *«la necesidad de estacionamiento de la zona es elevada, pudiendo tener una alta demanda de uso la habilitación del sótano en cuestión para parking ya que a la demanda privada existente se añaden dos polos de atracción y generación de usos muy fuertes y que son el edificio de oficinas “El Trovador” y las instalaciones deportivas municipales “Alberto Maestro”, muy poco dotadas de estacionamiento. Por ello, los técnicos que suscriben este informe consideran que existe una necesidad de estacionamiento en la zona que puede ser cubierta con la licitación de la explotación comercial del parking».*

Aunque el área 7 en sí misma no es de las peor dotadas de estacionamientos en la ciudad ni tiene gran entidad, el hecho de que en su zona norte soporte edificación de cierta antigüedad y la vecindad con el barrio de la Magdalena puede justificar la actuación de la calificación puntual de esta parcela. De hecho, el informe del Departamento de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana que se acaba de citar, así como la memoria del anteproyecto de acondicionamiento para aparcamiento subterráneo del sótano del colegio 7.12 de Parque Bruil, parecen indicar que con esta actuación ya quedarían satisfechas las carencias del entorno.

DETERMINACIONES DE LA MODIFICACIÓN.

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

1.375.969/2015

Ahora se trata, en cumplimiento de lo acordado por el Consejo de Gerencia Municipal de Urbanismo, de permitir la creación de estacionamientos de uso y dominio privado bajo la rasante del sistema público de equipamientos.

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 equipamiento 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 equipamiento público y el de estacionamiento de propiedad y uso privado.

En la hoja L15 del plano de calificación y regulación del suelo se delimita el contorno calificado como «equipamiento público con estacionamiento privado en subsuelo». Para esta zona se crea un nuevo grafismo, consistente en un rayado horizontal de color azul superpuesto al romboidal del equipamiento público, y la pertinente entrada en la leyenda.

En las normas del plan general se añade el artículo 2.4.14 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 el uso de los estacionamientos privados en el subsuelo de la zona de viario público.

La norma establece 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 de titularidad pública 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 del edificio de equipamiento y del espacio libre de la parcela, 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 suelo de titularidad pública 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 titularidad pública 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.

1.375.969/2015

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.

Para posibilitar la actuación que se pretende, hay que modificar las normas que regulan la construcción de estacionamientos bajo las parcelas de equipamiento, como el apartado 5.c del artículo 2.4.2, cuyo contenido actual «*No se admitirá la venta de plazas de estacionamiento*», pasará a tener la siguiente redacción:

Artículo 2.4.2,5 c. «Tanto en las parcelas de equipamiento público como privado se permitirá la construcción de estacionamientos enterrados susceptibles de enajenación en régimen de propiedad plena como conjunto o por plazas de estacionamiento independientes, siempre que se satisfaga el resto de condiciones expresadas en este artículo».

Además, se propone añadir un nuevo artículo 2.4.14 relativo al régimen de la copropiedad, con la siguiente redacción:

Artículo 2.4.14. «Zona de equipamiento público con estacionamiento privado en subsuelo.

1. Dentro de los ámbitos delimitados en los planos de calificación y regulación del suelo como «equipamiento 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 de la parcela del equipamiento 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 parcela del equipamiento 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 al equipamiento, incluyéndose, en su caso, los requisitos de la dotación de vegetación, mobiliario deportivo y mobiliario urbano.
5. En cada ámbito calificado como «equipamiento público con estacionamiento privado en subsuelo» cuando el titular de la parcela perteneciente al sistema de equi-

1.375.969/2015

- pamientos y servicios opte por la enajenación del volumen enterrado correspondiente, se constituirá un complejo inmobiliario que integre el suelo y el volumen efectivamente ocupado por el estacionamiento, atribuyendo a cada uno de esos dos elementos el régimen de propiedad, pública o privada que corresponda. A su vez, en la finca especial 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 elementos de la propiedad del suelo y el vuelo, correspondientes al titular del equipamiento:
 - a) La capa superficial destinada funcionalmente a espacio libre o a planta baja del edificio destinado a equipamiento, integrada por la urbanización del espacio libre y por el espacio comprendido entre dicha urbanización o el suelo de la planta baja del edificio del equipamiento y el extradós del forjado superior de la primera planta sótano destinada a estacionamiento. Por este espacio podrán discurrir aquellas instalaciones que físicamente tengan cabida y requiera el funcionamiento del equipamiento, ya estén previstos antes de la enajenación del estacionamiento o se decida implantar en el futuro.
 - b) Aquellas construcciones en plantas inferiores a la baja que sean precisas para el funcionamiento propio del equipamiento o para la dotación de plazas de estacionamiento destinadas a sus trabajadores y usuarios.
 - c) El subsuelo situado bajo la base de la obra del estacionamiento subterráneo o fuera de la superficie ocupada en planta por la construcción.
 - d) El suelo y los elementos construidos destinados al acceso al estacionamiento desde el exterior, rodado o a pie. El titular del equipamiento cederá su disfrute a los titulares del estacionamiento, estableciéndose en el título constitutivo de la propiedad horizontal las obligaciones asociadas en cuanto a su mantenimiento, conservación y, en su caso, reparación, reforma o refuerzo.
 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 del equipamiento público como del estacionamiento privado situado en su subsuelo.
 8. Siempre que se trate de parcelas de equipamiento municipal y, en el resto de los casos, cuando lo estime preciso para satisfacer las condiciones expresadas en el apartado 5.b del artículo 2.4.2, el Ayuntamiento dispondrá las condiciones a que habrá de atenerse el estacionamiento 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 obtención de 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. Cuando se trate de equipamientos de titularidad

1.375.969/2015

municipal, el Ayuntamiento no será responsable en ningún caso 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 situados bajo parcelas del sistema de equipamientos y servicios donde el plan general no lo contemple expresamente en razón de su destino específico, 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 3º al artículo 7.2.8 de las normas, sobre ordenación de los equipamientos en los planes parciales, como sigue:

«La cesión gratuita y libre de cargas del suelo calificado como equipamiento público será íntegra en suelo y subsuelo. En el caso de que el Ayuntamiento considere adecuado construir en la parcela un estacionamiento subterráneo susceptible de enajenación a particulares, conforme a lo dispuesto en los artículos 2.4.2 y 2.4.14 de estas normas, la parte afectada del subsuelo también le será cedida gratuitamente al Ayuntamiento de Zaragoza, para que en su momento pueda disponer de ella con entera libertad».

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 alguna de ellas se indicara expresamente lo contrario (artículo 5.2.4,1).

ESTUDIO DE LOS EFECTOS SOBRE EL TERRITORIO

Como se ha mencionado, la modificación que ahora se propone no hace más que ampliar lo ya establecido en la anterior modificación aislada nº 77 del plan general, aumentando 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 en el subsuelo de las parcelas de equipamiento público -en este caso la escuela infantil junto al Parque Bruil [EE (PU) 7.12]- en condiciones materiales distintas a las ya admitidas por la normativa vigente, sino de hacer posible su venta a particulares, que normalmente serán sociedades interesadas en la gestión del estacionamiento, que procederán a alquilar o vender las plazas a terceros después de asumir, en general, la construcción desde su inicio o la parte pendiente para completar las obras e instalaciones parcialmente realizadas, así como el acondicionamiento del tramo afectado de la parcela del equipamiento correspondiente y de los accesos desde la vía pública, así como la reordenación de los servicios públicos afectados, en su caso.

1.375.969/2015

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 el subsuelo de la escuela infantil junto al Parque Bruil [EE (PU) 7.12], 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 o 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.

MODIFICACIÓN DE MENOR ENTIDAD.

Tal y como se ha expuesto, la modificación consiste en permitir la implantación de estacionamientos de propiedad privada en el subsuelo de las parcelas de los equipamientos de titularidad pública, mediante la incorporación a las normas urbanísticas de los apartados que lo posibiliten y la representación gráfica del espacio concreto a ocupar, que pasa a calificarse como zona de "equipamiento público con estacionamiento privado en subsuelo" reflejada en el plano de calificación y regulación del suelo del plan general, en este caso la parcela del colegio infantil del Parque Bruil [EE (PU) 7.12].

La modificación se circunscribe a este suelo concreto. El contenido de la modificación no afecta, por tanto, a la estructura general ni a las directrices del modelo de evolución urbana y de ocupación del territorio del plan general, conforme a las determinaciones del artículo 40 del texto refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón (Decreto-Legislativo 1/2014), puesto que se dedica a ampliar las plazas de aparcamiento subterráneas.

Así pues, la modificación tiene un alcance limitado, por lo que se considera como de menor entidad a efectos de la tramitación del expediente, en los términos expuestos por los artículos 85.3 y relacionados de la Ley de Urbanismo de Aragón (Decreto-Legislativo 1/2014).

FICHA DE DATOS URBANÍSTICOS (ANEXO V de la NOTEPA)

Tal y como se ha expuesto, la modificación consiste en hacer posible la implantación de estacionamientos de propiedad privada en el subsuelo de las parcelas de equipamiento de titularidad pública, siendo en este caso en la parcela del colegio del Parque Bruil EE (PU) 7.12, en el que ya hay construida una planta sótano que ocupa parte de la parcela, pero no altera ninguna determinación de clasificación del suelo, ni de incremento ni disminución de edificabilidad o aprovechamiento urbanístico, sin que tenga incidencia en los datos recogidos por la Norma Técnica de Planeamiento, por lo que no se incluye cuadro específico al respecto.

1.375.969/2015

CONTENIDO FORMAL DE LA MODIFICACIÓN.

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 modifica el apartado 5 c) del artículo 2.4.2., se añade un nuevo artículo 2.4.14 al final de la sección segunda del capítulo 2.4, y se incluye un nuevo punto 3º al artículo 7.2.8.
- Anejo II de las Normas Urbanísticas (tomo 13), donde se incluye el área de referencia 7 en la relación de áreas con déficit pronunciado de plazas de estacionamiento en el interior de los edificios
- Plano de calificación y regulación del suelo (tomo 11), donde se modifica la hoja L-15, reflejando gráficamente el ámbito de la nueva calificación de «equipamiento público con estacionamiento privado en el subsuelo».

Se aportan en primer lugar y a título informativo las hojas afectadas del vigente texto del plan general de 2007 (BOA de 30 de junio de 2008), seguidas de sus equivalentes modificadas.

1

I.C. de Zaragoza, a 10 de mayo de 2016

Jefatura del Servicio de Ordenación y
Gestión Urbanística.

Edurne Herce Urzáiz

Jefe del Servicio Técnico de Planea-
miento y Rehabilitación

Gaspar Ramos Gonzalez

Zaragoza
AYUNTAMIENTO
GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter DEFINITIVO, por acuerdo plenario
de fecha **25 SET. 2016**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Fdo.: Luis Jiménez Abad

Zaragoza
AYUNTAMIENTO
GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO
El presente PROYECTO ha sido aprobado
con carácter INICIAL, por acuerdo plenario
de fecha **23 MAYO 2016**
EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Fdo.: Luis Jiménez Abad