

**TEMA: INTERVENCIÓN URBANÍSTICA**

LICENCIA URBANÍSTICA Y DE ACTIVIDAD CLASIFICADA.  
REMODELACIÓN ESTACIÓN DE SERVICIOS.

Edificio fuera de ordenación.

Impugnación de licencias por Comunidad de Propietarios.

La licencia no se ajusta a Derecho. Anulación de licencia.

Infracción de derecho urbanístico. Normas sobre retranqueo PGOU.

**Ilmo. Sr.**

**MAGISTRADO-JUEZ**

D. Luis Carlos Martín Osante

En ZARAGOZA, a veinticuatro de octubre de dos mil ocho.

Vistos por el Ilmo. Sr. D. Luis Carlos Martín Osante, Magistrado-Juez de lo Contencioso-Administrativo nº 3 de Zaragoza, los presentes Autos de Procedimiento Ordinario Nº 240/2007 instados por COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE TORRES DE SAN LAMBERTO, C/ Silveria Fañanás, representado y defendido por D<sup>a</sup> B.U.G. y D. J.B.S., siendo demandado AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO, representado y defendido por D<sup>a</sup> N.C.A. y D. C.G.P., codemandado E.S.M., S.L., representado y defendido por D. J.M.A.S. y D. F.J.Z.M.

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

**PRIMERO.-** En el escrito de interposición se formuló recurso contencioso-administrativo por parte de Comunidad de Propietarios de Torres de San Lamberto, sito en la calle Silverio Fañanás, de Zaragoza la resolución de fecha 20/3/2007 del Consejo de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza (expediente administrativo 378.910/06) por la que se acordó conceder a E.S.M., S.L. licencia de actividad clasificada para la actividad de remodelación de estación de servicios situada en Autovía de Logroño, y licencia de obras para remodelación de estación de servicios.

**SEGUNDO.-** Mediante Providencia se tuvo por interpuesto dicho recurso y se reclamo el expediente administrativo a la Administración, del que se dio traslado a la parte recurrente para la interposición de la demanda. A continuación se dio traslado a la Administración para que formulase contestación a la demanda.

Durante la tramitación del procedimiento compareció en los Autos como demandadora la entidad mercantil E.S.M.,S.L., en calidad de titular de derechos afectados por el acto administrativo recurrido.

**TERCERO.-** Mediante Auto se fijó la cuantía del presente procedimiento y se recibió el proceso a prueba, practicándose las admitidas a las partes con el resultado que obra en Autos.

Una vez formuladas las conclusiones, quedo el juicio visto para Sentencia.

**CUARTO.-** En la tramitación de este juicio se han observado las prescripciones legales, salvo el plazo para dictar Sentencia, debido a la notable complejidad del asunto y al exceso de carga de trabajo que pesa sobre este juzgador.

### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO.- Planteamiento de la pretensión.-** En el presente procedimiento se impugna por parte de Comunidad de Propietarios de Torres de San Lamberto, sito en la calle Silverio Fañanás, de Zaragoza, la resolución de fecha 20/3/2007 del Consejo de la Gerencia Municipal de Urbanismo (expediente

administrativo 378.910/06) por la que se acordó conceder a E.S.M.,S.L. licencia de actividad clasificada para la actividad de remodelación de estación de servicios situada en Autovía de Logroño, y licencia de obras para remodelación de estación de servicios.

En el suplico de la demanda se insta por la parte recurrente la anulación de dicha resolución por infracción del Derecho Urbanístico y demás normas aplicables.

Las alegaciones de la parte recurrente respecto de la ilegalidad del acto administrativo recurrido se contienen básicamente en la demanda rectora de este proceso, pero hay que completar las alegaciones de la demanda con el informe emitido por el Arquitecto superior D. R.M.O., aportado con la demanda rectora de este proceso, al que se alude con cierta reiteración en la misma y también en el escrito de conclusiones de la parte recurrente.

**SEGUNDO.- La alegación respecto de la consideración como edificio fuera de ordenación.-** La primera cuestión que se plantea se refiere a la eventual calificación de la estación de servicio "M." como un edificio fuera de ordenación.

En este sentido, cabe recordar que la Ley Urbanística de Aragón, de 25 de marzo de 1999, señala al respecto el art. 70 (Edificios fuera de ordenación) lo siguiente:

*“1. Los edificios e instalaciones erigidos con anterioridad a la aprobación definitiva del planeamiento urbanístico que resultaren disconformes con el mismo por afectar a alineaciones, viales, zonas verdes o espacios libre, contener usos incompatibles u otras razones análogas o estar prevista su expropiación, serán calificados como fuera de ordenación.*

*2. Salvo que en el propio planeamiento se dispusiera otro régimen, no podrán realizarse en ellos obras de consolidación aumento de volumen, modernización e incremento de su valor de expropiación, pero sí las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, el ornato y la conservación del inmueble.*

*3. Sin embargo, podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviere prevista la expropiación o demolición de la finca en el plazo de quince años, a contar desde la fecha en que se pretendiere realizarlas.”*

Siguiendo los contenidos de dicha Ley, en las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza se señala lo siguiente:

*“Artículo 3.1.1. Edificios e instalaciones existentes calificados fuera de ordenación:*

*1. Son edificios e instalaciones fuera de ordenación los que se califiquen como tales por el plan general, por los planes que lo desarrollen o por acuerdos municipales al respecto, por haberse erigido con anterioridad a la aprobación del plan de que se trate y ser disconformes con su contenido, impidiendo su desarrollo. Sin perjuicio de las restantes calificaciones que se efectúen según el párrafo precedente, se considerara que se encuentran fuera de ordenación todos los edificios y las instalaciones existentes antes de la entrada en vigor del presente Plan o, en su caso, los Planes que lo desarrollen, cuando se sitúen total o parcialmente sobre suelos calificados como viales, zonas verdes, espacios libres o equipamientos en el Planeamiento, salvo que este declare su adecuación total o parcial.*

*2. La consideración de un edificio o instalación fuera de ordenación implica la prohibición de realizar obras de consolidación, aumento de volumen, modernización o cualesquiera otras que motivaren el incremento de su valor de expropiación. No impide, sin embargo, la realización de las pequeñas reparaciones que exigieren la higiene, el ornato y la normal conservación del inmueble, según lo dispuesto en la legislación urbanística, así como el ejercicio de usos que no incurran en calificación de no tolerados, de acuerdo con lo establecido en la sección segunda del capítulo anterior; el establecimiento de las medidas correctoras a que se refiere dicha sección, y las actuaciones que se dirigieran a posibilitar la continuidad en el ejercicio de las actividades toleradas.*

*También podrán autorizarse obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviere prevista la expropiación o la demolición del inmueble en el plazo de quince años, a contar desde la fecha en que se pretende realizar las dichas obras.”*

De un atento examen del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, en concreto la H-13, se desprende que la finca o parcela en la que se sitúa la estación de servicio "M." tiene una doble clasificación, ya que parte se considera sistema general viario (SGUZ: Urbanizable y Zonificación de Sistema General), y parte se considera Suelo Urbano (MPG: Modificación de Plan General), separado por una línea de puntos que consta en dicho plano.

Por lo que se refiere a la zona clasificada como sistema general viario, debe concluirse, tal y como se indicará mas abajo, que no puede entenderse que se trate de un edificio fuera de ordenación.

Por lo que se refiere a la zona clasificada como Suelo Urbano, atendiendo al contenido del Plan General de Ordenación Urbana y de la referida H-13, no se aprecia discordancia entre las edificaciones preexistentes y el contenido del Plan, en la medida en que se reflejan en el plano tanto el edificio destinado a tienda-bar, como la marquesina de la gasolinera, sin que se contemple un aumento de edificación, lo que se desprende del examen de los planos antiguos, obrantes en el expediente administrativo con el proyecto aportado. En cuanto a la sustitución de la marquesina, cabe indicar que se trata de una actuación que viene permitida incluso por la normativa en materia de edificios fuera de ordenación (el referido art. 70 admite obras para la conservación del inmueble así como obras parciales y circunstanciales de consolidación cuando no estuviere prevista la expropiación o demolición de la finca en el plazo de quince años).

**TERCERO.- La consideración respecto del Sistema General Viario.-** Por lo que se refiere a las construcciones autorizadas en la parte de la parcela que tiene la clasificación de Sistema General Viario, hay que partir del dato de que la vía de servicio que nos ocupa no es una autovía, sino que se califica como "carretera convencional desdoblada", y además se considera "tramo Urbano" tal y como se desprende del informe emitido por el Servicio de Conservación y Explotación de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, de fecha 3/3/2008 (obrante en Autos como prueba instada por E.S.M., S.L.).

Para dilucidar las opciones de construcción en esta parte de la finca hay que tener en cuenta el contenido del art. 8.2.1 (relativo a la red viaria), de las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, que dispone lo siguiente:

*"Cuando linden con una carretera, los suelos comprendidos entre ésta y la línea límite de edificación serán calificados por los planes de desarrollo del Plan general como zonas verdes, espacios libres o viarios. En ningún caso estos terrenos podrán ser capaces de soportar edificaciones, ni cerramientos, obras o instalaciones incompatibles con lo dispuesto por la legislación sobre carreteras.*

*La línea límite de edificación será la establecida con carácter general por la legislación sectorial, trazada a las distancias indicadas en el artículo 6.3.9 de estas normas, según el tipo y la titularidad de la carretera; no obstante, en las carreteras que discurren total o parcialmente por zonas urbanas, el organismo titular, en las condiciones y por el procedimiento establecidos por la legislación de carreteras, puede reducir la distancia entre la línea límite de edificación y la carretera, de acuerdo con las determinaciones del planeamiento urbanístico.*

*Consecuentemente, en los tramos urbanos de carreteras que discurren por el Suelo Urbano Consolidado y por aquellas otras categorías de suelo en que expresamente se indicara, la línea límite de edificación corresponde con las alienaciones representadas en los planos de regulación del Plan General. En los sectores de Suelo Urbano No Consolidado y de Suelo Urbanizable en los que el Plan General no grafie expresamente una línea límite de la edificación, ésta se concretará como consecuencia de la tramitación de los Planes Especiales y Parciales de desarrollo, pudiendo atenerse a la norma general expresada en el artículo 6.3.9 o reducirse, de acuerdo con el contenido del propio Planeamiento y mediante los procedimientos indicados en la legislación sectorial de carreteras."*

Por su parte, la consideración de suelo clasificado como Urbanizable y Zonificación del Sistema General respecto de una carretera nacional, determina que sea aplicable el contenido del art. 6.3.9 (Protección del sistema de comunicaciones por carretera) de las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de

Zaragoza, que viene a ser una directa aplicación de la legislación estatal y autonómica vigente en materia de carreteras (Ley Estatal 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre; Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón), donde se definen las siguientes zonas de protección:

*“a) Dominio público: constituida por los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales, además de una franja de terreno a cada lado de la vía, de 8 metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y 3 metros en las demás carreteras estatales, autonómicas, provinciales y municipales. Estas distancias, se miden en horizontal y perpendicularmente al eje de la vía, desde la arista exterior de la explanación entendiéndose por tal la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural, en los tramos urbanos, se entiende por arista exterior de la explanación la alineación de bordillos, o, si no los hubiere, el borde exterior de la parte de carretera destinada a la circulación.*

*En las carreteras de nueva construcción, es preceptiva la expropiación de los terrenos ocupados por la zona de dominio público así definida.*

*En las carreteras existentes, son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales afectos al servicio público viario; aun cuando la definición de la zona de dominio público no afecta a las titularidades actuales de los bienes comprendidos en ella, sí implica genéricamente la declaración de utilidad pública.*

*En la zona de dominio público solo podrán realizarse obras o instalaciones exigidas por la prestación de un servicio público de interés general, previa autorización del organismo titular.*

*En carreteras existentes con propiedades privadas situadas dentro de la franjas laterales genéricamente definidas como dominio público, sus titulares solamente podrán realizar cultivos o ajardinamientos que no disminuyan la visibilidad de los vehículos que circulen por la carretera, sin que se admita en ningún caso la plantación de arbolado ni la ejecución de cerramientos.*

*Bajo la zona de dominio público no se autoriza ningún tipo de conducción subterránea, salvo lo dispuesto para los tramos urbanos y travesías de las poblaciones y, excepcionalmente, aquellas vinculadas a la prestación de servicios públicos que no puedan desviarse por trazados alternativos.*

*b) Zona de servidumbre: constituida por los terrenos comprendidos en dos franjas situadas a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos paralelas a las aristas exteriores de la explanación y distantes de esta arista 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y 8 metros en las demás carreteras.*

*Los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre pueden pertenecer legítimamente a cualquier persona pública o privada, pero en ellos no pueden realizarse obras ni se permiten mas usos que los compatibles con la seguridad vial, previa autorización, salvo lo dispuesto para los tramos urbanos, del organismo titular, que podrá utilizar o autorizar la utilización de las zonas de servidumbre por razones de interés general o cuando así lo requiera el mejor servicio de la carretera.*

*No pueden autorizarse en las zonas de servidumbre obras, instalaciones, plantaciones o actividades que dificulten posibles ocupaciones temporales de los terrenos al servicio de la carretera, o que afecten a la seguridad de la circulación vial.*

*Sólo se admiten cerramientos totalmente diáfanos, sobre piquetes sin cerramiento de fabrica. Salvo que se trate de operaciones de mera reparación o conservación, la reconstrucción de los cerramientos existentes se hará con arreglo a las mismas condiciones de los de obra nueva.*

*Las plantaciones de arbolado sólo son autorizables cuando no perjudiquen a la visibilidad en la carretera ni a la seguridad de la circulación vial.*

*Solamente se autorizan conducciones subterráneas vinculadas a servicios de interés general cuando no exista la posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera. Las conducciones de interés privado sólo se autorizan excepcionalmente, cuando no exista la posibilidad de otra solución.*

c) *Zona de afección: constituida por los terrenos comprendidos en dos franjas situadas a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos paralelas a las aristas exteriores de la explanación y distantes de esta arista 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y 50 metros en el resto de las carreteras.*

*Los terrenos comprendidos en la zona de afección pueden pertenecer legítimamente a cualquier persona pública o privada. Salvo lo dispuesto para los tramos urbanos, para ejecutar en las zonas de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las existentes, o para plantar y talar árboles, se requiere la autorización previa del organismo titular de la carretera.*

*En principio, entre la zona comprendida entre la línea límite de edificación y el final de la de afección, podrán promoverse actos de uso del suelo, instalaciones, construcciones y edificaciones en la medida en que lo permita la normativa urbanística.*

*Las plantaciones de arbolado solo son autorizables cuando no perjudiquen a la visibilidad en la carretera ni a la seguridad de la circulación vial.*

*En la zona de afección se autorizan conducciones subterráneas, aun de interés meramente privado, siempre que estén de acuerdo con lo previsto en la ordenación urbanística.*

d) *Línea límite de edificación: En la superficie de terreno comprendida entre ella y la carretera esta prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles, para la conservación y el mantenimiento de las construcciones existentes. La línea límite de edificación se sitúa, a cada lado, a las siguientes distancias de la arista exterior de la calzada, medidas horizontalmente y entendiéndose por dicha arista el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.*

*-A 100 metros de la arista exterior de la calzada en las variantes o carreteras de circunvalación construidas con objeto de eliminar las travesías de las poblaciones en las carreteras de titularidad estatal.*

*-A 50 metros de la arista exterior de la calzada en las variantes o carreteras de circunvalación construidas con objeto de eliminar las travesías de las poblaciones en carreteras que no sean de titularidad estatal.*

*-A 50 metros de la arista exterior de la calzada en autopistas, autovías y vías rápidas de cualquier titularidad.*

*-A 25 metros de la arista exterior de la calzada en carreteras nacionales.*

*-A 18 metros de la arista exterior de la calzada en barreras de la red autonómica básica.*

*-A 15 metros de la arista exterior de la calzada en carreteras de las redes autonómicas comarcal y local, de la red provincial y de la red municipal.*

*Cuando, por la gran anchura de la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, la línea así obtenida fuera interior a la zona de servidumbre, la línea límite de edificación se alejaría hasta coincidir con el límite de ésta.*

*En esta zona no puede realizarse obra alguna de edificación, ni llevarse a cabo reconstrucción, consolidación, ampliación o mejora de las construcciones existentes, aunque sí se admiten en éstas obras de mera conservación y mantenimiento, así como obras de reparación por razones de higiene u ornato de los inmuebles, siempre que obtengan la pertinente autorización sectorial y resulten compatibles con la normativa urbanística.*

*Sólo se admiten cerramientos totalmente diáfanos, sobre piquetes sin cerramiento de fábrica. Salvo que trate de operaciones de mera reparación o conservación, la reconstrucción de los cerramientos existentes se hará con arreglo a las mismas condiciones de los de obra nueva.*

*Los tendidos aéreos solo se autorizan en el interior de la línea límite de edificación en caso excepcional, y siempre que la distancia de los apoyos a la arista exterior de la calzada no sea inferior a vez y media su altura.*

*En la zona interior a la línea límite de edificación, el titular de la carretera puede proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la*

*declaración de utilidad pública, siempre que exista antes un proyecto aprobado de trazado o de construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera que lo haga necesaria.”*

La larga cita de los preceptos citados demuestra que hay que atender, de una parte a la delimitación de las zonas adyacentes a lo que es la carretera en sí, y de otra parte a las posibilidades de actuación en la zona de que se trate.

Como he indicado, no nos encontramos ante una autovía, sino ante una carretera convencional desdoblada, lo que determina que la zona de dominio público sea de 3 mts. de ancho. De un atento examen de los planos aportados con el proyecto de obras se desprende que en esta zona de dominio público no se proyecta construcción alguna. En este sentido se constata en el plano de “emplazamiento en zona de afección” que forma parte del Proyecto de remodelación de estación de servicio (“2ª fase: área de lavado y área de repostaje”), (documento aportado con la contestación a la demanda del Ayuntamiento de Zaragoza al nº 1, documento obrante en el expediente administrativo al folio nº 75), en el que se fija que la zona de dominio público es de tres metros de anchura y dicha zona solo viene ocupada por los accesos a la estación de servicio “M.”, y no por otras instalaciones.

Ya en la zona adyacente, denominada zona de servidumbre y que en el caso que nos ocupa es de otros 8 mts. de anchura, y con mayor razón en la zona de afección, se permiten construcciones o instalaciones para el servicio de la vía, como se desprende de los preceptos indicados, por cuanto es factible utilizar o autorizar la utilización de las zonas de servidumbre por razones de interés general o cuando así lo requiera el mejor servicio de la carretera, y se admite por la Jurisprudencia citada en las contestaciones a la demanda del Ayuntamiento de Zaragoza y de E.S.M., S.L. Las construcciones o edificaciones proyectadas en relación con la estación de servicio “M.” se deben considerar amparadas por esta posibilidad, por lo que se refiere a la normativa de protección en materia de carreteras.

**CUARTO.- Las normas urbanísticas.-** No obstante, el hecho de que el proyecto de obras y la correlativa licencia de obras respete la normativa de carreteras no es suficiente para entender que se ajusta al ordenamiento jurídico, en la medida en que es preciso atender (como indica la normativa citada en cuanto a la zona de afección) a que podrán promoverse actos de uso del suelo, instalaciones, construcciones y edificaciones *“en la medida en que lo permita la normativa urbanística”*.

Y llegados a este punto hay que recordar el contenido del informe emitido por el Arquitecto superior D. R.M.O., aportado con la demanda, en el que se alude a las condiciones de posición de las edificaciones, que viene delimitadas en las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana.

Consta en el expediente administrativo (folio 19) el documento de señalamiento, alineaciones y rasantes, donde se indican las coordenadas referidas a la finca objeto de este proceso. También consta (folio 24) un informe del Servicio de licencias de actividad emitido con fecha 11/9/2006, en el que se indica que el proyecto “cumple con el Texto Refundido del Plan General de Ordenación Urbana 02”. En esta línea, cabe destacar, no obstante, que pese a las consideraciones del Arquitecto Jefe de la Sección de Edificación, D. J.H.H., en el informe emitido con fecha 2/5/2007 obrante en el expediente administrativo, en el sentido de que respecto de los boxes de lavado hay que entender que “las normas urbanísticas no regulan las condiciones de posición de las instalaciones o construcciones”, lo cierto es que los boxes de lavado no son propiamente las instalaciones fácilmente desmontables o provisionales a las que se alude en el proyecto de obras. Efectivamente, en el proyecto (proyecto remodelación de estación de servicio; 2ª fase: área de lavado y área de repostaje)”, se insiste reiteradamente en el carácter fácilmente desmontable o provisional de los boxes, probablemente para facilitar la obtención de la licencia de obras. No obstante, la realidad demuestra que no se trata de instalaciones o construcciones fácilmente desmontables o puramente provisionales, sino que están dotados de elementos fijos, en forma de cimentaciones de hormigón armado, de varios muros de fábrica y de elementos fijos. Ello queda constatado en las fotografías obrantes en el informe emitido por el Arquitecto superior D. R.M.O., aportado con la demanda, donde se refleja claramente el proceso constructivo.

El análisis de la Jurisprudencia muestra casos en los que instalaciones de este tipo son sujetas a retranqueo: Tribunal Superior de Justicia. Sala de lo Contencioso: Palma de Mallorca, Sección: 1 Sentencia de 30/04/2007, que señala lo siguiente: “Y el examen de los planos del proyecto nos revela claramente que el área de lavado manual para la cual se solicita la licencia no guarda dicha obligada separación. Lo cual es incluso reconocido por la parte recurrente, que en su recurso de apelación nos dice que es imposible que el solar cumpla con el retranqueo impuesto, toda vez que acaba en punta y, evidentemente, no tiene en el extremo una anchura de 11 metros También el Perito Ingeniero Industrial D. I. señala -en la conclusión A- que la instalación no cumple con los retranqueos impuestos por la legislación vigente.”

También cabe citar la Sentencia del Tribunal Supremo 354/2008, Sala de lo Contencioso, Sección 5 de 25/01/2008, que señala lo siguiente “siéndole de aplicación las NN. CC. SS. provinciales publicadas en el D.O.G. de 19 de junio de 1991, cuyo artículo 24.8.A dispone que las edificaciones de utilidad pública o interés social habrán de respetar un retranqueo a linderos igual a su altura con una separación mínima de cinco metros, pues bien, ciñéndonos a las únicas deficiencias que el propio Ayuntamiento considera ilegalizables en su escrito; de conclusiones, la caseta de la estación de servicio solo dista del lindero que da al camino lateral 4,20 metros según medición efectuada por el perito que ha practicado la prueba”.

En la medida en que los boxes de lavado (en puridad 9 boxes de lavado, un cuarto de recicladora y una sala de bombas y cuarto de calderas y depósitos) son construcciones de nueva planta, que no existían con anterioridad; deben respetar las normas sobre retranqueo previstas en el Plan General de Ordenación Urbana. A tales normas se refiere el informe emitido por el Arquitecto superior D. R.M.O., aportado con la demanda, y se contienen en el art. 4.2.2 de las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana para el suelo urbano consolidado, que deben ser aplicadas en el caso que nos ocupa, en la medida en que de una parte, una pequeña zona ocupada por los boxes (tal y como se desprende de la superposición de la H-13 y los planos del proyecto de obras) tiene la condición de Suelo Urbano, y en la medida en que la alusión contenida en el art. 6.3.9 de las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana a que podrán promoverse actos de uso del suelo, instalaciones, construcciones y edificaciones “en la medida en que lo permita la normativa urbanística” debe ser integrada con tales determinaciones. El hecho de que se trate de Suelo Urbanizable del sistema general viario, no puede suponer menores limitaciones a la construcción, que en el propio Suelo Urbano.

Efectivamente el art. 4.2.2, en su apartado 3, fija para este caso un retranqueo de 5 metros (por cuanto la tercera parte de la altura de los boxes determina una distancia menor). Sin embargo, la construcción de los mismos se ha llevado hasta el lindero con la parcela colindante, lo que no es compatible con el ordenamiento urbanístico.

Para concretar objetivamente dicha cuestión debe entenderse que la irregularidad observada se refiere a los boxes de lavado situados a la derecha de la parcela (en puridad 9 boxes de lavado, un cuarto de recicladora y una sala de bombas y cuarto de calderas y depósitos), y que aparecen en el plano aportado con el proyecto de obras identificado como número 4 (“planta proyectada características geométricas”), del proyecto “remodelación de estación de servicio (2ª fase: área de lavado y área de repostaje)”, obrante en el expediente administrativo.

Sin embargo, dado que con anterioridad a la remodelación de la estación de servicio “M.” ya existía un “túnel de autolavado” en el mismo lugar, esta falta de autorización no afecta al denominado “puente de lavado, fácilmente desmontable”, que se refleja en el mismo plano.

En consecuencia, la licencia municipal de obras otorgada a E.S.M., S.L., no se ajusta a derecho respecto de los boxes de lavado (en puridad 9 boxes de lavado, un cuarto de recicladora y una sala de bombas y cuarto de calderas y depósitos), y ello determina que sea procedente la anulación de la resolución del Ayuntamiento de Zaragoza que concede la licencia de obras y correlativamente la licencia de actividad, en la medida en que aquélla es presupuesto de ésta.

Por todo lo expuesto, procede la estimación del recurso.

**QUINTO.- Costas y recurso.-** No se aprecian motivos que justifiquen la imposición de costas procesales a ninguna de las partes, por no apreciarse temeridad o mala fe en sus respectivas posturas procesales (art. 139.1 LJCA).

De conformidad con lo dispuesto en la LJCA, procede recurso de apelación ante Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón.

### **FALLO**

**PRIMERO.-** Estimo el recurso contencioso-administrativo interpuesto por parte de Comunidad de Propietarios de Torres de San Lamberto, sito en la calle Silverio Fañanás, de Zaragoza la resolución de fecha 20/3/2007 del Consejo de la Gerencia Municipal de Urbanismo (expediente administrativo 378.910/06) por la que se acordó conceder a E.S.M., S.L. licencia de actividad clasificada para la actividad de remodelación de estación de servicios situada en Autovía de Logroño, y licencia de obras para remodelación de estación de servicios.

**SEGUNDO.-** Anulo la licencia de obras y licencia de actividad concedida, tal y como se indica en el Fundamento de Derecho Cuarto de la presente Sentencia.

**TERCERO.-** No procede imponer las costas procesales a ninguna de las partes.

Así por esta mi Sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.