

Los destinatarios de esta Sugerencia son el EXCMO. SR. PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE ARAGÓN Y EL EXCMO. SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

ASUNTO: Sugerencia relativa a posibles problemas por ruidos en Arcosur

I.- ANTECEDENTES

Primero.- El día 19/05/03 tuvo entrada en esta Institución una queja cuyo motivo eran los posibles problemas por ruidos en la zona de nueva urbanización denominada Arcosur en el término municipal de Zaragoza.

Segundo.- En la misma se hace alusión a las siguientes circunstancias:

1. *El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de marzo de 2003, **acuerda aprobar con carácter inicial el Plan Parcial del Sector 89/3 (denominado "ARCOSUR")**, por el que se procederá al desarrollo urbanístico de los suelos de titularidad privada situados al sur de la ciudad entre: la Carretera de Madrid, Feria de Muestras, Cuarto Cinturón, Valdespartera, Urbanización Montecanal y la Urbanización Ciudad Jardín Montes de Canal. Según proyecto de iniciativa particular formulado e instado por la representación de la Sociedad Civil Gestora del Sector 89/3 del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).*

2. **Los terrenos en los que se prevé esta actuación urbanística, están sometidos a fuertes condicionantes en relación con el Impacto Acústico del Aeropuerto de Zaragoza.** En función de ello, el Ayuntamiento de Zaragoza utilizó en el PGOU de 2001, para la viabilidad del desarrollo urbanístico de este sector y la determinación de las distintas tipologías de suelo y usos, el Mapa de ruido y la previsión del propio municipio de Impacto Acústico, a raíz de estudio llevado a cabo por su Unidad de Medioambiente en 1997, **basado en el pronóstico de exposición al ruido NEF** (Noise Exposure Forecast).

3. **Aeropuertos Nacionales Españoles y Navegación Aérea (AENA) del Aeropuerto de Zaragoza, presentó alegaciones al PGOU de 2001, en relación con el desarrollo de estos suelos urbanizables no delimitados** próximos a los espacios de servidumbre aérea, en base a un Estudio de Impacto Acústico, mucho más reciente en el tiempo, realizado por la Universidad Politécnica de Madrid (tal estudio fue encargado por la misma dirección del aeropuerto dado las continuas quejas recibidas de los vecinos de este sector del sur de la ciudad). En tales alegaciones se imponían drásticos recortes a los usos residenciales y a la edificación en estos suelos. Pero, tras conversaciones del teniente de alcalde de Urbanismo, Rafael Gómez Pastrana, con el Secretario de Estado de Infraestructuras, D. Benigno Blanco, este mismo, firma un escrito que tiene más formato de carta que de informe ministerial preceptivo para la aprobación del PGOU en el que da por bueno el Mapa de ruido elaborado por el Consistorio de Zaragoza y retira las alegaciones efectuadas por los técnicos competentes del Ministerio de Fomento (AENA). Dando vía libre oficial a las recalificaciones previstas, lo que permitiría edificar en estos suelos.

En relación con los hechos descritos, formulamos la siguiente

QUEJA:

*Considerando la importancia y gravedad futura de no someter el desarrollo urbanístico de estos suelos a un Estudio y Previsión de Impacto Acústico independiente, imparcial y objetivo, en relación con los distintos intereses en juego: municipales, privados de los propietarios, promotores y constructoras. **Manifestamos nuestra preocupación y queja, ante lo que fue el "olvido" de la Previsión de Impacto Acústico realizada por el Aeropuerto de Zaragoza (AENA) en sus alegaciones, dado la falta de razones técnicas de Fomento para desistir de las mismas, pues, tal y como ponía de manifiesto el Estudio realizado por la Universidad Politécnica de Madrid, se señala que en algunos puntos de Montecanal se llegaban a registrar 70 decibelios (dB) como consecuencia del tráfico aéreo, añadiendo la Dirección del Aeropuerto, que los perjuicios aún serían más severos en nuevas zonas de desarrollo al sur de la ciudad.***

También manifestamos nuestra preocupación y queja por lo desfasado del Mapa de ruidos elaborado por el Consistorio de Zaragoza (recordemos que es del año 1997 y se incorpora al documento del PGOU en 1999), dado que la Previsión de Impacto Acústico en el contenida no podía considerar variables tan importantes como la implantación de PLA-ZA (con el consecuente aumento del transporte de mercancías vía aérea) y la futura ampliación del Aeropuerto de Zaragoza (con un horizonte de expansión hasta el 2015) fruto del acuerdo en fechas recientes entre el Ayuntamiento, Ministerio de Defensa y Ministerio de Fomento (AENA). Considerando por tales hechos, que la **Previsión de Impacto Acústico contenida en el Mapa de ruidos elaborado por el Ayuntamiento de**

Zaragoza está infradimensionada, más aún, si tenemos en cuenta que el referido Mapa de ruidos de este sector no ha sido **renovado y modificado** (que no meramente comprobado y revisado) a los cinco años desde su fecha de aprobación, tal y como exige la Ordenanza Municipal de Ruidos de Zaragoza en su Art. 5. punto 3º y la **Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, en su Art 7, punto 5º** adoleciendo por ello de una **"obsolescencia calculada y querida"**, pues, es bien conocida por parte del Ayuntamiento la normativa citada en relación con la renovación y modificación de los mapas de ruido.

A más abundamiento, tampoco podemos pasar por alto **la gravedad de que en el citado Mapa de ruido del Ayuntamiento no se utilicen los indicadores de ruidos comunes L_{den} y L_{night} en decibelios (dB) que fija la Directiva en su Art 5, punto 1º como un indicador básico de "molestia" y que ya se utiliza en relación con el ruido de aeronaves en la mayor parte de Estados miembros.** Por el contrario, **el pronóstico de exposición al ruido NEF** (utilizado en el Mapa de ruidos del Ayto), se **empleó en el pasado** como un índice de respuesta de la población, con propósitos de planificación de zonas cercanas a aeropuertos. **Sin embargo, ha sido reemplazado** por el nivel sonoro corregido día noche o la exposición sonora día-noche, en EEUU, por obsoleto y sobre todo "poco claro" al no proporcionar datos objetivos.

Obviamente en Europa deberían utilizarse siempre los índices estipulados en la Directiva comunitaria.

Por todo lo anteriormente expuesto y dado que el ruido es uno de los principales contaminantes del medio urbano y que sus efectos perjudiciales sobre el bienestar y la calidad de vida de las personas son muy importantes, agravándose este problema en aquellas zonas de la ciudad donde conviven usos muy distintos del suelo y actividades no siempre fáciles de compatibilizar, y dado que la planificación de la ciudad con criterios acústicos y una adecuada ordenación urbanística son las principales herramientas de lucha contra tal problemática, tal como se afirma en su INFORME ESPECIAL SOBRE MEDIO AMBIENTE URBANO EN ARAGÓN 2002.

Formulamos ante su Institución las siguientes

PETICIONES:

1. En base a que la previsión de Impacto Acústico realizada por el Ayuntamiento de Zaragoza está totalmente infradimensionada, no cumpliendo con la normativa comunitaria, y que adolece de una "obsolescencia calculada y querida", tal y como ya ha quedado puesto de manifiesto. **Le suplicamos solicite, en nombre de su Institución y con la máxima celeridad que le sea posible, Evaluación de las condiciones acústicas de estos suelos al Grupo de**

Vibroacústica del Centro Politécnico Superior de la Universidad de Zaragoza. Garantizándose as la objetividad e imparcialidad técnica de los resultados a los que se llegue en la evaluación de las condiciones acústicas de la zona, pues, recordemos que el Ayuntamiento de Zaragoza es parte no objetiva en esta actuación dado que es quien determina la planificación urbanística, además de ser receptor de las futuras cesiones de los particulares (el 33% del total) en forma de plusvalías urbanísticas, e ingresos tributarios en concepto del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras, situación esta que sería un error no tener en consideración.

2. Que en el caso de que la evaluación de las condiciones acústicas de la zona, realizada por el Grupo de Vibroacústica del CPS-Universidad de Zaragoza, no sea coincidente en sus conclusiones con la realizada por el Ayuntamiento en 1997. Sugiera y recomiende al Ayuntamiento de Zaragoza y a sus Servicios de Urbanismo la estimen como determinante (la Evaluación del Grupo de Vibroacústica-Universidad de Zaragoza) para el desarrollo urbanístico de este Sector 89/3 del PGOU, y también traslade sus sugerencias y recomendaciones en este mismo sentido, tanto al Medio natural de la Diputación General de Aragón como a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio.

3. Dado que, y en base a la función propia de la Ordenación del Territorio, decidir el ensanche de una ciudad no puede ser una opción meramente urbanística, adoptada desde la exclusiva óptica municipal sin conexiones con las diversas políticas sectoriales que inciden en el espacio (tal y como queda demostrado a través de la problemática que se plantea en este Plan Parcial del Sector 89/3 del PGOU de Zaragoza), y ante el vacío legislativo que en materia de contaminación acústica existe en nuestra Comunidad Autónoma, pese a ostentar desde el principio las competencias en esta materia. Solicitamos eleve una petición a la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón para el desarrollo, propuesta y posterior aprobación, de un Decreto de Conexión de la Contaminación Acústica con el Planeamiento Urbanístico, de tal manera que el planeamiento de desarrollo para los suelos urbanizables y urbanos situados junto a los principales ejes viarios, ferroviarios y aeroportuarios se someta a un informe preceptivo y vinculante de la consejería competente en materia de medio ambiente.

Tercero.- A la vista de la queja presentada, y con el fin de determinar el alcance del problema, se acordó admitirla a mediación, iniciándose la tramitación del expediente. A tal fin, se enviaron con fecha 05/06/03 sendos escritos al Ayuntamiento de Zaragoza, a la Delegación del Gobierno en Aragón, a la Universidad Politécnica de Madrid y la Centro Politécnico Superior de la Universidad de Zaragoza para que remitiesen informe sobre la cuestión planteada;

en concreto, en el ámbito competencial de cada uno, se solicitaron datos tales como los mapas de ruidos de la ciudad de Zaragoza y sus alrededores y zonas de expansión elaborado por los servicios municipales, las alegaciones presentadas por AENA en el trámite de exposición pública del PGOU y resolución del Ayuntamiento a las mismas, el estudio de la Universidad Politécnica de Madrid que se cita en el escrito de queja, previsión de incremento de la actividad del Aeropuerto de Zaragoza con motivo de la expansión de su superficie de acuerdo con los convenios recientemente firmados y de la puesta en funcionamiento de la Plataforma Logística de Zaragoza y otros datos considerados de interés a estos efectos.

Cuarto.- La información solicitada se fue recibiendo a partir del mes de julio. El Ayuntamiento de Zaragoza remitió sendos informes expedidos por las áreas de Medio Ambiente y de Urbanismo referidos a los aspectos de la cuestión que a continuación se indicarán.

El informe de Medio Ambiente tiene fecha de 26 de junio de 2003, y alude a las siguientes cuestiones:

“En relación con el escrito de fecha 4 de junio de 2002, Expediente DII-541/2003-2, remitido a este Ayuntamiento por El Justicia de Aragón, esta Unidad de Medio Ambiente informa lo siguiente:

1.) *Que esta Unidad de Medio Ambiente desconoce las características del Plan Parcial del Sector 89/3, denominado Arcosur, al no haber sido solicitada información sobre el mismo.*

2.) *En el año 1996, esta Unidad de Medio Ambiente inició un estudio para conocer las condiciones acústicas en el área afectada por el aeropuerto de Zaragoza. Dicho estudio, efectuado por la firma García-BBM, se llevó a cabo durante el año 1997 y como resultado del mismo se realizó el MAPA SONORO DEL AEROPUERTO DE ZARAGOZA (Horizonte 2007). (Expediente municipal nº. 3.160.529197).*

Dicho mapa simularía la situación acústica del entorno del Aeropuerto bajo unas premisas de crecimiento del tráfico aéreo trasladándolo al horizonte del año 2007. El método utilizado en el estudio es el Integrated Noise Level, desarrollado en los Estados Unidos.

En dicho estudio ya se observan incompatibilidades en el uso del suelo de conformidad con la tabla 29 del mencionado estudio, en el que se señalan los límites máximos de utilización del suelo según el índice NEF

Sin perjuicio de lo anterior le informo que, de conformidad con lo establecido en el Artículo 6 y en el Anexo 11 de la Directiva 2002/49 CE referente a la Evaluación del Ruido Ambiental, la Comisión de las Comunidades Europeas ha

adoptado una decisión con respecto a los métodos propios (caso de España) o que deseen cambiar los que tienen. Dicho método es el siguiente para el ruido de aeronaves: ECAC, CEAC, Doc. 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports' 1997".

En el caso del ruido de aeronaves, si lo que se desea es una simulación computacional de aeronaves no civiles, el programa idóneo es el INM (Integrated Noise Model) norteamericano que dispone de una base de datos con valores de emisión, directividad, etc. de aeronaves civiles y militares. Este método no aparece entre los relacionados en la decisión con respecto a los métodos para la determinación del ruido mediante métodos computacionales dado que la Directiva 2002/49 excluye de su ámbito de aplicación las actividades que tiene que ver con las tareas de Defensa.

3.) Que la Ordenanza para la Protección contra Ruidos y Vibraciones, aprobada por el Excmo. Ayuntamiento pleno de 31 de octubre de 2001 (B. O. P. nº 280, de 5 de diciembre de 2001), en su artículo 8º establece las condiciones acústicas de nuevas urbanizaciones que dice lo siguiente:

"1. En las nuevas urbanizaciones o aquellas derivadas de convenios urbanísticos los promotores y los constructores estarán obligados a realizar una evaluación previa de las condiciones acústicas de las condiciones acústicas de la urbanización que formará parte del proyecto como anexo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5.

2. Dicha evaluación contendrá, como mínimo, los siguientes aspectos:

a) Descripción de la urbanización: Situación, número de viviendas y tipología de las mismas (aisladas, pareadas, etc.).

b) Determinación, mediante modelo de predicción o cualquier otro sistema adecuado, de los valores NED y NEN producidos por las fuentes de ruido móviles a un metro y medio (1,5 metros) de la fachada de las viviendas más afectadas en razón de su orientación o distancia.

3. Cuando los valores NED y NEN indicados en el párrafo anterior superen los señalados en el artículo 42.2, se exigirá la incorporación de soluciones técnicas al proyecto que garanticen el cumplimiento de los mencionados límites.

Asimismo, el Art. 7 de la citada Ordenanza, establece las condiciones acústicas en edificios.

"1. Las edificaciones o construcciones deberán cumplir las condiciones acústicas de la edificación que se determina en la norma básica de la edificación-condiciones acústicas (NBE-CA-88), o norma que la modifique o sustituya.

2. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, el Ayuntamiento de forma motivada podrá fijar medidas de aislamiento superiores a las indicadas en la precitada norma en edificios de nueva construcción o sometidos a rehabilitación en vías urbanas especialmente ruidosas para garantizar que los niveles sonoros en los espacios interiores se ajustan a los criterios de calidad acústica y al objeto de que se cumplan los niveles establecidos en el título III."

En cuanto a la información solicitada, adjunto se remite el Mapa Sonoro del Aeropuerto de Zaragoza. Horizonte 2007, así como un ejemplar de la Ordenanza Municipal para la protección contra Ruidos y Vibraciones y el Cuaderno del Indicador "B8 Población expuesta al ruido". No se dispone en esta Unidad del Estudio de AENA."

Las alegaciones que la dirección del Aeropuerto de Zaragoza formuló al segundo periodo de información pública del Plan General de Ordenación Urbana se produjeron con fecha 27/02/01 en los siguientes términos:

"Se ha tenido conocimiento del inicio del nuevo periodo de información pública del documento de revisión del PGOU de Zaragoza,

ANTECEDENTES:

El 20 de mayo de 1999 el Ayuntamiento remitió el documento de Aprobación Inicial, en cumplimiento, según se dice en el escrito de remisión, de lo dispuesto en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de noviembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de interés General y su Zona de Servicio.

El documento de Revisión del PGOU fue aprobado inicialmente el 27 de mayo de 1999. Dentro del período de información pública, Aena, como entidad afectada presentó la preceptiva Alegación, (independientemente del Informe preceptivo y vinculante cuya emisión correspondería al Ministerio de Fomento previamente a la Aprobación Inicial)

En dicha alegación se ponía de relieve que la ordenación propuesta por el planeamiento contenía áreas de suelo para uso residencial en ámbitos afectados con valores del índice NEF>35>40, según el Anejo 5, 4 "Mapa de Ruido del Aeropuerto de Zaragoza" contenido en el documento de PGOU. Siendo 35 el valor límite máximo admisible para suelos de uso residencial, según el propio estudio, se hacía ver la inconveniencia de dichos desarrollos residenciales en las áreas afectadas.

Posteriormente, el Ayuntamiento saca de nuevo a Información Pública el Documento de Aprobación Inicial de la Revisión del PGOU, una copia del cual fue entregada a los representantes de Aena, en Gerencia de Urbanismo el 30 de enero de 2001. En dicho documento se observa lo siguiente:

En primer lugar;

Ausencia del Informe Preceptivo y Vinculante del Ministerio de Fomento, cuyo trámite es previo a la Aprobación Inicial del planeamiento, según la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 de 4 de noviembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

En segundo lugar:

Ausencia de la afección correspondiente a las Servidumbres Aeronáuticas de la Base Aérea de Zaragoza, recogidas en el Real Decreto 725/1991, de 26 de abril.

En cuanto a las afecciones por ruido se observa que, las áreas para uso residencial en ámbitos afectados con valores del índice NEF >30 >40 de las "Huellas de Ruido" según el estudio contenido en el nuevo documento de PGOU, no sólo mantienen su calificación residencial, sino que aumentan su superficie con respecto al primer documento del PGOU, contrariamente a lo recomendado en la alegación presentada en su día por Aena, con el consiguiente agravamiento del problema planteado.

En este sentido, y ante las protestas de los vecinos de la zona, Aena ha realizado y presentado al Ayuntamiento el pasado 30 de enero, el trabajo "ESTUDIO DEL IMPACTO ACUSTICO ASOCIADO A LA ACTIVIDAD AERONAUTICA DE ZARAGOZA", realizado por el INSIA de la Universidad Politécnica de Madrid, ETS de Ingenieros Industriales, en el que se han medido los ruidos ambientales en varios puntos de los ámbitos propuestos por el PGOU para desarrollos residenciales en las proximidades del aeropuerto.

En dicho estudio se discrimina la afección producida por el tráfico militar, tráfico civil y otras fuentes de ruido, obteniéndose en varios puntos, en período diurno, valores superiores a 65 dBA, alcanzando incluso los 70 dBA en los puntos de medición 1 y 4 (Feria de Muestras y Urbanización Monte Canal), y valores próximos a los 60 dBA en los puntos 2 y 3 (Barrio de Valdefierro). Tal como se muestra en dicho estudio, la mayor parte del ruido registrado en esas mediciones, es debida al tráfico militar, cuyos valores son superiores, en todo momento, a los registrado como procedentes del tráfico civil.

Teniendo en cuenta que el máximo admitido es de 65 dBA día, y 55 dBA noche, no resulta razonable someter a los futuros residentes a unos niveles de inmisión acústica superiores a los admisibles. Incluso en el caso de Valdefierro, aunque no se llega a los valores límite, se está muy próximo a ellos, y por tanto la afección es prácticamente la misma.

No obstante, y para mayor comprobación de los datos puntuales obtenidos, basándonos en las propias hipótesis del Avance de Revisión del PGOU de Zaragoza, Anexo 5, se ha realizado la conversión de las curvas de las Huellas de

Ruido, calculadas en NEF, a los valores correspondientes en LEQ reflejadas en el plano adjunto (afecciones sonoras diurnas). En dicho plano se observa claramente la afección que soportarán los usuarios de los desarrollos residenciales propuestos dentro de la nueva ronda.

En tercer lugar:

La delimitación del ámbito del Sistema General Aeroportuario, remitido a informe ante ese Ayuntamiento, como propuesta en el Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza, no aparece recogida en el plano de Calificación de suelo del documento de PGOU expuesto a Información Pública.

Los suelos correspondientes a la denominada Area de Cautela del Plan Director, aparece en el Plano de Estructura Urbanística, hoja 37 con la clasificación de Suelo Urbanizable, y Calificación de Terminales de Transporte y Actividades Logísticas, mientras que, en el Plano de Clasificación del Suelo, hojas 37 y 46 la misma área aparece como SGNU (Sistema General No Urbanizable).

Por todo lo anteriormente expuesto, se presentan las siguientes:

ALEGACIONES:

PRIMERA:

Que se subsane la ausencia del Informe Preceptivo y Vinculante del Ministerio de Fomento, cuyo contenido, por su relevancia, debería figurar en el Documento de Revisión del PGOU presentado.

SEGUNDA:

Que se incluyan las determinaciones recogidas en el Real Decreto 725/1991, de 26 de abril, antes mencionado, sobre Servidumbres Aeronáuticas de la Base Aérea de Zaragoza.

Que se hagan las oportunas modificaciones en el documento de Revisión del PGOU presentado, en el sentido de excluir completamente los desarrollos residenciales previstos dentro de la envolvente de los 65 dBA día y 55 dBA noche para evitar que se produzcan serios e irreversibles perjuicios al interés público.

TERCERA:

Se califique como Sistema General Aeroportuario el ámbito delimitado como tal en el Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza, manteniendo la clasificación del suelo No Urbanizable según determina el PGOU.

Por todo lo expuesto,

SE SOLICITA AL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA: Que teniendo por presentado este escrito y documentos adjuntos, se admita, se considere su

contenido y se realicen las oportunas modificaciones en el planteamiento propuesto”.

El Departamento de Ordenación y Gestión Urbanística emitió, con fecha 20/06/03, un informe relativo a los siguientes extremos:

En relación con la documentación solicitada se adjunta copia del mapa sonoro del Aeropuerto de Zaragoza elaborado por el Servicio de Medio Ambiente que sirvió de base para la calificación urbanística de la zona del Sector 89/3, denominado Arcosur.

También se aportan copias de las alegaciones presentadas por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) al Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente el 13 de junio de 2001, así como los informes elaborados por la Oficina de Revisión del Plan General aprobados por el Ayuntamiento como respuesta a las mismas.

En la fechada el 27 de febrero de 2001 se hacía referencia a la ausencia del informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Fomento, que fue subsanada posteriormente con la incorporación al expediente del citado informe remitido por el Secretario de Estado de Infraestructuras el 29 de marzo de 2001.

En el documento aprobado se dio cumplimiento a lo exigido en dicho informe del Ministerio de Fomento, excluyendo la posibilidad de implantar usos residenciales dentro de los ámbitos afectados por valores del índice NEF iguales o mayores a 35.

Tras la recepción de dicho informe la Comisión de Seguimiento de los trabajos de la Revisión del Plan General, integrada por miembros de la Corporación Municipal representantes de los distintos grupos políticos que la forman, decidió que en los nuevos suelos urbanizables no delimitados, entre los que se encuentra el Sector 89/3 (Arcosur), dado que en ellos no existían situaciones anteriores que obstaculizasen una mayor restricción, ese límite se fijase en el índice NEF 32,50 para que la ubicación de las viviendas en los nuevos planes parciales estuviese más alejada del cono de ruidos de los aviones y consecuentemente disminuyesen las molestias.

En cuanto a lo expresado respecto a los nuevos sistemas de medición nos remitimos a lo que informe el Servicio de medio Ambiente.

Se adjunta también fotocopia de los documentos citados así como de la tabla de límites máximos de utilización del uso del suelo según el índice NEF, de las hojas del plano de clasificación del suelo donde figura grafiado el límite de 32,5 NEF para los nuevos suelos urbanizables, y del artículo de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. vigente referente a las servidumbres aeronáuticas.

Este informe venía acompañado de una carta del Secretario de Estado de Infraestructuras de 29/03/01 acerca del PGOU, que se transcribe a continuación:

En relación a los trámites que se siguen por el Ayuntamiento de Zaragoza respecto de la Revisión del Plan General, de su término municipal del que se envió copia a este Municipio, a través de su Delegación en Zaragoza, y ello con fecha 14 de Marzo de 2.001, a los efectos del preceptivo informe previsto en el Real Decreto 2591/1999, y vista la información complementaria utilizada por el Ayuntamiento de Zaragoza, en lo que a las afecciones aeroportuarias se refiere, hemos de informar como sigue:

a) El Ayuntamiento de Zaragoza deberá incluir en el documento de Revisión del Plan de las determinaciones recogidas en el Real Decreto 725/91, de 26 de Abril, sobre Servidumbres Aeronáuticas de la Base de Zaragoza.

b) La Revisión del Plan General de Zaragoza deberá clasificar como Sistema General Aeroportuario, Suelo No Urbanizable, el ámbito delimitado como tal en el Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza.

c) El Ayuntamiento de Zaragoza deberá dejar manifiestamente claro en la Revisión del Plan General que queda excluida la posibilidad de implantar usos residenciales dentro de los ámbitos afectados por valores el índice NEF iguales o mayores a 35, de los definidos en el "Mapa sonoro del Aeropuerto de Zaragoza, Parámetros NEF. Horizonte 2007" contenido en el Anexo 5 del Documento de Revisión el Plan de alegaciones presentadas el 18 de Junio de 1999, por el Director del Aeropuerto de Zaragoza, tras la aprobación inicial, en Mayo de 1999, Mapa respecto del que se manifiesta conformidad como aclaración a la alegación presentada en febrero pasado también por AENA.

A tal efecto deberá grafiarse en la cartografía del Plan el referido Mapa de ruidos, y en la documentación escrita las limitaciones indicadas en cuanto al uso residencial.

d) El desarrollo de los Suelos Urbanizables incluidos en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas legales (y demás afecciones físicas, eléctricas, lumínicas, atmosféricas, acústicas, químicas,...) requerirá informe previo y vinculante del Mº de Fomento, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de la Revisión del Plan General.

Cumplidas las referidas prescripciones, este Mº no encuentra objeciones para que prosiga la tramitación de la reiteradamente referida Revisión del Plan General.

A la carta anteriormente citada acompaña un informe técnico de la Oficina de Revisión del Plan General de marzo de 2001 en el que estudia las alegaciones formuladas por Aena, llegando a las siguientes conclusiones:

En relación a las alegaciones presentadas por AENA referentes al aeropuerto se informa lo siguiente: Como cuestión previa señalar que la alegación nº 2 presentada durante el primer periodo de información pública del mismo organismo público, se informó que se atendía la alegación de AENA si bien para mejor claridad se recogerá en el plano el mapa de ruidos Anejo 5 de la Memoria Expositiva del Plan General, en el que se establece que para valores de índice NEF>35 no es posible la localización de usos residenciales.

PRIMERA

Se remite al informe jurídico.

SEGUNDA. Se incluirán las determinaciones del Real Decreto 725/1991 sobre servidumbres aeronáuticas de la base de Zaragoza con la siguiente aclaración.

En el artículo 3 del Decreto citado, se señala que el Ministerio de Defensa, remitirá al Gobierno Civil para su curso a los Ayuntamiento afectados la documentación y planos descriptivos de las referidas servidumbres. En esta Oficina del Plan General, no consta la remisión de la citada documentación y de los planos descriptivos, en consecuencia se recoge en el documento del PGOU 2000, el mapa de servidumbres aeronáuticas existente en el Plan Director Territorial del Aeropuerto de Zaragoza, debiéndose recabar del Ministerio de Defensa la documentación escrita y gráfica relativa al asunto, que señala el artículo 3 del citado Real Decreto, pues es obligación de dicha Ministerio remitirlo al Ayuntamiento de Zaragoza a través de la Subdelegación del Gobierno de Zaragoza.

En cuanto a las afecciones por ruido, se graficarán las que figuran en el "Mapa Sonoro del Aeropuerto de Zaragoza, Parámetros NEF Horizonte 2007". Tal y como establece el informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Fomento y al cual AENA en su día dio su conformidad.

TERCERA. Se procederá a rectificar las contradicciones existentes clasificando el suelo como Sistema General No Urbanizable, SGNU. Y a delimitar el ámbito del sistema general aeroportuario.

INFORME JURÍDICO

ALEGACIÓN PRIMERA.

El escrito de AENA señala en su apartado primero, la ausencia del informe preceptivo y vinculante del Ministerio de Fomento, previo a la aprobación inicial de la Revisión del P.G.O.U., en cumplimiento de lo previsto en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998.

En relación a lo anterior señalar:

Existe en el expediente de revisión pag. nº 191, escrito remitiendo el Ayuntamiento a AENA documentación técnica y jurídica pertinente para que a su vista, emita cumplimiento de lo dispuesto en el citado Real Decreto.

Asimismo, en la propuesta de acuerdo de aprobación inicial de la Revisión del PGOU, se señala que se ha solicitado informe al Ministerio de Fomento a través de AENA, en cumplimiento de lo dispuesto en el R.D. citado. A la vista del contenido de la disposición adicional señalada, el órgano competente para emitir el informe no era AENA sino el Ministerio de Fomento.

El artículo 20 de la Ley 30/92 de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común señala "el órgano administrativo que se estime incompetente para la resolución de un asunto remitirá directamente las actuaciones al órgano que considere competente, si éste pertenece a la misma Administración Pública". A la vista de lo anterior AENA al recibir una documentación del PGOU que afecta al aeropuerto de Zaragoza de la que no tenía que emitir informe preceptivo; de acuerdo con el artículo 20 de la Ley 30/92, debió o no haber remitido dicha documentación al Ministerio de Fomento, la cuestión debe resolverse, estudiando si el Ministerio de Fomento y AENA son la misma Administración Pública, considerando que AENA está adscrita al Ministerio de Fomento. El artículo 2.3 de la Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, señala que los Organismos Públicos previstos en el Título III de esta Ley, dependen de la Administración General del Estado y se adscriben al Ministerio competente (en este caso al Ministerio de Fomento). Sin embargo el artículo 42.1 de dicha Ley, al regular los Organismos Públicos señala que tienen personalidad jurídica pública diferenciada. A la vista de este precepto y a pesar de haber remitido el Ayuntamiento documentación a AENA, dicha remisión al no haberla a su vez enviado AENA al Ministerio de Fomento, que al ser una administración pública diferenciada no estaba legalmente obligada, no surtió el efecto legal previsto y en consecuencia debió de remitirse la documentación necesaria al Ministerio de Fomento para su informe vinculante.

De acuerdo con la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, se debió enviar toda la documentación del PGOU en revisión que afecte a la zona de servicio del aeropuerto de Zaragoza o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea. El objeto del informe versaría sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuario como Sistema General y sobre el espacio territorial afectado por la servidumbre y los usos que se pretenden asignar a ese espacio.

El informe que sería vinculante en lo referido a las competencias exclusivas del Estado, debía ser emitido en un plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más sin que sea evacuado, se podía continuar con la tramitación del Plan.

Remitida la oportuna documentación al Ministerio de Fomento, por escrito de 29 de Marzo de 2001 el Secretario de Estado de Infraestructuras, emite informe señalando en sus apartados a,b, c y d, lo siguiente:

a) El Ayuntamiento de Zaragoza deberá incluir en el documento de Revisión del Plan las determinaciones recogidas en el Real Decreto 725/91, de 26 de Abril, sobre Servidumbres Aeronáuticas de la Base de Zaragoza.

Como complemento de lo anterior apartado se informa:

El informe técnico señala que no se ha remitido al Ayuntamiento de Zaragoza la documentación y planos descriptivos de las servidumbres aeronáuticas relativas a la Base Aérea de Zaragoza de acuerdo con el artículo 3 del Real Decreto de 26-Abril de 1991, recogándose como plano de servidumbres el recogido en el Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza, debiéndose recabar del Ministerio de Defensa su envío, antes de la aprobación provisional de los suelos urbanizables y no urbanizables, a fin de cotejarlo con el plano citado que sobre el mismo asunto incorpora la Revisión.

En el artículo 3º del citado Real Decreto se establece que las Administraciones públicas no puede autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios señalados sin previa resolución favorable del Ministerio de Defensa al que corresponde además de las facultades de inspección y vigilancia en relación exclusiva del cumplimiento de las resoluciones adoptadas en cada caso concreto.

Asimismo, se informa que la Ley 55/99 de 29 de Diciembre de 1999, modifica en su artículo 63 varios artículos de la Ley 48/1960 de 21 de julio sobre Navegación Aérea, añadiendo una Disposición Adicional única que dice, las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social respetando las condiciones que exigiesen la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional. Mediante disposición reglamentaria ha de establecerse el régimen jurídico de las servidumbres citadas y las condiciones de uso de los medios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.

La disposición de desarrollo ha de delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones.

El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que estas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.

Sólo dará lugar a expropiación forzosa la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

Al día de la fecha según consulta con el Ministerio de Fomento, no se ha publicado dicha disposición reglamentaria.

b) La Revisión del Plan General de Zaragoza deberá clasificar como Sistema General Aeroportuario, Suelo No Urbanizable, el ámbito delimitado como tal en el Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza.

e) El Ayuntamiento de Zaragoza deberá dejar manifiestamente claro en la Revisión del Plan General que queda excluida la posibilidad de implantar usos residenciales dentro de los ámbitos afectados por valores el índice NEF iguales o mayores a 35, de los definidos en el "Mapa sonoro del Aeropuerto de Zaragoza, Parámetros NEF. Horizonte 2007" contenido en el Anexo 5 del Documento de Revisión del Plan, tal como se señalaba en las alegaciones presentadas el 18 de junio de 1999, por el Director del Aeropuerto de Zaragoza, tras la aprobación inicial en Mayo de 1999, Mapa respecto del que se manifiesta conformidad como aclaración a la alegación presentada en febrero pasado también por AENA. A tal efecto deberá grafarse en la cartografía del Plan el referido mapa de ruidos, y en la documentación escrita las limitaciones indicadas en cuanto al uso residencial.

d) El desarrollo de los Suelos Urbanizables incluidos en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas legales (y demás afecciones físicas, eléctricas, lumínicas, atmosféricas, acústicas, químicas,) requerirá informe previo y vinculante del Mº de Fomento, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de la Revisión del Plan General.

ALEGACIÓN SEGUNDA.

En cuanto a la alegación segunda relativa a las determinaciones recogidas en el Real Decreto 725/1991 sobre Servidumbres Aeronáuticas de la Base Aérea de Zaragoza, a pesar de su publicación en el B.O.E. deben recogerse en la documentación del PGOU, por coherencia del documento y seguridad jurídica, señalándose expresamente que la naturaleza y extensión de las mismas serán las establecidas en el Real Decreto 589/1972 de 24 de Febrero. El apartado segundo de la alegación se informa técnicamente.

ALEGACIÓN TERCERA.

En cuanto a la alegación tercera, es de carácter técnico y la calificación de Sistema General Aeroportuario viene impuesta en el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998.

PROPUESTA. Estimar parcialmente la alegación y en consecuencia:

Primero: Incluir en la documentación correspondiente de la Revisión del Plan General los siguientes parámetros urbanísticos:

a) Deben incluirse en la documentación del Plan General y como de obligado cumplimiento las determinaciones recogidas en el Real Decreto 725/1991 de 26 de Abril de 1991 sobre Servidumbres Aeronáuticas de la Base Aérea de Zaragoza. La naturaleza y extensión de las mismas son las establecidas en el Real Decreto 589/1972 de 24 de Febrero.

b) Se requiere autorización previa del Ministerio de Defensa para autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas señalados de la Base de Zaragoza.

c) Se excluye expresamente la posibilidad de implantar usos residenciales dentro de los ámbitos afectados por valores el índice NEF iguales o mayores a 35, de los definidos en el "Mapa sonoro del Aeropuerto de Zaragoza, Parámetros NEF. Horizonte 2007" contenido en el Anexo 5 del Documento de Revisión del Plan, debiéndose grafiar en la cartografía del Plan el referido mapa de ruidos y en la documentación escrita las limitaciones indicadas en cuanto al uso residencial.

d) El desarrollo de los Suelos Urbanizables incluidos en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas legales (y demás afecciones físicas, eléctricas, lumínicas, atmosféricas, acústicas, químicas,) requerirá informe previo y vinculante del Mº de Fomento, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de la Revisión del Plan General.

e) Se clasifica como Sistema General Aeroportuario suelo no urbanizable, el ámbito delimitado como tal en el Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza.

Segundo: Recabar del Ministerio de Defensa la documentación escrita y gráfica derivada de lo previsto en el Decreto de 26 de Abril de 1999 de las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Zaragoza a fin de cotejarlo con los planos y documentación existente relativa a dicho extremo en el actual documento de revisión del PGOU.

Otros informes municipales que constan en el expediente son:

Informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación de 17/12/02:

OBJETO DEL INFORME

El presente informe se redacta en relación con la tramitación de un proyecto de plan parcial del área 89/3, ARCOSUR, con delimitación simultánea del sector. El trámite ha sido instado por Delfín Mainar Ruíz, Luis Adrián Sanz López y Alberto Ferraz Navarro, en nombre y representación de la sociedad civil gestora del sector 89/3 del plan general de Zaragoza. El proyecto ha sido redactado por los

arquitectos Carlos Labarta Aízpún, José Antonio Alfaro Lera, Pablo de la Cal Nicolás y Gabriel Oliván Bascones, y está visado por la Delegación de Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón con fecha 28 de noviembre del 2002.

CONDICIONES URBANISTICAS.

El plan parcial se refiere a un ámbito clasificado por el plan general de ordenación urbana de Zaragoza aprobado definitivamente el 13 de junio de 2001 como suelo urbanizable no delimitado de uso dominante residencial. La denominación del área en el plan general es SUZ 89/3.

Esta área tiene un convenio urbanístico aprobado el 22 de abril de 2002. En la estipulación quinta, el Ayuntamiento se compromete a tramitar un plan parcial para el desarrollo del sector, que será redactado y costado por los propietarios del suelo. A los efectos, de aplicación de la normativa urbanística, se trata, en consecuencia, de un plan de iniciativa particular.

En el convenio se establecen las siguientes condiciones urbanísticas:

CONVENIO ARCOSUR

SUZ 89/3			
Superficie neta de sector	3.373.000		
Superficie de sistemas generales	1.052.000	23,77% de la superficie total	
Total	4.425.000		
Número viviendas	21.500		
Densidad	63,74		
Edificabilidad sobre sup. neta	0,7419		
Edificabilidad s/s.neta + S.G.	0,5655		
Superficie edificable	2.502.500		
USOS	<i>Nº viviendas</i>	<i>Edificabilidad</i>	<i>Aprovechamiento objetivo</i>
Viviendas régimen libre	8.600	903.000	903.000
Viviendas protegidas rég. especial	3.225	338.625	101.588
Viv. protegidas pr. máximo	9.675	1.015.875	507.938
Otros usos		245.000	245.000
Total	21.500	2.502.500	1.757.525
Aprovechamiento medio			0,39718

Coef. Ponderación del sector			0,87
Aprov. Medio ponderado			0,3455
CESIONES	Nº viviendas	Edificabilidad	Aprovechamiento objetivo
Viv. protegidas rég. Especial	3.225	338.625	101.588
Viv. protegidas pr. Máximo	3.870	406.350	203.175
Otros usos		24.500	24.500
	7.095	769.475	329.263
% sobre el total	33%	31%	18,73%

De acuerdo con la estipulación cuarta del convenio, estos aprovechamientos quedan condicionados a la comprobación definitiva de las superficies de suelo afectadas. Si la elaboración de cartografía de mayor precisión, con ocasión de la redacción del plan parcial, justificase extensiones distintas, habrán de ajustarse las edificabilidades de modo que se mantenga el aprovechamiento medio, respetando las proporciones de tipologías y cesiones.

Se establece también, en la estipulación quinta, que el plan parcial deberá respetar los compromisos y las condiciones contempladas en el convenio, salvo que, por causas no imputables a las partes firmantes, resultase inviable la ordenación urbanística propuesta. En este caso, la estipulación octava establece que no se generará responsabilidad alguna exigible o imputable al Ayuntamiento de Zaragoza.

Las condiciones para la delimitación del sector y desarrollo del suelo urbanizable según el anejo VI de las normas urbanísticas del plan general son las siguientes:

ÁREA DE LA ORLA OESTE (SUZ 89/3). ENTRE LA CARRETERA DE MADRID Y VALDESPARTERA

Delimitación

Previamente a la delimitación de sectores podrá tramitarse la aprobación de un avance de ordenación del conjunto del ámbito para establecer los elementos de su estructura interna y su relación con la ciudad con la precisión suficiente para permitir la redacción de planes parciales. Previa o simultáneamente a la tramitación del primer plan parcial se tramitará un plan especial independiente conforme al avance aprobado por la Corporación en la que se establezcan los elementos de la ordenación, viarios, espacios libres, reservas dotacionales, etc. con el grado de definición suficiente para permitir la redacción coordinada de los sucesivos planes parciales.

Usos compatibles

Vivienda y complementarios; usos terciarios y mixtos en el borde de la carretera de Madrid y acceso desde el Cuarto Cinturón.

Usos incompatibles

Industria.

Accesos

Carretera de Madrid y nudo de acceso a la plataforma logística; vía parque del Canal; enlace en el tramo sur del Cuarto Cinturón; paso inferior bajo el cinturón hacia la Feria de Muestras. Corredor para tranvía o metro ligero hasta avenida de Gómez Laguna.

Organización viaria

La ordenación viaria del área recogerá el esquema grafiado en el plano de estructura urbanística que une el área 89/4 de Valdespartera con el nudo de la carretera de Madrid que da acceso a la plataforma logística; y a su vez conecta este vial con el que procede de la vía parque, con la ampliación de la Feria de Muestras y con la glorieta a distinto nivel de la Ronda sur, al Este del enlace número 3 del "Cuarto Cinturón".

Organización interna

Estudios geotécnicos e hidrológicos detallados para establecer las condiciones de drenaje de la cuenca y áreas de posibles riesgos, En función de éstos la depresión central se incorporará como espacio libre a la ordenación.

La organización resultante se plasmará en el avance requerido.

Queda excluida la posibilidad de implantar usos residenciales dentro de los ámbitos afectados por valores del índice NEF iguales o mayores a 32,5, de los definidos en el "Mapa sonoro del aeropuerto de Zaragoza, Parámetros NEF. Horizonte 2007", contenido en el anejo 5 del documento de revisión del plan general.

El desarrollo de los suelos urbanizables incluidos en las zonas de servidumbres aeronáuticas legales (y demás afecciones físicas, eléctricas, lumínicas, atmosféricas, acústicas, químicas---) requerirá informe previo y vinculante del Ministerio de Fomento.

Sistemas generales

El plan parcial delimitará los sistemas generales viarios, libres y de equipamiento interiores al sector. Los sistemas generales libres se delimitarán atendiendo a la deficiencia geotécnica de los suelos y a la afección por ruidos aéreos. Los sistemas exteriores se delimitarán con preferencia en el área de la plataforma logística, Feria de Muestras y zona del parque del Canal Imperial.

Delimitación que en su caso podrá realizarse a través de planes especiales independientes.

Servicios urbanísticos

Abastecimiento: ejecución de una impulsión desde los depósitos de Valdespartera hasta un depósito nuevo situado a cota suficiente. Establecimiento de una red principal formando malla cerrada.

Saneamiento: establecimiento de un sistema de laminación de aguas pluviales. Ejecución de un emisario hasta un aliviadero de pluviales al río Huerva y posterior conducción de residuales hasta un bombeo para conectar a la red de la Ronda de la Hispanidad.

Condiciones previas: ejecución de la Ronda de la Hispanidad y bombeo correspondiente.

Hay que entender que el requisito de la redacción de un plan especial previo a los planes parciales que desarrollen los sectores en que se divida el área no procede en el caso en que toda el área se desarrolle mediante un solo plan parcial. La adscripción de sistemas generales exteriores, contemplada por el plan general, debe ponerse en relación con el contenido del convenio, suscrito después de la aprobación de este instrumento.

CONTENIDO DEL PROYECTO ÁMBITO DEL PROYECTO

El terreno objeto del plan parcial coincide con el ámbito del sector 89/3 del plan general. La superficie del sector que figura en el texto de la aprobación definitiva del plan general de junio de 2001 es 3.627.359 m²; en el texto refundido de diciembre de 2002, la superficie consignada es de 3.589.107 m².

La superficie de sector considerada en el plan parcial, según medición de los redactores, es 3.627.359 m², lo que supone una diferencia inferior al 3%.

Existen diferencias importantes entre las superficies de sector y de sistemas generales consideradas en el convenio y en el plan parcial, aunque la superficie total es similar:

	CONVENIO	PLAN PARCIAL
<i>Superficie sector</i>	<i>3.373.000</i>	<i>3.692.689</i>
<i>Sistemas generales</i>	<i>1.052.000</i>	<i>684.811</i>
<i>Superficie total</i>	<i>4.425.000</i>	<i>4.377.500</i>

La medición se ha efectuado por los redactores del plan parcial hasta el límite del dominio público, ya expropiado, de los viarios que delimitan el ámbito por el sur y el oeste (cuarto cinturón y carretera de Madrid). Los sistemas generales son los delimitados por el plan general en el interior del sector o en su perímetro que

son los terrenos afectados por ruidos aéreos y problemas geotécnicos, además de la franja paralela a la carretera de Madrid.

Como primera observación, hay que recordar que, en sesión de 27 de septiembre del 2002, el Ayuntamiento pleno acordó «adquirir mediante ocupación directa la finca Pol. 101-1 de 103.780 m² de superficie, clasificada en el vigente plan general de ordenación urbana como sistema general urbanizable, zona verde pública, con el código 89.03, perteneciente a la entidad mercantil Construcciones Monrepós, S.A., reconociendo a la misma su derecho a la adscripción de la referida finca al exceso de aprovechamiento de los sectores de suelo urbanizable delimitado 38/1 y 38/3, suelo urbanizable no delimitado 88/1 y suelo urbanizable no delimitado 89/3, este último en una participación del 10% de la superficie de la precitada finca, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el art. 110 y siguientes de la ley 5199, urbanística de Aragón. »

En consecuencia la superficie de sistemas generales interiores o limítrofes con el sector considerados por el plan parcial deberá incrementarse en 10.378 m² (de 684.811 m² a 695.189 m²) correspondientes al sistema general urbanizable 89.03 (antiguas pistas deportivas de dominicos, entre el Canal Imperial y la urbanización Montecanal).

Aun con esta salvedad, existe una importante discrepancia entre el contenido del convenio y el del plan parcial. El convenio de abril del 2002 preveía que el plan parcial ordenara una superficie de sistemas generales, expresamente definidos como incluidos en el área o situados en su perímetro, de 1.052.000 m², y el documento que se informa solamente ordena 684.811 m², valor correspondiente al suelo efectivamente delimitado como tal por el plan general, a los que deberán sumarse otros 10.378 m². Aunque la ficha del área aneja a las normas asigna al propio plan parcial la tarea de delimitar los sistemas generales en su interior, lo cierto es que la aprobación del nuevo reglamento de planeamiento ha atribuido expresamente a los planes generales, y no a los parciales, esta competencia, que la ley urbanística de Aragón no acababa de concretar con claridad. En el vecino sector 89/4, el plan parcial delimitó los sistemas generales, pero sobre la base de un convenio firmado antes de la aprobación del plan general que establecía la cantidad precisa destinada a suelo de sistema general, y que, a su vez, era expresamente recogido por el plan general. En el sector 89/3, el convenio es posterior a la aprobación del plan general, por lo que resulta, al menos, discutible la capacidad del plan parcial para delimitar los sistemas generales.

Llegados a este punto, hay que constatar en primer lugar la discrepancia entre la cesión de sistemas generales prevista por el convenio y la prevista por el plan parcial. Como se vio en el apartado relativo a las condiciones urbanísticas del plan parcial, la estipulación quinta del convenio suscrito por el Ayuntamiento y la propiedad preveía que, en caso de que «la elaboración de una cartografía de mayor precisión, con ocasión de la redacción del plan parcial, justificase extensiones

distintas de las consideradas», las edificabilidades de los diferentes usos y tipologías deberían ajustarse para mantener el aprovechamiento medio derivado del convenio.

Al calcularse el aprovechamiento medio como el cociente entre el aprovechamiento homogeneizado absoluto y la suma de las superficies de suelo de sector y de sistemas generales incluidos o adscritos, no varía si se mantienen los mismos aprovechamientos absolutos y la superficie total de sistemas generales y suelo de sector, al margen de la variación que pudiera tener lugar en el reparto entre suelo de sector y suelo de sistema general. Por tanto, si se considera que la variación en los sistemas generales es un hecho equivalente a la constatación de una imprecisión en el levantamiento cartográfico que sirvió de base al convenio, podría entenderse resuelta la discrepancia sin más que mantener los mismos aprovechamientos totales previstos en el convenio y, en todo caso, cuidar que la superficie total de suelos de cesión no disminuyera.

Pero la discrepancia que se produce en el plan parcial no puede atribuirse a una mayor precisión en la elaboración cartográfica, sino a una diferencia apreciable en la superficie de los sistemas generales adscritos al área. La falta de adecuación al texto del convenio exigirá que el Ayuntamiento se pronuncie a favor de la modificación o interpretación de su contenido, que podrá producirse en diversos sentidos, que deberá valorar el órgano competente para resolver.

Una primera opción sería replantear el convenio de una manera profunda, visto que la cantidad del suelo al servicio del conjunto de la ciudad no puede obtenerse en los términos que se habían previsto.

Una segunda opción sería el mantenimiento del aprovechamiento medio convenido, con ampliación de la cesión de suelos de sistema general con otros exteriores al ámbito. Pero, al no disminuirse al mismo tiempo el suelo neto del sector, esta solución llevaría a alterar las condiciones de aprovechamiento real, aumentando más todavía la edificabilidad y la densidad en el área ordenada, lo que, desde el punto de vista de quienes suscriben, tendría consecuencias desfavorables. Al margen de las consideraciones jurídico-económicas que pudieran proceder, esta opción sería recomendable solamente si no implicaba aumento de estas edificabilidades reales, esto es, si se disminuía el aprovechamiento medio.

Una tercera opción sería equiparar el desajuste en los sistemas generales a una imprecisión en la cartografía y, aplicando por extensión la cláusula quinta del convenio, exigir el mantenimiento del aprovechamiento medio, lo que, en definitiva, supone aceptar una distribución de suelos de sistema general y sector similar a la propuesta por el plan parcial (considerando también los 10.378 m² de sistema general adscrito en el corredor verde del Canal a que se ha hecho alusión). Como se razonará en un apartado posterior, en este caso la menor cesión de suelos de sistemas generales quedaría compensada por una mayor cesión de suelos de

sistema local de la que exige el reglamento de planeamiento, lo que implica que, finalmente, los suelos carentes de aprovechamiento lucrativo y titularidad municipal no serán inferiores a los derivados de una aplicación literal del convenio,

Por otro lado, con esta solución no se incrementarían los aprovechamientos del área, ya que, como se ha visto, la determinación de un aprovechamiento medio fijo (en lugar de un aprovechamiento objetivo de sector) implica que todo el suelo vinculado a la ejecución del área, sea superficie, neta de sector o de sistema general, genera aprovechamientos. Por tanto, mientras la suma de ambos conceptos permanezca estable, el aprovechamiento será el mismo.

En todo lo que sigue de este informe, se dará por supuesto que se opta por la tercera opción, la única que permite una evaluación del proyecto en su estado actual. Si se opta por cualquiera de las otras dos -esto es, por modificar el aprovechamiento medio del área-, el mayor alcance de la modificación exigirá una reelaboración de este informe.

Por último, hay que advertir que el proyecto de plan parcial que se informa no interpreta correctamente el límite oriental del área, invadiendo parte del vecino sector 89/4. El plan parcial deberá corregirse en esta zona, retrasando su delimitación hacia el oeste, modificando la ordenación en la zona afectada y, consecuentemente, reduciendo la superficie del área y del sector, lo que motivará también una disminución de la superficie edificable y el número de viviendas ordenados.

INFORMACIÓN URBANÍSTICA

La memoria y los planos de información incluidos en el proyecto resultan suficientes, salvo en dos aspectos. Por un lado, falta reflejo gráfico de la solución definitiva de la tubería de abastecimiento a Zaragoza de agua procedente del Pirineo, y, por otro lado, en el listado de propietarios del área incluido en la memoria (página 42), falta un 3'041 % de propietarios que se expresa como "pendiente [de] certificar", cuestión que podrán valorar en todo su alcance los servicios jurídicos; en este listado deberán incluirse también los propietarios de los terrenos ocupados directamente en el corredor verde del Canal (10.378 m²)

ASIGNACIÓN DE APROVECHAMIENTOS

Aunque la superficie total del ámbito ordenado por el plan parcial resulta ser ligeramente inferior a la considerada en el convenio (y, como se ha visto, aún deberá reducirse un poco más para adecuarse al este con el límite con el sector 89/4), el proyecto aplica los mismos aprovechamientos absolutos totales que calculaba el convenio y que se han reseñado al comienzo de este informe: 21.500 viviendas, 2.502.500 m² construidos reales (de los que 245.000 son de usos

distintos de la vivienda) y 1.757.525 m² de aprovechamiento objetivo homogeneizado.

El resultado es que el aprovechamiento medio máximo admitido por el convenio es de 0,39718, mientras que el proyecto de plan parcial alcanza 0,40149 (al calcularlo en el apartado correspondiente de la memoria, se divide el aprovechamiento por la superficie total de suelo considerada en el convenio, que no es la considerada en el plan parcial, con lo que. el resultado queda distorsionado a la baja). Cuando el plan adecue su límite oriental al occidental de Valdespartera, este aprovechamiento todavía experimentaría una ligera subida, al reducirse la superficie del área.

Según la estipulación cuarta del convenio, las alteraciones en la superficie del sector derivadas de una mayor precisión cartográfica exigirán el consiguiente reajuste de las edificabilidades y, con ellas, del número de viviendas, manteniéndose el aprovechamiento medio. Esto se puede conseguir, bien aumentando los sistemas generales adscritos hasta llegar a la misma superficie total, o bien reduciendo proporcionalmente la superficie edificable y el número de viviendas, solución que, a la vista de las dificultades evidentes que el proyecto tiene para ubicar los aprovechamientos reales (se abordará la cuestión en un apartado posterior), parece más razonable. (No obstante, sí deberá ampliarse ligeramente la superficie de sistemas generales con los 10.378 m² adscritos en el corredor verde del Canal por efecto del acuerdo de ocupación anticipada a Construcciones Monrepós, de 27 de septiembre del 2002).

Sin considerar la corrección del límite con el sector 89/4 los valores absolutos del aprovechamiento deberán ajustarse a los siguientes:

Superficie neta de sector	3.692.689			
Superficie de sistemas generales	695.189	15,84% de la superficie total		
Total	4.387.878			
Número viviendas	21.320			
Densidad s/sup. Bruta sector	57,74 viv/Ha			
Edificabilidad s/sup. br. Sector	0,6720			
Edificabilidad s/s.bruta + S.G.	0,5655			
Superficie edificable	2.481.506			
USOS	Nº viviendas	Edificabilidad	% S/Viv.	Aprov. Objetivo
Viviendas régimen libre	8.528	895.425	40%	895.425

Viviendas protegidas rég. especial	3.225	338.625	15%	100.735
Viv. protegidas pr. máximo	9.594	1.007.353	45%	503.676
Otros usos		242.945		242.945
Total	21.320	2.481.506 m2 (total) 2.238.561 m2 (viviendas)		
Aprovechamiento medio			0,39718	
Coef. Ponderación del sector			0,87	
Aprov. Medio ponderado			0,3455	
CESIONES	Nº viviendas	Edificabilidad	Aprovechamiento objetivo	
Viv. protegidas rég. Especial	3.198	335.784	100.735	
Viv. protegidas pr. Máximo	3.838	402.941	201.471	
Otros usos		24.294	24.294	
	7.036	763.019	326.500	
% sobre el total	33%	30,75%	18,73%	

CESIONES

Se aplican las cesiones de dotaciones locales de acuerdo con el reglamento de desarrollo de la ley urbanística de Aragón, más exigentes que las del reglamento de planeamiento en vigor cuando se suscribió el convenio, pero legalmente exigibles en este plan parcial.

El cuadro comparativo entre las exigencias del nuevo reglamento y el plan general, y las establecidas en el plan parcial queda como sigue:

CESIONES	MÍNIMO	PLAN PARCIAL
Docente	17 m2/U.R. resid. = 451.500 m2	452.144 m2
deportivo	9 m2/viv. = 193.500 m2	193.845 m2
social	10 m2/ viv. = 215.000 m2	218.400 m2
z. verde	18 m2/U.R. res+28/U.R. terc.=546.659 m2	764.764 m2

<i>viario</i>	<i>30% Ss. = 1.011.900 m2</i>	<i>1.123.226 m2</i>
<i>Cesión local</i>	<i>2.418.559 m2</i>	<i>2.752.379 m2</i>
<i>SG</i>	<i>1.052.000 m2</i>	<i>684.811 m2</i>
<i>Total suelo sistemas</i>	<i>3.470.559 m2</i>	<i>3.437.190 m2</i>

(Se ha considerado que toda la cesión de suelo de sistemas derivada de la edificabilidad terciaria -28 m2/100 m2 t- se destina a zonas verdes; como máximo, 10 m2/100m2t podrían dedicarse a otro tipo de dotaciones, pero el resultado final, a los efectos que ahora nos interesan, sería el mismo.)

El cuadro anterior permite apreciar que las superficies de reserva satisfacen los módulos mínimos vigentes, incluso con holgura en el caso de las zonas verdes, y que el total de suelo público, entre sistemas generales y locales, es prácticamente igual al previsto por el convenio.

También se deduce que la superficie neta para uso residencial y otros usos lucrativos es solo el 25% del sector, lo que supone una alta edificabilidad media sobre parcela neta.

Dentro del suelo de sistema general asignado en la parte central del ámbito se sitúa parte de uno de los viarios principales de la urbanización y los lagos que forman parte del sistema de desagüe. Ambos pueden considerarse como obras de conexión con los sistemas generales y de ampliación y refuerzo de los mismos, por lo que deben ser costeados por los propietarios, de acuerdo con el artículo 18 de la ley urbanística de Aragón.

Gran parte de la dotación docente se sitúa a lo largo del cuarto cinturón al sur. La línea límite de la edificación, si se considera una vía de circunvalación, está a 100 metros del borde de la carretera, con lo cual parte del suelo está dentro de la zona comprendida entre esta línea y la carretera, en la cual, según el artículo 8.2. I. de las normas del plan general sólo se podrán calificar suelos como espacios libres y viarios. (Se respeta una distancia de 50 metros, que sería la aplicable en autopistas y autovías; de acuerdo con legislación de carreteras, es posible reducir la línea límite de edificación, si bien hay que entender que en los casos en que los usos ordenados no se vean menoscabados funcionalmente; en este caso hay que considerar al mismo tiempo el condicionante derivado del plano de estructura urbanística del plan general, según se verá más adelante.)

Dentro de la línea afectada por ruidos aéreos con el límite NEF 30 no se permiten usos docentes ni sanitarios. Se advierte que el equipamiento social que se sitúa dentro de este límite no puede tener uso sanitario. Parte del, equipamiento docente, especialmente en la zona situada cerca de la Feria de Muestras, está en la zona afectada.

Como ha quedado dicho, el plan parcial se atiene a la medición de suelo neto de sector y suelo de sistemas generales en el área de convenio que resulta de los planos de clasificación de la revisión de plan general vigente. En consecuencia, la cesión de suelo de sistema general es pronunciadamente menor a la que establecía el convenio; si en este documento se deslindaban 3.373.000 m² de suelo neto de sector y 1.052.000 m² de suelo de sistema general, el plan parcial delimita 3.692.689 m² de suelo neto de sector y solamente 684.811 m² de sistemas generales. Una pequeña parte de este desvío se mide a la diferente medición final del área sujeta a convenio (4.425.000 m² en el convenio y 4.377.500 m² según el plan general), pero en su mayor proporción se debe a la pérdida de suelo incluido de sistema general en beneficio del suelo de sector.

Hay que recordar que el convenio establecía expresamente que los sistemas generales adscritos serían los incluidos dentro del sector o en su perímetro. No obstante, hace unos meses, el Ayuntamiento acordó cargar un 10% del suelo de sistema general correspondiente al corredor verde del Canal ocupado anticipadamente a Construcciones Monrepás (en total, 103.780 m²) al sector 89/1, lo que exigirá acomodar el plan parcial a este condicionante, ampliando en consecuencia la relación de propietarios y la superficie implicada en la ejecución del plan. (En el apartado anterior se estudiaron las implicaciones de esta adscripción sobre los aprovechamientos ordenados.)

Llegados a este punto y hecha la salvedad que antecede, procede averiguar si el contenido del plan parcial es aceptable en este aspecto. Aunque, evidentemente, no se atenga a lo convenido (lo que requerirá por ello mismo la expresa conformidad municipal para ser aceptado), la propuesta no supone un perjuicio para los intereses municipales si se compara con la aplicación estricta del convenio.

En efecto, de acuerdo con el convenio las cesiones mínimas de suelos sin aprovechamiento hubieran sido las siguientes (se consideran las superficies de suelo consideradas entonces; en cambio, se aplica ya el reglamento de planeamiento del 2002, vinculante para el plan parcial):

Equipamiento docente: 451.500 m².

Equipamiento social: 215.000 m².

Equipamiento deportivo: 193.500 m².

Zonas verdes locales: 546.659 m².

(Se ha considerado que toda la cesión de suelo de sistemas derivada de la edificabilidad terciaria se destina a zonas verdes.)

Viarío local: 1.011.900 m².

Cesiones mínimas totales de sistema local: 2.418.559 m².

Cesiones mínimas de sistema general: 1.052.000 m².

Cesiones mínimas totales de sistemas: 3.470.559 m².(78'43%).

El plan parcial prevé las siguientes cesiones:

Cesiones totales de sistema local: 2.752.379 m².

Cesiones mínimas de sistema general: 684.811 m².

Cesiones mínimas totales de sistemas: 3.437.190 m²(78'52%).

Y aún deberá considerar una cesión añadida de 10.378 m² en concepto de sistema general urbanizable adscrito en el corredor verde del Canal.

Como se ve, la cesión total aumenta ligeramente en relación con la superficie del área ordenada, algo menor que lo que suponía el convenio. En el caso de que se tratara de un plan parcial convencional en suelo urbanizable delimitado, no derivado de un convenio urbanístico, el hecho de que el plan parcial redujera la cesión de suelos en concepto de sistemas generales pero mantuviera la cesión total resultaría ventajoso para los intereses municipales, dado que el Ayuntamiento debería costear la urbanización del sistema general incluido en el sector (en su mayor parte, incluido en el parque central), cuestión nada baladí, ya que, considerando un coste de urbanización por contrata de la zona verde de 21'95 euros por metro cuadrado (15'90 euros de ejecución material), la previsión de la superficie de sistema general que prevé el convenio hubiera obligado al Ayuntamiento a un desembolso de 23.091.400 euros en este concepto y la ordenación del plan parcial limita este gasto a 15.031.602 euros.

El proyecto que se informa no hace ninguna referencia a los costes de urbanización de los sistemas generales, pero, a juzgar por el estudio económico y, más en concreto, por la medición contenida en la partida de jardinería, no considera sus gastos de urbanización, limitándose a prever la construcción de los lagos de laminación que se han de situar sobre esos suelos y de los tramos de viario que los atraviesan.

Pero hay que recordar que el del sector 8913 es un plan parcial que deriva de un convenio cuya estipulación tercera preveía que las cesiones resultantes del desarrollo de lo convenido estarían libres de cargas de urbanización para el Ayuntamiento; a falta de una valoración jurídica, los técnicos que suscriben entienden que podrían considerarse incluidos en este concepto los sistemas generales expresamente adscritos en virtud del convenio, máxime porque constituyen un parque incluido en el sector que no es útil para la ciudad más que en la medida en que sirve a la propia urbanización del área de ARCOSUR. En otras palabras y al sólo criterio de quienes suscriben, si esta urbanización no se desarrollara, la ciudad no precisaría efectuar una inversión de esta cuantía para desarrollar el parque, dada la importante dotación de zonas verdes que ya existe en

este sector sur zaragozano (parque de Valdespartera, parque del Canal, pinares de Torrero, Primo de Ribera ...)

En todo caso, y al margen de las consideraciones que ahora puedan hacer los servicios técnicos y jurídicos del Departamento, hay que recordar que la propuesta de acuerdo de sometimiento a información pública del convenio, suscrita el 24 de septiembre del 2001 por el Teniente de Alcalde coordinador del Área de Urbanismo interpretaba explícitamente que «la superficie de cesión [...] de suelos de sistema general se realiza junto con el compromiso de su urbanización».

PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA ORDENACION

Como ocurrió en el vecino sector 89/4, la ordenación se encuentra muy forzada por diversas condiciones geotécnicas, topográficas, normativas, medioambientales y acústicas que afectan severamente a la distribución de usos sobre el terreno. Téngase en cuenta que el convenio aprobado previo al desarrollo del sector le atribuyó un aprovechamiento medio de 0'39718, valor pronunciadamente superior al de Valdespartera, donde el aprovechamiento medio resultante del convenio con el Ministerio de Defensa y ordenado por el plan parcial recientemente aprobado era de 0'26906.

Debe hacerse notar que, consecuentemente con las posibilidades permitidas por el acuerdo de aprobación definitiva de la revisión del plan general de 13 de junio del 2001, el convenio fue aprobado y suscrito sin acompañarse por un avance de ordenación. En sus páginas 8 y 9, se hacía alusión a documentos con propuestas de ordenación presentados antes de la revisión del plan general, el último un avance de ordenación de febrero del 2000. Este avance no se atenía a los condicionantes de la revisión de plan general aprobada posteriormente, en especial en relación con la incidencia del ruido.

De los condicionantes citados, tal vez los dos más importantes son las importantes fuentes de ruido presentes en el sector y la incidencia, en relación con el suelo destinado a dotaciones, del nuevo reglamento de planeamiento del 2002.

El sector se encuentra afectado de manera muy señalada por el bulbo de servidumbre o ruidos del pasillo de aproximación al aeropuerto el mapa sonoro del aeropuerto «Parámetros NEF Horizonte 2007», incluido como anejo 5 a la memoria del plan general). La proyección del nivel fónico 40 NEF fue calificada como sistema general por la revisión del plan general, de manera que en su interior no caben usos lucrativos ni de equipamiento local de ningún tipo. La envolvente del nivel fónico 32'50 NEF resulta incompatible con cualquier forma de uso residencial, a fin de que las posibles incompatibilidades por molestias no impongan limitaciones operativas al aeropuerto ni a sus pasillos de aproximación y despegue. También afecta de manera muy importante al sector el bulbo correspondiente al nivel fónico 32,50 NEF, dentro del que no deben incluirse usos docentes ni sanitarios, según se recomendaba en el anejo correspondiente de la memoria del plan general. Esto

obliga a una situación del equipamiento escolar (que exige una gran superficie de reserva), en zonas que en otro caso serían idóneas para la edificación residencial.

Por añadidura, los límites sur y oeste del sector se ven muy afectados por los ruidos que producirá el tráfico del cuarto cinturón y de la carretera de Madrid. En atención al ruido procedente del cuarto cinturón, los planos de estructura, de la revisión del plan general previeron una franja de zona verde local de unos 140 metros de anchura bordeando el límite norte de la banda de sistema general del plan general; una franja de zona verde todavía mayor se preveía en las ordenaciones presentadas por la propiedad del área en 1999 y 2000 para impulsar su urbanización, a las que hace referencia el convenio. Aun cuando la naturaleza de los planos de estructura no los convierta en directamente vinculantes para los planes parciales de desarrollo en lo que se refiere a las dotaciones locales, sí debe entenderse que su contenido señala de manera expresa unos criterios de diseño cuyo incumplimiento debe quedar perfectamente justificado.

Por otra parte, el 6 de marzo del 2002 se publicó en el Boletín Oficial de Aragón el decreto 52/2002, de 19 de febrero, del Gobierno de Aragón, de aprobación del nuevo reglamento de desarrollo parcial de la ley urbanística, 5/1999, en materia de planeamiento urbanístico y régimen especial de pequeños municipios. Se establecía su entrada en vigor el día 6 de mayo. La nueva norma, que ha sustituido al histórico reglamento de planeamiento de 1978, supuso cambios sustanciales en la determinación de los módulos de reserva de suelos de sistemas locales, que pueden resumirse en los siguientes aspectos:

a) Se establece una gradación de dotación de sistemas según el tamaño del plan, de modo que los de mayor capacidad residencial incluyen más suelos de cesión no lucrativa que los menores.

b) Aumenta muy considerablemente en los planes que ordenen más de 1.000 viviendas el suelo destinado a equipamiento docente; en el caso del sector 89/3, la sustitución del reglamento implica que la reserva de equipamiento docente aumente en un 31,25%. En la memoria del plan parcial de Valdespartera se advirtió de la aparente falta de fundamento de esta reserva en las actuales previsiones demográficas, y se consideró que sería prudente que, en planes de esta magnitud, el suelo destinado a dotaciones docentes se emplazara en posiciones tales que su inedificación a medio y largo plazo no produjera considerables vacíos en la urbanización, que generarían sensación de desapacibilidad e impedirían la continuidad urbana; también se consideró recomendable ordenar las extensas superficies de suelos docentes de modo que se pudieran transformar fácilmente en un futuro en zonas verdes, así como que una norma del plan determinara el tratamiento provisional de estos suelos como espacios libres públicos.

c) Mayor todavía es el aumento de la reserva de equipamiento social. El reglamento de planeamiento de 1978 establecía una reserva para equipamiento

social de 6 m² construidos por vivienda, lo que, con una edificabilidad de 1,5 m²/m², por ejemplo, supondría 4 m² de suelo por vivienda. El nuevo reglamento fija 10 m² de suelo por vivienda, lo que supone un incremento, como poco, del 150%.

d) Las zonas verdes y el equipamiento deportivo aumentan sólo ligeramente.

En el sector 89/3, consiguientemente al convenio aprobado y de acuerdo con los datos aportados por el plan parcial en relación con las superficies reales, hay que considerar los siguientes parámetros cuantitativos (en este análisis no se consideran las correcciones de las superficies de suelo aportado y, consiguientemente, de los parámetros de aprovechamiento que, como se vio en apartados anteriores, procede exigir al documento):

Superficie del sector: 3.692.689 m².

Superficie de sistemas generales incluidos: 684.811 m².

Superficie total: 4.377.500 m².

Número máximo de viviendas: 21.500.

Superficie edificable destinada a viviendas: 2.257.500 m².

Superficie edificable no destinada a viviendas: 245.000 m².

Superficie edificable total: 2.502.500 m².

Sobre esta base, el reglamento de planeamiento de 1978 (añadiendo el requerimiento del 30% de suelo del sector como viario público, contenido en el plan general vigente) requería la previsión de las siguientes reservas de suelos para dotaciones:

Equipamiento docente: 344.000 m².

Equipamiento social: 172.000 m².

(Se ha supuesto la edificabilidad del suelo calificado como equipamiento social igual a 1 m² / m²; si hubiera sido mayor, podría disminuirse el suelo de cesión.)

Equipamiento deportivo: 129.000 m²

Zonas verdes locales: 451.500 m².

Viario local: 1.107.807 m².

Cesiones totales de sistema local: 2.204.307 m².

Por tanto, el suelo neto disponible para la ubicación de los aprovechamientos lucrativos no podía superar la siguiente superficie total:

$3.692.689 \text{ m}^2 - 2.204.307 \text{ m}^2 = 1.488.382 \text{ m}^2$.

Lo que implica que la edificabilidad sobre superficie bruta (incluidos sistemas generales) de $0'5717 \text{ m}^2\text{t} / \text{m}^2 \text{ Sb}$ produce un índice de edificabilidad sobre superficie neta no inferior a:

$$2.502.500 \text{ m}^2\text{t} / 1.488.382 \text{ m}^2 \text{ S} = 1,6814 \text{ m}^2\text{t} / \text{m}^2\text{s}.$$

El reglamento del 2002, actualmente vigente, eleva esos módulos hasta las siguientes magnitudes:

Equipamiento docente: 451.500 m^2 .

Equipamiento social: 215.000 m^2 .

Equipamiento deportivo: 193.500 m^2 .

Zonas verdes locales: 546.659 m^2 .

(Se ha considerado que toda la cesión de suelo de sistemas derivada de la edificabilidad terciaria $-28 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 \text{ t}$ - se destina a zonas verdes; como máximo, $10 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 \text{ t}$ podrían dedicarse a otro tipo de dotaciones, pero el resultado final, a los efectos que ahora nos interesan, sería el mismo.)

Viario local: $1.107.807 \text{ m}^2$.

Cesiones totales de sistema local: $2.514.466 \text{ m}^2$.

Con lo que el suelo neto disponible para la ubicación de los aprovechamientos lucrativos se reduce a la siguiente superficie total:

$$3.692.689 \text{ m}^2 - 2.514.466 \text{ m}^2 = 1.178.223 \text{ m}^2.$$

(Esto es, que la edificabilidad máxima prevista por el convenio deberá situarse sobre una superficie máxima de suelo disminuida en un 20,84%).

Y el índice de edificabilidad sobre superficie neta ha de elevarse al menos hasta:

$$2.502.500 \text{ m}^2 \text{ t} / 1.178.223 \text{ m}^2 \text{ s} = 2,1240 \text{ m}^2 \text{ t} / \text{m}^2\text{s}.$$

(La edificabilidad sobre neto de la zona A-2 del suelo urbano del vigente plan general es de $1,50 \text{ m}^2 \text{ t} / \text{m}^2\text{s}$ en el grado 1º y de $1,35 \text{ m}^2 \text{ t} / \text{m}^2 \text{ s}$ en el grado 2).

Tampoco es desdeñable la influencia de las características geotécnicas del terreno, cuya composición yesífera lo expone a la formación de dolinas. La revisión del plan general calificó como sistema general de zonas verdes tres pequeños ámbitos dentro de la envolvente del sector por causa de la existencia constatada de dolinas; estas tres zonas de alto riesgo de hundimientos kársticos se respetan en el plan parcial. Sin embargo, del estudio geológico y geotécnico aportado se deducen más zonas peligrosas por la presencia de dolinas activas y otras depresiones. Están situadas en un corredor en la parte norte, y se han tratado de respetar en la ordenación con zonas verdes, si bien, en la ordenación que se informa afectan

también a algunas edificaciones y viarios, cuestión ésta que deberá evitarse por el plan parcial, salvo justificación suficiente en otro sentido.

El convenio no previó, por lo demás, ningún condicionante de índole ambiental o bioclimática, como los previstos en el sector colindante 89/4, de manera que, salvo que en la tramitación del plan decidieran otra cosa los órganos con capacidad de resolver, este instrumento se ve liberado de uno de los condicionantes que más determinaron la ordenación de Valdespartera, donde hubieron de respetarse unas orientaciones dominantes a sur y unas distancias entre bloques sensiblemente superiores a las previstas por el plan de ARCOSLIR (relación mínima entre anchura entre bloques y altura de éstos de 1,58 en lugar de 0'67).

Como consecuencia de todo lo dicho, resultan en el sector unos condicionantes de usos del suelo que limitan la superficie neta disponible para el emplazamiento de los aprovechamientos incluso más de lo que resultaría de la previsión mínima de reservas de sistemas locales determinada por el nuevo reglamento de planeamiento. Aunque en este informe no es posible valorar si hubiera sido posible una ordenación que esponjara más los suelos lucrativos (posibilidad que deberá estudiar el equipo redactor del plan parcial), sí puede observarse que la ordenación propuesta solamente reserva 940.310 m²s con aprovechamiento lucrativo, lo que implica una edificabilidad media sobre parcela neta de:

$$2.502.500 \text{ m}^2 \text{ t} / 940.310 \text{ m}^2 \text{ s} = 2,6614 \text{ m}^2 \text{ t} / \text{m}^2 \text{ s}.$$

Consiguientemente a estos datos, la ordenación presenta dos problemas muy evidentes, derivados de la relación entre los aprovechamientos lucrativos y el suelo disponible para ubicarlos.

Una consecuencia de esta relación y de la discriminación de aptitudes para los distintos usos producida por los sucesivos niveles de ruidos asociados al aeropuerto es que en la ordenación se produce una palpable separación entre las áreas ocupadas por los equipamientos y las ocupadas por las viviendas: en las extensiones de suelo dominadas por la residencia -sobre todo en la sur, donde se sitúa la mayor parte de los aprovechamientos residenciales-, la presencia de equipamientos y zonas verdes es muy reducida, y se limita, además, a parcelas de tamaño pequeño, insuficiente para actividades como la enseñanza de primaria o superior.

En particular en el llamado desarrollo sur, que aglutina la parte más importante de la edificación residencial las zonas verdes que se intercalan con las viviendas son muy espaciadas y reducidas, con anchuras de 15 y 20 metros, y características lineales. Sería deseable que se siguiera trabajando en la ordenación en el sentido expresado por la memoria justificativa del proyecto, en cuya página 31 se justifica una densidad elevada en las manzanas residenciales por la posibilidad

que permite de «compatibilizar esa agrupación de la edificabilidad con una imagen de urbanización abierta y descongestionada, que posibilite amplios espacios libres entremezclados con los edificios». A la poca penetración de las zonas verdes públicas entre las manzanas residenciales se suma que la normativa de éstas establece una ocupación máxima de las plantas bajo rasante del 100%, lo que limitará la posibilidad de utilización como zonas verdes de los espacios libres privados.

Los suelos de equipamiento, consecuentemente, aparecen muy concentrados y en algunos casos a distancias de las viviendas superiores a lo que podría considerarse adecuado; es el caso, sobre todo, del equipamiento docente, mereciendo también comentario la concentración de suelos destinados a equipamientos sociales y deportivos y a actividades terciarias en el entorno del tramo oeste de la vía-parque, que forman algo parecido a un subsector de cierta entidad (unos 370 metros de anchura por un kilómetro de longitud, con calles y plazas intermedias) sin presencia de ningún aprovechamiento residencial.

Especialmente inadecuada es la ubicación del equipamiento docente, concentrado en grandes parcelas situadas en la periferia del sector y, por tanto, lejanas de una parte apreciable, del parque residencial. En el interior del tejido residencial solamente penetran unas parcelas de dimensiones muy reducidas (del orden de los 4.000 m² de suelo) cuya utilización, en la práctica, deberá limitarse al establecimiento de guarderías o escuelas infantiles, dado que los solares que viene utilizando la administración competente para el establecimiento de nuevos centros de enseñanza se sitúan por encima de los 10.000 m².

Además de la lejanía a las viviendas, la mayor parte del suelo destinado a dotaciones docentes presenta características inadecuadas en razón del fuerte nivel de ruidos a que estaría sometido (ruido de aviones en el caso de la parcela E-6, y derivado del cuarto cinturón, en las parcelas E-20 a E-25), del riesgo de avenidas de agua que la propia normativa del proyecto reconoce en las parcelas colindantes con el cuarto cinturón y, en ellas mismas, de una geometría inadecuada, con formas señaladamente estrechas y alargadas. Fuera de estas situaciones comprometidas, solamente la parcela E-4 tiene una superficie realmente adecuada para centros escolares de primaria o superior, y eso sin tener en cuenta que, en una primera aproximación a la ordenación, parece recomendable que esta parcela sea atravesada por la prolongación de la calle transversal de Montes del Canal que interrumpe.

La memoria del plan parcial justifica esta ordenación del equipamiento escolar por la posibilidad de adecuar estas parcelas, en el futuro, como zonas verdes, basándose en el sobredimensionamiento de la dotación docente en el actual reglamento de planeamiento. Ahora bien, una cosa es que las parcelas escolares puedan acomodarse fácilmente a zonas verdes bien dispuestas, y otra que, al menos en parte, no tengan utilidad más que como zonas verdes; deberán

ordenarse de modo que esa adecuación no produzca disfunciones, pero con mantenimiento de todos los requerimientos funcionales exigibles como dotaciones docentes.

En definitiva, la ordenación deberá mejorar la distribución del equipamiento escolar, retirándolo de las zonas en que existan riesgos de avenida o los ruidos sean superiores a lo admisible. En relación con los ruidos producidos por aviones, es exigible que la superficie de suelo que se introduce bajo el bulbo 30 NEF se mantenga en una proporción asumible por la ordenación de las parcelas afectadas, lo que supone una reordenación en el caso de la E-6 y la modificación completa de la ubicación en la E-7, emplazada en toda su superficie dentro del bulbo.

En relación con los ruidos procedentes del cuarto cinturón y de la carretera de Madrid, el proyecto deberá alejar la zona de dotaciones escolares e interponer una franja de zona verde que en principio habrá de ser equivalente a la representada en los planos de estructura del plan general (en la que cabe interponer vías colectoras o suelos destinados a usos que no queden afectados por el ruido en igual medida). Cualquier solución diferente deberá venir avalada por un estudio de incidencia del ruido acorde con lo expresado en el artículo 81 de la ordenanza municipal para la protección contra ruidos y vibraciones (aunque puede admitirse, en general, que este estudio se incorpore a los proyectos de urbanización, se considera exigible en los planes cuando sus determinaciones específicas básicas -caso de la zonificación- puedan generar en sí mismas incumplimiento de la normativa de ruidos). En cualquier caso, no se considera procedente que las parcelas escolares se aproximen a la calzada a una distancia menor de la línea límite de edificación establecida con carácter general por la legislación sobre carreteras (100 metros en vías de circunvalación)

Por añadidura, el segundo apartado del artículo 5.2 de las normas urbanísticas reconocía, en la redacción del proyecto sin visar aportado unas semanas antes del que se informa, la existencia de riesgos de avenida sobre el suelo escolar, cuando establecía que «las parcelas de equipamiento docente situadas entre el desarrollo sur y el trazado de la Ronda Sur deberán ordenarse de manera que se garantice la circulación del agua de escorrentía proveniente de los terrenos situados al sur del cuarto cinturón hacia las lagunas de laminación, con las debidas garantías de seguridad para bienes y personas.» El párrafo en cuestión no aportaba mas información sobre la cuantía o el emplazamiento concreto de los inquietantes riesgos a que se refiere, limitándose, por tanto, a evidenciar su existencia. En el documento visado que se aportó el 28 de noviembre de 2002, ese apartado segundo ya no aparecía, sin que quedara explicada su eliminación hasta el punto de eliminar la inquietud que produjo.

Deberá aportarse un estudio que, con arreglo a la normativa vigente y con base en el anejo de condiciones hidrológicas, justifique la seguridad de los equipamientos y de las edificaciones residenciales frente a avenidas procedentes

de la estepa que se extiende al sur del cuarto cinturón o del interior del sector, identificando todos los puntos de drenaje del cuarto cinturón, así como la cuantía y consecuencias de los aportes, y los riesgos consiguientes de avenidas. (En la ordenación que se informa, se observa que las aguas que proceden del sur han de atravesar parcelas de equipamiento escolar y tejido residencial para llegar a los lagos de laminación (en Valdespartera, se previeron anchas franjas de zona verde desde los drenajes del cinturón hasta los lagos.) Hay que advertir también que en el estudio hidrológico aportado no se observa una identificación suficiente de los puntos de drenaje del cuarto cinturón ni de su incidencia en el sector, cuestión, como se ha visto, fundamental.

Finalmente, la configuración de las parcelas escolares deberá tener una proporción y una anchura mínima que permita su utilización satisfactoria, evitándose estrechamientos excesivos como los que se producen en la parcela E-25.

También se incorporará a la memoria un apartado en el que se justifique la ordenación en relación con los condicionantes geotécnicos, en particular en lo referente a los peligros de hundimiento karstíco. (Por comparación entre el plano informativo 1.6 y los planos de ordenación, se observa que se ha previsto edificación residencial sobre áreas señaladas como dolinas activas y sobre el corredor en que el propio estudio geotécnico recomienda no edificar.)

Otro efecto derivado de las condiciones descritas es la densificación del suelo residencial neto, que se ha ordenado en una trama muy compacta de manzanas con una edificabilidad, según se vio, elevada, donde dominan las soluciones de ocho plantas (B+7) -en todas las manzanas residenciales se alcanza al menos esta altura-, con presencia de bloques de seis (B+5) y, en menor medida de diez plantas (B+9).

A estas condiciones de ocupación y altura se suma una disposición de las viviendas que no siempre resulta óptima. Así, hay una cierta abundancia de viviendas con una sola fachada, proliferando el tipo de agrupación con tres medianeras en bloques de 25 metros de profundidad; este tipo limita las vistas de la mitad de las viviendas a los espacios no edificados de la propia parcela, y, sobre todo, imposibilita prácticas tan recomendables como la ventilación cruzada e impone orientaciones exclusivamente a norte de una buena parte de las viviendas. Aun cuando, como se ha dicho, el convenio no previó la imposición de condicionantes de optimización de la calidad ambiental de las viviendas, se trata de modalidades de agrupación que no deberían tener excesiva presencia en sectores urbanos de nueva formación.

En relación con la ordenación de las viviendas, ha de hacerse notar que el proyecto mantiene una normativa muy abierta, con un número dominante de manzanas donde prácticamente se impone sólo la normativa genérica de la zona

A-2 del suelo urbano, que, si resulta aceptable en zonas de la ciudad consolidadas en décadas pasadas con criterios de bloque abierto de forma indeterminada, resulta discutible en zonas de nueva planta donde el proyecto urbano debería controlar más el resultado final, tanto por razones de coherencia entre la configuración de unas y otras manzanas (de donde ha de proceder la forma de la calle y del espacio urbano), como para garantizar unas determinadas condiciones de calidad final a las viviendas producidas, en cuanto a calidad de los espacios libres interiores, orientación, accesos, etc. En el apartado de este informe relativo a las normas urbanísticas se profundizará más en esta cuestión.

Ya en otro orden de problemas, existen cuestiones a resolver en relación con la conexión del sector con el entorno.

El plan general de ordenación urbana distingue dos funciones en relación con la conexión del sector con la nacional N-II (carretera de Madrid): una glorieta urbana para acceso a los suelos contiguos a la carretera (SUZ 89/3 y SUZ 90/1) y acceso este a la plataforma logística (PlaZa) a través de dos ramales, uno en dirección Madrid-PlaZa (a distinto nivel) y otro en dirección opuesta que independice el tráfico de la plataforma y el tráfico urbano.

En el proyecto supramunicipal de PlaZa, no se ha incluido ninguna de estas conexiones, aplazándose su ejecución a fases posteriores de su desarrollo. Para que sea posible el funcionamiento de la urbanización ARCOSUR, la glorieta prevista en el encuentro de la vía-parque con la N-II resulta imprescindible, de modo que, si no ha sido proyectada ni ejecutada con motivo de la realización de PlaZa, deberá ser asumida por el sector 89/3 como obra necesaria de conexión exterior.

Por otro lado, el plan parcial del sector 89/3 deberá respetar las franjas de protección de la carretera de Madrid que el plan general califica como sistema general urbanizable, de manera que en el futuro sea posible inscribir en ellas los ramales de conexión con PlaZa a que se ha hecho referencia.

La urbanización del sector deberá incluir también la conexión del vial curvo de dirección norte-sur situado en la zona oriental (de sección C-1) con la red viaria de la ampliación de la Feria de Muestras, prolongándolo para ello a través del paso inferior del cuarto cinturón.

El entronque con la urbanización Valdespartera deberá adecuarse a la ordenación aprobada definitivamente en este sector, en particular en la zona sur, donde se ha dibujado una ordenación del equipamiento deportivo, el viario y el parque que no es la aprobada inicial ni definitivamente. La glorieta proyectada en el extremo sur del límite con Valdespartera deberá ampliarse a las dimensiones consideradas en el plan parcial de este sector.

También es mejorable la conexión con Montes del Canal, donde se ha interrumpido sin suficiente justificación la continuidad de una calle de cierta importancia.

Deberá garantizarse la continuidad del viario de Montecanal, incluso ejecutando las obras necesarias para la prolongación hasta ARCOSUR del tramo recto final de la avenida de la Ilustración, que se interrumpe en fondo de saco antes del límite entre sectores; para ello, deberán acometerse los movimientos de tierras que sean necesarios.

Por último, quienes suscriben entienden que sería procedente considerar obra exterior de conexión del sector con la red viaria general de la ciudad, imputable a la ejecución de aquél (en concepto de refuerzo y ampliación de esta red general exterior, expresamente contemplado por el artículo 18 de la ley urbanística de Aragón), el tramo del vial de dirección sur-norte que lleva desde ARCOSUR hasta Valdefierro comprendido entre la rotonda de encuentro del tramo ejecutado por Montes del Canal con la vía-parque del Canal y el barrio de Valdefierro; la misma consideración debería tener el tramo de vía-parque del Canal comprendido entre la citada rotonda y la prolongación de la avenida de Gómez Laguna. (La proporcionalidad de la carga se justifica por la carga impuesta a la vecina Montes del Canal, que, con una capacidad de unas 2.300 viviendas -poco más de la décima parte que ARCOSUR- asumió una parte del tramo de vía norte-sur que va de ARCOSUR a la rotonda de enlace con la vía parque del Canal, y el segmento occidental del tramo de vía-parque que va desde esta rotonda hasta la carretera de Madrid), incluyendo un paso a distinto nivel sobre el Canal y la carretera.

En relación con el trazado viario, las secciones que se detallan en la memoria expositiva, las normas urbanísticas y los planos de alineaciones e identificación de la red viaria del proyecto deberán suprimir las bandas de espacios libres privados de las manzanas colindantes cuando se han considerado. Establecida, la anchura real de las calles, deberá tenerse en cuenta en la ordenación de la edificación de las manzanas, de manera que su posición y altura garanticen el cumplimiento de las normas de distancia entre edificios.

No se ha hecho ninguna mención, en memoria ni en normas, a las medidas propuestas para garantizar el cumplimiento de la normativa de barreras arquitectónicas. Las medidas recomendadas en el artículo 6 de la normativa municipal son las siguientes:

- pendiente máxima del 6 %;*
- anchuras superiores a 1,80 metros en las aceras.*

Las aceras cumplen con el ancho anterior, pero no se garantiza la pendiente, dados los importantes desniveles del terreno. No están previstos los

rebajes en bordillos en los pasos de peatones, si bien cabe remitir su ubicación al proyecto de urbanización.

Por último, se advierte que se ha remitido un ejemplar del proyecto al Servicio de Tráfico y Transportes, que en este momento todavía no ha emitido informe; en todo caso, cuando sea emitido el proyecto habrá de adecuarse a su contenido.

Se han remitido también sendos ejemplares al Ministerio de Fomento (Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, a los efectos previstos por la legislación sobre carreteras, y AENA, en relación con las servidumbres aeronáuticas), de modo que el proyecto deberá adecuarse en su momento a los informes que emitan estos organismos.

INFRAESTRUCTURAS.

En el plan parcial del sector 89/4 aprobado definitivamente se han realizado diversas modificaciones en relación con la propuesta de redes de infraestructura del proyecto aprobado inicialmente, lo que implicará la adaptación, a esos cambios del proyecto de plan parcial del sector 89/3. En relación con el abastecimiento, ha desaparecido la parcela U1 de la aprobación inicial del plan de Valdespartera, destinada a albergar los equipos de bombeo, que se trasladan a la parcela de Montecanal donde se sitúan los llamados depósitos de Valdespartera.

La red de riego deberá dotarse de contadores para su uso por los particulares.

En cuanto a la red de saneamiento, los lagos de laminación deberán dimensionarse para un período de retorno de 500 años, como se indica en el anejo de estudio hidrológico, en lugar de los 50 años que se señala en la memoria justificativa. Además, deberá preverse capacidad suficiente para admitir la escorrentía natural actual de la parte de Valdespartera.

De acuerdo con lo requerido por el artículo 7.2.18 del vigente texto refundido del plan general, el proyecto deberá incorporar la conformidad de las compañías suministradoras de agua, energía eléctrica, teléfono y gas, con expresión de la capacidad de las redes y de los plazos de conexión previstos, documentación que no incluye.

Por lo demás, sólo cabe advertir en este informe que se ha remitido un ejemplar del proyecto al Departamento de Infraestructuras, que en este momento todavía no ha emitido informe; en todo caso, cuando sea emitido el proyecto habrá de adecuarse a su contenido.

NORMAS URBANÍSTICAS.

Analizadas las normas urbanísticas del proyecto del plan parcial, se considera necesaria la subsanación de las deficiencias que a continuación se detallan, en ocasiones de alguna importancia:

a) De acuerdo con lo que ya ha quedado dicho en el apartado correspondiente a las condiciones generales de la ordenación, la regulación de las parcelas de usos residenciales deberá concretarse más, no limitándose a recoger la norma genérica de la zona A-2 en los casos en que lo hace. Sólo así podrá garantizarse la coherencia exigible en la ordenación de las manzanas (sin la que el aspecto de las calles o de los frentes a parques, por ejemplo, resulta incierta) y preservarse características volumétricas determinantes para la calidad residencial, como la integridad de los espacios libres interiores (las normas no especifican nada acerca de las posibilidades de fragmentación o de ocupación bajo rasante).

No se considera suficiente prever la tramitación de estudios de detalle previos a los proyectos de edificación en los casos en que la construcción de las manzanas se vaya a acometer mediante más de un proyecto, ya que así podrá garantizarse la coherencia interna de la ordenación, pero no la coherencia entre la solución que se dé a unas y a otras manzanas. Por tanto, y de acuerdo con lo dicho en el párrafo anterior, el plan parcial deberá concretar una ordenación detallada de todas las manzanas residenciales, siquiera con rango de estudio de detalle; la sustitución posterior de esta ordenación en alguna manzana debería requerir la tramitación de un estudio de detalle, aun en el caso de proyecto arquitectónico único, mediante el que el Ayuntamiento, fuera de un trámite reglado como la licencia, pueda valorar el mantenimiento de la coherencia de conjunto de la ordenación.

Las ordenaciones de las manzanas deberán disponer sus usos comerciales lindantes con el viario público y adecuadamente repartidos en la urbanización de modo que se potencien las calles donde sea previsible un mayor tráfico peatonal.

Se completarán las condiciones de parcelación de las manzanas, dado que solamente se hace mención en el apartado correspondiente (20) del artículo 3.2 a las parcelas correspondientes a edificios de tipo torre (T).

El apartado tercero del mismo artículo establece una ocupación máxima en plantas bajo rasante del 100%; desde el punto de vista de la calidad de los espacios libres privados y, por tanto, del tipo de vivienda que se desarrolle en el sector, será adecuado establecer unos máximos inferiores, que garantizaran la posibilidad de plantación de arbolado en las parcelas.

También se consideran excesivas en relación con el número de plantas las alturas máximas de cornisa previstas por el apartado 40 del artículo 3.2, siendo lo correcto que se reduzcan hasta límites equivalentes a los establecidos por el plan general en la zona A-2.

No puede admitirse el último párrafo del apartado 50 del artículo 3.2, que pretende que el número de viviendas asignado por los cuadros incluidos en el apartado a cada manzana sea indicativo, pudiendo realmente cada proyecto alcanzar un número de viviendas equivalente a una por cada 85 m² construidos de uso residencial (eso es lo que significa la remisión al número de unidades de reserva derivadas de la aplicación del artículo 78.a del reglamento de desarrollo parcial de la ley 5/1999, en materia de organización, planeamiento urbanístico y régimen especial de pequeños municipios). Así, resulta que el proyecto de plan parcial, en la práctica, no se limita a las 21.500 viviendas que preveía como máximo el convenio, sino que admite 26.558 viviendas, lo que supone un incremento de más de 5.000. Por tanto, el plan parcial deberá establecer en cada manzana un número máximo de viviendas vinculante, y ese número será tal que la suma de todas las manzanas no supere el límite máximo a que esté condicionado el plan parcial (21.500 viviendas, si se mantuvieran todas las condiciones del convenio, aunque, como se ha visto, procederá disminuir este número).

Por el momento no se entra a valorar el desglose contenido en los cuadros de asignación por manzanas de edificabilidad y régimen de protección, dado que las condiciones que se indican en este informe habrán de motivar su alteración en el documento que más adelante presenten los interesados.

Tampoco la regulación de vuelos en las manzanas residenciales resulta satisfactoria, ya que, si se ordenan las manzanas mediante áreas de movimiento, los vuelos interiores deberán incluirse en estas áreas, siendo considerados tanto a efectos de cálculo de la ocupación como de fondos.

Los vuelos sobre la vía pública no podrán sobrepasar los límites impuestos por las normas urbanísticas del plan general según las anchuras de las calles.

La regulación de alturas contenida en el apartado 71 del artículo 3.2 deberá remitirse a las normas urbanísticas del plan general, en lugar de proponer una nueva redacción.

b) El apartado 40 del artículo 3.3 deberá completarse en términos análogos al apartado equivalente (51) del artículo 3.1.4 de las normas urbanísticas del plan parcial del sector 89/4 (Valdespartera) (es decir, que se añadirá que el cierre de los vanos de planta baja se realizará, a título provisional, mediante elementos correctamente terminados que, en el caso de ser de fábrica, se revocarán y pintarán en un color entonado con el resto de la fachada).

c) No resulta admisible el primer párrafo del artículo 3.4, que prevé la posibilidad de estudios de detalle para modificar la ordenación volumétrica de la edificación contenida en el plan parcial, sin más limitación que la edificabilidad y la densidad. La posibilidad de estudios de detalle se limitará a lo establecido en la letra a) de este apartado, sin posibilidad de superación de los parámetros que, por su naturaleza, tienen rango de plan parcial (ocupación, altura, distancias), salvo

supuestos concretos que justificadamente pudieran preverse en el propio articulado de las normas del plan.

Tampoco el párrafo segundo del artículo 3.4 puede aceptarse, ya que implica una apertura indeterminada a los trasvases de edificabilidad y densidad entre manzanas, incluso con carácter posterior a la edificación. En todo caso, sólo cabrían transferencias de este tipo en aquella pequeña proporción máxima que permitiera la ordenación, mediante instrumentos conjuntos y siempre antes de la obtención de licencias, de modo que se evite que en el futuro pudiera pretenderse la existencia de excedentes no consumidos con la consiguiente perturbación de la realización de las edificaciones (esto es, que una vez edificado un solar u obtenida licencia para ello, la edificabilidad y la densidad atribuidas por el planeamiento que no se hubiera consumido deberá considerarse no materializable, salvo sustitución o ampliación de la propia edificación).

En cambio, se echa en falta la previsión de estudios de detalle a través de los que se establezca la asignación de edificabilidades y densidades, y se coordinen los volúmenes edificables en los solares resultantes de futuras parcelaciones, dado que el plan parcial establece esas atribuciones en valores absolutos (no en índices relativos a la superficie de suelo) por manzanas completas.

d) El coeficiente de ponderación que contemplaba el convenio de Arcosur y considera el proyecto de plan parcial para las viviendas protegidas de menor precio es de 0'3, asignando esas viviendas al régimen especial. Como se acreditó en la tramitación del texto refundido del plan general, la asignación de ese coeficiente a este tipo de protección era un error contenido en algunos documentos del plan, mientras otros asignaban el coeficiente 0'3 al precio básico. El texto refundido, como el plan parcial de Valdespartera, atribuyó 0'3 al precio básico y 0'2 al régimen especial, valores más adecuados a los precios de venta establecidos por la legislación vigente. En consecuencia, el plan parcial debería rebajar el coeficiente a 0'2 o bien mantener el de 0'3 y asignar el régimen de protección a precio básico; la primera solución distorsionaría los cálculos del aprovechamiento medio y real del sector, de modo poco adecuado (o bien subiría todavía más la edificabilidad y la densidad, o bien rebajaría el aprovechamiento homogeneizado). Por tanto, se considera más conveniente que se mantenga el coeficiente 0'3 para las viviendas más baratas y a éstas se les asigne el régimen de precio básico; dado que se tratará finalmente de viviendas del patrimonio municipal de suelo, el Ayuntamiento siempre podrá construir viviendas de régimen especial en lugar de básico si así lo estima procedente.

Por otra parte, será conveniente redactar el contenido del apartado 20 del artículo 3.5 en términos similares a los empleados por el plan parcial de Valdespartera, de modo que quede claro que la edificabilidad y el número de viviendas de precio básico nunca puede disminuirse (aunque pueda sustituirse en

todo o en parte por régimen especial), ni tampoco podrán disminuirse la edificabilidad y el número de viviendas asignados conjuntamente al precio básico y al protegido máximo.

La redacción del apartado 3º del artículo 3.5 se sustituirá por otra similar a la contenida en el apartado 1º del artículo 3.1.10 de las normas urbanísticas del plan parcial del sector 89/4, que no dispone la transformación automática de las viviendas protegidas de precio máximo a «tipología de vivienda de protección pública que permita un precio de venta más alto» en caso de modificación de los regímenes actuales por futuros planes de vivienda y suelo, sino la adecuación de todos los regímenes de protección ordenados «a los que en su caso se consideren equivalentes en caso de variación de las categorías contempladas por la legislación específica sobre protección de la vivienda».

e) Se concretarán las condiciones de la parcela mínima para usos terciarios en el apartado 20 del artículo 4.2.

Así mismo, se concretarán mas las condiciones de ordenación en estas parcelas (ocupación, distancias ...)

En el apartado 5º, se eliminará la referencia al artículo 8.2.15 de las normas del plan general, referido a usos de equipamiento y no a parcelas de uso terciario.

En el apartado 7º, y en el resto de los casos en que se introducen textos de este tipo, se evitará hacer referencia a posibilidades permitidas por las normas, pero no obligadas ni únicas, dado que solamente se genera confusión a la hora del otorgamiento de licencias, sin añadir nada al cuerpo normativo.

f) En el capítulo quinto, se regulará una nueva categoría de equipamientos y servicios, correspondiente a los servicios de infraestructura urbana, con la que se afectarán aquellos suelos necesarios para albergar elementos de infraestructura que por su dimensión o características no tengan cabida en las parcelas con aprovechamientos lucrativos.

g) En relación con el artículo 5.4, vale lo dicho en el último párrafo de la letra e) de este apartado, ya que, al no prever el proyecto de plan parcial ninguna medida específica de ahorro energético, parece un artículo realmente vacío de contenido.

h) El apartado Y del artículo 5.5, como ya se ha advertido en otro lugar, sólo puede aceptarse en el caso de que las superficies docentes afectadas por el bulbo 30 NEF representen un porcentaje bajo de las parcelas en que se sitúen, circunstancia que no se da aquí en todos los casos (en particular, la parcela E-6 se ve afectada en una franja de unos 45.000 o 50.000 m2 y la parcela E-7 se ve afectada en su totalidad).

i) El apartado 31 del artículo 6.2 deberá redactarse, en sentido inverso del que tiene en el proyecto, no admitiéndose, sino prohibiéndose, la

colocación de subestaciones, centros de transformación de energía eléctrica y estaciones de medida en las zonas verdes públicas y en el viario (es decir, en términos similares al apartado 31 del artículo 6.2 de las normas del plan parcial del sector 89/4). Consecuentemente, deberá eliminarse el apartado 41 del artículo 6.4.

j) En las relaciones de secciones viarias contenidas en el artículo 6.3 se retirarán las referencias a las bandas ajardinadas cuando correspondan a espacios libres privados, dado que en este caso no forman parte del viario.

La misma advertencia hay que hacer en relación con los planos de alienaciones e identificación de la red viaria, en los que se han considerado parte del viario espacios libres privados. En este sentido, cabe advertir sobre la importancia que tendrá establecer claramente la anchura real de las calles en relación con la ordenación de las manzanas a la que se hacía referencia más arriba, ya que varias de aquéllas no se alcanza una anchura de 20 metros, lo que con alturas de ocho plantas y normativa de distancias del tipo A-2 exigirá que los retranqueos frontales tengan una determinada dimensión mínima, que conviene establecer conjuntamente a ambos lados de la calle para evitar que la posición determinada unilateralmente por una manzana pueda condicionar la de la edificación en la situada al otro lado de la calle.

k) En el capítulo sexto se incluirán normas que aseguren la limitación del agua aportada al terreno, tales como la expresa prohibición del riego a manta de los espacios libres y zonas verdes, la previsión de sistemas de riego de bajo consumo, la prevención de fugas de las redes de abastecimiento de agua y saneamiento, etc.

l) Se incorporará un artículo relativo a las servidumbres aeronáuticas, equivalente al 2.3 de las normas urbanísticas del plan parcial del sector 89/4 (Valdespartera).

PLAN DE ETAPAS Y GESTIÓN

Se prevé la ejecución del plan parcial por el sistema de compensación, en una sola unidad de ejecución coincidente con el ámbito y una única etapa.

En el plan de etapas se prevén los siguientes plazos de ejecución:

- Proyecto de reparcelación.- Hay una contradicción en el texto presentado, ya que, por un lado se establecen unos plazos de seis meses para presentar las bases y estatutos, a contar desde la aprobación del plan parcial, y de seis meses para presentar el proyecto de reparcelación, a contar desde la constitución de la junta de compensación; por otra parte, se dice que el proyecto de reparcelación se deberá tramitar y aprobar conjuntamente con el plan parcial. Dado que no se ha presentado proyecto de reparcelación junto con el proyecto de plan parcial, y que ni siquiera se ha constituido la junta, parece claro que la contradicción deberá solventarse eliminando esa afirmación de tramitación conjunta («El proyecto de

reparcelación deberá tramitarse y aprobarse conjunta y simultáneamente con el plan parcial, sin perjuicio de que en su caso quede condicionado a la aprobación del plan parcial») y manteniendo los plazos señalados, que, por lo demás, se consideran razonables.

- Proyecto de urbanización.- Según el plan de etapas, deberá ser sometido a aprobación inicial en los tres meses siguientes a la aprobación definitiva del proyecto de reparcelación. Dado que el plan de etapas no puede condicionar la actuación municipal en el sentido de forzar al Ayuntamiento a someter un documento a aprobación inicial al margen de su contenido, deberá sustituirse la expresión «el plan parcial deberá ser sometido a aprobación inicial)» por «el plan parcial deberá ser presentado para su tramitación (...).».

- Ejecución de la urbanización.- En un primer párrafo, el plan de etapas establece para las obras de urbanización un plazo de 34 meses, a contar desde la aprobación del proyecto de urbanización. Pero por otra parte, un segundo párrafo del mismo apartado determina que «las obras de urbanización se ejecutarán dentro de los plazos que al efecto se expresen en el acuerdo de aprobación del proyecto de urbanización, que podrá subdividir su ámbito en las fases de ejecución que sean procedentes»; dado que pueden existir dificultades para interpretar conjuntamente ambos párrafos, en el segundo deberá aclararse que el conjunto de las fases de ejecución de la urbanización se realizará dentro del plazo total indicado en el primer párrafo.

- Edificación.- El plan de etapas establece un plazo de 10 años para solicitar licencias de obras, a contar desde la aprobación del proyecto de reparcelación. El plazo de ejecución de las obras de edificación será el que determine el Ayuntamiento en los propios acuerdos de concesión de licencia. Ambos plazos se consideran correctos.

Por lo demás, el proyecto no incluye, y deberá incluir, plano expresivo de la unidad de ejecución propuesta.

ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

La evaluación del coste de ejecución de la urbanización que contiene el proyecto se considera correcta en sus términos generales, con la advertencia de que los costes de ejecución deberán concretarse justificada y pormenorizadamente en el futuro proyecto de urbanización.

No obstante, deberá incluirse una partida en el estudio económico en la que expresamente se contemplen las indemnizaciones derivadas de la extinción de construcciones y usos del suelo por efecto de la urbanización del sector, cuestión de cierta importancia, dado que actualmente existe incluso una parcelación urbanística ilegal en su zona oriental.

También deberá evaluarse en capítulo específico el coste de la urbanización de los sistemas generales (aunque el proyecto es confuso en este aspecto, es claro que no están incluidos, al menos en lo referente a la urbanización del parque, que constituye la partida más importante) y de las conexiones de las redes viaria y de infraestructuras del sector a los sistemas generales exteriores, con el refuerzo y la ampliación de éstos que sean necesarios para el correcto funcionamiento de la urbanización (en el apartado de este informe dedicado a las condiciones generales de la ordenación se indicó qué alcance habría de tener este deber).

DOCUMENTO DE COMPROMISOS DE LA INICIATIVA PARTICULAR

El proyecto no incluye, documento de compromisos de la iniciativa privada, carencia de notable importancia que deberá subsanarse, dando cabida en el anejo correspondiente, suscrito por los promotores, a cuantos compromisos proceda reseñar de acuerdo con las condiciones contenidas en la reglamentación urbanística.

Especial importancia tiene que quede perfectamente, claro en este, documento qué compromisos asume la propiedad y, por tanto, qué obligaciones, quedan para el Ayuntamiento, en relación con la urbanización de los sistemas generales y las conexiones de las redes viaria y de infraestructuras del sector a las redes generales de la ciudad, de refuerzo y ampliación de éstas; se expresarán también los compromisos relativos a la conservación de las obras de urbanización hasta su recepción por parte del Ayuntamiento, a la cuantía de las garantías de la ejecución de las previsiones del plan, a los plazos de ejecución, a la realización de viviendas sujetas a algún régimen de protección, a la cesión de aprovechamientos lucrativos y de suelos dotacionales al Ayuntamiento, etc.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, se concluye que los interesados deberán aportar nueva documentación en la que se subsanen las deficiencias señaladas en este informe técnico, más las que pudieran añadirse como consecuencia de consideraciones jurídicas.

Informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación de 24/01/03:

El 17 de diciembre del 2002, se suscribió un primer informe técnico sobre proyecto visado por la Delegación de Zaragoza del Colegio Oficial de Arquitectos de Aragón el 28 de noviembre del 2002, en el que se exponía una serie de condiciones técnicas que el proyecto debería satisfacer para ser aprobado, así como diversas cuestiones de índole jurídica o remisibles a criterios de oportunidad, que no se valoraban técnicamente, pero que se consideraban fundamentales para poder continuar con la tramitación del expediente.

El día 20 de enero del 2003, los interesados presentan una nueva documentación visada el mismo día, que se informa a continuación a solicitud de la Dirección del Área. Dicha documentación está formada por los siguientes elementos:

- a) tomo 1 de la documentación escrita, que incluye memoria, normas, plan de etapas y estudio económico;*
- b) planos de información 1.4', 1.5y 1.8';*
- c) planos de ordenación 12, 2', 3', 4.2.V, 4.22, 4.2.3', 4.2.4', 4.25, 4.2.6', 4.3.1', 4.3.2', 4.4.1', 4.4.2' y 11.*
- d) anejo de compromisos de la iniciativa particular.*

Hay que entender que la documentación visada el 28 de noviembre del 2002 que no se sustituye ahora se mantiene en su estado original.

Dado que en la fecha no se ha redactado informe jurídico sobre el primer proyecto ni se han adoptado las decisiones relacionadas con criterios de oportunidad a que se hacía referencia en el informe técnico anterior, este segundo informe mantiene las mismas reservas que ya se manifestaron, remitiéndose a aquél. El plazo de que se dispone para redactar el informe impide profundizar en todas las cuestiones inherentes a un plan parcial de esta magnitud, debiendo entenderse que pueden quedar pendientes aspectos de importancia secundaria o poco perceptibles que podrán abordarse adecuadamente en fases posteriores de la tramitación.

CONTENIDO DEL PROYECTO

ÁMBITO DEL PROYECTO

El terreno objeto del plan parcial es el sector de suelo urbanizable no delimitado SUZ/89/3 del plan general. La superficie del sector que figura en el texto refundido del plan general del 2002 es de 3.589.107 m². En el proyecto de plan parcial de 28 de noviembre del 2002, se consideraba una superficie de sector, según medición de los redactores, de 3.692.689 m².

Como se indicaba en el primer informe, en el proyecto existían diferencias importantes entre las superficies de sector y de sistemas generales consideradas en el convenio y en el plan parcial, aunque la superficie total era similar. Se aportaban diversas valoraciones técnicas en relación con esta diferencia, que quedaban pendientes de valoración jurídica y, en su caso, de decisión por parte de los órganos con capacidad de asumir criterios de oportunidad.

También se advertía que, en sesión de 27 de septiembre del 2002, el Ayuntamiento pleno había acordado adquirir mediante ocupación directa la finca Pol. 101-1 de 103.780 m² de superficie, clasificada como sistema general urbanizable (zona verde 89.03), perteneciente a Construcciones Monrepós, S.A.,

adscribiéndola al «exceso de aprovechamiento» de los sectores SU(D)38/1 y SU(D)38/3, SUZ88/1 y SUZ89/3, este último en una participación del 10% de la superficie de la finca.

En el proyecto visado el 20 de enero del 2003, se incorpora la cesión de los 10.378 m² (de 684.811 m² a 695.189 m²) de suelos del sistema general urbanizable 89.03 (antiguas pistas deportivas de dominicos, entre el Canal Imperial y la urbanización Montecanal), y se modifica algo el reparto entre suelo neto de sector y suelo de sistemas generales interiores o colindantes con él considerados por el convenio, así como la superficie total:

	CONVENIO	PLAN PARCIAL
Superficie sector	3.373.000	3.588.5001
Sistemas generales	1.052.000	758.637 (*) + 10.378
Superficie total	4.425.000	4.347.137+10.378= 4.357.515

(*) 666.427,13 m² de sistema general y 92.209,87 m² de suelo no urbanizable de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras

La diferencia con el primer proyecto de plan parcial proviene, fundamentalmente, de considerarse ahora como sistema general la banda no expropiada de suelo no urbanizable de protección del sistema de infraestructuras (SNU-SI) comprendido entre el sector y el IV Cinturón. Aun cuando el plan general no califique este suelo como sistema general, lo cierto es que resulta equiparable a las bandas equivalentes así calificadas en sistemas interiores al suelo urbano, sí bien el plan general optó por la clasificación como suelo no urbanizable de protección del sistema de infraestructuras y comunicaciones por el hecho de que lindaba con suelos no urbanizables y urbanizables no delimitados; desde el punto de vista de su ordenación y tratamiento, la delimitación del sector permite establecer la analogía con el suelo de sistema general de comunicaciones.

Otra cosa es que ese suelo, clasificado por el plan general como no urbanizable, genere aprovechamientos lucrativos. En Valdespartera, el convenio fue previo a la revisión del plan general, y la superficie que generaba aprovechamientos se definió como aquella que era propiedad del Ministerio de Defensa, siendo el planeamiento general el que debía adaptarse a lo convenido; la revisión, por añadidura, delegó expresamente en el plan parcial la delimitación de los sistemas generales, estableciendo su superficie total (un 25% del ámbito del convenio). En el ámbito de Arcosur, el proceso fue inverso; el convenio, posterior a la aprobación definitiva del plan general, definió expresamente como su ámbito el suelo clasificado por este instrumento como urbanizable no delimitado o como sistemas generales, pero no el no urbanizable, que por su propia naturaleza no produce aprovechamiento, quedó fuera del suelo objeto de convenio. Por tanto, el

plan parcial deberá excluir 92.209,87 m2 de la superficie bruta que produce aprovechamientos lucrativos (que, en consecuencia, deberá disminuirse).

En cuanto a la adecuación al texto del convenio, la equiparación del suelo no urbanizable de protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras con el sistema general no supone una novedad apreciable, ya que sigue habiendo una distancia notable entre su contenido y el del plan, cuyas causas y posibles soluciones ya se apuntaron en el informe técnico de diciembre del 2002, sin que haya que añadir nada ahora.

Tendría una mayor trascendencia la consideración de esa franja como sistema general en el caso de que los propietarios no asumieran los costes de la urbanización de estos suelos, ya que, en tal caso, sería mayor la carga económica que para el Ayuntamiento supondría el desarrollo de Arcosur.

Por lo demás, el proyecto de 20 de enero ha corregido el límite, oriental del área para ajustarlo con el occidental del vecino sector 89/4. Se han introducido también ligeras variaciones en otros puntos del perímetro, relacionadas con el deslinde con los suelos de titularidad pública, en particular en el nudo del IV Cinturón con la carretera de Madrid.

Para terminar, merece un comentario la expresa afirmación, contenida en la página 77 de la memoria del segundo documento -el primero no contenía ninguna referencia expresa a la cuestión, aunque podía deducirse del estudio económico y financiero que los sistemas generales debía urbanizarlos el Ayuntamiento-, de que «la ejecución y urbanización de los sistemas generales relativos al ámbito, del plan parcial (ínternos y externos) corresponde al Ayuntamiento de Zaragoza y a su cuenta y cargo, así como su posterior mantenimiento, salvo las infraestructuras necesarias, ubicadas en ese ámbito de sistemas generales interiores, previstas en el plan parcial, que serán de cuenta y cargo de los propietarios. »

Queda así claro que, según la memoria del proyecto que se informa, la ejecución de la urbanización implicaría para el Ayuntamiento la urbanización a su cargo de los 757.637 M2 de sistemas generales interiores al sector o situados entre sus límites y los grandes sistemas exteriores, lo que, valorado al precio que el estudio económico del plan parcial considera para la urbanización de las zonas verdes (15'90 euros por m2, incluyendo movimientos de tierras, parte proporcional de pavimentación, riego, plantaciones, alumbrado y mobiliario), implicaría una suma de 12.046.428 euros en concepto de ejecución material (16.628.889 euros de contrata, con IVA). En el informe anterior se expusieron diversas consideraciones en relación con esta cuestión, que corresponde valorar a los servicios jurídicos y a los órganos decisorios. (En el caso de que fuera procedente que el Ayuntamiento asumiera esta carga, la reducción de sistemas generales en el plan parcial con respecto a lo convenido sería, obviamente, favorable a los intereses municipales.)

Como se verá más adelante, al proyecto se añade un documento de compromisos suscritos por tres propietarios cuyo contenido, en la versión de 23 de enero del 2003, podría contradecir el contenido de la memoria, ya que, en un apartado de redacción confusa, parece decirse que la propiedad asume la carga de urbanización de sistemas generales. En cualquier caso, esta contradicción deberá resolverse antes de la aprobación inicial del proyecto del plan parcial.

INFORMACIÓN URBANISTICA

En el anterior informe quedó dicho que la memoria y los planos de información incluidos en el proyecto resultaban en general suficientes. La nueva documentación modifica tres planos de información (los demás deberán acomodarse en el futuro a la nueva delimitación). En el plano 15 se grafía el trazado actual de la tubería de abastecimiento a Zaragoza de agua procedente del Pirineo, que discurre por zonas verdes y viales de la ordenación propuesta; no obstante, el trazado de la conducción que se ha representado no coincide con la información que tiene este Servicio, cuestión que, a la vista de los informes del Departamento de Infraestructuras y de la Unidad de Ordenación y Gestión deberá aclararse en el futuro.

El plano I.8' refleja un «estado actual orientativo» de las propiedades; en el listado de propietarios del área incluido en la memoria no falta ya el 3'041 % de la propiedad que en el anterior proyecto se expresaba como «pendiente de certificar», pero la aproximación con que expresamente se define el resto permite suponer que no se ha reflejado el estado de la propiedad con total fiabilidad; no obstante, esta cuestión deberá ser valorada por los servicios Jurídicos. Sí se ha incluido en el listado a la entidad Construcciones Monrepós, S.A., como titular de los terrenos ocupados directamente en el corredor verde del Canal (10.378 m²).

ASIGNACIÓN DE APROVECHAMIENTOS

El proyecto de plan parcial ordena los siguientes aprovechamientos lucrativos (con ligeros errores en el cuadro de la página 62 -elevación en 42 M2 de la edificabilidad de otros usos y total-, que se traducen en contradicciones internas que, en cualquier caso, habrán de subsanarse):

Superficie de sector	3.588.500		
Superficie de sistemas generales	769.015	17,65% de la superficie sector mas s. generales	
Total	4.357.515		
Número viviendas	21.168		
Densidad s/sup. Bruta sector	58,99 viv/Ha		
Edificabilidad s/sup. br. Sector	0,6876		

Edificabilidad s/s.bruta + S.G.	0,5655			
Superficie edificable	2.464.175			
USOS	Nº viviendas	Edificabilidad	% S/Viv.	Aprov. Objetivo
Viviendas régimen libre	8.467	889.035	40%	889.035
Viviendas protegidas rég. especial	3.175	333.375	15%	100.013
Viv. protegidas pr. máximo	9.526	1.000.230	45%	500.115
Otros usos		241.535		241.535
Total	21.168	2.4464.175m2 (total) 2.222.640m2 (viviendas)		1.730.698
Aprovechamiento medio			0,39718	
Coef. Ponderación del sector			0,87	
Aprov. Medio ponderado			0,3455	
CESIONES	Nº viviendas	Edificabilidad	Aprovechamiento objetivo	
Viv. protegidas rég. Especial	3.175	333.375	100.013	
Viv. protegidas pr. Máximo	3.810	400.050	200.025	
Otros usos		24.154	24.154	
	6.985	757.579	324.192	
% sobre el total	33%	30,75%	18,73%	

Como se vio en el apartado de este informe relativo al ámbito del proyecto, esta asignación de aprovechamientos parte de una interpretación del convenio que todavía está pendiente de valoración jurídica, y política, y de la consideración de 92.209'87 m² de suelo que el plan general clasifica como no urbanizable como sistema general que genera aprovechamientos, lo que, salvo mejor criterio jurídico, no resulta procedente.

Descontando esta superficie, la edificabilidad lucrativa neta se deberá reducir en 52.145 m² (5.392 m² menos de otros usos, y 46.753 m² menos de residencial), y el número de viviendas en 444 (178 libres, 200 protegidas de precio máximo y 66 de régimen especial).

CESIONES

Para el cálculo de las cesiones de dotación local, de acuerdo con el reglamento de desarrollo de la ley urbanística de Aragón, se consideran 26.149

unidades de reserva residenciales (una por cada 85 m²) y 2.415 unidades de reserva debidas a otros usos (una por cada 100 m²) lo que hace un total de 28.564 unidades, correctamente calculadas por el proyecto de plan parcial si se. parte de un número de viviendas de 21.168, que es el que ordena este instrumento. Como quedó dicho, el número de viviendas debería ser de 20.724 y las superficies edificables de 2.175.887 m² la residencial y de 236.143 m² la de otros usos, lo que supondría 25.599 unidades de reserva residenciales y 21.01,61 de otros usos (27.960 en total).

Con los parámetros manejados por el plan parcial, el cuadro comparativo entre las exigencias del nuevo reglamento y el plan general, y las establecidas en el plan queda como sigue (en la memoria del proyecto de plan parcial los mínimos no se han calculado correctamente, ya que no se han considerado las dotaciones escolar y deportiva derivadas de los usos diferentes del residencial; existe también un mínimo error en el cálculo de la dotación docente, y se refleja incorrectamente -p. 67- la superficie ordenada de viario local):

CESIONES	MÍNIMO	PLAN PARCIAL
Docente	17 m ² /U.R. resid. = 444.533 m ²	444.748 m ²
deportivo	9 m ² /viv. = 190.512 m ²	190.693 m ²
social	10 m ² / viv. = 211.680 m ²	214.825 m ²
Serv. infraestructura		6.800 m ²
z. verde	18 m ² /U.R. res+28/U.R. terc.=538.302 m ²	762.893 m ²
viario	30% Ss. = 1.076.550 m ²	1.009.976 m ²
Cesión local	2.461.577 m ²	2.629.935 m ²
SG	1.052.000 m ² (s/convenio)	769.015 m ²
Total suelo sistemas	3.513.577 m ²	3.398.950 m ²

(Se ha considerado en este informe que toda la cesión de suelo de sistemas de espacios libres y equipamiento derivada de la edificabilidad terciaria -28 m²/100 m² - se destina a espacios libres y zonas verdes públicas; como máximo, 10 m² /100 m² podrían dedicarse a otro tipo de dotaciones, pero el resultado final, a los efectos que ahora nos interesan, sería el mismo.)

El cuadro anterior permite apreciar que las superficies de reserva de sistemas locales satisfacen los módulos mínimos vigentes, dado que el plan general admite que un defecto en la previsión de viario local pueda compensarse con un exceso en la de zona verde (en este caso, faltan 66.574 m² de viario y sobran 224.591 m² de verde).

Como se dijo en el primer informe técnico, la superficie de cesión de sistemas generales es menor que la prevista en el convenio. Incluso equiparando a sistema general los 92.209'87 m² de suelo no urbanizable de protección de infraestructuras que el proyecto pretende considerar, se cederían por este concepto 282.985 m² menos, y la superficie total de suelos de cesión quedaría 114.627 m² por debajo de lo que resultaría de sumar a la cesión de suelos de sistema general convenida las cesiones de sistema local correspondientes al número de viviendas ordenado, o a la superficie de sector ordenada. Considerando el suelo no urbanizable como tal, el déficit de cesión de sistemas generales sería de 375.194'87 m² y el de cesión total de sistema general o local de 206.836'87 m².

Ahora bien, si el suelo de sistema general fueran los 1.052.000 m² considerados en el convenio, y restados los sistemas generales exteriores (10.378 m²) , el suelo de sector tendría 3.295.137 m², lo que supondría que la mínima cesión viaria de sistema local (30%) sería de 988.541 m² y la cesión mínima total de sistemas locales de 12.373.568 m², 88.009 m² menos de lo expresado en el cuadro anterior. Así, la superficie total de suelo de cesión derivada del plan estaría realmente 118.827'87 m² por debajo de lo estimado por el convenio.

Pero habrá que tener en cuenta que la disminución del número de viviendas, de la edificabilidad y del número de unidades de reserva producirá una disminución de la superficie mínima de cesión de todos los sistemas locales salvo el viario, que depende de la superficie del sector:

CESIONES	MÍNIMO
Docente	17 m ² /U.R. resid. = 435.183 m ²
deportivo	9 m ² /viv. = 186.516 m ²
social	10 m ² / viv. = 207.240 m ²
Serv. infraestructura	
z. verde	18 m ² /U.R. res+28/U.R. terc.=526.890 m ²
viario	30% Ss. = 1.076.550 m ²
Cesión local	2.432.379 m ²
SG	1.052.000 m ² (s/convenio)
Total suelo sistemas	3.484.379 m ²

Con lo que el déficit real podría estimarse en 85.429 m² de suelo de sistema general o local.

Por último, se advierte que si se suman las superficies que, de acuerdo con los cuadros contenidos en el proyecto, corresponden a sistemas locales (2.629.935 m²), parcelas de uso residencial (802.673'38 m²) y parcelas de uso terciario

(132.691'06 m²), se obtiene un total de 3.565.299,44 m², 22.200'56 menos que los 3.588.500 m² que mide el sector. Esta diferencia, probablemente debida a un error en las mediciones, deberá subsanarse, corrigiéndose en consecuencia la asignación de superficies a cada concepto.

PLANTEAMIENTO GENERAL DE LA ORDENACIÓN

En el informe técnico de diciembre del 2002 quedaron expuestas de manera suficientemente detenida las fuertes limitaciones naturales, infraestructurales y legales para la ordenación de la superficie edificable del sector, considerablemente elevada por causa del número de viviendas protegidas acordado, sobre la base del reconocimiento del máximo aprovechamiento medio admitido por el plan general, afectado además por un coeficiente mayorador.

La ordenación presentaba dos problemas básicos derivados de la relación entre los aprovechamientos lucrativos y el suelo disponible para ubicarlos: una congestión de la edificación residencial y una inadecuada configuración de los suelos de equipamiento público, todo ello en los términos expuestos por el informe anterior. La ordenación modificada que contiene la documentación de 20 de enero del 2003 subsana algunos de esos inconvenientes.

En relación con la edificación residencial, el documento contiene una ordenación suficiente de todas las manzanas, eliminando la indefinición del primer proyecto (aunque, como se verá al tratar de la normativa, se mantiene una ambigüedad que deberá subsanarse en relación con el alcance de las posibles modificaciones mediante estudios de detalle).

La nueva ordenación de las manzanas resulta, en general, más satisfactoria que la del primer proyecto, habiéndose optado por disposiciones perimetrales de las viviendas que garantizan la calidad de los espacios libres interiores (aunque queda pendiente que las normas preserven su unidad funcional) y disminuyendo el número de viviendas con fachada exclusivamente a norte, aunque aún queda una cantidad apreciable en el subsector sudoeste.

En un párrafo posterior de este apartado se sugiere un replanteamiento del borde sur del sector que mejorará, a criterio de este servicio, la calidad de la edificación residencial y escolar en esa zona. Sin que pueda aportarse una solución concreta desde este informe, sí se recomienda reestudiar la ordenación de las manzanas del subsector sudoeste, desde la calle en forma de arco de círculo hasta el parque que lleva a la Feria de Muestras-; en esta zona, los viales nortesur adoptan unos trazados en planta cuya razón de ser no acaba de verse clara, y fuerzan una ordenación de las parcelas residenciales que no resulta apropiada (el mismo tramo circular pierde su claridad geométrica en volumen, ya que las parcelas residenciales que lo limitan no siguen siempre su trazado).

Las alturas de los edificios residenciales siguen siendo de 10, 8 y 6 plantas, pero se ha concretado dónde se sitúan unas y otras, de modo que, a criterio de

este servicio, se garantiza una correspondencia entre altura de los edificios y su situación en planta; la mayor concreción de la ordenación de las manzanas garantiza que la relación entre altura y separación entre bloques que se realizará en el sector mantendrá una proporción suficiente, aunque no llegue, lógicamente, a la alcanzada en Valdespartera, donde el aprovechamiento medio era señaladamente inferior y se aplicaron criterios de aprovechamiento solar pasivo.

En el anterior informe se consideraba muy inadecuada la ordenación del equipamiento docente, concentrado en grandes parcelas de superficie, planta y relieve inconvenientes situadas en la periferia del sector y lejanas de una parte apreciable del parque residencial. En la ordenación que contiene la segunda propuesta se han producido mejoras indudables en este aspecto; en general, las parcelas escolares se han entremezclado mejor con el tejido residencial y han alcanzado dimensiones adecuadas.

Este último objetivo ha sido posible a costa de la interrupción de calles longitudinales y la alteración de la cuadrícula original, lo que, como principio, no parece incorrecto; probablemente, una cuadrícula extensa que reproduzca el estereotipo de los ensanches burgueses del XIX pero vaya a realizarse con vivienda de calidad corriente, con poca presencia del comercio de planta baja y lejos del centro urbano, no sea una solución morfológica que merezca una decidida defensa, como demuestra su aplicación en barrios populares españoles en la segunda mitad del siglo XX. La creación de unidades urbanas menores, forzada por la situación atravesada de los equipamientos, podrá llevar a una organización del tejido residencial y viario más interesante si la rotura de la trama se asume como un condicionante de la ordenación en todas sus consecuencias, en lugar de tratarse como un mal inevitable (las normas del proyecto recomiendan que a través de las parcelas escolares se prolonguen de hecho las calles interrumpidas por la zonificación, lo que en la práctica no sucederá porque implicará graves dificultades funcionales y de seguridad en el equipamiento docente)

Para ello, debería estudiarse la potenciación de estas células formadas en el interior del subsector sur mediante el tratamiento consecuente del viario (en el que ya se ha avanzado con una adecuada discriminación entre el rodado y el peatonal) y con la valoración de la conveniencia de hacer de los espacios libres que ahora flanquean la avenida A2 lugares más domésticos, concebidos como núcleos de esas células, tal vez desplazándolos en algún caso hacia su interior (aprovechándolos para lograr ámbitos de escala más próxima a la vivienda en lugar de potenciar una monumentalidad innecesaria, y seguramente imposible, del eje central),

En términos generales, también ha mejorado la disposición del equipamiento, docente en cuanto a su afección por las fuentes de ruido y por los riesgos de avenidas, aunque todavía quedan algunas cuestiones pendientes.

En relación con los ruidos producidos por aviones, se ha suprimido la antigua parcela E-7, emplazada en toda su superficie dentro del bulbo 30 NEF, pero apenas ha cambiado la afección de éste sobre la vieja E-6 (actual E-5), que sigue teniendo una superficie cercana a los 50.000 m² (del orden del 35% de la superficie de parcela) inutilizable para usos docentes; las normas han incluido un artículo que, a imagen del 5.5. de las normas del sector 89/4, establecen que, cuando una parcela docente quede parcialmente invadida por el bulbo de ruidos correspondiente al nivel 30 NEF, las aulas deberán construirse fuera de él, destinándose el espacio afectado a usos deportivos, administrativos, recreativos o de estacionamiento vinculados al uso principal. Pero en el plan parcial del sector 89/4, solamente estaba afectada por el bulbo 30 NEF, en menos de 500 m², una parcela docente de 60.415 m², lo que implicaba menos del 1% de su superficie, y ello en una franja perimetral muy estrecha.

La memoria presentada el 20 de enero del 2003 incluye un estudio de la incidencia del ruido producido por el tráfico del IV Cinturón para justificar una adecuada relación con las zonas verdes y los edificios residenciales más próximos. Procederá remitir la documentación al Servicio de Medio Ambiente para que valore la adecuación de ese estudio de ruidos a lo dispuesto por el artículo 81 y concordantes de la ordenanza municipal para la protección contra ruidos y vibraciones (aunque puede admitirse, en general, que este estudio se incorpore a los proyectos de urbanización, se considera exigible en los planes cuando sus determinaciones específicas básicas -caso de la zonificación- puedan generar en sí mismas incumplimiento de la normativa de ruidos).

Por lo demás, la nueva ordenación propuesta en el borde sur del sector mejora apreciablemente la que se contenía en el proyecto de 28 de noviembre del 2002, tanto en relación con la configuración geométrica de las parcelas, como con la incidencia del ruido, como con la circulación de las aguas de escorrentía. En buena parte de su longitud se mantiene una distancia al borde de la calzada del cinturón de 100 metros en vías de circunvalación.

A criterio de este servicio, todavía podría perfeccionarse la ordenación de este borde sur, evitando problemas como la fragmentación excesiva del suelo escolar, el encasillamiento de cada bloque residencial entre dos calles (una de ellas peatonal) y dos parcelas escolares, o la formación del frente al IV Cinturón con los testeros de los bloques residenciales de doble fila de viviendas (con probable apertura de los patios de luces). Esta mejora podría lograrse agrupando en unidades transversales mayores las parcelas escolares y las residenciales; una posibilidad, entre otras, sería que la parcela E-17 absorbiera el suelo residencial situado a su lado este, que la E-18 multiplicara su anchura por vez y media hacia el este, la E-20 y la E-24 por vez y media hacia el oeste, y la E-22 duplicara su anchura manteniendo su mismo eje norte-sur; quedarían entre las nuevas E-18, E-20, E-22 y E-24 tres parcelas residenciales de mayor anchura, en las que podría

ordenarse, entre otras alternativas, una edificación en U alrededor de una zona verde, que configurara el frente al IV Cinturón con fachada; en planta baja o baja y primera, este frente podría quedar abierto para unir las tres zonas verdes norte-sur con la de borde del cinturón. Esta ordenación, de paso, reduciría el suelo calificado como viario en beneficio de zonas verdes incorporadas al suelo residencial.

Así mismo, deberían reordenarse las zonas oriental y occidental del borde para mejorar la disposición de las parcelas escolares E-5 y E-16, que todavía se mantienen muy próximas al IV Cinturón (a menos distancia de la considerada por el estudio de ruido, salvo que se impongan retranqueos mínimos de la edificación superiores a los del resto de las parcelas docentes).

En definitiva, aunque la situación del suelo docente ha mejorado en relación con el primer proyecto, aún será necesario mejorarla más, en los términos que se han indicado en este informe.

Los equipamientos del subsector, norte siguen manteniendo una separación demasiado pronunciada entre suelo residencial, de equipamientos, terciario y parque, que probablemente sea inevitable por causa de la relación entre aprovechamientos lucrativos (y, consiguientemente, superficie dotacional) y aptitudes del terreno. Aun en el caso de que, en esta zona norte, se mantuviera una distribución básica de usos como la propuesta, sería deseable que el ámbito ocupado por los equipamientos y por el terciario no formara bandas tan autónomas en relación con la zona verde, evitando su estructura introvertida y abriéndolo hacia ésta en lo posible, permeabilizando así su relación con la residencia.

En la memoria aportada el 20 de enero del 2003, se ha incluido un párrafo que alude a la existencia, ya en el proyecto de 28 de noviembre del 2002, de un estudio hidrológico del ámbito del sector, donde se determinaba «la cuenca de aportación, los caudales, de referencia para diferentes períodos de retorno, y, en base a ellos, se estima la capacidad que debe tener el embalse del parque inundable.» Se ha añadido ahora a ese estudio un nuevo apartado sobre las aportaciones procedentes de los terrenos situados al sur del IV Cinturón, pero no se ha justificado, con base en estos elementos, la seguridad de los equipamientos y de las edificaciones residenciales frente a avenidas procedentes de la estepa meridional o del interior del sector (En la nueva ordenación, se observa una mejor disposición de las parcelas de equipamiento escolar en relación con las aguas que proceden de la estepa meridional, ahora dispuestas transversal mente a la afluencia de las aguas.)

Tampoco se ha desarrollado en un apartado de la memoria una justificación expresa de la seguridad de la ordenación en relación con los peligros de hundimiento kárstico, que será necesaria dado que, a simple vista, se observa que en el corredor donde, según el plano de información 1.6, «se recomienda no edificar» sigue habiendo parcelas edificables, destinadas a equipamientos

escolares y sociales (además, una depresión marcada como riesgo bastante alto afecta ligeramente a una manzana residencial).

En relación con el enlace con la urbanización Montes del Canal, ya se recomendaba en el anterior informe dar continuidad a la calle transversal central que se veía interrumpida por un equipamiento docente (actual E-4); la solución que ahora se propone no consigue esa continuidad, eliminando además un tramo curvo de vía paralela al lindero con Montes del Canal que parecería más procedente mantener, evitando tramos en fondo de saco y consiguiendo un mejor enlace con los viales exteriores. La parcela escolar E-1, por otro lado, completa una manzana de usos lucrativos no residenciales de Montes del Canal, dando lugar a un conjunto irregular y poco aprovechable.

Se ha conseguido una adecuada continuidad del tramo recto final de la avenida de la Ilustración.

El entronque con la urbanización Valdespartera se ha adecuado a la ordenación aprobada definitivamente en este sector, conforme a lo indicado en el primer informe técnico; no obstante, hay que hacer notar que la ejecución del tramo de la vía parque de Valdespartera no está prevista para la primera fase de la urbanización de este sector, por lo que, por el momento, no quedará solucionada la suficiencia de los accesos por el este.

En relación con las obras de conexión exterior de las infraestructuras viarias a las que hacía referencia el primer informe técnico, suscrito conjuntamente con el jefe de la Unidad de Ordenación y Gestión, en la memoria del documento que ahora se informa se manifiesta la conformidad con la ejecución, por cuenta del sector 89/3, de la glorieta prevista en el encuentro de la vía-parque con la N-II, que no prevé realizar el proyecto supramunicipal de PLAZA, ello siempre que la Administración se haga cargo de la obtención del suelo exterior al sector que sea necesario; parece razonable esta condición en los casos en que ese suelo vaya a ser obtenido por efecto de la ejecución del proyecto supramunicipal de PLAZA o del propio sector de Arcosur, pero no en el caso de que esto no sea así, dado que se trata de una actuación necesaria para la conexión del sector con el exterior, sin la que los accesos de aquél no quedarían resueltos (en todo caso, podría recurrirse a la fórmula de una expropiación con beneficiario).

Se asume la prolongación del vial curvo de dirección norte-sur situado en la zona oriental (de sección C-1) hasta el paso inferior del cuarto cinturón, para su conexión futura con el viario interior de la ampliación de la Feria de Muestras.

No se hace referencia a la ejecución de la parte de la vía-parque del Canal Imperial a que hacía referencia el primer informe técnico (desde la rotonda con el acceso a PSV y Arcosur hasta la prolongación de Gómez Laguna, además del tramo pendiente de ejecución en el acceso desde la vía parque a Arcosur), cuestión que, por su naturaleza, queda para su consideración para los órganos políticos.

En todo caso, y a expensas de una valoración más detenida por los servicios competentes en la materia, se entiende que la implantación de un nuevo sector de las dimensiones de Arcosur, que no tendrá menos de 65.000 habitantes y cuyo carácter será eminentemente residencial, exige reforzar las conexiones exteriores con el resto de la ciudad para evitar la saturación de los accesos de Montecanal y de Valdespartera, y de la carretera de Madrid; tanto el subsector norte como el sur se organizan a partir de los accesos que se producen desde la prolongación de la vía parque de Valdespartera y desde la prolongación del eje viario que une el cuarto cinturón con la vía parque del Canal -discurriendo entre Montecanal y Montes del Canal- y, a través de ella, enlaza con la carretera de Madrid y con la prolongación de la avenida de Gómez Laguna; la propia memoria del proyecto de plan parcial considera como una característica fundamental de la ordenación propuesta su «estructuración [...] mediante un sistema viario jerarquizado que tiene sus dos grandes ejes: uno en dirección este-oeste que conecta con Valdespartera y sale a la carretera de Madrid y el segundo en dirección norte-sur arrancando en la rotonda del Cuarto Cinturón y que llega hasta la vía parque que transcurre paralela al Canal Imperial. »

En el estudio de tráfico que se incluyó como anejo a la memoria en el primer proyecto, quedaba corroborada la importancia de la conexión exterior a través de la vía parque del Canal (ahí llamada «vía Parque»), con una IMD de 8.142 vehículos diarios, lo que hace de ella la segunda conexión exterior en importancia tras el cuarto cinturón; más aún, el propio estudio concluye que «la capacidad de los viales proyectados resulta suficiente, siendo algo ajustada en el vial de conexión con el IV Cinturón, con una intensidad deducida en el modelo muy próxima a su capacidad. Sin embargo, el resto de los viales principales se encuentran notablemente alejados de su capacidad de saturación, lo que garantiza que en el momento en que la situación prevista en el análisis se encuentre próxima a producirse, se producirá un trasvase de tráfico del IV Cinturón a los itinerarios servidos por la vía Parque [del Canal] y la conexión con la autovía Somport-Sagunto [la nueva vía Parque de Valdespartera]. Con ella se podrá mantener el tráfico en el vial de conexión del IV Cinturón en niveles de servicio aceptables, sin por ello penalizar el tráfico en los otros viales principales. »

La vía parque de Valdespartera no existe en la actualidad y será sufragada desde la conexión con la carretera de Valencia hasta el límite del sector de Valdespartera por el Ayuntamiento, acompañando a la ejecución de la urbanización del sector 89/4, con un aprovechamiento medio de 0,26906, señaladamente inferior al del 89/3, de 0'39718); por otro lado, en el proyecto de urbanización del sector 89/3 solamente se incluye en la primera fase la ejecución del tramo de vía parque de Valdespartera situado entre la carretera de Valencia y la glorieta más oriental de las situadas en el tramo de vía del subsector oeste, mientras que el tramo occidental de vía Parque que se extiende desde esta glorieta hasta Arcosur queda

relegado a la segunda fase. De ahí la importancia de la existencia de la vía parque del Canal para el funcionamiento autosuficiente de Arcosur.

En relación con la ordenación del tráfico, cabe recordar que se solicitó informe del Servicio de Tráfico y Transportes, al que se remitió copia del primer proyecto, y que aún no se ha recibido; cuando sea emitido, el proyecto habrá de adecuarse a su contenido. En todo caso, este Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación entiende inadecuada la previsión en la memoria (p. 44), de la posibilidad de pasos subterráneos peatonales bajo la vía parque P2, con el objetivo de no interrumpir el tráfico rodado; la interrupción del tráfico las veces que sea necesario producirá la reducción de su velocidad y aumentará la seguridad de los usuarios del parque, además de evitar la construcción de pasos enterrados que son siempre una mala solución para quienes han de utilizarlos.

Por lo demás, la ordenación de aceras y calzadas en el viario de sistema local deberá respetar las condiciones impuestas por el artículo 84.3 del vigente reglamento de planeamiento de la ley urbanística de Aragón, según el que «en sectores de capacidad superior a quinientas viviendas, los viales de anchura superior a veinticinco metros se distribuirán reservando el cincuenta por ciento de su anchura para las aceras o paseo central y el restante cincuenta por ciento para calzada, aparcamiento y carril para bicicletas.» En la documentación analizada, los viales AI, CI no satisfacen esta condición.

Tampoco se han recibido los informes de los organismos vinculados al Ministerio de Fomento a los que se han remitido ejemplares del proyecto (Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón, a los efectos previstos por la legislación sobre carreteras, y AENA, en relación con las servidumbres aeronáuticas), de modo que el proyecto deberá adecuarse en su momento a los informes que emitan estos organismos.

Procederá también remitir copia del proyecto al Departamento de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón, dado que el sector está atravesado por una vía pecuaria, la vereda de Épila. Puede adelantarse, conforme a lo sucedido en la tramitación del plan parcial del sector 89/4 y del proyecto supramunicipal de PLAZA, que la solución para esta vía deberá venir de un replanteamiento de su trazado en su conjunto, pudiéndose finalmente adoptar la solución de llevarla a lo largo de los sectores 89/3 y 89/4 por el sur del IV Cinturón, o bien llevarla por la franja de suelo que se extiende al sur de esta infraestructura desde el cruce con la carretera de Valencia hasta llegar a la altura del último paso bajo el IV Cinturón situado en Valdespartera (justo antes de los campos de fútbol de entrenamiento, en el extremo sudoeste del área); desde ese paso, penetraría en el sector 89/4 por el suelo clasificado como sistema general de espacios libres, bordeando los campos de fútbol de entrenamiento, hasta el límite con el sector 89/3, donde la vereda podría discurrir por el interior del parque central que llega

hasta la carretera de Madrid. Esta solución, si finalmente es estimada adecuada por los órganos competentes, ha de reflejarse en el proyecto de plan parcial.

Finalmente, se observa que la parte de la memoria dedicada a exponer la zonificación prevista (pp. 68 y ss.), así como la dedicada a justificar la dotación de estacionamientos (pp. 63 y ss.), no se ha adecuado completamente a la nueva ordenación, manteniéndose restos del proyecto de 28 de noviembre del 2002 que no concuerdan con ella (por ejemplo, la superficie parcelada residencial, o la de viario local). En el futuro, deberán adecuarse estos apartados a la ordenación propuesta.

Ya en relación con el contenido formal del proyecto, sus planos de información y de ordenación deberán adecuarse a las escalas mínimas que establecen los artículos 90 y 91 del reglamento de planeamiento de la ley urbanística de Aragón: la misma escala del plan general en los planos de información que se refieren a sus determinaciones (es decir, 1/2000 y 1/5000, según el caso); 1/2000 en el resto de los planos de información, y escalas comprendidas entre 1/1000 y 1/5000 en los planos de ordenación.

INFRAESTRUCTURAS

La documentación visada el 20 de enero del 2003 no contiene cambios relacionados con las infraestructuras con respecto a la de noviembre del 2002, ni en memoria ni en planos, por lo que se reiteran las mismas consideraciones que ya se realizaron en el informe, anterior, salvo la referida a la necesidad de habilitar parcelas de servicios de infraestructura urbana, que ya se han previsto, y la de adaptar las soluciones dadas a las infraestructuras a la nueva ordenación proyectada, realizándose de nuevo todos los planos de esta materia.

Se recuerda que todavía está pendiente de emisión el informe solicitado al Departamento de Infraestructuras, al que el proyecto deberá adecuarse en su momento.

De acuerdo con lo requerido por el artículo 7.2.18 del vigente texto refundido plan general, el proyecto deberá incorporar la conformidad de las compañías suministradoras de agua, energía eléctrica, teléfono y gas, con expresión de la capacidad de las redes y de los plazos de conexión previstos, documentación que no incluye.

NORMAS URBANISTICAS

Analizadas las normas urbanísticas del proyecto del plan parcial, se considera necesaria la subsanación de las deficiencias que a continuación se detallan, en ocasiones de alguna importancia:

a) *La regulación de las parcelas de usos residenciales se ha concretado más que en el primer proyecto, evitándose la remisión sistemática a la*

norma genérica de la zona A-2 y estableciéndose ordenaciones volumétricas gráficas vinculantes a las que se remite la normativa.

La normativa de parcelación de las manzanas residenciales sigue siendo insuficiente, ya que no concreta superficies mínimas de parcela, ni tampoco longitudes -mínimas de fachada salvo en las manzanas de tipo BL1; en estas últimas, la parcelación requerirá también un estudio de detalle que contenga el reparto de edificabilidades y densidades, salvo que el plan parcial las asigne en forma de índices relativos a la superficie de suelo. Tampoco se establece una regulación de las condiciones que vinculen a los espacios libres en el caso de que, por causa de una parcelación, se subdividan (será lo más adecuado que se preserve en todo caso su unidad funcional); se establece que las manzanas diferentes de la BL1, MS y MN constituyen parcelas independientes, lo que es obvio, pero no que sean indivisibles, que parece que es lo que se debería decir.

Se ha mejorado la regulación de ocupación máxima en plantas bajo rasante de la edificación residencial, que ahora se considera adecuada.

También es ahora correcta la regulación de las alturas máximas de cornisa (apartado 3º del artículo 3.3) en relación con el número de plantas.

En el nuevo proyecto se ha eliminado el último párrafo del apartado 5º del antiguo artículo 3.2, que posibilitaba la construcción de unas 5.000 viviendas más que las previstas por el convenio, de modo que también esta objeción ha quedado subsanada.

La regulación de vuelos interiores en las manzanas residenciales resulta confusa, dado que se condiciona a «aquellas manzanas en que esta circunstancia [la existencia de vuelos] es posible», sin que se sepa cuándo y por qué es posible. La regulación de los vuelos sobre la vía pública deberá remitirse a las normas urbanísticas del plan general según las anchuras de las calles, salvo regulación más restrictiva.

b) *Se ha satisfecho la condición indicada en el primer informe técnico en relación con el apartado 40 del antiguo artículo 3.3, relativo al cierre provisional de los vanos de planta baja.*

Dado que existen manzanas, a lo largo de la avenida A1, en la que se exigen soportales con carácter obligatorio, el proyecto deberá determinar sus características dimensionales y formales básicas, a fin de garantizar su uniformidad, permitiendo en todo caso su modificación mediante un estudio de detalle extendido a todas las manzanas que forman la fachada este de la avenida.

c) *No se han resuelto adecuadamente las condiciones indicadas en el primer informe técnico en relación con el actual artículo 3.5. (anterior 3.4), relativo a los estudios de detalle. En el primer párrafo, se mantiene la posibilidad de variar las ordenaciones de manzana dibujadas en planos siempre que no se alteren*

determinadas condiciones (edificabilidad, número de viviendas, alineaciones obligatorias de la edificación, posición de los jardines perimetrales, y disposición y altura de los edificios en torre de las manzanas MP y MA1); así podrían variarse los fondos, la ocupación, las alturas de las manzanas normales o las distancias entre bloques, que las normas no regulan, dado que su regulación se remite a las ordenaciones de manzana que, privadas de rango de plan parcial, dejan en éste carencias que habrán de subsanarse. La normativa del plan parcial deberá regular, con el rango que le es propio, aquellos parámetros a los que deberán atenerse los estudios de detalle modificados.

El párrafo segundo del artículo 3.5 reitera la redacción del anterior 3.4, ya considerado inadecuado por el primer informe técnico, puesto que implica una apertura indeterminada a los trasvases de edificabilidad y densidad entre manzanas, incluso con carácter posterior a la edificación. En todo caso, cabrían transferencias de este tipo en aquella pequeña proporción máxima que permitiera la ordenación, mediante instrumentos conjuntos y siempre antes de la obtención de licencias, de modo que se evite que en el futuro pudiera pretenderse la existencia de excedentes no consumidos con la consiguiente perturbación de la realización de las edificaciones (esto es, que una vez edificado un solar u obtenida licencia para ello, la edificabilidad y la densidad atribuidas por el planeamiento que no se hubiera consumido deberá considerarse no materializable, salvo sustitución o ampliación de la propia edificación).

d) Como ya se expresó en el anterior informe técnico, el coeficiente de ponderación que contemplaba el convenio de Arcosur y considera el proyecto de plan parcial para las viviendas protegidas de menor precio es de 0'3, asignando esas viviendas al régimen especial. Como se acreditó en la tramitación del texto refundido del plan general, la asignación de ese coeficiente a este tipo de protección era un error contenido en algunos documentos del plan, mientras otros asignaban el coeficiente 0'3 al precio básico. El texto refundido, como el plan parcial de Valdespartera, atribuyó 0'3 al precio básico y 0'2 al régimen especial, valores más adecuados a los precios de venta establecidos por la legislación vigente. En consecuencia, el plan parcial debería rebajar el coeficiente a 0,2 o bien mantener el de 0'3 y asignar el régimen de protección a precio básico; la primera solución distorsionaría los cálculos del aprovechamiento medio y real de sector, de modo poco adecuado (o bien subiría todavía más la edificabilidad y la densidad, o bien rebajaría el aprovechamiento homogeneizado). Por ese motivo, se considera más conveniente mantener el coeficiente 0'3 para las viviendas más baratas, asignándose a éstas el régimen de precio básico; dado que se tratará de viviendas del patrimonio municipal de suelo, el Ayuntamiento podrá construir viviendas de régimen especial en lugar de básico si así lo estima procedente.

No se ha modificado la redacción del viejo apartado 20 del artículo 3.5 (actual artículo 3.6), del que ya se dijo en el anterior informe que sería conveniente

que se atuviera a términos similares a los empleados por el plan parcial de Valdespartera, quedando claro que la edificabilidad y el número de viviendas de precio básico nunca puede disminuirse (aunque pueda sustituirse en todo o en parte por régimen especial), ni tampoco disminuirse la edificabilidad y el número de viviendas asignados conjuntamente al precio básico y al protegido máximo.

El antiguo apartado 3º del artículo 3.5 se ha eliminado.

e) *No se ha modificado el apartado 21 del artículo 4.2, de manera que sigue siendo necesario concretar las condiciones de la parcela mínima para usos terciarios.*

Siguen sin regularse las condiciones de ocupación y posición de las parcelas de usos terciarios. En el apartado 30 del artículo 4.2 se ha establecido una remisión a los planos de ordenación de plantas bajas y alzadas; si estos planos (no se concreta denominación) son los 4.3 y 4.4, como parece, se da la paradoja de que la ocupación máxima en plantas sobre rasante es del 100 %, y bajo rasante sólo se permite el 50%, «con el objetivo de garantizar la posibilidad de plantación de arbolado»; la ocupación sobre rasante deberá limitarse como máximo al 50%, estableciéndose además normas de distancia entre los edificios.

Conforme a lo expresado en el anterior informe técnico, en el apartado 51 del artículo 4.2, se ha eliminado la referencia al artículo 8.2.15 de las normas del plan general.

En el apartado 7º del artículo 4.2 se han eliminado referencias que podían provocar confusión.

f) *En el capítulo quinto se ha regulado una nueva categoría de equipamientos y servicios, correspondiente a los servicios de infraestructura urbana, conforme a lo indicado en el primer informe técnico.*

g) *No resulta adecuada la redacción dada al apartado 2º del artículo 5.2, puesto que se mantiene la previsión de afección de viales públicos -los andadores peatonales- con centros de transformación y elementos similares que deberán ubicarse siempre en el interior de las parcelas o en el equipamiento de servicios de infraestructura urbana.*

h) *El apartado 30 del artículo 5.4, como se ha advertido en otro lugar, sólo puede aceptarse en el caso de que las superficies docentes afectadas por el bulbo 30 NEF representen un porcentaje bajo de las parcelas en que se sitúen, circunstancia que no se da aquí en la parcela E-5, que se ve afectada en unos 48.000 metros cuadrados, lo que supone del orden 35% de su superficie.*

En la memoria del proyecto se alude a la imposición de unos retranqueos mínimos en las parcelas de equipamiento docente más próximas al IV Cinturón al que no aluden las normas urbanísticas.

i) *El apartado 30 del artículo 6.2 sigue sin tener una redacción conforme con la normativa del plan general, ya que prohíbe la colocación de subestaciones, centros de transformación de energía eléctrica y estaciones de medida en las zonas verdes públicas y en el viario rodado, cuando deberá prohibirlas en todos los suelos calificados como zonas verdes y espacios libres públicos, o como viario público.*

En la ordenación de las construcciones en las parcelas de servicios de infraestructura se concretará que la cara superior de los forjados de techo no podrá sobresalir de la cota de rasante de las zonas verdes y aceras que las bordean, integrándose en éstas tanto por su tratamiento superficial como por su uso público.

j) *Se han corregido las descripciones de las secciones viarias a que hace referencia el artículo 6.3, aclarando la condición exterior al viario de las bandas ajardinadas que corresponden a espacios libres privados. Puesto que los retranqueos frontales son obligatorios y que las alturas han dejado de regularse por la normativa A-2 del suelo urbano consolidado, se han subsanado los problemas que el primer informe técnico expresaba en relación con esta cuestión.*

k) *En el artículo 6.5 se ha incluido un apartado 71 que satisface la condición expresada en el primer informe técnico en relación con limitación del agua aportada al terreno.*

1) *Los nuevos artículos 4.3 y 5.4,41 de las normas, sobre condiciones acústicas, no se adecua a lo indicado en el anterior informe técnico, que requería un texto equivalente al 2.3 de las normas urbanísticas del plan parcial del sector 89/4 (Valdespartera).*

PLAN DE ETAPAS Y GESTIÓN.

Se prevé la ejecución del plan parcial por el sistema de compensación, en una sola unidad de ejecución coincidente con el ámbito y en una única etapa.

El contenido del plan de etapas ha sido corregido, de modo que las objeciones expuestas en el informe técnico anterior se han subsanado. Se ha incorporado al proyecto un nuevo plano 11, de delimitación de la unidad de ejecución propuesta.

Solamente hay que advertir que se ha determinado un plazo total para realización del plan de 48 meses y un plazo para la ejecución de las obras de urbanización que también es de 48 meses, a pesar de que cuenta desde la aprobación del proyecto de urbanización y de que antes de este momento se habrán producido diversos trámites que conllevan sus propios plazos. Sería recomendable, en consecuencia, que el plazo total se refiriera a la suma de los parciales.

ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

Ya en el primer informe técnico se decía que la evaluación del coste de ejecución de la urbanización del proyecto puede considerarse correcta en sus términos generales, con la advertencia de que los costes de ejecución deberán concretarse justificada y pormenorizadamente en el futuro proyecto de urbanización. Se requería la adición de una partida que recogiera las indemnizaciones por extinción de construcciones y usos del suelo, que el proyecto ha añadido a su estudio económico. Por tanto, en este aspecto, el estudio económico aportado en enero del 2003 es correcto.

Hay que recordar que el estudio económico no incluye ninguna nueva partida sobre urbanización de los sistemas generales, ya que la promoción del plan rechaza asumir su coste, cuestión suficientemente tratada en otros apartados de este informe.

Tampoco se añaden nuevas partidas valorativas de las conexiones exteriores que sí dicen asumir en la memoria del proyecto (glorieta en la carretera de Madrid, y conexiones con la avenida de la Ilustración y la Feria de Muestras), que deberán añadirse en el futuro.

DOCUMENTO DE COMPROMISOS DE LA INICIATIVA PARTICULAR

Se ha incorporado como anejo al proyecto un documento de compromisos de la iniciativa privada, suscrito por Luis Adrián Sanz López, Bernardo Álvarez Beisty y Leopoldo Torralba Soriano.

El documento no se atiene al contenido mínimo que indica el artículo 99 del reglamento de planeamiento vigente, ya que no contiene apartados relativos a la voluntad de las personas que ejercen la iniciativa, ni relación de propietarios y restantes titulares afectados, con expresión de sus direcciones postales actualizadas.

No se contienen tampoco compromisos en relación con las cesiones de sistemas locales, y el compromiso de cesión de aprovechamientos lucrativos no contempla la superficie residencial en régimen especial. En el apartado relativo a los plazos, se hace referencia por error al plazo para presentar un proyecto de compensación antes del de reparcelación.

No se recogen compromisos relativos a los regímenes de protección de las viviendas que no vayan a ser cedidas al Ayuntamiento.

Tampoco se hace referencia al plazo de garantía de las obras de urbanización en el compromiso de conservación. No se cuantifica en su valor absoluto el aval de garantía de los compromisos, limitándose el documento a establecerlo en el 6% del coste de los compromisos, redacción ésta demasiado poco concreta.

En relación con la urbanización de los sistemas generales y las conexiones de las redes viaria y de infraestructuras del sector a las redes generales de la

ciudad, de refuerzo y ampliación de estas, no se recogen más compromisos de los relativos a la construcción, sin aportación de suelo, de la glorieta situada en el encuentro de la vía parque interior con la carretera de Madrid; a la prolongación del vial curvo norte-sur que lleva a la Feria de Muestras hasta el paso bajo el IV Cinturón, y a la prolongación hasta el sector de la avenida de la Ilustración. En otro apartado de este informe se ha tratado ya esta cuestión.

Procede ahora valorar el contenido, extremadamente confuso, del apartado III.5. del documento de compromisos, que comprende tres subapartados relativos a las «Obligaciones del Ayuntamiento en relación con la urbanización de los sistemas generales y de las conexiones de las redes viarias y de infraestructuras del sector a las redes generales de la ciudad, de refuerzo y de ampliación».

Su primer subapartado se refiere a la «ejecución y urbanización de los sistemas generales internos adscritos al plan parcial», que establece que «corresponden a los propietarios y a su cuenta y cargo, independientemente de los que ya constan asumidos expresamente en este documento». Como se ha visto, en la memoria del proyecto se rechaza expresamente la urbanización de esos sistemas generales con cargo a la propiedad, de donde se deduce que, o bien existe una contradicción que deberá subsanarse, eliminando de la memoria ese párrafo e incluyendo en el estudio económico las partidas correspondientes, o bien es este párrafo del documento de compromisos (por lo demás, incluido en un apartado de compromisos municipales, impropio de un documento de compromisos particulares), el que no quiere decir lo que parece decir. En cualquier caso, será fundamental que esta cuestión se aclare antes de la aprobación del plan parcial.

El subapartado tercero se refiere a las «obras de refuerzo y lo ampliación de las redes generales de la ciudad» y manifiesta solamente que «el Ayuntamiento no ha manifestado que fuesen necesarias obras de refuerzo ni de ampliación». Aparte de que en este mismo informe y en el precedente se sugirieron ya algunas de estas obras necesarias, la propia premura con que ha tenido lugar la tramitación desde que se aportaron ejemplares visados por primera vez (28 de noviembre del 2002) hasta el momento ha sido la causa de que los servicios competentes en materia de infraestructuras y tráfico, así como el Ministerio de Fomento en relación con las carreteras, no hayan podido aún manifestar su parecer al respecto, por lo que no puede aducirse la falta de indicaciones municipales para evitar el refuerzo y la ampliación de obras de conexión con las redes generales.

Fuera de estas cuestiones, el documento de compromisos insiste en rechazar o, al menos, poner expresamente en duda, la iniciativa particular del plan, apelando a las estipulaciones del convenio según las que el instrumento se sometería a la dirección de los servicios municipales o a que la tramitación sería de oficio. No hay que recordar que tanto la ley estatal 6/1998 como la 5/1999 aragonesa atribuyen a los entes públicos la dirección y la tramitación de todos los planes urbanísticos, sean de iniciativa pública o privada, y que sólo pueden

considerarse planes de iniciativa municipal aquellos que son efectivamente redactados de oficio, bien directamente por los servicios técnicos municipales, bien por equipos externos contratados de acuerdo con lo establecido por la legislación en materia de contratos de las administraciones públicas.

CONCLUSIÓN.

Por todo lo expuesto, se concluye que para que el proyecto del plan parcial sea enteramente satisfactorio desde el punto de vista técnico (claro está que siempre que se entienda que el proyecto presentado es conforme a lo convenido) será necesario el cumplimiento de tres órdenes de condiciones, expuestas en este informe:

a) Condiciones relativas al diseño de la ordenación, que se exponen en el apartado de este informe titulado «Planteamiento general de la ordenación» y que, por su naturaleza y la magnitud del sector, no pueden resumirse en una serie de prescripciones taxativas.

b) Condiciones relativas a la redacción técnica del documento, que se han expuesto en los sucesivos apartados de este informe, detallándose en cada uno de ellos de forma precisa y, cuando ha sido posible, ordenada en párrafos numerados.

c) Condiciones derivadas de informes técnicos sectoriales, que deberán asumirse cuando estos informes sean emitidos.

En este informe técnico y en el precedente se alude, además, a diversas cuestiones pendientes de valoración jurídica o de criterio político.

Informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación de 27/01/03:

El presente informe se redacta en relación con la tramitación de un proyecto de plan parcial del área SUZ 89/3, ARCOSUR, con delimitación simultánea del sector. El trámite ha sido instado por Delfín Mainar Ruíz, Luis Adrián Sanz López y Alberto Ferraz Navarro, en nombre y representación de la sociedad civil gestora del sector 89/3 del plan general de Zaragoza. El proyecto ha sido redactado por los arquitectos Carlos Labarta Aizpún, José Antonio Alfaro Lera, Pablo de la Cal Nicolás y Gabriel Oliván Bascones

Este servicio ha elaborado ya dos informes técnicos, suscritos el 17 de diciembre del 2002 y el 24 de enero del 2003, en relación con la tramitación del plan parcial del sector 8913. Este tercer informe se limita a valorar el nuevo documento de compromisos aportado el 27 de enero, también firmado por Luis Adrián Sanz López, Bernardo Alvarez Beisty y Leopoldo Torralba Soriano.

En este documento, se modifica la confusa redacción y ubicación del anterior apartado III.5, al que hacía referencia el informe técnico de 24 de enero. En

el nuevo documento, el compromiso de ejecución de sistemas generales se ubica en el apartado III.2, «Compromisos de cesión y ejecución de las obras de urbanización correspondientes a enlaces externos del sector y sigue la siguiente redacción literal: «La ejecución y urbanización de los sistemas generales internos y perimetrales adscritos al plan parcial corresponden a los propietarios y a su cuenta y cargo, constituyendo una superficie de 758.637'02 m². En esta cifra se halla incluida la franja perimetral colindante con el cuarto cinturón, que a los efectos de urbanización y cesión será tratada como sistema general».

Así, y salvo apreciaciones jurídicas mejor fundadas, parece adecuada la redacción empleada en el documento de compromisos, si bien deberá adecuarse a ella el proyecto del plan parcial, asumiendo en la memoria esta carga y reflejándola en el estudio económico y financiero. Deberá valorarse, en todo caso, si la firma de los tres representantes de la propiedad que asumen el compromiso es suficiente para ello, o es necesaria la acreditación de los poderes de que puedan disponer.

No se modifica ningún otro apartado del documento de compromisos, por lo que se mantienen todas las demás apreciaciones que se hicieron el 24 de enero en relación con él.

Informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación de 19/02/03

Este servicio ha elaborado ya tres informes técnicos, suscritos el 17 de diciembre del 2002, el 24 y el 27 de enero del 2003, en relación con la tramitación del plan parcial del sector 89/3. Este cuarto informe se limita a valorar el nuevo documento de compromisos aportado el 30 de enero.

En este nuevo documento, se ha variado la estructura de los anteriores, añadiendo apartados requeridos para satisfacer el contenido mínimo que indica el artículo 99 del reglamento de planeamiento vigente. Se incluyen un apartado relativo a la voluntad de las personas que ejercen la iniciativa, relación de propietarios y restantes titulares afectados, con expresión de sus direcciones postales actualizadas y capítulo sobre los medios económicos del promotor.

Siguen sin contemplarse en el documento los compromisos en relación con las cesiones de sistemas locales.

Tampoco se han recogido compromisos relativos a los regímenes de protección de las viviendas que no vayan a ser cedidas al Ayuntamiento.

No se hace referencia al plazo de garantía de las obras de urbanización en el compromiso de conservación.

No se cuantifica en su valor absoluto el aval de garantía de los compromisos, limitándose el documento a establecerlo en «el 6% del coste de la

implantación de los servicios y ejecución de las obras de urbanización, según la evaluación económica que se señala en el propio plan parcial". Aparte de no estipular una cifra absoluta concreta (quedando confuso, por ejemplo, si se considera el coste de indemnizaciones), la magnitud relativa se refiere a una evaluación económica que, al menos en la redacción actual del proyecto del plan parcial, no considera el coste de la urbanización de los sistemas generales adscritos y de las conexiones exteriores.

En el apartado relativo a los plazos, se ha aumentado el plazo para solicitar las licencias de obras a veinte años, a contar desde la aprobación del proyecto de reparcelación; se contradice, así, el plan de etapas del proyecto de plan parcial, que establece un plazo de diez años. Aunque los veinte años resultan más realistas que los diez, a la vista de la previsión de viviendas protegidas en el convenio desarrollado por el proyecto y en otros más recientemente aprobados, cuya comparación con los cupos asignados a Aragón en relación con los planes de suelo y vivienda permite esperar otra cosa, deberá darse coherencia a ambos documentos. Por lo demás, la Corporación podrá valorar si las razones de interés público que motivaron la aprobación del convenio y el desarrollo de este sector de suelo urbanizable no delimitado antes de los delimitados quedan satisfechas con plazos de esta magnitud para la construcción de las viviendas.

En relación con la urbanización de los sistemas generales y las conexiones de las redes viaria y de infraestructuras del sector a las redes generales de la ciudad, de refuerzo y ampliación de éstas, el documento de 30 de enero mantiene la redacción del apartado equivalente en el anterior documento de 27 de enero, sin más que pasar los dos apartados que se incluían en el epígrafe III.5 («Obligaciones del Ayuntamiento en relación con las conexiones ... ») al epígrafe B.2 (equivalente al anterior III.2, «Compromisos de cesión y ejecución de las obras de urbanización correspondientes a enlaces externos del sector»), pero sin alteración de su contenido. Por lo tanto, no cabe sino reiterar todo lo dicho en relación con esta materia en los informes técnicos de 27 de enero y, en relación con él, de 24 de enero:

- De acuerdo con el contenido del proyecto de plan parcial, el compromiso de construcción de la glorieta situada en el encuentro de la vía parque interior con la carretera de Madrid (punto 1) excluye expresamente la obtención del suelo por los promotores del sector 89/3, en relación con lo que hay que remitirse al informe técnico de 24 de enero (apartado sobre el planteamiento general de la ordenación).*
- Se recoge el compromiso de prolongación del vial curvo norte-sur que lleva a la Feria de Muestras hasta el paso bajo el IV Cinturón (punto 3).*
- Se recoge el compromiso relativo a la prolongación hasta el sector de la avenida de la Ilustración (punto 6).*

- *Salvo apreciaciones jurídicas mejor fundadas, parece adecuada la redacción empleada en el documento de compromisos en relación con el compromiso de urbanización de los sistemas generales adscritos (punto 7), si bien deberá adecuarse a ella (y a los demás compromisos relativos a obras y conexiones exteriores al sector) el proyecto del plan parcial, asumiendo en la memoria esta carga y reflejándola en el estudio económico y financiero.*

- *En el punto 9, relativo a las «obras de refuerzo y/o ampliación de las redes generales de la ciudad», se mantiene por todo contenido que «el Ayuntamiento no ha manifestado que fuesen necesarias obras de refuerzo ni de ampliación». En relación con ello, procede remisión a lo dicho en el informe técnico de 24 de enero del 2003.*

Fuera de lo relativo al anejo de compromisos de la iniciativa particular, la documentación aportada el 30 de enero, como la del 27 del mismo mes, no presenta otra novedad que la entrega de nuevas copias en color de los planos de ordenación 1.2, 2' y 3', para sustituir a las copias en blanco y negro que constaban en algunos (no todos) de los ejemplares del proyecto informado el 24 de enero. Comprobado que las nuevas copias son iguales a las anteriores, nada añade este informe técnico, como su precedente de 27 de enero, a lo dicho en el informe del 24 de enero, que permanece vigente en todo lo que no se refiere a los compromisos de la iniciativa privada.

Informe de la Unidad de Ordenación y Gestión de 21/02/03

El presente informe se redacta en relación con la tramitación de un proyecto de plan parcial del área 89/3

1. CONEXIÓN VIARIA DEL SECTOR CON EL ENTORNO Y RED VIARIA INTERNA.

En relación con la conexión del sector con el entorno se reitera el contenido del informe de 17 de diciembre de 2002 (en cursiva y entrecomillado) elaborado conjuntamente Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, con las matizaciones que ha continuación se indican:

"El plan general de ordenación urbana distingue dos funciones en relación con la conexión del sector con la nacional N-II (carretera de Madrid): una glorieta urbana para acceso a los suelos contiguos a la carretera (SUZ 89/3 y SUZ 90/1) y acceso este a la plataforma logística (PlaZa) a través de dos ramales, uno en dirección Madrid-PlaZa (a distinto nivel) y otro en dirección opuesta que independice el tráfico de la plataforma y el tráfico urbano.

En el proyecto supramunicipal de PlaZa no se ha incluido ninguna de estas conexiones, aplazándose su ejecución a fases posteriores de su desarrollo. Para que sea posible el funcionamiento de la urbanización ARCOSUR, la glorieta

prevista en el encuentro de la vía-parque con la N-II resulta imprescindible, de modo que, si no ha sido proyectada ni ejecutada con motivo de la realización de PlaZa, deberá ser asumida por el sector 89/3 como obra necesaria de conexión exterior.

Por otro lado, el plan parcial del sector 89/3 deberá respetar las franjas de protección de la carretera de Madrid que el plan general califica como sistema general urbanizable, de manera que en el futuro sea posible inscribir en ellas los ramales de conexión con PlaZa a que se ha hecho referencia.

La urbanización del sector deberá incluir también la conexión del vial curvo de dirección norte-sur situado en la zona oriental (de sección C~1) con la red viaria de la ampliación de la Feria de Muestras, prolongándolo para ello a través del paso inferior del cuarto cinturón hasta conectarse con la red viaria de la Feria de Muestras.

Se ha adecuado la conexión con Valdespartera y Montecanal según indicaba el anterior informe, mientras que en lo referente a la conexión con Montes del Canal se remite al nuevo informe del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación. En este ámbito noroeste del plan parcial deberá modificarse el trazado del vial tipo C 3 y denominado eje 9 en el plano 5,4 de tal modo que no discurra sobre los suelos clasificados en el plan general como sistema general urbanizable debido a la existencia de riesgos de hundimiento por fenómenos kársticos.

“Por último, ... sería procedente considerar obra exterior de conexión del sector con la red viaria general de la ciudad, imputable a la ejecución de aquél (en concepto de refuerzo y ampliación de esta red general exterior, expresamente contemplado por el artículo 18 de la ley urbanística de Aragón), el tramo del vial de dirección sur-norte que lleva desde ARCOSUR hasta Valdefierro comprendido entre la rotonda de encuentro del tramo ejecutado por Montes del Canal con la vía parque del Canal y el barrio de Valdefierro; la misma consideración debería tener el tramo de vía parque del Canal comprendido entre la citada rotonda y la prolongación de la avenida de Gómez Laguna. (La proporcionalidad de la carga se justifica por la carga impuesta a la vecina Montes del Canal, que, con una capacidad de unas 2.300 viviendas -poco más de la décima parte que ARCOSUR- asumió una parte del tramo de vía norte-sur que va de ARCOSUR a la rotonda de enlace con la vía parque del Canal, y el segmento occidental del tramo de vía-parque que va desde esta rotonda hasta la carretera de Madrid), incluyendo un paso a distinto nivel sobre el Canal y la carretera”.

En relación al trazado viario se reitera lo indicado en el anterior informe conjunto y lo informado al respecto por el Departamento de Infraestructuras en fecha 23 de enero de 2003, sin perjuicio de que se incorporen los siguientes aspectos:

- *El tramo de la avenida A 1 entre el enlace con el cuarto cinturón y la glorieta entre las parcelas S-31, e-44, S-33 y e-46 deberá disponer de 3 carriles de 3,5 metros de anchura cada uno por cada sentido de circulación que se delimitarán con una mediana. Dicha glorieta deberá ampliarse en función del estudio de tráfico de modo que su nivel de servicio sea adecuado.*

- *Se deberá aumentar las dimensiones de la intersección de las avenidas A 1, y A 2, salvo que el estudio de tráfico, al que se hace referencia más adelante, justifique su actual dimensionamiento.*

2. INFRAESTRUCTURAS.

Se reitera el contenido del anterior informe, y se deberá tener en cuenta los informes emitidos por el Departamento de Infraestructuras, advirtiendo que la documentación remitida a los servicios municipales exteriores a este departamento, así como a otros organismos, corresponde al documento visado en fecha 28 de noviembre de 2002, y no las aportaciones posteriores, por lo que sería conveniente su informe y/o conocimiento durante el proceso de información pública.

Las soluciones, trazado, materiales y dimensionamiento previstas para las infraestructuras se considerarán de carácter orientativo, siendo necesaria su justificación técnica y aprobación municipal en el correspondiente proyecto de urbanización.

3. ESTUDIO DE TRÁFICO Y TRANSPORTE PÚBLICO.

Se deberá completar el estudio de tráfico de manera que se garantice el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- *Previsión del tráfico generado y atraído por el sector, así como su relación con el resto de la ciudad.*

- *Comprobar la capacidad y el correcto funcionamiento del viario principal proyectado, calculando los niveles de servicio de sus elementos más importantes.*

- *Influencia sobre las principales vías exteriores a las que se conecta y análisis de su capacidad para diferentes escenarios (al menos situación actual y situación propuesta por el plan general totalmente desarrollado en el ámbito delimitado por la carretera de Madrid, la carretera de Teruel y la avenida de la Hispanidad).*

- *Estudio de detalle de las intersecciones más importantes.*

- *Distribución de tráfico por modos de transporte. En especial se analizarán las necesidades de transporte público y alternativas de servicio para las diferentes fases de desarrollo del plan parcial.*

Respecto al transporte público se propone que el estudio de tráfico permita determinar las necesidades del sector a lo largo de su desarrollo, de tal forma que

se incluya en el estudio económico y financiero del plan parcial los costes de instalación, en su caso, y explotación de un servicio de transporte público que atienda las necesidades del sector, de tal manera que se impute como coste de urbanización (según prevé el artículo 7.2.17.k. de las normas urbanísticas del plan general), al menos, la diferencia entre los costes de dicho servicio y los costes medios del transporte público actuales para la ciudad de Zaragoza hasta que dicha diferencia se equilibre.

El informe que da conclusión a los anteriores procede del Director de Área de Urbanismo, pronunciándose en los siguientes términos (fecha: 09/03/03):

Con fecha 1 de Agosto de 2.002 tuvo entrada en el registro municipal solicitud de tramitación de un Proyecto de Plan Parcial para la Ordenación del Sector 89/3 (ARCOSUR), conforme a lo previsto en el correspondiente Convenio Urbanístico, aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesión de 27 de Marzo de 2.002.

La documentación inicialmente presentada ha sido complementada o sustituida, mediante aportaciones incorporadas por, los promotores en fechas 28 de Noviembre de 2.002, 20 de Enero y 27 de Enero de 2.003.

En relación a la misma se han emitido los siguientes informes:

- *Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, el 17 Diciembre de 2.002*
- *Servicio de Tráfico y Transporte, el 19 de Diciembre de 2.002*
- *Departamento de Infraestructuras, el 23 de Enero de 2.003*
- *Servicio de Alumbrado Público, el 23 de Enero de 2.003*
- *Instituto Aragonés del Agua, el 20 de Enero de 2.003*
- *Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, el 24 de Enero de 2.003*
- *Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, el 27 de Enero de 2.003*
- *Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, el 19 de Febrero de 2.003.*
- *Dirección General de Aviación Civil, el 5 de Febrero de 2.003*
- *Dirección General de Aviación Civil, el 11 de Febrero de 2.003*
- *Unidad de Ordenación y Gestión, el 21 de Febrero de 2.003*

- *Servicios Jurídicos de Ordenación Urbanística, el 24 de Febrero de 2.003.*

Sin perjuicio de que resulte imprescindible la lectura y valoración de las más de 120 páginas que integran los referidos informes, parece recomendable efectuar un resumen del contenido de los mismos que, en modo alguno, obvia a los anteriores ni supone una valoración de los documentos relacionados.

En el primer informe emitido por el Servicio Técnico de Planeamiento, de ésta Área de Urbanismo (17 de Diciembre de 2.002), se concluye de manera explícita que existen deficiencias tales que impiden avanzar en la tramitación, sin la aportación, por los promotores, de nueva documentación que las subsane.

Tales deficiencias se refieren a cuestiones tan relevantes y diversas como:

Afecciones por ruidos (aeropuerto y cuarto cinturón); inadecuada concentración de suelos dotacionales; inaceptable configuración de parcelas docentes; riesgos graves, por inundabilidad, en parcelas docentes; desaconsejable disposición de parcelas residenciales; inconcreción de la ordenación en lo relativo a viviendas, conexiones con Nacional II, Feria de Muestras, Montecanal y Montes del Canal; falta de coordinación con la ordenación de Valdespartera; necesidad de ejecutar la Vía Parque del Canal; densificación de la edificabilidad; redes de riego y saneamiento; Normas Urbanísticas del Plan Parcial; Plan de Etapas; plazos para edificar; evaluación de costes de urbanización y compromisos de la iniciativa particular, por significar los aspectos más relevantes que justificaron aquel primer informe técnico claramente negativo.

Además de lo anterior, se hacía referencia a un asunto de absoluta transcendencia, y previo a cualquier otro, cual es el de la superficie del sector y de los suelos de Sistemas Generales, en cuanto que los que se contemplan en el Plan Parcial suponen una importante discrepancia respecto de la cuantificación contenida en el Convenio que sirve de antecedente al Planeamiento de desarrollo que aquí nos ocupa. A este mismo asunto se refiere una parte sustancial del informe jurídico, emitido con fecha 24 de Febrero de 2.003. Tanto en uno como en otro informe, acaba requiriéndose una decisión por el órgano competente (debe entenderse que el mismo que aprobó el Convenio, es decir el Ayuntamiento Pleno) respecto de tal cuestión, que resulta ser la siguiente:

El Convenio aprobado por el Ayuntamiento Pleno en fecha 27 de Marzo de 2.002 (en cuanto al texto refundido) manifiesta, al respecto, de un lado, que los Sistemas Generales a incluir serán los interiores al sector y todos los perimetrales y, de otro, se cuantifica la extensión de dichos Sistemas en 1.052.000 m², que representan un 31,19% de la superficie del Sector (3.373.000 m² según Convenio) y que eleva a un total de 4.4215.000 m² la, superficie total (Sector más Sistemas Generales). Sin embargo, y según se deriva del informe técnico de 24 de Enero de 2.003, la superficie de suelos de Sistema General a considerar será 676.806

m²(excluidos los 92.209 m² clasificados como Suelo No Urbanizable y salvo que se excluyan, además, los 10.378 m² de Construcciones Monrepós), superficie que corresponde a los Sistemas interiores y a todos los perimetrales, y que representan un 18,86% del suelo del sector que, finalmente, es de unos 3.588.500 m²(frente a los 3.373.000 m² previstos en Convenio).

Con relación a esta falta de adecuación del Plan Parcial al Convenio, el informe técnico de 17 de Diciembre plantea la necesidad de resolver en razón a tres opciones posibles, requerimiento que también plantea el informe jurídico de 24 de Febrero de 2.003. Tales opciones son las siguientes:

A) Replantear el Convenio, en base a que el suelo de Sistemas Generales (al servicio del conjunto de la ciudad) no puede obtenerse en los términos cuantitativos y porcentuales previstos.

B) Ampliar la cesión de suelos de Sistemas Generales, por aportación de otros exteriores al ámbito. Opción no recomendada por el informe técnico en cuanto que supondría aumentar la edificabilidad, salvo que se redujera el aprovechamiento medio previsto en Convenio. Esta opción, en cualquier caso, significaría, como la anterior, modificación del Convenio dado que éste sólo contempla la inclusión de suelos de sistema general interior al ámbito o perimetrales.

C) Interpretar como desajuste, por imprecisión cartográfica, la reducción de sistemas generales, y ello en aplicación de la Estipulación Cuarta del Convenio.

Así pues, una primera cuestión en orden a resolver respecto de la aprobación inicial del Plan Parcial sometido a trámite, es la relativa a las discrepancias de la superficie de suelos de sistema general, bien en el sentido de modificar el Convenio para que exista correspondencia entre la realidad física y lo previsto cuantitativamente en el mismo (modificación que podría tramitarse previa o simultáneamente con el Plan Parcial), bien en el sentido de asumir que los sistemas generales a adscribir son los interiores y perimetrales al sector, tal como señala el Convenio, y entender que su cuantificación es lo que deriva de la cartografía del Plan Parcial, por aplicación de la Estipulación Cuarta del Convenio. Cuestión ésta que compete resolver, según se manifiesta en los informes técnicos y jurídicos, a la Corporación municipal, y ello sin perjuicio de valorar otras fórmulas manifestadas en el informe jurídico, del tipo de denuncia del Convenio y consecuente replanteamiento integral de la situación.

En el supuesto de que el acuerdo de los órganos de gobierno fuese en el sentido de avanzar en la tramitación del Plan Parcial presentado a trámite, con todas sus aportaciones, bien por la vía de interpretación (opción "C") bien por la vía de modificación del Convenio (opción "A"), y también en relación a la superficie de sistemas generales, quedaría pendiente la decisión en relación a si deben incluirse, o no, los 10.378 m² que derivan del acuerdo Plenario de 27 de Septiembre de 2.002 y que, según manifiesta el informe jurídico, no pueden ser impuestos en

razón de que estamos ante un desarrollo urbanístico convenido. Así pues, su inclusión requeriría la aceptación voluntaria por las diferentes partes: Construcciones Monrepos, de un lado, y Gestora del 89/3 de otro, habida cuenta que el Ayuntamiento ya lo manifestó en acuerdo Pleno de 27 de septiembre de 2002.

Otro capítulo sustancial que deriva del conjunto de informes técnicos emitidos es el relacionado con el tráfico, los accesos rodados y las conexiones exteriores. A este respecto los informes emitidos por el Departamento de Ordenación manifiestan la conveniencia de que el Plan Parcial en trámite resuelva a su cargo (tanto en la obtención de suelo como en ejecución de obra urbanizadora) dos conexiones fundamentales: la rotonda de entronque con la Nacional II (carretera de Madrid, Nudo de acceso a PLAZA) y la vía Parque del Canal en todo lo no comprometido en el ámbito de Montes del Canal. Sin embargo el informe emitido por el Servicio de Tráfico y Transporte manifiesta que el Plan resuelve con corrección la accesibilidad, la circulación interior y el estacionamiento de vehículos, afirmación contradictoria con lo anterior y que, por tanto, vuelve a requerir valoración por los órganos de gobierno que, siquiera por simple prudencia, parece que debieran inclinarse del lado de la seguridad, es decir, a favor de garantizar, a costa de este Plan Parcial las conexiones exteriores reclamadas en los informes del Departamento de Ordenación (Carretera de Madrid y Vía Parque del Canal).

De los informes emitidos por Servicios externos al Área de Urbanismo (Infraestructuras, Tráfico y Alumbrado Público) y por Administraciones distintas de la municipal y con competencias sectoriales (Instituto Aragonés del Agua y Dirección General de Aviación Civil) se deriva la posibilidad de avanzar en la tramitación de este expediente, si bien en todos los casos se plantean prescripciones o sugerencias que deberán ser atendidas antes de la aprobación definitiva del Plan Parcial.

Por otra parte, de los informes técnicos emitidos por el Servicio de Planeamiento y Rehabilitación (24 de Enero, 27 de Enero y 19 de Febrero) se deriva que las aportaciones efectuadas por los promotores, con fecha 20 de Enero de 2.003 y posteriores dan adecuada respuesta a parte de las prescripciones puestas de manifiesto en el informe de 17 de Diciembre de 2.002, pero siguen pendientes de resolver cuestiones de diversa consideración, algunas absolutamente esenciales (como las relativas a superficies de sistemas generales o las conexiones con el exterior a las que ya hemos hecho referencia) y otras igualmente relevantes (expuestas en las páginas 17 a 24 del informe técnico de 24 de Enero) cuya resolución permitirá entender que el Proyecto del Plan Parcial sería enteramente satisfactorio desde el punto de vista técnico, siempre que el proyecto se considere conforme al Convenio (ver conclusiones informe 24 de Enero).

El informe jurídico emitido con fecha 24 de Febrero de 2.003, en lo no dicho hasta aquí, reitera exigencias ya manifestadas en los informes técnicos y añade

otras de índole jurídica, exigencias que, en su conjunto, pueden resumirse en lo siguiente:

- *El presente proyecto de Plan Parcial no puede considerarse de oficio, sino de iniciativa particular*
- *Las deficiencias documentales que inicialmente presentaba el documento puede entenderse cumplimentadas a efectos formales, sin perjuicio de que se requieran ajustes o correcciones.*
- *Toda la documentación gráfica deberá acomodarse a los planos de zonificación que han sido objeto de los últimos informes técnicos.*
- *La Memoria del Plan Parcial deberá adecuarse a la relación de direcciones aportadas con fecha 30 de Enero de 2003 y completarse con el listado de la totalidad de propietarios.*
- *Los cuadros de aprovechamientos deberán acomodarse a las superficies que definitivamente deban tomarse en consideración que, en ningún caso, podrán incluir los 92.209 m2 de suelo No Urbanizable situados entre el cuarto cinturón y el sector 89/3.*
- *Deberá aportarse la conformidad de las compañías suministradoras.*
- *Las Normas Urbanísticas deberán corregirse en el sentido manifestado en los informes técnicos y, en particular, deben eludir la remisión a Estudios de Detalle respecto de determinaciones propias del Plan Parcial así como la posibilidad generalizada de intercambiar densidades y edificabilidades entre diferentes manzanas.*
- *Deberá complementarse el plazo para solicitar licencias de edificación (20 años) con exigencias que garanticen una distribución temporal razonable.*
- *Deberán completarse los estudios económicos en razón a la necesidad de urbanizar los sistemas generales y dar cumplimiento a los demás compromisos.*
- *Deberán sustituirse las referencias de "propietarios" por las de promotores".*
- *Deberá cuantificarse el importe del 6% correspondiente al coste de implantación de servicios y urbanización.*
- *Con carácter previo a la aprobación definitiva del Plan Parcial, deberá requerirse informe, entre otros, del Servicio Municipal de Medio Ambiente, Medio Natural de D.G.A., Ministerio de Defensa, Confederación Hidrográfica del Ebro y Ministerio de Fomento.*

El informe jurídico viene a concluir manifestando la posibilidad de denegar la aprobación inicial si existiera ilegalidad manifiesta o incumplimiento de exigencias

documentales formales (Art. 53,2 de la L.U.A.) y, finalmente, expone el procedimiento a seguir de acordarse el impulso de la aprobación inicial.

De lo expuesto hasta aquí puede concluirse que una posible propuesta de aprobación inicial debe resolver, previamente, las cuestiones sometidas a valoración de los órganos de gobierno municipal, cuales son, fundamentalmente, la modificación del Convenio, o su interpretación, en relación a la contradicción existente entre la cuantificación de sistemas generales y la expresión de que estos serán los interiores y perimetrales del Sector, y la cuestión relativa a la necesidad de ejecutar, con cargo al desarrollo de este Plan Parcial, la Vía Parque del Canal y la conexión con la carretera de Madrid. Además de lo anterior, y en su caso, deberá condicionarse la aprobación definitiva al cumplimiento de las prescripciones de otro orden manifestadas en los diversos informes técnicos y jurídicos.

II.- CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Primera.- Sobre la intervención de El Justicia de Aragón en los procedimientos administrativos en tramitación.

Como punto de partida ha de tenerse en cuenta por parte de esta Institución que la queja presentada lo es, en buena medida, contra un procedimiento administrativo en tramitación, cual es el de aprobación de un concreto Plan Parcial, el del Sector 89/3, denominado "Arcosur", sector de Suelo Urbanizable previsto en el vigente P.G.O.U. de Zaragoza, aprobado en junio de 2001, y al tratarse de un procedimiento administrativo en tramitación, el alcance de la intervención de esta Institución debe ser respetuosa con el ámbito de competencias propio del Ayuntamiento.

Estando en un procedimiento administrativo en trámite, y en el que legalmente está contemplada una fase de información pública abierta a la presentación de alegaciones y de todo tipo de sugerencias que puedan contribuir al mayor acierto en la decisión administrativa definitiva, asiste a los presentadores de la queja el pleno derecho a presentar a la Administración urbanística municipal las alegaciones y sugerencias que tenga por convenientes, y entre ellas la que se planteaba en el punto 1 de sus peticiones a esta Institución, sobre la posibilidad de solicitar una evaluación de las condiciones acústicas de los suelos sujetos a ordenación urbanística al Grupo de Vibroacústica del Centro Politécnico Superior de la Universidad de Zaragoza, y en este sentido podemos, sin más, dar traslado de la petición ciudadana al Consistorio zaragozano, pero compete al Ayuntamiento, y no a esta Institución, aceptar o no la conveniencia o necesidad de dicho informe para su toma en consideración al resolver definitivamente sobre la aprobación del Planeamiento parcial referenciado. Y, desde luego, no puede esta Institución

imponer a las Administraciones Públicas competentes el carácter determinante de las conclusiones de una concreta evaluación que pudiera hacerse, como parece pretenderse en el punto 2 del escrito de queja, sin que ello supusiera una incursión en el ámbito de competencias que les es propio.

Segunda.- Sobre los problemas por ruidos derivados de las grandes infraestructuras.

2.1.- La idea de abordar las molestias por ruidos generadas por los aeropuertos es estudiada en el Anejo quinto a la Memoria Expositiva del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, denominado "Mapa de ruido del Aeropuerto de Zaragoza", donde se indica que *"La compatibilidad del aeropuerto y sus proximidades es un ideal que puede lograrse mediante una adecuada política de ordenación del territorio, que tenga como objetivos las siguientes cuestiones:*

- lograr las mejores condiciones posibles para las actividades del aeropuerto.

- reducir las molestias al mínimo al vecindario al objeto de satisfacer los niveles de calidad de vida exigidas por los ciudadanos.

Este mismo documento señala mas adelante que *"La compatibilidad de los usos del suelo y la exposición al ruido en la proximidad de los aeropuertos sólo pasó a ser un problema importante a comienzos de la década de 1960, cuando ya se estaba generalizando el uso de aeronaves comerciales de reacción, si bien, anteriormente no eran raros los pleitos debidos al ruido producido por las aeronaves.*

En la actualidad veintidós Aeropuertos europeos (Amsterdam, Orly, Mónaco, Zurich, etc...) han tenido que promover programas de insonorización. En Frankfurt, Copenhague, Estrasburgo e incluso Barajas tienen problemas de impacto sonoro. Hoy día, el ruido producido por las aeronaves es quizás el factor más importante en la planificación de los usos del suelo que se encuentran en las cercanías de los aeropuertos".

2.2.- El Mapa aprobado en 1997

Con el fin de prever los posibles efectos perjudiciales del aeropuerto en los futuros desarrollos urbanos de la ciudad el Ayuntamiento adjudicó en diciembre de 1996 un contrato de asistencia técnica para realizar un estudio de las isófonas sonoras procedentes de la actividad aeroportuaria, que ha servido para la elaboración del Mapa de ruidos del aeropuerto incorporado al PGOU. Esta actuación previsoras resulta muy adecuada, ya que es mucho más barato planificar

la ciudad con criterios acústicos, eligiendo la ubicación y la forma del edificio, distribuyendo adecuadamente los recintos y el equipamiento y eligiendo los materiales y aplicándolos con las técnicas adecuadas, que si se pretenden alcanzar los mismos resultados una vez finalizada la edificación.

El índice utilizado para la medición de la exposición al ruido es el NEF (Noise Exposure Forecast); señala la Memoria que este índice ha sido utilizado con asiduidad en Estados Unidos, y ha sido elegido por acuerdo entre la consultora y el Servicio de Medio Ambiente del Ayuntamiento por entender que era el más adecuado para el estudio del Aeropuerto de Zaragoza y su entorno.

No obstante, y sin perjuicio de la calidad técnica de este mapa de ruidos, existen diversas circunstancias que inciden en el mismo y aconsejan profundizar más en el replanteamiento de la cuestión. En la consideración jurídica cuarta se analiza mas a fondo este aspecto.

Procede señalar que la situación de normativa aplicable en materia de ruidos, al tiempo de aprobarse el vigente PGOU de Zaragoza (junio de 2001), era de vacío normativo a nivel de legislación estatal y autonómica. Y, a nivel municipal, la Ordenanza Municipal para la protección contra Ruidos y Vibraciones se aprobó por el Ayuntamiento Pleno en fecha 31 de octubre de 2001.

En este sentido, consideramos que, en la elaboración del Mapa Sonoro del Aeropuerto de Zaragoza (Horizonte 2007), aprobado por el Ayuntamiento de Zaragoza en el año 1997, con arreglo al método entonces considerado técnicamente más idóneo, no puede apreciarse irregularidad o incumplimiento legal alguno, pues no había, como hemos dicho, norma jurídica que determinara el método al que había de sujetarse.

2.3.- Necesidad de revisión del Mapa sonoro

Dicho lo anterior, sí es cierto, en cambio, que la antes citada Ordenanza Municipal para la protección contra Ruidos y Vibraciones ya establecía, en su art. 5º, que los Mapas de ruidos se renovarían cada cinco años, a partir de su aprobación. Y la reciente Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (a la que luego haremos más extensa referencia), en su art. 16, también establece esa misma obligatoriedad de revisión de los mapas de ruidos cada cinco años, a partir de la fecha de su aprobación.

Por tanto, parece procedente a esta Institución, a la vista de lo dispuesto en la propia Ordenanza municipal, y en la Ley 37/2003, sugerir al Ayuntamiento de Zaragoza, la revisión del mapa sonoro del Aeropuerto de Zaragoza, aprobado en el año 1997, pues el mismo ya debería haberse revisado en el año 2002.

Si tenemos en cuenta, por una parte, que la Directiva 2002/49/CE, en su artículo 5º, aunque admite que *"hasta tanto se usen con carácter obligatorio*

métodos comunes de evaluación para la determinación de los indicadores Lden y Lnight, los Estados miembros podrán utilizar a estos efectos los indicadores de ruido nacionales existentes y otros datos conexos, que deberán transformarse en los indicadores anteriormente citados", termina precisando que "dichos datos no podrán remontarse a más de tres años atrás"; y si, por otra parte, tenemos en cuenta los plazos establecidos en el art. 7 de la Directiva antes citada, y en la Disposición Adicional Primera de la Ley 37/2003 (ambas disposiciones fijan la fecha límite del 30-06-2007 para la aprobación de los mapas de ruido de los grandes aeropuertos y de aglomeraciones con más de 250.000 habitantes), mediante la que dicha Directiva comunitaria ha sido traspuesta a nuestro Ordenamiento jurídico nacional, consideramos especialmente oportuno, desde un punto de vista temporal, proceder ya a la revisión de dicho mapa de ruidos.

Asimismo, en un eventual mapa de ruidos de la zona que se realice será necesario igualmente estudiar los ruidos procedentes de la Autovía de Madrid y del Cuarto Cinturón de ronda de la ciudad de Zaragoza, que constituyen una buena parte del perímetro que circunda el sector 89/3 del Plan General y que de alguna manera pueden afectar la ordenación urbanística en orden a evitar futuras molestias derivadas de esta circunstancia.

Tercera.- Sobre la incidencia de nuevas normativas en materia de ruido ambiental.

3.1.- La Comunidad Europea considera que la protección contra el ruido es uno de los objetivos a los que debe tender el marco de la política comunitaria con el fin de alcanzar un grado elevado de protección del medio ambiente y la salud. En el Libro Verde sobre política futura de lucha contra el ruido, la Comisión se refiere al ruido ambiental como uno de los mayores problemas medioambientales en Europa. Por tal motivo, el Parlamento Europeo, en su Resolución de 10 de junio de 1997, respaldó el Libro Verde de la Comisión, insistiendo en la necesidad de establecer medidas e iniciativas específicas en una Directiva sobre reducción del ruido ambiental y poniendo de manifiesto la falta de datos fidedignos y comparables sobre la situación con respecto a las distintas fuentes de ruido; en la Comunicación de la Comisión de 1 de diciembre de 1999 sobre transporte aéreo y medio ambiente se definieron un indicador de ruido común y un método común para medir y calcular el ruido en las inmediaciones de los aeropuertos y, en el mismo sentido, la Comisión declaró ante el Comité de Conciliación de la Directiva sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, que *"las propuestas legislativas destinadas a reducir las emisiones de ruido de las principales fuentes deberían sustentarse en pruebas sólidas. Ello está en consonancia con el "enfoque basado en los conocimientos" para la concepción de políticas que se propone en el sexto programa de acción en*

materia de medio ambiente [COM(2001) 31] aprobado por el Parlamento Europeo y el Consejo”.

3.2.- La Directiva 2002/49/CE

Fruto de esta preocupación es la *Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*, con la que se pretende, entre otras cosas (Considerando quinto) “*proporcionar una base para desarrollar y completar el conjunto de medidas comunitarias existente sobre el ruido emitido por las principales fuentes, en particular vehículos e infraestructuras de ferrocarril y carretera, aeronaves, equipamiento industrial y de uso al aire libre y máquinas móviles, y para desarrollar medidas adicionales a corto, medio y largo plazo*”. Para ello es preciso, en orden al mejor cumplimiento de los objetivos relativos a un grado elevado de protección del medio ambiente y de la salud, completar la acción de los Estados miembros mediante una acción comunitaria que permita encontrar un terreno común de entendimiento respecto al problema del ruido, por lo que los datos sobre los niveles de ruido ambiental se deben recabar, cotejar y comunicar con arreglo a criterios comparables. Esto supone el uso de indicadores y métodos de evaluación armonizados, así como de criterios de adaptación de la cartografía del ruido.

La Directiva señala en su Considerando octavo la necesidad de establecer métodos comunes de evaluación del ruido ambiental (que define su artículo 3 como sonido exterior no deseado o nocivo generado por las actividades humanas, medios de transporte y actividades industriales), y la fijación de valores límite en función de indicadores armonizados para calcular los niveles de ruido. Los Estados miembros determinarán las cifras concretas de todo valor límite, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la necesidad de aplicar el principio de prevención a fin de mantener espacios tranquilos en aglomeraciones.

De acuerdo con este designio, se han seleccionado unos indicadores de ruidos comunes, que son el L_{den} , para evaluar molestias, y L_{night} , para evaluar alteraciones de sueño, admitiéndose que los Estados miembros empleen indicadores suplementarios para vigilar o controlar situaciones especiales de ruido. Asimismo, se propugna la utilización de cartografiado estratégico de ruidos para determinadas zonas de interés, de manera que puedan recogerse en él los datos necesarios para ofrecer una representación de los niveles de ruido percibidos dentro de dicha zona.

Atendidos estos antecedentes, el objeto de la Directiva, expuesto en su artículo 1, es establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental; para ello extiende su ámbito de aplicación al ruido ambiental al que estén expuestos los seres humanos en particular en zonas

urbanizadas, en parques públicos u otras zonas tranquilas en una aglomeración, en zonas tranquilas en campo abierto, en las proximidades de centros escolares y en los alrededores de hospitales, y en otros edificios y lugares vulnerables al ruido (artículo 2), encomendando a los Estados miembros diversas tareas en orden al cumplimiento de sus fines: elaboración y aprobación de mapas de ruidos y planes de acción para aglomeraciones urbanas, establecimiento de límites en su territorio, aplicación de los indicadores de ruido L_{den} y L_{night} (se permite la utilización de otros indicadores existentes, si bien sus datos no podrán remontarse a más de tres años atrás y deberán transformarse en los que ahora se determinan con carácter general), recogida y publicación de datos, información a la población, etc.

La incorporación a la legislación nacional de esta Directiva deben hacerla los Estados miembros a más tardar el 18 de julio de 2004, a cuyo fin pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias.

3.3.- La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido

La trasposición de esta Directiva al ordenamiento jurídico español ofrece una oportunidad idónea para dotar de mayor estructura y orden al panorama normativo sobre el ruido, dada la ausencia de una normativa general. A tal fin, las Cortes Generales aprobaron recientemente la *Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido*, publicada en el Boletín Oficial del Estado de 18 de noviembre de 2003. Como señala la exposición de motivos de esta norma *“En la legislación española, el mandato constitucional de proteger la salud (artículo 43 de la Constitución) y el medio ambiente (artículo 45 de la Constitución) engloban en su alcance la protección contra la contaminación acústica. Además, la protección constitucional frente a esta forma de contaminación también encuentra apoyo en algunos derechos fundamentales reconocidos por la Constitución, entre otros, el derecho a la intimidad personal y familiar, consagrado en el artículo 18.1. Sin embargo, el ruido carecía hasta esta Ley de una norma general reguladora, de ámbito estatal, y su tratamiento normativo se desdoblaba, a grandes rasgos, entre las previsiones de la normativa civil en cuanto a relaciones de vecindad y causación de perjuicios, la normativa sobre limitación del ruido en el ambiente de trabajo, las disposiciones técnicas para la homologación de productos y las ordenanzas municipales que conciernen al bienestar ciudadano o al planeamiento urbanístico”*, añadiendo mas adelante que *“El alcance y contenido de esta Ley es, sin embargo, más amplio que el de la Directiva que por medio de aquélla se traspone, ya que la Ley no se agota en el establecimiento de los parámetros y medidas a las que alude la directiva respecto, únicamente, del ruido ambiental, sino que tiene objetivos más ambiciosos. Al pretender dotar de mayor cohesión a la ordenación de la contaminación acústica en el ámbito estatal en España, contiene múltiples disposiciones que no se limitan a la mera trasposición de la Directiva y quieren promover activamente, a través de*

una adecuada distribución de competencias administrativas y del establecimiento de los mecanismos oportunos, la mejora de la calidad acústica de nuestro entorno”.

3.4.- Aplicación de la Ley; medidas a adoptar

Hemos de recordar, no obstante, que la aplicabilidad de las Directivas comunitarias está ligada a su trasposición al Derecho de los Estados miembros, dentro del plazo que dichas Directivas establecen.

Pues bien, la Directiva 2002/49/CE cuyo incumplimiento se invoca en la queja, no puede invocarse como tal directamente, una vez traspuesta a nuestro Ordenamiento jurídico dentro del plazo dado para ello por la Directiva (que daba un plazo hasta el 18-07-2004, en tanto que la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, es la norma que lleva a efecto dicha trasposición, no sin dejar pendiente de determinación reglamentaria varios aspectos de la misma, que suponemos habrán de completarse antes de que cumpla el citado plazo del próximo 18-07-2004).

La Ley 37/2003 no recoge expresamente la aplicación de los indicadores de ruido L_{den} y L_{night} , y a la vista de la admisibilidad que contempla el art. 5, párrafo 2º, de la Directiva comunitaria, en relación con la utilización de otros indicadores nacionales de ruidos, siempre que sean transformables en aquéllos, y hasta tanto se usen con carácter obligatorio métodos comunes de evaluación, no parece que pueda, en este momento, apreciarse irregularidad imputable a la Administración municipal.

La entrada en vigor de la reciente Ley 37/2003, al establecer, entre otras previsiones, la de que *"el planeamiento territorial general vigente a la entrada en vigor de esta Ley deberá adaptarse a sus previsiones en el plazo de cinco años desde la entrada en vigor de su Reglamento general de desarrollo"* (Disposición Transitoria segunda), y la de que *"a efectos de lo dispuesto por los artículos 1484 y siguientes del Código Civil, se considerará concurrente un supuesto de vicios o defectos ocultos en los inmuebles vendidos determinante de la obligación de saneamiento del vendedor en el caso de que no se cumplan en aquellos los objetivos de calidad en el espacio interior fijados conforme al artículo 8.3 de esta ley"*, hacen aconsejable, desde el punto de vista de esta Institución, y aplicando un criterio de precaución, sugerir al Ayuntamiento la toma en consideración de establecer en las Ordenanzas de edificación del Plan Parcial del Sector 89/3 en tramitación medidas especialmente exigentes que garanticen una insonorización de las viviendas superior a las exigidas por las Normas Básicas de Edificación actualmente vigentes, en previsión del cumplimiento de los objetivos de calidad que puedan determinarse en su día por las Administraciones competentes, en cumplimiento de la citada Ley del Ruido.

Por otra parte, la ordenación que prevé el Plan Parcial en tramitación sitúa espacios libres y zonas verdes en los terrenos potencialmente más susceptibles de afección por ruidos procedentes de la actividad del Aeropuerto, lo que sin duda puede mermar la calidad de tales espacios, y a este respecto, esta Institución considera aconsejable, para dotar a dichos espacios de la mayor tranquilidad posible, sugerir que las plantaciones que se hagan en las mismas sean lo más idóneas posibles para paliar, amortiguar y absorber los efectos del ruido.

3.5.- Ausencia de una legislación autonómica

La Ley 37/2003, al establecer en su art. 4 las atribuciones competenciales, en su apartado 4, remite determinadas competencias a lo que disponga la legislación autonómica, y también alude a las competencias municipales. Y reiteramos lo antes indicado en cuanto a la obligatoria adaptación que habrá de hacerse del planeamiento territorial general vigente, en el plazo de cinco años desde la entrada en vigor de la Ley.

Constatada por esta Institución la ausencia de una legislación autonómica en esta materia, y aunque la Ley citada contiene determinaciones que pueden aplicarse ante situaciones concretas, y atendiendo a la competencia exclusiva que la Comunidad Autónoma tiene atribuida en materia de ordenación del territorio y urbanismo, reconocemos la aspiración de los presentadores de la queja, en cuanto a la conveniencia de instar al Gobierno de Aragón a tramitar y aprobar la normativa autonómica específica en materia de ruidos, que dé contenido a la remisión competencial prevista en la Ley del Ruido, y de conexión del planeamiento urbanístico con la contaminación acústica.

Cuarta.- Sobre la regulación del mapa sonoro del Aeropuerto de Zaragoza

4.1.- Factores a considerar

Sobre el Mapa sonoro del Aeropuerto de Zaragoza concurren varios factores que aconsejan un replanteamiento adaptado a las actuales circunstancias con el fin de garantizar su objetivo de prever futuros problemas en el desarrollo urbanístico de suelos que podrían resultar afectados por las molestias derivadas del ruido de los aviones. El principal inconveniente deriva de la antigüedad de los datos: según

expresa la Memoria del PGOU, el contrato de asistencia técnica para la realización del estudio se adjudicó en diciembre de 1996, habiéndose entregado el trabajo en 1997; dado el tiempo transcurrido, sobre él inciden:

4.1.1.- La Ordenanza Municipal para la protección contra ruidos y vibraciones aprobada por el Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza en sesión de 31/10/01 establece en su artículo 5º, relativo a la integración del ruido en la gestión ambiental, que el Ayuntamiento determinará los niveles sonoros ambientales de la ciudad mediante la elaboración de mapas de ruidos, que se renovarán cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación. La aplicación de este precepto muestra la obsolescencia del actual mapa de ruidos que deberá ser revisado de acuerdo a las actuales circunstancias y a los avances normativos acontecidos a lo largo de este periodo.

4.1.2.- Señala el punto 3 del Mapa sonoro del Aeropuerto, referida a la legislación de las aeronaves, que una de las grandes dificultades del estudio era la elección del “Índice de Exposición” al Ruido de Aeronaves, al no contarse con legislación comunitaria en esta materia y existir una gran dispersión de metodologías en el método de cálculo, haciendo referencia mas adelante a algunas de las actuaciones planteadas en el V Programa de la Unión Europea “hacia el desarrollo sostenible”, con el objeto de reducir las molestias por ruido. Para ello, la *Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental*, que entró en vigor el 18/07/02, fecha de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, manifiesta su voluntad de disponer de datos fidedignos y comparables sobre la situación con respecto a las distintas fuentes de ruido, por lo que establece en su artículo 5 los indicadores de ruido L_{den} y L_{night} , tal como se mencionan en el anexo I, en la preparación y la revisión de los mapas estratégicos de ruido. Por tanto, sería conveniente que los nuevos mapas de ruido que se elaboren vengan referidos a los métodos comunes de evaluación contenidos en la Directiva, sin que sea posible, conforme a lo dispuesto en dicho artículo 5, la conversión de los actuales datos por haber transcurrido mas de tres años desde su obtención.

4.1.3.- Como se ha indicado anteriormente, la Directiva sobre evaluación y gestión del ruido ambiental extiende su ámbito de aplicación al ruido ambiental al que están expuestos los seres humanos en zonas urbanas, parques públicos u otras zonas tranquilas en una aglomeración, entre otros lugares que menciona su artículo 2. Se trata de evitar las molestias derivadas del ruido ambiental no solo dentro de las edificaciones, sino también en el

exterior, donde se desarrolla una parte importante de la actividad humana, resultando muy conveniente que los espacios delimitados con esta finalidad puedan cumplirla adecuadamente.

4.1.4.- Las alegaciones efectuadas por el Aeropuerto de Zaragoza en el trámite de aprobación del Plan General se fundamentan en estudios realizados mucho más recientemente que el Mapa sonoro incluido en dicho documento; junto a los datos que aportan, se efectúan unas advertencias que, dada su repercusión posterior en la calidad de vida de los vecinos que residen en la zona Arcosur, deberían ser estudiadas y contrastadas con el mayor detalle.

4.1.5.- El incremento de actividad del aeropuerto, derivado del mayor uso del avión (según el informe de gestión de AENA de 2002 el Aeropuerto de Zaragoza experimentó un incremento en ese año del 2,9%, y en los nueve primeros meses de 2003 el aumento ha sido del 6,2% con respecto al mismo periodo de 2002) y, sobre todo, de la progresiva urbanización e inicio de actividades de las empresas que se van instalando de la Plataforma Logística de Zaragoza –PLAZA-, uno de cuyos polos de atracción radica en las posibilidades que ofrece la terminal de carga del Aeropuerto, que progresivamente va aumentando su tráfico de mercancías: según información publicada por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, el volumen de mercancía transportada en septiembre de 2003 con respecto al año anterior se ha incrementado un 219%. Este progresivo aumento se viene experimentando desde 2001, fecha que supuso un punto de inflexión en la línea decreciente de actividad que venía sufriendo esta instalación desde 1994; afortunadamente, la tendencia se ha invertido por completo y presenta una evolución muy positiva, lo que augura un notable aumento de vuelos en el futuro, principalmente de aviones de mercancías, cuyas actividades se realizan en buena parte durante la noche. La previsión de incremento de actividades, junto a otras circunstancias de diverso orden, se ha recogido en el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Zaragoza, cuya exposición pública se inició con el anuncio publicado en el B.O.A. de 17/11/03; el Análisis de Alternativas (capítulo 6.1) señala en su *epígrafe 6.1.1. Motivación del Estudio*, que *“el papel que juega el aeropuerto en el sistema global de transporte de la región está totalmente descompensado teniendo en cuenta la población y el nivel de riqueza concentrados en el área de influencia inmediata del Aeropuerto (no hay que olvidar que en la ciudad de Zaragoza y sus alrededores se concentran cerca de 700.000 personas, el 60% de la población aragonesa), de donde se deduce que el aeropuerto, está realmente infrutilizado. Cumple, con escaso peso, la función de comunicar Zaragoza*

con las dos principales ciudades españolas, así como con las europeas con las que mantiene las principales relaciones económicas (caso de Francfort como sede de la Opel), lo que se demuestra por la alta componente de tráfico regular (76% sobre el tráfico total). El pequeño tráfico chárter responde principalmente a los grupos de vacaciones de los que Zaragoza es emisor. Presenta, no obstante, un importante y creciente tráfico de mercancías, fruto de la instalación en el Aeropuerto de diversas compañías courier y transitarias, gracias a las facilidades ofrecidas por el mismo. b) El entorno del aeropuerto está caracterizado por la excepcionalidad de las adecuadas condiciones para desarrollar las actividades aeronáuticas: ausencia de núcleos densos de población e industrias en las inmediaciones; el terreno físico donde se asienta es prácticamente llano y sin obstáculos en las aproximaciones, todo ello reforzado por la amplia extensión de la zona calificada Sistema General de Comunicaciones, extensión que se verá aumentada ya que el Ayuntamiento de Zaragoza tiene prevista la reserva, en su próximo PGOU, de terrenos de carácter dotacional para la protección recíproca del aeropuerto y su entorno. A todo ello hay que añadir la excelente accesibilidad terrestre y cercanía al núcleo de población al que principalmente sirve. c) La capacidad del espacio aéreo se manifiesta suficiente para acoger los incrementos previstos de la demanda a corto, medio y largo plazo, medida desde la perspectiva de los medios actuales de operatividad'. Por estas razones, justifica más adelante la necesidad de ampliar las actuales instalaciones: en cuanto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, señala el párrafo e) que "Es altamente recomendable la ampliación de su superficie a lo largo del periodo de estudio para permitir una segregación en plataforma de los distintos tipos de tráfico: carga, pasaje y aviación general"; para el Edificio Terminal de Pasajeros, aunque es suficiente para tratar el tráfico actual, ya empiezan a aparecer deficiencias en la zona de facturación para el año 2.005 por lo que "Para el 2010 ya habría que acometer obras de ampliación en casi todas las zonas del edificio terminal"; similares problemas se plantean en la zona de carga, aparcamiento de vehículos, accesos etc. Es necesario tomar en consideración todas estas circunstancias, con el fin, por un lado, de evitar problemas a futuros residentes en el entorno del Aeropuerto y, por otro, de no hipotecar el desarrollo futuro de esta fundamental infraestructura con el establecimiento de zonas residenciales en su área de influencia sonora.

4.1.6.- Se ha constatado el desplazamiento que sufren las líneas que marcan los NEF 32,50 con respecto al itinerario que han de seguir los aviones en su aproximación por instrumentos al aeropuerto: Las aeronaves civiles, en general, aterrizan por la pista más cercana al Aeropuerto que es la 30R-12L, y dado el viento dominante en la zona y la existencia de un sistema de ayuda al

aterriaje en la cabecera 30R, será esta la entrada normal de dicho tráfico. El avión, en general, seguir en su aproximación a dicha cabecera 30R la trayectoria definida en la Carta de Aproximación ILS a la cabecera 30R, que figura publicada en el AIP Espana (documentación oficial al respecto), y debe seguir una línea sensiblemente recta cuya dirección vendrá marcada por los puntos de 41 39' 19,4165" N, 001 0' 29,94" W (WGS84), correspondiente al umbral de dicha cabecera y el punto 41 35' 56" N, 000 52' 41" W, inicio de dicha aproximación (encima de los montes de Torrero); si trazamos una línea recta entre ambos puntos, observamos que las líneas NEF 32,50 no son paralelas a esta (que sobrevuela el barrio de Montecanal por su extremo sur, y que en buena lógica debería determinar los niveles de ruido que producen los aviones en su maniobra de aterriaje por instrumentos), sino que se van desplazando cada vez más hacia el sur, apartándose incluso en determinado momento de esta línea teórica

4.2.- Otras medidas para paliar el problema

La compatibilización de la actividad aeroportuaria, y de su potencial desarrollo, con los usos residenciales más próximos, o afectados por las trayectorias o pasillos aéreos de aproximación y despegue del mismo, y el cumplimiento que procederá exigir de la aplicación de la antes citada Ley del Ruido, hacen aconsejable, asimismo, instar a la Administración municipal, a realizar las gestiones que sean precisas, por una parte, para delimitar con la máxima precisión los pasillos aéreos, y situar en los mismos los marcadores que permitan hacer el control y seguimiento de las desviaciones que puedan hacerse de los mismos, para adopción de las medidas correctoras o sancionadoras que puedan ser procedentes. Y en la misma línea, y sin perjuicio del respeto debido a las competencias propias de la Dirección del Aeropuerto, debieran realizarse las gestiones oportunas con la Administración competente para fomentar la utilización de la pista del Aeropuerto más alejada de los usos residenciales, tanto actualmente existentes como los que puedan resultar de la aprobación definitiva del planeamiento parcial en tramitación y al que se refiere la queja.

III.- RESOLUCIÓN

Vistos los antecedentes de hecho y consideraciones realizadas, y en ejercicio de las facultades que a esta Institución confiere el artículo 22 de la Ley 4/1985, de 27 de junio, reguladora del Justicia de Aragón, he resuelto:

PRIMERO.- SUGERIR al AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA:

1.- Que en cumplimiento de lo que se establece en el art. 5º de su propia Ordenanza municipal de protección contra ruidos y vibraciones, y en el art. 16 de la reciente Ley 37/2003, proceda a adoptar las medidas adecuadas para la Revisión del Mapa Sonoro del Aeropuerto de Zaragoza.

2.- Que en previsión del cumplimiento de los objetivos de calidad que puedan determinarse en su día por las Administraciones competentes, en cumplimiento de la citada Ley del Ruido, y en atención al posible incremento futuro del tráfico del Aeropuerto, con objeto de evitar hipotecas y de permitir un uso compatible, se tome en consideración la conveniencia de establecer en las Ordenanzas de edificación del Plan Parcial del Sector 89/3 en tramitación medidas especialmente exigentes que garanticen una insonorización de las viviendas superior a las exigidas por las Normas Básicas de Edificación actualmente vigentes.

3.- Dado que la ordenación que prevé el Plan Parcial en tramitación sitúa espacios libres y zonas verdes en los terrenos potencialmente más susceptibles de afección por ruidos procedentes de la actividad del Aeropuerto, lo que sin duda puede mermar la calidad de tales espacios, esta Institución considera aconsejable, para dotar a dichos espacios de la mayor tranquilidad posible, sugerir que las plantaciones que se hagan en las mismas sean lo más idóneas posibles para paliar, amortiguar y absorber los efectos del ruido.

4.- La compatibilización de la actividad aeroportuaria, y de su potencial desarrollo, con los usos residenciales más próximos, o afectados por las trayectorias o pasillos aéreos de aproximación y despegue del mismo, y el cumplimiento que procederá exigir de la aplicación de la antes citada Ley del Ruido, hacen aconsejable, asimismo, instar a la Administración municipal, a realizar las gestiones que sean precisas, por una parte, para delimitar con la máxima precisión los pasillos aéreos, y situar en los mismos los marcadores que permitan hacer el control y seguimiento de las desviaciones que puedan hacerse de los mismos, para adopción de las medidas correctoras o sancionadoras que puedan ser procedentes.

5.- Sin perjuicio del respeto debido a las competencias propias de la Dirección del Aeropuerto, esta Institución considera que debieran realizarse las gestiones oportunas con la Administración competente para fomentar —especialmente cuando se trate de aeronaves que producen más ruido— la utilización de la pista del Aeropuerto más alejada de los usos residenciales, tanto actualmente existentes como los que puedan resultar de la aprobación definitiva del planeamiento parcial en tramitación y al que se refiere la queja.

SEGUNDO.- SUGERIR al GOBIERNO DE ARAGON la conveniencia de tramitar y aprobar la normativa autonómica específica en materia de ruidos, que llene de contenido la remisión competencial prevista en el art. 4.4 de la Ley 37/2003, del Ruido, y de conexión del planeamiento urbanístico con la contaminación acústica.

Agradezco de antemano su colaboración y espero que en un plazo no superior a un mes me comuniquen si acepta o no la Sugerencia formulada, indicándome, en este último supuesto, las razones en que funde su negativa.

9 de Febrero de 2004

EL JUSTICIA DE ARAGÓN

FERNANDO GARCÍA VICENTE