



Zaragoza Alta Velocidad



Modificación de Plan General El Portillo

Área de Intervención G-19/1

Marzo 2015

Arquitecto: Andrés Fernández-Ges

Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.

Pza. Antonio Beltrán Martínez nº 1, 6º K Zaragoza 50002
t 976 201833 fax 976 397216

Índice.

Memoria	4
1. Justificación de la modificación de Plan General	5
2. Objeto de la modificación de Plan General	10
3. Datos generales	11
3.1. Ámbito de la modificación del Plan	11
3.2. Promotor de la modificación del Plan	11
3.3. Autores de la modificación del Plan	11
4. Antecedentes	12
4.1. Convenio de 23 de marzo de 2002	12
4.2. Modificación nº 3 del Plan General	13
4.3. Modificación nº 12 del Plan General	14
4.4. Reducción del dominio público ferroviario	17
4.5. Desafectación de los suelos ferroviarios	18
4.6. Desafectación de los aprovechamientos ferroviarios	18
4.7. Traslado de dependencias	18
4.8. Demolición de las edificaciones auxiliares	19
4.9. Cesiones anticipadas de suelo	19
4.10. Addenda al Convenio de 23 de marzo de 2002	20
4.11. Modificación nº 87 del Plan General	21
5. Estado actual del ámbito	23
5.1. Planeamiento vigente	23
5.2. Estado actual del terreno	24
5.3. Infraestructuras existentes	24
5.4. Estado actual de la propiedad	25
5.5. Cuadro de fincas aportadas	28
6. Propuesta de modificación	29
6.1. Planeamiento propuesto	29
6.2. Parámetros de aprovechamiento resultantes	33
6.3. Viabilidad del área de intervención	35
6.4. Efectos de la modificación sobre el territorio	37
6.5. Modificación de plan general de menor entidad	38
7. Gestión del ámbito	39
Ordenanzas particulares	41
1. Justificación de los cambios realizados	42
Texto Refundido de las Ordenanzas particulares	47

Ficha del área de intervención	74
1. Planeamiento actual	75
2. Nueva ordenación	78
Tabla del anejo VIII de las Normas urbanísticas	81
1. Planeamiento actual	82
2. Nueva ordenación	84
Anejos a la Memoria	86
1. Resolución de la reducción del dominio público ferroviario	87
2. Resolución de la desafectación de los suelos del Portillo	88
3. Resolución de la desafectación de los aprovechamientos	89
4. Notas simples registrales de las parcelas aportadas	90
Documentación gráfica	91
MA 19.03 Plano de calificación y regulación del suelo. Planeamiento actual	
MA 19.03 Plano de clasificación del suelo. Planeamiento actual	
MA 19.03 Plano de estructura urbanística. Planeamiento actual	
MA 19.03 Plano de calificación y regulación del suelo. Nueva ordenación	
MA 19.03 Plano de clasificación del suelo. Nueva ordenación	
MA 19.03 Plano de estructura urbanística. Nueva ordenación	
MA 19.03 Plano parcelario actual	
MA 19.03 Plano de gestión. Delimitación de las unidades de ejecución	
MA 19.03 Plano de detalle de las parcelas	
MA 19.03 Plano de reparto de costes de urbanización	

Memoria

1. Justificación de la Modificación de Plan General

El desarrollo de los suelos del Portillo forma parte de las tareas encomendadas a Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., en virtud del Convenio de 23 de marzo de 2002, firmado entre el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza, dentro de la transformación de los suelos ferroviarios de la ciudad.

En los terrenos del Portillo se ubicaba la antigua estación de ferrocarril de la ciudad, así como diversas instalaciones ferroviarias anejas y complementarias al funcionamiento de la estación, correspondientes tanto a infraestructura de vía como a construcciones auxiliares del ferrocarril.

El área del Portillo fue incluida dentro del área de Convenio AC-19 en el Plan General de Zaragoza de 2002. Posteriormente, el 23 de diciembre de 2005, se aprobó definitivamente la modificación nº 12 del Plan General, por la que el área del Portillo se calificaba como el área de intervención G-19-1 en suelo urbano no consolidado, pendiente de gestión.

El 28 de septiembre de 2012 se aprueba la modificación nº 87 de Plan General, por la que se extrae del ámbito del área de intervención la parcela de equipamiento 19.08, destinada al Caixa Forum, actualmente en construcción, y se califica como dotación local de equipamiento privado en suelo urbano consolidado, destinado a usos cultural y de espectáculos.

Hasta la actualidad, la Sociedad ha realizado diversas obras en el entorno del Portillo para su transformación urbana. La celebración de la Expo 2008 hizo necesarias la ejecución de una serie de obras consideradas prioritarias. Entre ellas, cabe destacar las siguientes:

- Redacción del proyecto de urbanización del área G-19-1 (fases preExpo).
- Estación de Cercanías del Portillo
- Traslado del parque de telecomunicaciones del Portillo.
- Túnel de cercanías y vehículos. Tramo 1.
- Urbanización del vial Norte del Portillo (c/ Escrivá de Balaguer)
- Urbanización del entorno de la Estación de cercanías del Portillo.
- Demolición el vestíbulo de la antigua Estación de viajeros.
- Demolición de talleres y vestuarios

Posteriormente a la celebración de la Expo, la capacidad financiera de la Sociedad ha sido escasa, pero también se han realizado una serie de obras, principalmente destinadas a liberar los suelos de las actividades ferroviarias, con motivo de conseguir la desafectación de los terrenos.

Las principales obras y proyectos realizados posteriormente a la Expo son:

- Proyecto de urbanización del área G-19-1 (Parque y resto de urbanización)
- Proyecto de reducción del dominio público ferroviario.
- Traslado de dependencias ferroviarias a la Cartuja
- Traslado de sindicatos y dependencias de ADIF a la antigua estación.
- Demolición de edificios de sindicatos y antiguo hotel de trabajadores
- Demolición de talleres ferroviarios y demolición parcial del parking.
- Proyecto y dirección de obra del traslado de las oficinas de ADIF a la Estación Intermodal.

La inversión realizada en este ámbito por las obras anteriores y posteriores a la Expo y contratos asociados asciende hasta la fecha a casi 44 millones de euros.

En cuanto a la delimitación del dominio público ferroviario, la desafectación de parte de los terrenos del ámbito se aprobó en junio de 2009. El dominio público ferroviario se redujo, a partir de esa fecha, a la delimitación de la antigua Estación del Portillo y el parking anejo a la Avenida Anselmo Clavé, quedando la mayor parte de la zona disponible para su desafectación.

La desafectación de los terrenos ferroviarios exteriores al dominio público ferroviario se produjo el 26 de febrero de 2010 por el Consejo de Administración de ADIF. Asimismo, se produjo la desafectación de los aprovechamientos de los suelos por los que discurre el sistema general ferroviario en subsuelo. Posteriormente, el 31 de marzo de 2010, el Ministerio de Fomento resolvió positivamente la desafectación de dichos aprovechamientos, a instancia de ADIF.

En la superficie comprendida por el trayecto de las líneas ferroviarias en túnel se produjo la desafectación del vuelo, quedando afectada en superficie únicamente el área correspondiente al edificio de la Estación de Cercanías y las salidas de emergencia.

Tan solo quedó sin desafectar el área de la antigua Estación en la que continúa trabajando personal de ADIF, y el parking anejo de la Estación, pendiente de realizar el traslado de las dependencias de ADIF a la zona de llegadas de la Estación Intermodal de Delicias. Este traslado todavía no se ha producido, ya que la Sociedad no cuenta con los recursos económicos suficientes para afrontarlo.

A día de hoy, todavía quedan pendientes de realizar en el ámbito las siguientes obras:

- Traslado de las dependencias de ADIF en la antigua estación de viajeros a la Estación Intermodal de Delicias.
- Demoliciones del parking, la antigua estación y el edificio de Correos.
- Urbanización del parque del Portillo.
- Urbanización del resto de urbanización del Portillo.

El área de intervención G-19-1, tal como se encuentra en estos momentos, no puede ser desarrollada, ya que mientras no se produzca el traslado de las dependencias de ADIF a la zona de llegadas de la Estación Intermodal, no es posible desafectar ese suelo del uso ferroviario y, por tanto, no se puede aprobar el proyecto de reparcelación ni enajenar las fincas lucrativas.

La actual situación financiera de la Sociedad requiere de un modo de financiación lo más ágil posible, que permita acometer el resto de obras pendientes del Convenio de 23 de marzo, así como saldar las deudas provenientes del crédito existente.

En la complicada situación actual del sector inmobiliario, los terrenos de ZAV que podrían tener una mejor salida en el mercado son los incluidos en los suelos del Portillo. Al no tener la posibilidad de financiar el traslado de la antigua estación, se hace necesario establecer medidas que permitan poner en valor lo antes posible estos suelos y que, con su enajenación, se puedan acometer las obras pendientes.

En el área se encuentran dos parcelas lucrativas. La parcela AL-R cuenta con una edificabilidad total de 24.000 m²t, de los que 22.000 m²t como máximo corresponden a usos residenciales, con la posibilidad de construir un máximo de 220 viviendas. Esta parcela ocupa la zona donde actualmente se ubica el edificio de Correos, parte del

parking de la Estación y parte del edificio de la antigua Estación, por lo que se encuentra en zona pendiente de desafectación.

La parcela AL-T cuenta con una edificabilidad total de 28.000 m²t destinados en su totalidad a usos distintos de vivienda. Esta parcela se ubica al norte, junto a la rotonda de la Ciudadanía, en terrenos desafectados y junto a un vial, la calle Escrivá de Balaguer, ya urbanizado y con todos los servicios urbanísticos disponibles. Además, cuenta con la subestación eléctrica contigua ya construida, por lo que no tendría ningún problema en cuanto al suministro eléctrico.

Debido a estas condiciones, la parcela puede considerarse actualmente como suelo urbano consolidado, ya que cuenta con acceso rodado y con todos los servicios urbanos a pie de calle.

La clasificación de dicha parcela como suelo urbano consolidado permitiría desbloquear la actual situación de inmovilidad que se sucede en el área de intervención, ya que permitiría la enajenación de la parcela sin necesidad de realizar el traslado pendiente ni de aprobar previamente el proyecto de reparcelación.

Los recursos obtenidos con la enajenación y posterior venta de la parcela sustraída del área de intervención permitirían a la sociedad acometer las actuaciones pendientes en el Portillo y, a la vez, reducir la deuda financiera existente, lo que no sería posible si se mantuviera el uso terciario de la parcela actual.

Con este objetivo, en julio de 2013 se presentó a trámite una modificación de plan general en la que se clasificaba la parcela AL-T como suelo urbano consolidado y a la vez se cambiaba su uso terciario por uso residencial, haciendo una permuta de usos y edificabilidad con la parcela AL-R. De este modo, la edificabilidad, densidad residencial y aprovechamiento medio del ámbito no de modificaban respecto de los parámetros actuales.

La parcela AL-R quedaba con 28.000 m² de edificabilidad para otros usos distintos de vivienda, y la parcela AL-T quedaba, una vez aprobada la modificación, con 22.000 m² de edificabilidad residencial y 2.000 m² de otros usos, y un número máximo de 220 viviendas.

La propuesta de modificación de plan general fue aprobada inicialmente el 5 de junio de 2014, aceptando la propuesta el intercambio de ubicación de las parcelas AL-(T) y AL(R), pero en el acuerdo de aprobación se incluía "siempre que ambas se mantengan dentro del área G-19-1".

Dada esta situación, el 5 de noviembre de 2014, ZAV aporta en comparecencia el cumplimiento de las prescripciones emitidas, así como documentación para solventar los reparos manifestados a extraer la parcela del ámbito del área de intervención, consistentes en la tasación de las parcelas del ámbito y un documento de compromisos por parte de ZAV de que la nueva parcela AL-R asumirá parte de los gastos de urbanización pendientes.

A fecha de hoy, dicha documentación no ha sido informada y, dado que se mantienen los reparos a extraer la parcela, pese a la documentación presentada, tras mantener reuniones con la Gerencia de Urbanismo, se presenta una propuesta de modificación en la que se mantienen las dos parcelas dentro del área de intervención, y se propone la creación de dos unidades de ejecución, con aprovechamiento urbanísticos y costes de urbanización similares.

En la Unidad de Ejecución nº 1, UE-1, se sitúan los suelos ya desafectados que se consideran prioritarios para su urbanización, que son el parque del Portillo y los nudos

varios al norte del área. En esta unidad se incluye la parcela de usos residenciales, AL-R, cuya venta se considera prioritaria y más factible en el momento actual.

En la otra unidad de ejecución, la UE-2, se ubican los suelos de la antigua Estación, pendientes del traslado y posterior desafectación de los terrenos, la parcela de Correos, así como los suelos viarios de la zona Sur y los suelos de equipamientos. Estos suelos ya han sido cedidos al Ayuntamiento, por lo que su inclusión en la UE-2 no impide la construcción en las parcelas si fuera necesario.

Los costes de urbanización se dividen de tal modo que sean similares en ambas unidades de ejecución. A la UE-1 se le asigna la mayor parte del coste del parque del Portillo y los nudos viarios al norte del área de intervención. Por un lado, en la calle de Escoriaza y Fabro, que permite la prolongación de la calle Vicente Berdusán, y por otro, en el cruce entre Anselmo Clavé, Paseo María Agustín y calle Escrivá de Balaguer. A la UE-2 se le asigna la superficie que le corresponde del Parque del Portillo y el resto de urbanización de los viarios, que comprende la calle Escoriaza y Fabro, la parte Sur de Anselmo Clavé y el encuentro de ambas calles en la glorieta de los Zagries.

Los costes del traslado de la antigua Estación y la indemnización a Correos no se consideran como costes de urbanización, sino como costes de Convenio, según lo expuesto en la modificación nº 12 del Plan General. Sí que se consideran costes del área de intervención las demoliciones de los edificios de Correos y de la antigua Estación del Portillo, que se asignan a la UE-2, por estar dentro de su superficie.

Por otro lado, nos encontramos en el ámbito con algunas otras cuestiones que sería adecuado modificar en el planeamiento, por lo que se proponen todas ellas conjuntamente en la presente modificación:

La parcela AL-T se encuentra actualmente con algunas zonas a menos de 1,5 metros del túnel ferroviario y en forma de cuña, lo que dificulta su construcción y aumenta los riesgos de vibraciones en la parcela, por lo que sería necesario modificar la configuración actual de la parcela, de tal modo que la distancia de la misma al túnel ferroviario ya construido fuera al menos de 6 metros. Se mantiene la superficie actual de la parcela, de 3.144 m².

En la modificación también se propone regularizar la situación de los suelos ferroviarios en subsuelo, lo que ya se contempló en la modificación nº 17 del Plan General del área G-44-2, y sería necesario acometer en el Portillo, para la posterior división de las fincas resultantes conforme a lo realizado en el área G-44-2 y a la actual Ley del Sector Ferroviario.

En este caso, nos encontramos con que el túnel ferroviario y la estación de Cercanías previstas en la modificación nº 12 del Plan General ya han sido construidas, por lo que se conoce su trazado y ubicación definitiva. Asimismo, la delimitación del dominio público ferroviario se realizó conforme al trazado ya construido, por lo que en esta modificación se propone la calificación de los terrenos de la estación de Cercanías como equipamiento público de infraestructuras y se ajusta el trazado del túnel ferroviario al ya construido.

La construcción del túnel viario que discurre por la calle Escrivá de Balaguer llevó consigo la adaptación de alguna zona de acera a la hora de su urbanización para permitir que el paso de la acera fuera siempre de al menos 5 metros de anchura. Esto ha llevado consigo que una vez ejecutada, la calle urbanizada no coincida con la delimitación fijada en el actual Plan General, por lo que se propone su regularización al estado actual construido.

El sistema de gestión previsto en el área es de Compensación. El Ayuntamiento estableció este sistema previendo que en el ámbito hubiera un único propietario, por lo que la gestión se realizaría por compensación de propietario único. Sin embargo, en el ámbito nos encontramos con tres propietarios: el Ayuntamiento de Zaragoza, ADIF y Zaragoza Alta velocidad. En el caso del Ayuntamiento de Zaragoza, la transmisión de los aprovechamientos fijados en el Convenio de 23 de marzo de 2002 no se materializará hasta la aprobación del proyecto de reparcelación, por lo que seguirá siendo propietario del ámbito.

En el área G-44-2 el sistema de gestión establecido fue el de expropiación, lo que permitió que ADIF transmitiera a ZAV los terrenos en virtud de dicha expropiación. Asimismo, permitió que ZAV se hiciera con todos los terrenos del ámbito, incluidos los de aquellos propietarios que no se adhirieron a las condiciones de liberación, previamente a la aprobación del proyecto de reparcelación.

En la aprobación inicial de la modificación de Plan General no se pone impedimento a estas cuestiones adicionales planteadas, excepto respecto al sistema de gestión, que el Ayuntamiento considera más adecuado que sea el de cooperación, *"manteniendo la encomienda para su desarrollo a Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A."*

Entre el resto de observaciones y prescripciones emitidas, cabe señalar la petición del informe jurídico de extraer del área la superficie de la Estación de Cercanías, por mantener su propiedad el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, lo que se modifica en el presente documento.

Asimismo, cabe señalar la observación realizada en la propuesta de acuerdo, en la que se remite *"la necesaria comprobación de los gastos de urbanización a un momento posterior"*.

2. Objeto de la modificación de Plan General

Tal como se ha justificado en el apartado anterior, la modificación de plan general propuesta abarca distintas cuestiones que afectan de manera diversa al área de intervención G-19-1. Estas modificaciones propuestas consisten en las siguientes:

1. Propuesta de desarrollo del ámbito en dos unidades de ejecución,

Se proponen dos unidades de ejecución con aprovechamientos y costes de urbanización similares, de tal modo que pueda desarrollarse la zona que se encuentra desafectada y en la que se incluye la parcela residencial.

2. Permuta de usos y edificabilidades entre la parcela AL-T y la parcela AL-R,

Pasando la parcela AL-T a tener 220 viviendas, con 22.000 m² de uso residencial y 2.000 m² de otros usos, y pasando a tener la parcela AL-R 28.000 m² de otros usos distintos de vivienda, por lo que se mantiene el aprovechamiento medio, la edificabilidad y la densidad residencial del ámbito.

3. Adecuación al trazado construido de los túneles ferroviarios,

Estableciendo la delimitación de la clasificación del suelo destinado a Sistema General Viario o de zona verde y en Subsuelo ferroviario, tal como se hizo en el área G-44-2 y ajustando dichas clasificaciones a los túneles construidos. Asimismo, se realiza la calificación de la estación de Cercanías como Sistema General, y se extrae su superficie del área de intervención.

4. Modificación de la delimitación de la actual parcela AL-T

De tal modo que la distancia mínima de la parcela al túnel ferroviario sea como mínimo de 6 metros y no de los 1,5 metros actuales. Se mantiene la superficie de la parcela, de 3.144 m².

5. Regularización de las superficies de equipamientos:

Reflejando las superficies reales de las parcelas de equipamientos, que se han reducido por la urbanización del vial norte. A su vez, delimitando en el área los 999,6 m² de superficie de la Estación de Cercanías del Portillo ya construida.

6. Cambio del sistema de gestión a cooperación.

Aunque se considera el ámbito de propietario único, en realidad no lo es, ya que hay 3 propietarios: ADIF, Ayuntamiento y ZAV. El Ayuntamiento no va a ceder sus aprovechamientos hasta la aprobación de la reparcelación y las transmisiones de ADIF serían menos gravosas con el sistema de cooperación. Con el cambio de sistema, ZAV seguiría teniendo la obligación de redactar y presentar a trámite el proyecto de reparcelación, por encomienda del Ayuntamiento de Zaragoza.

3. Datos generales

3.1. Ámbito de la modificación

La modificación de Plan General comprende diversas zonas del área de intervención G-19-1, aunque afecta a la totalidad del área de intervención, en cuanto a que se propone la modificación del sistema de gestión.

La superficie del ámbito afectada asciende, según la ficha del área de intervención de la modificación nº 87 del Plan General, a 73.202,67 m², y según medición realizada sobre la cartografía municipal facilitada, a 73.198,5 m², por lo que se considerará esta última superficie.

Al extraer la superficie de la Estación de Cercanías del área de intervención, de 999,6 m², la superficie resultante del sector y, por tanto, la superficie a efectos del cómputo de la edificabilidad, es de 72.198,9 m²

Asimismo, la superficie de sistemas generales reflejada en la modificación nº 87 asciende a 16.966,35 m². Sin embargo, según la medición realizada sobre la delimitación facilitada por el Servicio de Ingeniería de Desarrollo Urbano, asciende a 17.132 m², que es la que se ha tomado como referencia, por lo que la totalidad de la superficie comprendida en el ámbito de la modificación de Plan General asciende a 89.330,9 m².

3.2. Promotor de la modificación de Plan General

La entidad promotora de la modificación del Plan General es Zaragoza Alta Velocidad 2002 S.A., sociedad pública participada por las tres administraciones y cuyos socios son en la actualidad, con su correspondiente proporción:

- Ministerio de Fomento: 50% , representado por:
 - ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias): 37,5 %
 - RENFE: 12,5%
- Diputación General de Aragón: 25%
- Ayuntamiento de Zaragoza: 25%

El domicilio de la Sociedad es el siguiente:
Plaza Antonio Beltrán Martínez nº 1, 6ºK, 50002 Zaragoza

3.3 Autor de la modificación del Plan General

El autor del proyecto de modificación de Plan General es el arquitecto Andrés Fernández-Ges, colegiado en el Colegio de Arquitectos de Aragón con el nº 3.059.

4. Antecedentes

4.1. Convenio de 23 de marzo de 2002

El Convenio firmado por las tres administraciones se realiza para la ejecución de una serie de actuaciones comprendidas en los terrenos ferroviarios de la ciudad de Zaragoza y la recuperación urbana de estos terrenos para uso de los ciudadanos. Para ello, en el Convenio las tres administraciones se comprometen a la creación de una Sociedad, *"con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y promover la transformación urbanística derivada de las obras de remodelación del sistema ferroviario en Zaragoza y su entorno metropolitano"*, según el propio convenio.

"El objetivo fundamental de la sociedad es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos clasificados en el Plan General de Ordenación urbana de Zaragoza como sistema general ferroviario sujetos a Convenio, que de forma esquemática coinciden con los terrenos de El Portillo, Delicias, la Almozara y del Corredor Oliver-Valdefierro, así como las obras de traslado y nueva infraestructura ferroviaria (...)"

La Sociedad se constituye ante Notario el 3 de junio de 2002 con la denominación de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., que es la promotora de la presente modificación.

Las actuaciones a realizar responderán, según el Convenio, a los siguientes objetivos:

- 1. Reposición de instalaciones ferroviarias afectadas, por la liberación del suelo necesario, para la integración del sistema ferroviario acordado con la ciudad y la recuperación para nuevos usos urbanos de los ámbitos de Delicias-Almozara, Portillo y Corredor Ferroviario Oliver-Valdefierro, incluyendo una ronda ferroviaria en ancho ibérico por el sur del aeropuerto hasta el Valle del Jalón.*
- 2. Integración de la nueva red ferroviaria en su entorno y de acuerdo con los usos urbanos previstos en la transformación urbanística que se acuerde.*
- 3. Transformación urbanística de todos los suelos en los que el ferrocarril abandona ese ámbito territorial por su traslado a una nueva ubicación.*
- 4. Creación de los sistemas generales viarios que complementan las actuaciones anteriores, y dan servicio a la nueva red ferroviaria.*

Los cometidos de la Sociedad reflejados en el Convenio consistirán en los siguientes:

- 1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en Zaragoza, impulsando la mejora de las infraestructuras de transporte y comunicación, así como el resto de actuaciones urbanas que incidan en el desarrollo de Zaragoza y su entorno metropolitano previstas en este Convenio.*
- 2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.*
- 3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los Proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos y, en su caso, procederá a su creación.*

Por otro lado, en el Anexo I al Convenio se describen las principales obras derivadas de la transformación urbanísticas de Zaragoza asociadas a la nueva red arterial ferroviaria de Zaragoza. Entre ellas, las obras que se describen comprendidas en el entorno del Portillo son las siguientes:

A.6. Traslado dependencias RENFE, Correos, Cuartel y costes asociados a la reposición de servicio.

B.2. Cubrimiento de Vías de Portillo

B.7. infraestructuras Ferroviarias y actuaciones en eje Ferroviario Portillo-Fleta-Miraflores (apeaderos).

C.1. Demolición de zona Portillo y reposición servicios en el área intermodal de Delicias.

C.4. Urbanización Zona Portillo, incluido viales y Parque.

Como ya se ha expuesto anteriormente, algunas de las obras a realizar en el Portillo ya han sido ejecutadas. Sin embargo, quedan todavía algunas obras por ejecutar. El cometido y objetivo de esta propuesta de modificación es mejorar la situación económica de la Sociedad para impulsar la ejecución de las obras pendientes.

4.2. Modificación nº 3 del Plan General

El 4 de febrero de 2005 el Ayuntamiento Pleno aprueba definitivamente la modificación nº 3 del plan general de Zaragoza. Dentro de esta modificación, que comprende diversos ámbitos, se encuentra la modificación denominada 44.02, en la parcela ocupada por el antiguo cuartel de ferroviarios de la Avenida de Navarra, nº 72, dentro del área de referencia 44.

Según la memoria de la modificación, la identificada como 44.02 *"tiene por objeto el cambiar de categoría de suelo urbano no consolidado a suelo urbano consolidado de una porción de 9.945 m² correspondiente al antiguo cuartel de ferrocarriles y parte de la parcela colindante, dotándolos de la ordenación específica con la calificación de zona A1 grado 1, para agilizar el desarrollo urbanístico del entorno de la Estación de Delicias en la avenida de Navarra. Se propone tras la petición efectuada por Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., entidad encargada de gestionar el desarrollo urbanístico de los terrenos ferroviarios afectos al Convenio suscrito por el Ayuntamiento de Zaragoza, Ministerio de Fomento, RENFE, GIF y el Gobierno de Aragón."*

Posteriormente, la memoria de la modificación de plan general justifica la modificación por los siguientes motivos:

"La modificación 44.02 no afecta a la estructura general del territorio. Es un cambio de suelo urbano no consolidado a suelo urbano consolidado que se refiere a una manzana ya señalada, a nivel orientativo, en los planos del Plan General que cuenta con viarios ejecutados por tres de sus lados quedando únicamente pendiente de realizar la cuarta calle. Se respeta la ordenación prevista en el Plan General pero reduciendo la superficie de la manzana y ampliando los espacios libres y anchura de viarios respecto a los que figuraban en el Plan General.

Con ellos se da cumplimiento a la previsión de mayores espacios verdes y libres de dominio y uso público, exigida en el artículo 74 de la Ley Urbanística de Aragón, al producirse un incremento del aprovechamiento residencial. La superficie destinada a

estos espacios condiciona el número máximo de viviendas a ubicar en esta manzana, que no podrá sobrepasar el número de 285. El ámbito de la modificación tiene lugar entre el barrio de Delicias y el de la Almozara y el incremento de población que puede suponer respecto a la que habita en ellos es inferior al 0,50% por lo cual en absoluto puede decirse que se trata de una Revisión. (...)"

"Esta modificación del Plan General de Ordenación urbana de Zaragoza responde pues a la posibilidad de desarrollar este terreno de manera autónoma y previa al resto del ámbito incluido en el Texto Refundido como AC-44, que ahora se modifica, sin hipotecar la solución que pueda diseñarse para el mismo, respetando la estructura viaria y permitiendo entre Las Delicias y la Almozara la permeabilidad. Asimismo el otorgamiento a estos terrenos de la categoría de suelo urbano que les corresponde supone facilitar que se complete el frente edificado de la Avenida de Navarra, permitiendo la rápida sustitución de unas instalaciones y edificaciones obsoletas, con el objeto de que la perspectiva de entrada a la Estación Intermodal reciba un tratamiento urbanístico y estético adecuado, en el menor tiempo posible.

Finalmente, el adelanto en la ejecución de esta pequeña porción proveniente de la original AC-44 conllevará, además de la mejora innegable en la imagen del entorno frontal de la Estación Intermodal, en el tiempo más rápido según la categorización urbanística del suelo, el efecto secundario de ofrecer, en ese mismo tiempo, la posibilidad de reinvertir las plusvalías en la ejecución de las obras previstas en el Convenio firmado ente las Administraciones Estatal, Local y Autonómica".

El tipo de ordenación que se propuso para la manzana resultante era el A1/1, "es decir, manzana cerrada con patio, en continuación con la tipología de ese lado de la Avenida de Navarra en el tramo comprendido entre la Avenida de Madrid y el Centro Cultural Delicias".

La modificación permitía un cambio de tipología a ordenación en manzana abierta mediante un plan especial:

"Sin perjuicio de lo anterior y dado que con el el Centro Cultural Delicias se interrumpe la tipología de zona A1 grado 1, y que en la actual ficha de la AC-44 se contempla la tipología de A2, con torres de 20 plantas para otros usos manteniendo el aprovechamiento total, se permite la posibilidad de cambiar la tipología hacia edificación de tipo singular de gran altura (entre 20 y 30 plantas) mediante un Plan Especial, para aumentar la permeabilidad entre barrios y hacia el Ebro de forma importante y para resolver posibles problemas de tráfico que requiriese una nueva calle rodada, incrementando las zonas verdes, los espacios libres y/o viarios, con un mínimo del 40% de la superficie neta de la parcela que figura en el cuadro siguiente"

La modificación del Plan permitió acometer la enajenación de estos terrenos en septiembre de 2005 y materializar la venta de esta manzana en febrero de 2006, de tal modo que la Sociedad tuviera liquidez y fondos suficientes para iniciar las obras encomendadas, sin estar todavía aprobados los instrumentos de planeamiento y gestión correspondientes al entorno de la Estación intermodal de Delicias y al entorno de la antigua Estación del Portillo. En concreto, permitió el inicio de las obras consideradas prioritarias para la Expo 2008.

4.3. Modificación nº 12 del Plan General

El 23 de diciembre de 2005 el Ayuntamiento Pleno aprueba definitivamente la modificación nº 12 del plan general de Zaragoza. Esta modificación supuso que la anterior área de Convenio establecida en el Plan General de Zaragoza de 2001, denominada AC-19, pasara a clasificarse como una zona G del Plan General,

concretamente el área G-19-1, en suelo urbano no consolidado. Las zonas G, según las normas urbanísticas del Plan General, corresponden a sectores del suelo urbano no consolidado de uso dominante residencial, cuya ordenación detallada está contenida en el plan general con nivel de determinación análogo al del suelo urbano consolidado, pero que están pendientes de ejecución sistemática mediante el sistema de actuación que en cada caso se indica.

La modificación de plan, por tanto, incluyó la ordenación pormenorizada en el área de intervención, por lo que no era necesaria la formulación de un plan especial, y modificó los parámetros de aprovechamiento respecto a lo establecido en el área de convenio, de acuerdo con lo acordado en el consejo de administración de Zaragoza Alta Velocidad de 4 de marzo de 2005, por lo que se incluía el uso residencial en el ámbito, concretamente en 22.000 m² de edificabilidad, con un número máximo de 220 viviendas.

Tal como se expone en la memoria de la posterior modificación nº 87 del Plan General, cuyo contenido se expondrá posteriormente, *"la misma modificación del plan general sirvió para ajustar el ámbito del sector, de acuerdo con las posibilidades de este instrumento de planeamiento. Aparte de la calificación como suelo urbano consolidado de una pequeña porción de terreno de propiedad particular, situada además fuera de la manzana de El Portillo, se clasificó como sistema general, extrayéndolo del ámbito del sector propiamente dicho y ordenándolo directamente en la modificación del plan general, aquel suelo que debía integrarse en el viario estructurante de la ciudad, sin perjuicio de los compromisos económicos y de gestión derivados del convenio entre administraciones y de los cometidos de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002.*

Como consecuencia de la modificación 12, el ámbito estricto de suelo urbano no consolidado que quedó calificado como zona G se dotó de una ordenación pormenorizada que delimitó dos parcelas con aprovechamientos lucrativos –una parcela residencial y otra terciaria- y otras más pertenecientes a las dotaciones locales de comunicaciones, zonas verdes y equipamientos; entre estas últimas, hubo tres calificadas como equipamiento público, bajo las que se previó la creación de un estacionamiento público.

La modificación número 12 afectó a una superficie de 160.298 m², de los que 77.610,54 m² se clasificaron como suelo urbano no consolidado, en su modalidad de zona G, y 16.966,35 m² como sistemas generales adscritos a la ejecución de ese sector".

En cuanto a la ordenación de las dos parcelas lucrativas, la parcela AL-T se ubicaba en la parte norte del ámbito, junto al vial norte del Portillo, actual calle Escrivá de Balaguer, y la rotonda de la Ciudadanía, mientras que la parcela AL-R se ubicaba en el sur del área, junto a la Avenida de Clavé. La modificación de Plan General estableció los siguientes parámetros de aprovechamiento:

Parcela AL-T:

Superficie: 3.144,05 m²

Edificabilidad. 28.000 m² de otros usos distintos de vivienda.

Número máximo de viviendas: 0

Altura: Libre (cumplimiento de distancias)

Parcela AL-R:

Superficie: 4.300,7 m²

Edificabilidad. 22.000 m² de uso residencial y 2.000 m² de uso terciario.

Número máximo de viviendas libres: 220

Altura: Según zonas, B+10 y B+5+2 áticos.

En cuanto a los equipamientos, se dispusieron en el perímetro del área, entre las dos parcelas lucrativas, y junto a los viales, para un mejor acceso. Se dispusieron cuatro parcelas de equipamientos, lo que permitía una mayor flexibilidad a la hora de su construcción, pudiendo ocupar el equipamiento una única parcela o varias. La superficie total de equipamientos en el ámbito ascendía a 15.951,56 m², repartida de la siguiente manera:

19.06 Usos deportivo/cultural/espectáculos:

Superficie: 4.785,03 m²
Edificabilidad: 9.570,06 m²

19.07 Usos deportivo/cultural/espectáculos:

Superficie: 5.706,80 m²
Edificabilidad: 11.413,60 m²

19.08 Usos deportivo/cultural/espectáculos/sanidad y salud:

Superficie: 4.407,87 m²
Edificabilidad: 8.815,74 m²

19.09 Servicios de infraestructura :

Superficie: 1.051,86 m²
Edificabilidad: 0 m²

En la parte central del área se disponía una gran zona libre, planteada con amplias zonas arboladas y un paseo peatonal en el perímetro interior de las parcelas lucrativas y los equipamientos, pensado como un área estancial, que contrastara con las zonas arboladas del parque y permitiera una mejor visión y presencia de los equipamientos y edificios construidos. La superficie prevista para este gran espacio verde ascendía a 44.992,17 m².

En el momento de la aprobación de la modificación nº 12 se desconocía el trazado exacto de la infraestructura ferroviaria que iba a discurrir en subsuelo como consecuencia de la nueva línea de Cercanías Este-Oeste, así como su ubicación dentro del trazado, pero en la zona Oeste del ámbito se preveía un área para la futura estación de cercanías del Portillo, de una superficie de 2.022,8 m² grafiada con líneas discontinuas. En la memoria de la modificación nº 12, se decía al respecto lo siguiente:

"Como la decisión sobre la red ferroviaria metropolitana no parece que vaya a adoptarse a corto plazo y urge la formulación del planeamiento del área de El Portillo, se ha optado por suprimir la previsión expresa de la parcela de infraestructuras ferroviarias y habilitar al futuro proyecto de urbanización, o en su caso un proyecto específico de obras, para ubicar el intercambiador o el apeadero de la red en suelos calificados como espacios libres públicos o viario, o bien integrarlo en la edificación de una de las parcelas de equipamiento. En el caso de la red de cercanías discurra tangente a la de ancho nacional actual, se indica con línea de puntos en el plano de ordenación el lugar del intercambiador (IF), que es el mismo previsto en el proyecto de plan especial de noviembre de 2003".

En la actualidad, la red de cercanías se encuentra construida y en funcionamiento, tangente a la de ancho nacional actual, y la estación de cercanías se encuentra construida en parte sobre el área IF delimitada de manera discontinua en la modificación del Plan.

Los parámetros totales de aprovechamiento fijados por la modificación nº 12 en el área de intervención G-19-1 eran los siguientes:

Superficie del sector: 77.610,54 m²
Superficie de sistemas generales adscritos: 16.966,35 m²
Superficie edificable lucrativa total: 52.000 m²

Aprovechamiento medio: 0,5498 m²/m² .

En la modificación se considera el sistema de gestión de compensación, en su modalidad de propietario único. En la memoria se justifica esta designación *"de acuerdo con las cláusulas segunda, séptima y novena del convenio suscrito por el Ayuntamiento de Zaragoza, la Diputación General de Aragón y el Ministerio de Fomento el 23 de marzo de 2002 (BOE de 24 de mayo), que comprometieron al Ministerio de Fomento a poner a disposición de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. los terrenos ferroviarios afectados por el convenio, y atribuyeron a dicha sociedad la responsabilidad de la gestión y la ejecución de la urbanización del ámbito incluido en la antigua área de convenio AC19."*

Sin embargo, las transmisiones de terrenos entre ZAV y ADIF se han ido formalizando mediante expropiación o compraventa. De hecho, en el área G-44-2 se realizaron mayoritariamente por expropiación, ya que ese era el sistema de gestión. Por otro lado, el Ayuntamiento de Zaragoza no realiza las transmisiones de sus aprovechamientos hasta la aprobación definitiva del proyecto de reparcelación, por lo que en realidad, a la hora de materializar la gestión del ámbito nos encontramos con tres propietarios.

4.4. Reducción de la zona de dominio público ferroviario

El 3 de junio de 2009 la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento, tras recibir informes favorables del Ayuntamiento de Zaragoza, ADIF y la Subdirección General de Planes y Proyectos de la misma Dirección del Ministerio, acuerda *"acceder a la solicitud de reducción de dominio público ferroviario en el entorno de la estación del Portillo en la ciudad de Zaragoza, formulada por la entidad Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., con el fin de llevar a efecto el convenio que suscribieron el Ministerio de Fomento, RENFE (en la actualidad RENFE Operadora y ADIF), la Diputación General de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza con fecha 23-03-2002, para el desarrollo de una serie de obras ferroviarias y de urbanización como consecuencia de la llegada de las infraestructuras de Alta Velocidad a Zaragoza y, en consecuencia, autorizar la reducción de la zona de dominio público solicitada, según lo reflejado en la documentación técnica realizada por el ingeniero de caminos, canales y puertos, D. Álvaro Lerma Rodrigo con fecha de marzo de 2009."*

De este modo, la delimitación del dominio público ferroviario queda comprendida únicamente a las infraestructuras ferroviarias correspondientes al túnel ferroviario que discurre paralelo a la calle Escoriaza y Fabro, a la Estación de cercanías del Portillo construida en el año 2008 y sus edificaciones auxiliares, y a las instalaciones todavía existentes correspondientes a la antigua estación del Portillo, el parking de acceso y el edificio de Correos. Una vez aprobada esta delimitación, se podía proceder a la desafectación de los suelos de su uso ferroviario y posterior demolición de los edificios auxiliares existentes en el Portillo.

4.5. Desafectación de los suelos ferroviarios

El 26 de febrero de 2010 el Consejo de Administración de ADIF declara la innecesidad para la prestación del servicio ferroviario de dos parcelas ubicadas en el Portillo:

Parcela A: 50.523 m²

Ocupa la mayor parte de los terrenos del Portillo en los que se ha reducido la delimitación del dominio público ferroviario.

Parcela B: 1.835 m²

Comprende la parcela en la que se ubica el edificio de Correos y zona anexa para circulación de vehículos, junto a la Avenida Anselmo Clavé.

En el mismo Consejo se decide *"acordar de conformidad con lo dispuesto en el número 3 del artículo 24 de la Ley del Sector Ferroviario y en los artículos 16.1.r) y 31 del Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la desafectación de los referidos inmuebles para su incorporación al patrimonio propio del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias"*.

De este modo, se produce la desafectación de la mayor parte de los suelos del Portillo, exceptuando el área ocupada por la antigua Estación del Portillo y el parking de acceso.

4.6. Desafectación de los aprovechamientos ferroviarios

También el 26 de febrero de 2010 el Consejo de Administración de ADIF declara la innecesidad para la prestación del servicio ferroviario de los aprovechamientos urbanísticos de la siguiente parcela:

Urbana: Parcela ubicada en el término municipal de Zaragoza, situada en la estación de Zaragoza-Portillo. Tiene forma irregular, alargada en sentido Nort-Sur, con una extensión superficial de VEINTIUN MIL SETECIENTOS SETENTA Y TRES METROS CUADRADOS (21.773 m²) y los siguientes linderos:

Norte: Terrenos de ADIF, finca registral 28.096.

Sur: Calle Santander.

Este: Terrenos de ADIF, finca registral 28.047 a la que pertenece esta parcela.

Oeste: Calle Sádaba y terrenos de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.

Posteriormente, el 31 de marzo de 2010, el Ministerio de Fomento ratifica y aprueba, a solicitud de ADIF, la desafectación de los aprovechamientos descritos.

La delimitación de las parcelas desafectadas se describe en el plano de Desafectaciones de la documentación gráfica.

4.7. Traslados de dependencias de ADIF

En el mes de octubre de 2009 se inicia en ZAV el expediente de contratación para el traslado de diversas dependencias de ADIF a la Cartuja. En concreto, a la Cartuja se realizará el traslado de los talleres y personal de mantenimiento de la red convencional y el almacén 312, operativos en el Portillo. Para ello, se realizará

previamente la construcción de una nueva nave en la estación de la Cartuja. Las obras de construcción de la nave y posterior traslado comienzan en abril de 2010 y finalizan, una vez realizado el traslado, en septiembre de 2010.

Por otro lado, los sindicatos se ubican en un edificio auxiliar existente junto a la avenida Clavé, y personal de ADIF se ubica en el antiguo hotel para trabajadores de RENFE. El traslado de este personal se realiza a diversas áreas de la antigua estación, que se acondicionan para el traslado. El expediente de contratación se inicia en febrero de 2010, las obras de traslado comienzan en abril de 2010 y finalizan a principios de julio del mismo año.

El traslado es un paso previo para la demolición de los edificios, cuyas contrataciones se harán seguidamente a los traslados y las obras comenzarán mientras se realizan los traslados, para dejar el área libre de edificaciones lo antes posible.

4.8. Demolición de las edificaciones auxiliares

En el mes de febrero de 2010 también se inician en ZAV los expedientes de contratación para la demolición de los edificios auxiliares ubicados dentro de los suelos desafectados. Dadas las distintas características de los edificios existentes, y el diferente destino del personal que se ubica en los distintos edificios, se plantea realizar dos contrataciones para estas obras. Por un lado, se realizarán las demoliciones del edificio de Sindicatos y antiguo hotel de trabajadores de RENFE, y por otro se realizará la demolición de las naves y talleres ferroviarios y la demolición parcial del parking de la Estación.

Las obras de demolición comenzarán en abril de 2010 en un caso y en mayo de 2010 en otro. Las obras correspondientes a la demolición de los edificios de sindicatos y antiguo hotel finalizan a principios de julio. Para entonces, la mayor parte de las demoliciones están ya ejecutadas, terminando las obras de demolición de talleres a principios de septiembre de 2010.

De este modo, una vez producidas las demoliciones, se podía proceder a la cesión anticipada del suelo correspondiente a equipamientos públicos al Ayuntamiento de Zaragoza, que lo había solicitado a ZAV.

4.9. Cesiones anticipadas de suelo

La primera cesión anticipada de suelo que se realiza es la de la parcela de equipamiento de infraestructuras 19.09, para la construcción de una subestación eléctrica. A instancias de ADIF se segregó esta parcela de la finca matriz con declaración de inexigencia de licencia de parcelación acordada por el Consejo de Gerencia de urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza el 12 de diciembre de 2006. Zaragoza Alta Velocidad autorizó a Endesa la ocupación anticipada del terreno para desarrollar el uso permitido por el planeamiento el 18 de octubre de 2007, "sin perjuicio del mantenimiento de la titularidad del mismo y de los derechos de aprovechamiento inherentes a la propiedad por parte de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A., y de su posterior cesión obligatoria y gratuita al Ayuntamiento de Zaragoza, de acuerdo con las previsiones del planeamiento urbanístico, una vez de haya desarrollado la gestión urbanística del ámbito (...)". A fecha de hoy la subestación de haya construida, aunque no se ha materializado la cesión anticipada del suelo al Ayuntamiento de Zaragoza lo que, si no se realiza un expediente administrativo específico para ello a instancias del Ayuntamiento, la cesión se materializará en el proyecto de reparcelación del área de intervención.

Las siguientes cesiones que se realizan son en el año 2010, con motivo del convenio firmado entre el Ayuntamiento de Zaragoza y la Caixa para la construcción del Caixa Forum. Dado que en ese momento se preveía la construcción de alguna de las otras parcelas de equipamiento, el Ayuntamiento solicita la cesión de las tres parcelas de equipamiento existentes, la 19.06, 19.07 y 19.08, así como la cesión anticipada del viario propiedad de ADIF, comprendido entre las parcelas de equipamiento y la calle Anselmo Clavé, clasificado como sistema general adscrito al sector. Para ello, ADIF realizará previamente la solicitud de inexistencia de licencia de parcelación. Tal como señala la memoria de la modificación nº 87 del plan general:

"El 29 de junio de 2010, el Consejo de Gerencia Municipal de Urbanismo, a instancia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), acordó declarar la inexistencia de licencia para la parcelación de la finca registral 28047, inscrita en el Registro de la Propiedad 11 de Zaragoza en el tomo 2944, libro 1016, folio 79, y con una superficie de 80.173 m², de forma que resultaran las siguientes fincas:

Finca 1. Corresponde a la parcela de equipamiento deportivo, cultural y de espectáculos 19.07 del área G-19-1, con una superficie de 5.372,31 m².

Finca 2. Correspondiente a la parcela de equipamiento deportivo, de sanidad y salud, cultural y de espectáculos 19.08 del área G-19-1, con una superficie de 4.407,87 m².

Finca 3. Correspondiente a una parcela calificada como viario público en el área G-19-1, con una superficie de 1.863,21 m².

Finca 4. Correspondiente a la parcela de equipamiento deportivo, cultural y de espectáculos 19.06 del área G-19-1, con una superficie de 4.293,42 m².

Resto de finca. Calificada como suelo urbano no consolidado dentro del área de intervención G-19-1, con una superficie de 64.235,58 m².

El 20 de septiembre de 2010, el Ayuntamiento de Zaragoza acordó aceptar de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad, en concepto de cesión obligatoria y gratuita con carácter anticipado, las cuatro fincas, 1 a 4, destinadas a equipamiento y viarios del área G-19-1, que se han descrito, cuyo ofrecimiento derivaba de la escritura pública de 16 de ese mismo mes. La cesión se efectuó de acuerdo con lo previsto por el artículo 24, d, de la ley 3/2009 de urbanismo de Aragón, reservándose Zaragoza Alta Velocidad los aprovechamientos lucrativos asociados a esos suelos, que se materializarían en su favor en la ejecución del planeamiento".

En el mismo acuerdo municipal, el Ayuntamiento pone a disposición de la Caixa la parcela 19.08 para la construcción del Caixa Forum, edificio actualmente en construcción.

4.10. Addenda al Convenio de 23 de marzo de 2002

El 23 de julio de 2012 los socios de Zaragoza Alta Velocidad firman una adenda al convenio de 23 de marzo de 2012. En dicha adenda se hace manifiesta la delicada situación financiera de la sociedad y la necesidad de proceder a la enajenación de las fincas resultantes del planeamiento para poder hacer frente al crédito existente y ejecutar las obras pendientes. En la adenda se enumeran una serie de obras pendientes que no serán financiadas por ZAV, mientras que se mantienen aquellas obras pendientes fundamentalmente necesarias para la urbanización de las áreas G-19-1 y G-44-2 y la enajenación de las fincas lucrativas.

Entre las obras cuya financiación no correrá a cargo de ZAV no figura ninguna correspondiente al Portillo. Por tanto, en la adenda se mantiene la encomienda a ZAV del traslado de las dependencias de ADIF a la zona de llegadas de la Estación intermodal y la urbanización del área G-19-1.

El acuerdo noveno de la adenda expone que, *"paralelamente, se examinarán y estudiarán las posibilidades de modificación del planeamiento urbanístico para facilitar la venta de terrenos propiedad de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A."*

4.11. Modificación nº 87 del Plan General

El 28 de septiembre de 2012 el Ayuntamiento Pleno aprueba definitivamente la modificación nº 87 del plan general. La finalidad de esta modificación es la de excluir del área de intervención la parcela de equipamiento público 19.08 que se califica como dotación local de equipamiento privado en suelo urbano consolidado, destinado a usos cultural y espectáculos. Asimismo, se modifican los artículos 8.2.13 y 8.2.15 de las normas, en lo que respecta a la regulación de condiciones específicas de edificabilidad de elementos concretos del sistema general y dotación local de equipamientos.

En el punto primero del acuerdo de aprobación definitiva de la modificación se hace referencia a que *"en el proyecto de reparcelación que se redacte para la ejecución del planeamiento del área de intervención G-19-1, los aprovechamientos lucrativos asociados a la parcela 19.08, se materializarán a favor de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A."*.

En el punto segundo se hace referencia al acuerdo adoptado por el Consejo de Urbanismo de Aragón de fecha 26 de julio de 2012 cuyo contenido es del siguiente tenor literal: *"Rectificar los errores materiales de la ficha del Área G-19-1 del anejo IV, en su parte alfanumérica en cuanto a la superficie total de sistemas generales adscritos que debe ser de 16.966,35 y la edificabilidad de las parcelas de equipamiento que debe ser 2,00 m²/m²."*

La memoria de la modificación justifica la formulación de la propuesta en el convenio firmado entre el Ayuntamiento de Zaragoza y la Caixa, por el que el Ayuntamiento se comprometía a la cesión de la parcela de equipamiento y *"a promover una modificación del planeamiento urbanístico para la calificación de la parcela 19.08 como equipamiento privado socio-cultural, posibilitando su transmisión a la Caixa mediante el otorgamiento de la pertinente escritura pública; igualmente quedó establecido que, si las obras de construcción del "Caixafórum" concluyeran sin que se hubiera otorgado esa escritura, la parte perjudicada podría requerir indemnización por cuantos daños y perjuicios hubiera sufrido"*.

Por otra parte, la Caixa se obligaba *"a no enajenar la parcela a terceros durante un periodo de veinticinco años a contar de la fecha de adquisición, salvo que el Ayuntamiento lo autorizara expresamente; además, el Ayuntamiento mantendría en todo momento sus derechos de tanteo y retracto. Asimismo, la Caixa debería mantener en el edificio construido en la parcela durante un mínimo de veinticinco años desde la terminación de la construcción "las actividades propias de "CAIXAFORUM" u otras de similares características de interés social, de divulgación cultural e interés científico, educativo y medioambiental abiertas al público en general". El incumplimiento de esta obligación por parte de la Caixa, así como la de construir el edificio en el plazo de tres años, salvo que el Ayuntamiento lo prorrogara, facultaría a esta institución para exigir la reversión de la parcela con cuanto en ella se hubiera construido, satisfaciendo a la Caixa el importe equivalente al 80% del precio de adquisición y el coste íntegro de construcción e instalación del edificio, incrementados por el índice de precios al consumo a que hubiera lugar."*

Dada esta situación, en la memoria se considera que, para que sea posible el cumplimiento del convenio entre la Caixa y el Ayuntamiento, se considera preciso plantear la modificación de Plan General, sustrayendo del área de intervención la parcela y calificándola como equipamiento privado en suelo urbano consolidado.

Asimismo, la memoria expone que *"por lo que se refiere al proyecto de urbanización, la parcela 19.08 es limítrofe con la avenida de Anselmo Clavé, ejecutada y en uso, de modo que no precisa la urbanización de la zona para poder ser edificada y utilizada.*

Con la modificación, la superficie del área de intervención disminuye, manteniéndose los parámetros de aprovechamiento fijados en la modificación nº 12I. La superficie del sector resultante será de 73.202,67 m². Al mantenerse la edificabilidad del ámbito, el aprovechamiento medio resultante asciende también a 0,5767 m²/m².

5. Estado actual

5.1. Planeamiento vigente

El planeamiento vigente en el ámbito del área de intervención es el resultante de la modificación nº 87 del Plan General. Los parámetros de aprovechamiento resultantes son los siguientes:

Superficie del sector: 73.202,67 m²

Superficie de sistemas generales adscritos: 16.966,35 m² (23,18%)

Superficie total del ámbito: 90.169,02 m²

Sistema de actuación: Compensación

Remisión a zona: A2

Densidad (viv/Ha): 30,05

Aprovechamiento medio sector: 0,5767 m²/m².

Cesiones de suelo:

Dotaciones: 11.543,69 m² (15,77%)

Varios: 9.222,07 m² (12,60%)

Zonas Verdes: 44.992, 17 m² (61,46%)

Cesión total (mínimo vinculante, sin SG): 65.757,93 m².(89,83%)

Los parámetros de aprovechamiento de las parcelas lucrativas se mantienen respecto a los fijados en la modificación nº 12 del Plan General y son los siguientes:

Parcela AL-T:

Superficie: 3.144,05 m²

Edificabilidad. 28.000 m² de terciario.

Número máximo de viviendas: 0

Altura: Libre (cumplimiento de distancias)

Parcela AL-R:

Superficie: 4.300,7 m²

Edificabilidad. 22.000 m² de uso residencial y 2.000 m² de uso terciario.

Número máximo de viviendas libres: 220

Altura: Según zonas, B+10 y B+5+2 áticos.

En cuanto a los equipamientos, los parámetros de aprovechamiento resultantes, una vez extraída la parcela 19.08, son los siguientes:

19.06 Usos deportivo/cultural/espectáculos:

Superficie: 4.785,03 m²

Edificabilidad: 9.570,06 m²

19.07 Usos deportivo/cultural/espectáculos:

Superficie: 5.706,80 m²
Edificabilidad: 11.413,60 m²

19.09 Servicios de infraestructura :

Superficie: 1.051,86 m²
Edificabilidad: 0 m²

Sin embargo, algunas de las mediciones realizadas sobre la cartografía municipal facilitada difieren de las expuestas en la ficha del área de intervención. En concreto, son las siguientes:

Superficie del sector: 73.198,5 m²

Sistemas generales adscritos: 17.132 m²

Total superficie: 90.370,5 m²

Total superficie zonas verdes: 44.795,48 m²

Estas mediciones serán las que se tomarán como base para la propuesta de modificación de plan general, de tal modo que se corrijan los datos iniciales conforme a lo reflejado en la cartografía municipal.

5.2. Estado actual del terreno

El ámbito del área de intervención G-19-1 se encuentra rodeado de viales urbanizados y en uso. Al norte se encuentra la calle Escrivá de Balaguer, urbanizada en el año 2008 debido a que su ejecución se consideró prioritaria para la celebración de la Expo 2008. Al Este, la avenida de Anselmo Clavé y al Oeste, la calle Escoriaza y Fabro, que convergen al sur en la glorieta de los Zagries. Aunque estas dos calles se encuentran urbanizadas y en uso está prevista su renovación en el proyecto de urbanización del área G-19-1, junto con la glorieta de los Zagries.

Por tanto, la consideración de suelo urbano no consolidado de esta área se refiere en su mayor parte al criterio del plan general de llevar a cabo la extinción del uso ferroviario en el área y a la necesidad de urbanización del área interior como parque urbano.

La zona interior del área de intervención se encuentra libre de edificaciones fuera de ordenación, excepto parte de la antigua Estación del Portillo y el parking anejo, así como el edificio de Correos.

5.3. Infraestructuras existentes

Debido a la reciente urbanización de la calle Escrivá de Balaguer, la calle cuenta con todos los servicios urbanos disponibles renovados.

Abastecimiento: Por la acera sur de la calle, contigua a la parcela AL-T, discurre una tubería de diámetro 150 de fundición dúctil, en toda la longitud del lindero de la parcela a la calle.

Saneamiento: Por la calzada sur del vial discurre una tubería de diámetro 400, que también discurre por el vial peatonal existente entre la parcela AL-T y la subestación eléctrica y llega a la estación de Cercanías del Portillo.

Electricidad: La parcela AL-T se encuentra ubicada al lado de la subestación eléctrica, de la que salen canalizaciones de media tensión. En este ámbito, se encuentra vigente un convenio entre ZAV y Endesa, y se encuentran realizadas la mayor parte de las infraestructuras eléctricas, por lo que no existe problema alguno para que la parcela tenga condiciones de suministro, una vez clasificada como urbana consolidada.

Telecomunicaciones: En el encuentro de la calzada sur de la calle con la rotonda de la Ciudadanía se encuentra una arqueta de telecomunicaciones por lo que se podría prolongar la línea desde esa arqueta hasta la parcela AL-T por la acera de la calle.

Gas: Por la acera sur de la calle discurre una tubería de gas de 90 mm de diámetro de polietileno, por lo que sería posible realizar la acometida de gas a la parcela.

5.4. Estado actual de la propiedad

Tras las sucesivas transmisiones y segregaciones que se han ido produciendo en el ámbito, tal como se ha descrito en los antecedentes, nos encontramos con un parcelario de distintos propietarios y en distintas situaciones: una parcela propiedad de ZAV, algunas parcelas propiedad de ZAV pero cedidas al Ayuntamiento, dos parcelas propiedad de ADIF y otras dos, de sistema viario, propiedad del Ayuntamiento. A continuación se describe el estado parcelario, según la numeración descrita en la documentación gráfica:

Parcela 1:

Superficie: 8.917,0 m²:

Propiedad: Zaragoza Alta Velocidad 2002,S.A.

Descripción: Terrenos al Oeste del ámbito, junto a Escoriaza y Fabro.

Parcela 2:

Superficie: 989,1 m²:

Propiedad: Zaragoza Alta Velocidad (ocupación anticipada de Endesa)

Descripción: Parcela de equipamientos 19.09

Parcela 3: 4.293,42 m²

Propiedad: Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)

Descripción: Parcela de equipamiento 19.06.

Parcela de terreno ubicada en el término municipal de Zaragoza, situada en la Avenida Anselmo Clavé, antigua estación de Zaragoza-Portillo, al lado izquierdo de la línea Zaragoza a Barcelona por Caspe, frente a los puntos kilométricos 340/725 al 340/910. Tiene forma trapezoidal, con una extensión superficie de 4.293,42 m², y está

destinada a Equipamiento deportivo, cultural y de espectáculos, identificada en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza con el código 19.06. Tiene los siguientes linderos: al Norte, finca municipal que forma parte del vial urbano, antiguo enlace con la AP-68; Sur: terrenos de ADIF (futura zona verde pública 19.10); Este: espacio de paso público perteneciente a la parcela de equipamiento denominada 19.07; Oeste: parcela de infraestructuras 19.09.

Parcela 4:

Superficie: 5.372,3 m²:

Propiedad: Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)

Descripción: Parcela de equipamientos 19.07

Parcela de terreno ubicada en el término municipal de Zaragoza, situada en la Avenida Anselmo Clavé, antigua estación de Zaragoza-Portillo, al lado izquierdo de la línea Zaragoza a Barcelona por Caspe, frente a los puntos kilométricos 340/725 al 340/910. Tiene forma trapezoidal, con una extensión superficie de 5.372,31 m², y está destinada a Equipamiento deportivo, cultural y de espectáculos, identificada en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza con el código 19.07. Tiene los siguientes linderos: al norte, finca municipal que forma parte del vial urbano, antiguo enlace con la AP-68 y superficie destinada a futura ampliación de la avenida Clavé; Sur: espacio de paso público perteneciente a la parcela de equipamiento denominada 19.08; Este: terreno destinado a futura ampliación de la avenida Anselmo Clavé; Oeste: terrenos de ADIF (futura zona verde pública 19.10 y espacio público de paso perteneciente a la parcela 19.06.

Parcela 5: 1.863,2 m²:

Propiedad: Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)

Descripción: Viario en la Avenida Anselmo Clavé.

Parcela de terreno ubicada en el término municipal de Zaragoza, situada en la avenida Anselmo Clavé, antigua estación de Zaragoza-Portillo, al lado izquierdo de la línea Zaragoza a Barcelona por Caspe, frente a los puntos kilométricos 340/725 al 340/910. Tiene forma irregular con una extensión superficial de 1.863,21 m² y está destinada a viario público. Tiene los siguientes linderos: al norte, viario público municipal, antiguo enlace con la AP-68, en su confluencia con la avenida Anselmo Clavé; al Sur, terrenos de ADIF; al Este, avenida Anselmo Clavé, y al Oeste, parcelas de equipamiento 19.07 y 19.08.

Parcela 6: 1.434,0 m²

Propiedad: Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)

Descripción: Viario en la calle Escrivá de Balaguer

Al Sur, parcelas 19.09, 19.06 y 19.07.

Parcela 7: 4.407,9 m²:

Propiedad: Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)

Descripción: Parcela de equipamiento 19.08.

Parcela de terreno ubicada en el término municipal de Zaragoza, situada en la avenida Anselmo Clavé, antigua estación de Zaragoza-Portillo, al lado izquierdo de la línea Zaragoza a Barcelona por Caspe, frente a los puntos kilométricos 340/725 al 340/910. Tiene forma irregular con una extensión superficial de 4.407,87 m² y está destinada a Equipamiento deportivo, sanidad y salud, cultural y de espectáculos, identificada en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza con el código 19.08. Tiene los siguientes linderos: al norte, espacio público de paso perteneciente a la parcela de equipamiento denominada 19.07; al Sur, terrenos de ADIF; al Este, terreno destinado a futura ampliación de la Avenida Anselmo Clavé; y al Oeste, terrenos de ADIF (futura zona verde pública 19.10).

Parcela 8: 64.134,2 m²

Propiedad: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

Descripción: Resto de finca matriz. Parcela de terreno ubicada en el término municipal de Zaragoza, situada en la Avenida Anselmo Clavé, antigua estación de Zaragoza-Portillo, al lado izquierdo de la línea Zaragoza a Barcelona por Caspe, frente a los puntos kilométricos 340/240 al 341/248. Tiene forma irregular, con una extensión superficial de 64.235,58 m² y los siguientes linderos: al Norte: vial urbano, antiguo enlace con la AP-68, terrenos de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A. y parcela de equipamiento 19.06; Sur: calle Santander; Este: fincas de equipamiento 19.06, 19.07 y 19.08, avenida Anselmo Clavé y finca registral 27371 de ADIF; Oeste: calle Escoriaza y Fabro y terrenos de Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.

Parcela 9: 1.835,0 m²

Propiedad: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Descripción: Parcela ocupada por Correos.

Parcela en el término municipal de Zaragoza, situada al lado izquierdo de la línea Zaragoza a Barcelona por Caspe, frente a los puntos kilométricos 340/967 al 341/027. Tiene forma irregular con una extensión superficial de mil ochocientos treinta y cinco metros cuadrados (1.835,00 m²) y los siguientes linderos: al Norte, terrenos de ADIF, finca registral 28.047; al Sur, terrenos de ADIF, finca registral 28.047; al Este, Avenida Anselmo Clavé; al Oeste, terrenos de ADIF, finca registral 28.047.

Parcela 10: 1.532,3 m²

Propiedad: Ayuntamiento de Zaragoza

Descripción: Viario en la Avenida Anselmo Clavé.

Al Oeste, parcela resto de finca matriz propiedad del Administrador de Infraestructuras ferroviarias.

5.5. Cuadro de fincas aportadas

CUADRO DE FINCAS APORTADAS				
Parcela aportada	Propietario	Superficie aportada	Superficie a efectos de cómputo	%
1	Zaragoza Alta Velocidad 2002, S.A.	8.917,0	8.917,0	9,41
2	Zaragoza Alta Velocidad (ocupación de Endesa)	989,1	989,1	1,04
3	Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)	4.293,4	4.293,4	4,53
4	Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)	5.372,3	5.372,3	5,67
5	Ayuntamiento de Zaragoza (cesión anticipada de ZAV)	1.863,2	1.863,2	1,97
6	Ayuntamiento de Zaragoza	1.434,0	1.434,0	1,51
7	Caixa d'Estalvis y Pensions de Barcelona	4.407,9	4.407,9	4,65
8	ADIF	64.134,2	64.134,2	67,67
9	ADIF	1.835,0	1.835,0	1,94
10	Ayuntamiento de Zaragoza	1.532,3	1.532,3	1,62
Total		94.778,4	94.778,4	100,00

6. Propuesta de modificación

6.1. Planeamiento propuesto

La modificación de Plan General propuesta conlleva la división del área en dos unidades de ejecución y la permuta de usos y edificabilidades entre la parcelas AL-T y AL-R, así como otras modificaciones adicionales, alguna de ellas aparecida como consecuencia de la tramitación de la modificación de Plan General.

1. Propuesta de división de la gestión del área en dos unidades de ejecución,

En la presente memoria se han expuesto los motivos que llevan a plantear la división del área en dos unidades de ejecución, que se pueden enumerar en los siguientes:

- La división del área en dos unidades de ejecución permite que se pueda desarrollar la parte ya desafectada del ámbito, en la actualidad paralizada por la necesidad del traslado del personal de ADIF a la zona de llegadas de la Estación Intermodal. parcela se encuentra sobre un terreno que ya ha sido desafectado de su uso ferroviario.
- Por tanto, en la unidad de ejecución prevista desarrollar inicialmente, y denominada como UE-1, se sitúan los suelos ya desafectados que se consideran prioritarios para su urbanización, que son el parque del Portillo y los nudos viarios al norte del área. En esta unidad se incluye la parcela de usos residenciales, AL-R, cuya venta se considera prioritaria y más factible en el momento actual.
- En la otra unidad de ejecución, la UE-2, se ubican los suelos de la antigua Estación, pendientes del traslado y posterior desafectación de los terrenos, la parcela de Correos, así como los suelos viarios de la zona Sur y los suelos de equipamientos. Estos suelos ya han sido cedidos al Ayuntamiento, por lo que su inclusión en la UE-2 no impide la construcción en las parcelas si fuera necesario.
- Los costes de urbanización se dividen de tal modo que sean similares en ambas unidades de ejecución.
- A la UE-1 se le asigna la mayor parte del coste del parque del Portillo y los nudos viarios al norte del área de intervención. Por un lado, en la calle de Escoriaza y Fabro, que permite la prolongación de la calle Vicente Berdusán, y por otro, en el cruce entre Anselmo Clavé, Paseo María Agustín y calle Escrivá de Balaguer.
- A la UE-2 se le asigna la superficie que le corresponde del Parque del Portillo y el resto de urbanización de los viarios, que comprende la calle Escoriaza y Fabro, la parte Sur de Anselmo Clavé y el encuentro de ambas calles en la glorieta de los Zagries.
- Los costes del traslado de la antigua Estación y la indemnización a Correos no se consideran como costes de urbanización, sino como costes de Convenio, según lo expuesto en la modificación nº 12 del Plan General.
- Sí que se consideran costes del área de intervención las demoliciones de los edificios de Correos y de la antigua Estación del Portillo, que se asignan a la UE-2, por estar dentro de su superficie.

2. Permuta de usos entre la parcela AL-T y la parcela AL-R:

Se propone la permuta de usos entre la parcela AL-T y la parcela AL-R, de tal modo que se mantiene la edificabilidad, al aprovechamiento medio y la densidad residencial del ámbito. En el presente documento se ha justificado esta modificación por los siguientes motivos:

- No hay necesidad actualmente en el área del uso terciario planteado en la parcela AL-T. Existe un edificio exclusivo de usos terciarios a escasos metros de la parcela, concretamente la manzana 1 del área de intervención G-44-2, con lo que se cubren las necesidades de usos terciarios en la zona.
- La configuración alargada de la parcela AL-T, las buenas orientaciones y la anchura de la edificación planteada permiten establecer en sus plantas alzadas viviendas con buenas condiciones de habitabilidad.
- Se mantiene la edificabilidad otorgada por el plan, planteando en la parcela AL-T una edificabilidad de 22.000 m² de uso residencial y 2.000 m² de otros usos compatibles, mientras que en la parcela AL-R se ubican los 28.000 m² de terciario. De este modo, se mantiene el aprovechamiento total del área de intervención.
- El número de viviendas no varía con la modificación, manteniendo como máximo las 220 viviendas de la parcela AL-T, lo que supone que también se mantiene la densidad residencial actual del área de intervención de 31,4 viv/ha, muy inferior a la de su entorno.
- El uso terciario propuesto ahora en la parcela AL-R se puede contener en la parcela, ya que estos usos permiten que se use la totalidad de la superficie de la parcela, sin necesidad de hacer patios interiores. Es más, es conveniente para un mejor funcionamiento de un edificio de usos terciarios que se plantee esta ocupación.
Teniendo en cuenta que la superficie de la parcela es de 4.300 m² y que se plantea una altura de B+6, el área de movimiento de la parcela, sin contar el área de B+10 propuesta en la esquina Sur, es de 30.100 m², bastante superior a los 28.000 m² de edificabilidad, por lo que la parcela no tiene inconveniente en albergar la edificabilidad propuesta.
- Para una mayor adecuación a las ordenanzas particulares del área, la manzana AL-R pasa a denominarse AL-T, mientras que, del mismo modo, la parcela AL-T pasa a denominarse como AL-R.

El diseño de la ordenación volumétrica de la nueva parcela residencial se ha realizado conforme a los siguientes criterios:

- Se ha buscado la buena orientación de las viviendas, creando la mayor parte de ellas en la orientación norte sur, y en la zona este de la parcela con orientación este oeste, ubicando las zonas edificables en el perímetro este-norte y oeste, y dejando libre la zona sur de la parcela para un mejor asoleo. En todo caso, se ha buscado la relación visual de las viviendas con el futuro parque del Portillo.
- Se propone un área de movimiento de 15 metros de anchura, lo que permite la creación de terrazas amplias hacia el Sur o hacia el Este y Oeste y da una mayor flexibilidad a la solución definitiva.
- Se plantea una zona de 20 plantas en la esquina noroeste, de forma triangular con el vértice hacia la rotonda de la Ciudadanía, a modo de proa, manteniendo la idea volumétrica expuesta en la modificación nº 12 del Plan General, buscando un elemento singular vertical en el fondo visual entrando a Zaragoza desde la Avenida Ciudad de Soria. Esta edificación se plantea con una zona de mayor anchura, para albergar la mayor cantidad de escaleras de emergencia y aparatos elevadores necesarios por normativa. Se entiende que

- la mayor parte de estos elementos se podrían disponer en la zona norte, dejando el resto de orientaciones para las viviendas.
- El volumen de 20 plantas cumple con la normativa de distancias a los edificios más cercanos situados en la calle Escrivá de Balaguer, tal como se refleja en la documentación gráfica. Para ello, la última planta se retranquea 2 metros respecto a la alineación del resto de plantas.
 - El resto de los volúmenes edificados se plantean de B+10, creando un contraste con la zona de 20 plantas.
 - Dada la condición irregular de la calle Escrivá de Balaguer, y la necesidad de retranquearse respecto a la calle para cumplir las distancias a edificios, se crea un zócalo en la planta baja, que permite una mayor profundidad para los usos comerciales a disponer en esta planta. El retranqueo de las plantas alzadas al norte permite a su vez plantear una alineación recta, con un volumen más claro y regular.

3. Adecuación al trazado construido de los túneles ferroviarios.

En los planos de clasificación del suelo y de calificación y regulación del suelo del plan general de la modificación se grafía la delimitación del sistema general ferroviario en subsuelo resultante según lo aprobado en el Ministerio de Fomento respecto a la reducción del dominio público ferroviario. Dicha delimitación permite regularizar el trazado ferroviario, de tal modo que coincida con la infraestructura construida en subsuelo.

El Consejo de Gerencia del Ayuntamiento de Zaragoza dio su conformidad a la propuesta de reducción de la zona de dominio público ferroviario aprobada por el Ministerio, expediente 447.565/2009, con la siguiente condición *"de que la superficie 44.992,17 m² de zona verde denominada 19.10, parte de la cual está afectada en subsuelo por las instalaciones ferroviarias, debe ser obtenida por el Ayuntamiento de Zaragoza en el proyecto de reparcelación, en el que se disociarán al igual que en el ámbito de la G-44-2, ambos dominios públicos, el ferroviario en subsuelo y el de dotación local pública en superficie."*

Esta condición se tendrá en cuenta en el posterior proyecto de reparcelación del área. Para ello, se hace necesario establecer previamente dicha superficie en el planeamiento, tal como se propone en la presente modificación, de tal modo que el proyecto de reparcelación pueda establecer la división del suelo y de las parcelas municipales y ferroviarias según lo establecido en el planeamiento.

4. Modificación de la delimitación de la actual parcela AL-T

La delimitación actual de la parcela se sitúa a escasa distancia del túnel ferroviario construido, quedando en algún punto a una distancia de 1,5 metros del túnel. Además, la dirección de la parcela no es paralela a la del túnel, que discurre en curva en el tramo coincidente.

Se propone una nueva configuración de la parcela de tal modo que la distancia mínima de la parcela al túnel ferroviario sea de 6 metros, manteniendo la superficie actual de la parcela, de 3.144 m². Asimismo, se regulariza la parcela en el extremo, para que la construcción del inmueble sea más sencilla, sobre todo en las plantas bajo rasante, que la delimitación actual.

Con la nueva configuración, la parcela resulta algo más alargada que la anterior y más regular, de tal modo que puede contener un mayor número de viviendas hacia la orientación Sur.

5. Regularización de las superficies de equipamientos:

Al construir el túnel viario y, al mismo tiempo querer mantener un ancho mínimo de acera en la calle Escrivá de Balaguer, hizo que la acera invadiera en algún tramo la superficie destinada a equipamientos, concretamente a las parcelas de equipamiento 19.06 y 19.07.

En total, la superficie de equipamientos se reduce en 205,83 m². En la documentación gráfica y en los parámetros de aprovechamiento se reflejan las superficies finales de cada parcela de equipamiento.

Por otro lado, la delimitación del dominio público ferroviario y la desafectación de los suelos del Portillo reflejó la situación de la estación de Cercanías construida. En la actualidad esta infraestructura no está reflejada como equipamiento en el área de intervención, sino con un área discontinua reflejada con la leyenda IF, dentro del área calificada como zona verde pública.

En la presente modificación se propone la delimitación de la superficie construida de la Estación de Cercanías como parcela de equipamiento que se extrae del ámbito del área de intervención y se califica como Sistema General de Infraestructuras, perteneciente al ADIF, tanto el edificio principal de la Estación como sus instalaciones anexas, correspondientes a salidas de emergencia, cuya superficie total asciende a 999,6 m².

6. Cambio del sistema de gestión a cooperación.

Tal como se ha comprobado en los antecedentes a la modificación, en el ámbito del área de intervención existen tres propietarios: ADIF, Zaragoza Alta Velocidad y el Ayuntamiento de Zaragoza.

El área sería de propietario único si tanto ADIF como el Ayuntamiento de Zaragoza cedieran el suelo a Zaragoza Alta Velocidad previamente a la redacción de la reparcelación del área. Pero en el área G-44-2, el Ayuntamiento de Zaragoza no cedió sus aprovechamientos hasta una vez aprobada definitivamente la reparcelación, y ADIF tiene pendiente de transmisión los suelos del Portillo a cambio de las obras pendientes de traslados ferroviarios a realizar en el Portillo.

Por tanto, aunque la modificación nº 12 consideró que el área era de propietario único, en realidad no lo es, ni puede serlo hasta que el proyecto de reparcelación esté aprobado.

Por otra parte, las cesiones anticipadas realizadas anteriormente al Ayuntamiento se han producido mediante compraventas de Zaragoza Alta Velocidad a ADIF, al tener asignada el área el sistema de compensación. Estas transmisiones se realizaron en el área G-44-2 mediante expropiación, con lo que fueron menos gravosas al evitar los costes asociados.

Por tanto, y según lo aprobado en la propuesta del acuerdo de la aprobación inicial de la modificación de plan general, se propone la modificación del sistema de gestión a cooperación, manteniendo ZAV la encomienda de la redacción y posterior tramitación del proyecto de reparcelación, tal como se expone en la misma propuesta de acuerdo, y se ratifica en el documento de compromisos firmado por ZAV.

7. Calificación de la estación de Cercanías como Sistema General y extracción de la superficie del área de intervención.

En informe de ADIF recibido en ZAV el 1 de octubre de 2014 se solicita calificar la parcela de la nueva Estación de Cercanías como Sistema General, lo que se propone en la presente modificación de plan general.

El informe jurídico previo a la aprobación inicial consideraba al ser un bien de dominio público que se mantiene en la nueva ordenación no debería computar a efectos de edificabilidad, por lo que se extrae del área de intervención, de modo análogo a lo realizado para la parcela de Caixa Forum en la modificación nº 87 del Plan General

6.2. Parámetros de aprovechamiento resultantes

Los parámetros de aprovechamiento resultantes del área de intervención G-19-1 se han reflejado, tal como se ha comentado anteriormente, según las mediciones realizadas sobre la cartografía municipal. Al extraer el ámbito del área de intervención y, por tanto, del cómputo de edificabilidad, la Estación de Cercanías del Portillo, cuya superficie asciende a 999,6 m², los parámetros resultantes son los siguientes:

Área de intervención G-19-1:

Superficie del sector: 72.198,9 m²

Superficie de sistemas generales adscritos: 17.132,0 m² (23,73%)

Superficie total del ámbito (sector + sistemas generales): 89.330,9 m²

Sistema de actuación: Cooperación

Remisión a zona: A2

Densidad (viv/Ha): 30,47 viv/Ha

Aprovechamiento medio sector: 0,5821 m²/m².

Cesiones de suelo:

Dotaciones: 11.337,86 m² (15,70%)

Varios: 11.435,0 m² (15,84%)

Zonas Verdes: 41.981,35 m² (58,15%)

Cesión total (mínimo vinculante, sin SG): 64.754,2 m² (89,69%)

Parcela residencial AL-R (anterior AL-T):

Superficie: 3.144,0 m²

Superficie edificable total: 24.000 m².

Número máximo de viviendas: 220

Altura: B+19, B+18, B+10 y Baja
(delimitación de áreas según plano de detalle de la parcela residencial)

Altura máxima B+19: 62 m
Altura máxima B+18: 59 m
Altura máxima B+10: 35,5 m.

Remisión a zona: A2 y según ordenanzas urbanísticas.

Cumplimiento de distancias B+19: 41,5 m.
Cumplimiento de distancias B+18: 39,5 m.

Área de movimiento planta baja: 2.346,1 m²
Área de movimiento plantas alzadas: 25.834,3 m²

El área de movimiento, tanto de la planta baja como de las plantas alzadas supone un 85% de la edificabilidad, lo que admite cierta holgura y flexibilidad para la solución arquitectónica del inmueble.

Los parámetros de aprovechamiento de la parcela lucrativa AL-R se mantienen respecto a los fijados en la modificación nº 12 del Plan General y son los siguientes:

Parcela AL-T (antigua AL-R):

Superficie: 4.300,7 m²

Superficie edificable máxima: 28.000 m² de otros usos distintos de vivienda.

Número máximo de viviendas: 0

Alturas: B+10 y B+6.
(delimitación de áreas según plano de calificación y regulación del suelo)

Altura máxima B+10: 37,5 m
Altura máxima B+6: 24,3 m

(Se plantea una altura de plantas alzadas de 3,3 m, más acorde para usos terciarios que la altura de 3 metros planteada en la parcela residencial).

Remisión a zona: A2 grado 4

Cumplimiento de distancias B+10: 25,1 m.
Anchura de la calle Anselmo Clavé: 42 m.

Área de movimiento planta baja: 4.300,7 m²
Área de movimiento plantas alzadas: 28.773,1 m²

En cuanto a los equipamientos, los parámetros de aprovechamiento resultantes, una vez extraída la parcela 19.08, y realizados los ajustes acorde con el vial norte ya ejecutado, son los siguientes:

19.06 Usos deportivo/cultural/espectáculos:

Superficie: 4.600,9 m²
Edificabilidad: 9.201,8 m² (2 m²/m²)

19.07 Usos deportivo/cultural/espectáculos:

Superficie: 5.685,1 m²
Edificabilidad: 11.370,2 m² (2 m²/m²)

19.09 Servicios de infraestructura (subestación eléctrica) :

Superficie: 1.051,86 m²
Edificabilidad: 0 m²

19.11 Servicios de infraestructura (estación de Cercanías):

Superficie: 999,6 m²
Edificabilidad: 1.999,2 m² (2 m²/m²)

6.3. Viabilidad de la actuación

Los costes asociados al área de intervención G-19-1 son los siguientes:

Obras de urbanización:

Las obras de urbanización del Portillo se engloban en dos proyectos de urbanización, aprobados definitivamente por el Ayuntamiento de Zaragoza. Los costes previstos en los proyectos, a día de hoy, sin IVA, son los siguientes:

Parque del Portillo: 6.936.249,6 €

Resto de urbanización: 8.526.627,14 €

Total obras de urbanización: 15.462.876,74 €

Sin embargo, dada la situación financiera de ZAV y la reducción de obtención de plusvalías por la disminución del valor de las parcelas, se han realizado ajustes en los proyectos de urbanización, de tal modo que, sin disminuir la calidad de la urbanización, se ha optado por elementos más económicos y se han suprimido todos aquellos conceptos que no se consideraban imprescindibles. Con esta reducción de costes, el presupuesto estimado de los proyectos de urbanización es, sin IVA, el siguiente:

Parque del Portillo: 4.484.132 €

Resto de urbanización: 6.907.928,8 €

Total obras de urbanización: 11.392.060,8 €

Las principales partidas que se han suprimido o reducido en los proyectos son, entre otras, las siguientes:

- Se suprime la pista polideportiva con gradas al sur de la Estación de Cercanías, que se sustituye por una losa de hormigón pulido para hacer actividades deportivas varias, como por ejemplo patinaje sobre ruedas;

- Se suprimen las pistas de pádel previstas al norte de la glorieta de los Zagrías, que se sustituyen por una zona arbolada;
- Se suprimen los canales de agua a distintos niveles previstos entre las zonas del parque, al norte y al sur, que se sustituyen por zona arbolada y caminos peatonales.
- La fuente cibernética interactiva se sustituye por una fuente, con funcionamiento automatizado, más económica y realiza la misma función.
- El pavimento del ámbito sustituye por losa prefabricada de hormigón, de las mismas dimensiones, pero de espesor de 5 cm, en vez de 7 cm, dado que es suficiente con este espesor para zonas peatonales.
- Se suprimen los alcorques previstos, y se sustituyen por otros más económicos;
- Se suprimen las terminaciones previstas en las zonas arboladas de acero cortén por bordillos de hormigón.
- Se sustituye el mobiliario por otro más económico, pero que sigue cumpliendo las funciones de calidad exigibles;

A este concepto habría que añadir el coste de las direcciones de obras estimado:

Dirección de obra Parque del Portillo: 169.568 €

Dirección de obra Resto de urbanización: 261.224,2 €

Total: 430.792,2 €

También se consideran como costes a asumir por el área de intervención los correspondientes a las demoliciones de los edificios existentes: la antigua Estación del Portillo, el parking anejo, y el edificio de Correos, cuyos costes son los siguientes:

Demolición del edificio de Correos:

Coste de la obra según proyecto: 155.948,5 €

La dirección de obra no tendría coste añadido ya que se llevaría a cabo por técnicos de ZAV, tal como se ha realizado en demoliciones previas ejecutadas por la Sociedad.

Demolición del edificio de la antigua Estación y parking del Portillo:

Coste de la obra estimado según proyecto: 247.212,6 €

La dirección de obra también se llevaría por parte de técnicos de ZAV, tal como se ha realizado en demoliciones previas ejecutadas por la Sociedad.

El total de costes a asumir por el área de intervención son los siguientes:

Total del coste de obras para el desarrollo del área de intervención:

- Obras de urbanización:	11.392.060,8 €
- Direcciones de obra:	430.792,2 €
- Demolición del edificio de Correos:	155.948,5 €
- Demolición de la antigua Estación:	247.212,6 €

Total: 12.226.014,1 €

En el área hay que considerar otros costes, aunque es este caso no son asumibles por el área de intervención, según lo dispuesto en la modificación nº 12 del Plan General, pero deben ser tenidos en cuenta como costes del Convenio, como son el traslado de las dependencias de ADIF a la zona de llegadas de la Estación Intermodal y la indemnización del traslado de Correos. Estos costes suponen:

Traslado de dependencias de ADIF:

Los costes asociados al traslado de dependencias de ADIF al área de intervención ascienden a día de hoy, según el proyecto de ejecución del traslado, sin IVA:

Coste de la obra según proyecto: 7.733.040,44 €
Redacción de proyecto y dirección de obra: 189.800 €.

Total: 7.922.840,44 €

Desalojo del edificio de Correos:

Tras la reunión mantenida con representantes de Correos en septiembre de 2011, se llegó al acuerdo de que, cuando sea necesario para ejecutar la urbanización del Portillo, Correos realizará el desalojo de sus dependencias en un plazo aproximado de 6 meses. A cambio, ZAV asume indemnizar a Correos con el coste del valor actual del edificio, y asume el coste de la demolición del edificio.

La valoración del inmueble realizada en julio de 2013 arrojaba un valor de 775.473 €.

Total del coste de obras incluidas en el Convenio:

- Traslado de las dependencias de ADIF:	7.922.840,44 €
- Indemnización de Correos:	775.473 €

Total: 8.698.313,4 €

El valor de las dos parcelas incluidas en el área de intervención, según tasación realizada en diciembre de 2013, es sensiblemente superior al coste total de las obras asignadas al área de intervención y también a los costes de las obras incluidas en el Convenio de marzo de 2002 y su addenda de julio de 2012, por lo que ambas pueden sostener los costes previstos en el área de intervención y el desarrollo del área es viable económicamente.

6.4. Efectos de la modificación sobre el territorio

El carácter de la modificación propuesta es muy puntual y afecta únicamente a dos parcelas, que se permutan los usos y edificabilidades. Una de ellas modifica ligeramente su delimitación, pero ambas parcelas mantienen su superficie, aprovechamiento y edificabilidades. Por otro lado, la modificación regula las superficies de equipamientos y zonas verdes existentes en el ámbito, ampliando la superficie de dotaciones públicas.

Se mantiene el número de viviendas del ámbito, por lo que se mantiene la baja densidad residencial, de 30,47 viv/ha.

En el estudio realizado en la modificación nº 12, ya se concluyó que las dotaciones locales existentes en el ámbito eran amplias y numerosas, y que la superficie de equipamientos planteada completaba con creces las necesidades del distrito. Por tanto, no se considera necesaria la ampliación de dotaciones públicas, más allá de la establecida por la construcción de la estación de Cercanías.

Por tanto, el carácter muy puntual y concreto de la modificación no ha de tener un impacto significativo sobre el territorio dada su limitada extensión y localización. Se mantiene el sistema viario existente y previsto en el plan general, así como la superficie de cesiones públicas.

La propuesta de división en dos unidades de ejecución no tiene efectos en el desarrollo del área, más que permitir que la parte que ya se encuentra desafectada, que incluye la mayor parte de la superficie del parque, se pueda desarrollar previamente al traslado de dependencias de ADIF a la zona de llegadas de la Estación Intermodal. Además, permitirá que se pueda enajenar la parcela de usos residenciales y desarrollar el área de intervención, por lo que tendrá un impacto positivo en la ciudad, al permitir el uso y disfrute de las zonas verdes previstas y potenciará el uso de los equipamientos previstos y los ya construidos en el ámbito.

6.5. Modificación de plan general de menor entidad

Se considera que la propuesta de modificación planteada es una modificación de menor entidad, según lo expuesto en el artículo 40 de la ley 4/2013, Urbanística de Aragón, ya que su objeto se reduce a permutar la edificabilidad y los usos de unas parcelas a otras de la misma área de intervención G-19-1, sin modificar el aprovechamiento total del ámbito ni el número de viviendas del área de intervención. La propuesta modifica ligeramente la forma de una parcela, y realiza algunos ajustes para adecuar la zonificación a la urbanización ejecutada, mejorando puntualmente la redacción de algunos aspectos concretos de las normas urbanísticas.

Las modificaciones planteadas, como ya se ha manifestado anteriormente, no afectan a la ordenación estructural del territorio, que está constituida por la estructura general del territorio y por las directrices del modelo de evolución urbana, aspectos ambos que no se ven afectados en absoluto por la presente modificación de plan general.

7. Gestión del ámbito

El sistema de actuación del ámbito será, según lo establecido en la aprobación inicial de la modificación de Plan General, el de cooperación, manteniendo la encomienda de su ejecución a Zaragoza Alta Velocidad 2002.

Para el desarrollo de la gestión del área de propone la división en dos unidades de ejecución de tal modo que en una de ellas, la UE-1 se sitúen los suelos ya desafectados que se consideran prioritarios para su urbanización, que son el parque del Portillo y los nudos viarios al norte del área. En esta unidad se incluye la parcela de usos residenciales, cuya venta se considera prioritaria y más factible en el momento actual.

En la otra unidad de ejecución, la UE-2, se ubican los suelos de la antigua Estación, pendientes del traslado y posterior desafectación de los terrenos, la parcela de Correos, así como los suelos viarios de la zona Sur y los suelos de equipamientos. Estos suelos ya han sido cedidos al Ayuntamiento, por lo que su inclusión en la UE-2 no impide la construcción en las parcelas si fuera necesario.

Las dos unidades de ejecución se delimitan de tal modo que sus aprovechamientos y los costes de urbanización sean similares. Los costes de traslado de la antigua Estación y la indemnización a Correos no se consideran como costes de urbanización, sino costes de Convenio, según lo expuesto en la modificación nº 12 del Plan General.

Los parámetros de las dos unidades de ejecución son las siguientes:

Área de Intervención G-19-1:

Superficie actual del área de intervención: 72.198,9 m²

Superficie de sistemas generales: 17.132 m²

Superficie total: 89.330,9 m²

Edificabilidad total: 52.000 m²

Aprovechamiento medio: 0,5821 m²/m².

El reparto de superficies, edificabilidades y aprovechamientos, se realiza del siguiente modo:

Unidad de Ejecución nº 1:

Superficie del área de intervención: 37.914,6 m²

Superficie de sistemas generales: 3.694,5 m²

Superficie total: 41.609,1 m²

Edificabilidad total: 24.000 m²

Aprovechamiento medio: 0,5768 m²/m².

Unidad de Ejecución nº 2:

Superficie del área de intervención: 34.284,3 m²

Superficie de sistemas generales: 13.437,5 m²

Superficie total: 47.721,8 m²

Edificabilidad total: 28.000 m²

Aprovechamiento medio: 0,5868 m²/m².

De este modo, el aprovechamiento medio de la UE-1 supone un 99% del aprovechamiento del área de intervención, mientras que el aprovechamiento medio de la UE-2 supone el 101% del aprovechamiento medio del área, por lo que las dos unidades de ejecución tienen un aprovechamiento medio muy similar.

Para el reparto de costes de urbanización, se asigna a la UE-1 la mayor parte de la urbanización del parque del Portillo (71,6%), así como los nudos viarios al norte del área de intervención, que comprenden la prolongación de Vicente Berdusán, al Oeste, y el cruce entre Anselmo Clavé, María Agustín y Escrivá de Balaguer, al Este, así como la urbanización del tramo norte de la Avenida Anselmo Clavé.

En la Unidad de Ejecución 2 se incluye la parte del parque incluida dentro de su superficie, lo que supone un 28,4% del coste, y la mayor parte de la urbanización de los viales del resto de urbanización, que comprende el tramo sur de la Avenida Anselmo Clavé, la calle Escoriaza y Fabro y su encuentro en la glorieta de los Zagrés. Esta superficie supone un 63% del coste total de la obra del Resto de Urbanización.

Los costes de las direcciones de obra se reparten en función del presupuesto de la obra asignado a cada área de intervención.

En el caso de las demoliciones, se adjudican por completo a la UE-2, por estar incluidos los edificios de la antigua Estación y de Correos dentro de su superficie.

Con estas premisas, los costes de urbanización asignados a cada área son los siguientes:

Unidad de Ejecución nº 1:

Parque del Portillo (71,6%):	3.210.638,5 €
Resto de urbanización (36,8%):	2.542.117,8 €
Dirección de obra del parque del Portillo (71,6)%:	121.410,7 €
Dirección de obra del Resto de Urbanización (36,8)%:	96.130,5 €

Total costes de urbanización: 5.970.297,5 €.

Unidad de Ejecución nº 2:

Parque del Portillo (28,4%):	1.273.493,5 €
Resto de urbanización (63,2%):	4.365.811,0 €
Dirección de obra del parque del Portillo (28,4)%:	48.157,3 €
Dirección de obra del Resto de Urbanización (63,2)%:	165.093,7 €
Demoliciones (100%):	403.161,1 €

Total costes de urbanización: 6.255.716,6 €.

Del mismo modo que en el caso de los aprovechamientos, se aprecia que el reparto de los costes de urbanización entre las dos unidades de ejecución es similar.