

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

49

ALCALÁ DE HENARES

URBANISMO

El Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Alcalá de Henares, en sesión celebrada el 31 de marzo de 2023, adoptó el siguiente acuerdo:

“1.º Aprobar el acuerdo adoptado por la Comisión Técnica de Urbanismo de este Ayuntamiento, realizado en sesión ordinaria el día 27 de marzo de 2023, cuyo contenido íntegro ha quedado transcrito.

2.º Publicar el presente acuerdo en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID) y en la sede electrónica de este Ayuntamiento.”

Asimismo se procede a la publicación del acuerdo adoptado por la Comisión Técnica de Urbanismo de este Ayuntamiento, realizado en sesión ordinaria el día 27 de marzo de 2023, cuyo contenido íntegro se transcribe a continuación:

CRITERIO DE INTERPRETACIÓN RELATIVO A LA VIABILIDAD DEL USO DE AUTOMÓVIL EN LA CLAVE 05 RESIDENCIAL INTENSIVA (ARTÍCULO 6.6.9) DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

1. *Antecedentes*

Los locales sitos en plantas bajas de edificios de uso característico residencial de forma progresiva han ido modificando su función dentro del tejido urbano de la ciudad. Estos locales han estado dedicados tradicionalmente al uso comercial, comercio de cercanía, y con el paso del tiempo y la pérdida de su función, sobre todo en calles de escaso o nulo tránsito peatonal y rodado, se ha iniciado un proceso de transformación de este uso comercial en otro tipo de usos como el residencial, automóvil (garajes comunitarios o no comunitarios), deportivo, sanitario-asistencial...

Esta situación se ha puesto especialmente de manifiesto en algunos barrios consolidados de la ciudad, con edificios construidos en las décadas de los 60 y 70, donde resulta de aplicación la Ordenanza Clave 05 Residencial intensiva en orden a lo establecido en los artículos 6.6.1 y siguientes de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana.

Una de las solicitudes habituales de cambio de uso es la transformación de estos locales, generalmente de pequeño tamaño, en garajes no comunitarios, en los cuales, dada la configuración física y superficie de dichos locales, no es posible alojar más de uno o dos vehículos.

2. *En cuanto a la ordenanza de aplicación*

La Clave 05 Residencial intensiva del PGOU regula en el artículo 6.6.1 los usos y la construcción de edificios residenciales en densidad media y alta, en torno a tipos asimilados al bloque abierto o a la torre, con composición libre o fijada por el Plan. Se aplica sobre áreas de crecimiento reciente de Alcalá de Henares, ya consolidadas en torno a tipologías similares.

De acuerdo con el artículo 6.6.9 el uso característico de esta Clave es el definido en el artículo 6.6.1., conforme a los grupos y situaciones propuestos en este artículo tanto para este uso como para los otros compatibles.

Dentro de los usos compatibles se encuentra el uso automóvil, que el artículo 5.3.1 define como los destinados a la estancia y el servicio de vehículos automóviles de cualquier clase. Se consideran incluidos dentro de esta definición los servicios públicos de transporte, los lugares anexos de paso, espera o estancia de vehículos, así como los depósitos para venta de automóviles, talleres de reparación, engrase y lavado.

En la ordenanza Clave 05 figuran como compatibles los siguientes grupos del uso automóvil:

- Grupo IV: estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total no sea superior a 2.500 m². Situaciones C, D, E, F y G;
- Grupo V: estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total exceda los 2.500 m². Situación F;
- Grupo VI, Centro de transporte con atención al público. Situación E;
- Grupo IX, Talleres de reparación y servicio, sin venta de carburantes en situaciones C y E, siempre como complemento del uso característico.
- Prohibido en todos los demás casos.

Esta prohibición, por tanto, a:

- Grupo I: estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios abiertos.
- Grupo II: estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total no sea superior a 75 m².
- Grupo III: Estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total no sea superior a 1.000 m².
- Grupo VII: Estaciones de servicio, con venta de gasóleo.
- Grupo VIII: Estaciones de servicio, sin venta de gasóleo.

3. *Análisis de la ordenanza de aplicación*

A tenor de los aspectos citados anteriormente resulta evidente la existencia de un desajuste en la redacción de la normativa urbanística, que puede llevar a distintas interpretaciones.

Por un lado, se permite el “Estacionamiento y/o almacenamiento de vehículos automóviles en espacios cerrados, cuya superficie total no sea superior a 2.500 m²” —lo que puede dar a entender que la implantación en cualquier superficie no superior a 2.500 m² es viable— y por otro lado queda prohibido en los grupos I, II y III —lo que puede dar a entender que la implantación en superficies no superiores a 1.000 m² resultan no viables—.

Sin embargo, si se analiza en su totalidad las distintas claves de ordenación del PGOU, puede observarse que en aquellas claves donde la intención del Plan es permitir distintos tamaños de garajes éstos se reflejan en cada uno de los grupos de forma expresa, algo que no sería necesario si se considerara que en el grupo IV estuviesen recogidos todos los garajes desde cero hasta 2.500 m².

Esta lógica responde a las características propias del ámbito que ordena la Clave 5, una zona de vivienda colectiva de densidad media y alta, donde el uso aparcamiento privado debe estar configurados como garajes colectivos, para minimizar la incidencia de los accesos a los garajes sobre la seguridad vial, la accesibilidad universal y la movilidad tanto peatonal como rodada.

Por otro lado, cabe analizar que la ordenanza Clave 05 en su artículo 6.6.4 indica que la superficie de parcela mínima es de 1.000 m² y en su artículo 6.6.8 indica que la edificabilidad es de 0,5 m²/m².

Para estas condiciones de parcela la superficie necesaria para la implantación de la dotación de plazas de aparcamiento de carácter comunitario, al servicio del edificio, arrojaría una superficie muy inferior a 1.000 m², por lo que, cumpliendo el resto de las determinaciones y parámetros urbanísticos de aplicación de carácter municipal o de la Comunidad de Madrid (superficie mínima de vivienda, superficie de plazas de garaje, dotación de plazas de garaje...), los títulos habilitantes que procedieran deberían ser concedidas al ser éstos actos reglados, entrando en aparente contradicción con lo indicado anteriormente.

Debe deducirse, no obstante, la intencionalidad de la ordenanza Clave 05 en el sentido de permitir la existencia de garajes-aparcamiento con la superficie necesaria como uso inherente al uso residencial, de carácter comunitario y no particular, con accesos únicos para la dotación que en cada caso fuera necesaria en aras a no interrumpir el tráfico peatonal por las aceras y de facilitar la implantación del resto de usos complementarios que articulan el tejido social en la planta baja de los edificios. Esta dotación podría materializarse sobre o bajo rasante, siempre en espacios cerrados.

En estas condiciones, como ya se ha indicado, es frecuente la solicitud de transformación de pequeños espacios sitios en plantas bajas de edificios de uso característico residencial en garajes particulares, no comunitarios.

Esta implantación se considera que resulta contraria a la normativa y a la intencionalidad de ésta porque conllevaría la posibilidad de implantar una sucesión de garajes particulares en las plantas bajas de edificios de vivienda colectiva en ubicaciones urbanísticamente inadecuadas (vías que soportan una gran intensidad de tráfico, accesos a través de espacios no acerados, accesos a través de espacios acerados de gran longitud, accesos a través de soportales, reducción de plazas de aparcamiento en vía pública, sucesión de vados que dificultan el tráfico peatonal –especialmente para personas con discapacidad- ...), y que suponen un aumento del riesgo relativo a la seguridad vial por la alta densidad característica de la zona de ordenación.

4. *Criterio de interpretación*

Como consecuencia de todo lo expuesto anteriormente, y a salvo de normativas de rango superior y de la aplicación de la ordenanza en relación a la superficie de parcela, se considera en orden a lo establecido en el artículo 6.6.9 de las Normas Urbanísticas del PGOU que únicamente resulta viable la implantación de garajes en los grupos IV, V, VI y IX en las situaciones indicadas para cada uno de dichos grupos, y que quedan expresamente prohibidos los grupos I, II, III, VII y VIII.

DISPOSICIÓN DE ENTRADA EN VIGOR

Este criterio entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID; no obstante, este criterio no será de aplicación a todas aquellas solicitudes de licencias, declaraciones responsables y/o consultas urbanísticas presentadas con anterioridad a su publicación.

Alcalá de Henares, a 20 de abril de 2023.—La TAG del Servicio de Gestión de Licencias de Obras y Actividades, María Carmen Delgado Egido.

(03/6.876/23)

