

CANFRANC



**MODIFICACIÓN AISLADA Nº14 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA  
DE CANFRANC, RELATIVA AL ENTORNO DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL**

**DOC. Nº2 – ANEXO CUMPLIMIENTO DE PRESCRIPCIONES (ABRIL 2017)**

## **ANEXO CUMPLIMIENTO DE PRESCRIPCIONES**

- 1. Prescripciones derivadas de los informes sectoriales**
- 2. Correcciones de errores /aclaraciones y mejoras**
- 3. Cumplimiento de los acuerdos de aprobación inicial**
- 4. Aportaciones de las Universidades**

**1. DOCUMENTO RESUMEN SOBRE CUMPLIMIENTO DE LAS PRESCRIPCIONES INDICADAS POR LOS INFORMES SECTORIALES RESPECTO A LA MODIFICACIÓN Nº 14 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA Y DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR SUZ-D “ENTORNO DE LA ESTACIÓN” DE DESARROLLO DEL PGOU DE CANFRANC (HUESCA)**

En la modificación nº 14 del PGOU, así como en el Plan Parcial del Sector SUZ-D “Entorno estación internacional” de Canfranc (Huesca) se ha seguido la tramitación prevista en los artículos 57 y siguientes del Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón (en adelante, TRLUA), en virtud de la remisión efectuada en el art. 85 del citado cuerpo legal.

Mediante acuerdo plenario de fecha 9 de noviembre de 2016 se procedió a la aprobación inicial de la Modificación nº 14 del PGOU; por lo que respecta al Plan Parcial del Sector SUZ-D “Entorno de la Estación” de desarrollo del PGOU de Canfranc, fue objeto de aprobación inicial mediante Decreto de Alcaldía, de fecha 10 de noviembre de 2016, dando cuenta de la misma al Pleno en sesión de 7 de diciembre de 2016. En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 57.1 TRLUA los citados expedientes fueron objeto de información pública, mediante publicación en el Boletín Oficial de Aragón, número 225, de fecha 22 de noviembre de 2016, Diario del Alto Aragón de 5 de diciembre de 2016 y Heraldo de Aragón de 7 de diciembre del mismo año. Durante el periodo de información pública no se formuló alegación alguna; tal y como consta en el certificado de secretaría de fecha 31 de enero de 2017.

La tramitación del referido Plan Parcial se efectúa simultáneamente a la modificación nº 14 del PGOU de Canfranc, por lo que la aprobación definitiva de éste quedará condicionada a la previa aprobación de la modificación del planeamiento general. Cabe, igualmente, destacar que debido a esta tramitación simultánea, y a la lógica interacción de los dos expedientes, el presente documento de cumplimiento de prescripciones, así como determinados informes sectoriales, se emiten de forma conjunta para ambos expedientes.

Con carácter previo a la aprobación inicial se recabaron los siguientes informes sectoriales:

1. Acuerdo de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, de fecha 31 de mayo de 2016.
2. Informe de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria del Ministerio de Fomento, de fecha 29 de junio de 2016.

3. Informe de la Confederación Hidrográfica del Ebro, de 22 de septiembre de 2016.
4. Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado, de fecha 25 de octubre de 2016.

Con posterioridad a la aprobación inicial, se han emitido los siguientes informes sectoriales:

1. Acuerdo de la la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, de fecha 31 de enero de 2017.
2. Informes del Instituto Aragonés del Agua, de fechas 13 de diciembre de 2016 y 28 de febrero de 2017.
3. Informe de ADIF, de fecha 19 de enero de 2017
4. Informe de la Subdirección General de redes y operadores de telecomunicaciones, del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, de fecha 3 de enero de 2017, respecto a la modificación nº 14 del PGOU de Canfranc.
5. Informe del Servicio de Seguridad y Protección Civil de la Dirección General de Justicia e Interior del Gobierno de Aragón, de fecha 17 de marzo de 2017.
6. Resoluciones del INAGA:
  - Resolución del INAGA de 2 de marzo de 2017 por la que se decide no someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria la modificación aislada nº 14 del PGOU de Canfranc (Huesca).
  - Resolución del INAGA de 13 de marzo de 2017 por la que se decide no someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria el Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable Delimitado del entorno de la Estación Internacional de Canfranc.

El presente Anexo pretende ser un resumen del contenido de las prescripciones derivadas de los informes sectoriales, así como de la forma de subsanación de las mismas en los documentos sometidos a aprobación definitiva.

## COMISIÓN PROVINCIAL DE PATRIMONIO CULTURAL DE HUESCA

La Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, en sesión de 31 de mayo de 2016, adoptó los siguientes acuerdos:

1) Con respecto a la Modificación Aislada nº 14 del PGOU de Canfranc: **“Autorizar la modificación de planeamiento referenciada”**

2) Con respecto al Plan Parcial para el Entorno de la Estación Internacional: **“Autorizar el Plan Parcial relacionado, con la prescripción de que los futuros proyectos de obras de urbanización y edificación del ámbito se remitan a esta Comisión para su informe vinculante”**

En razón de tales acuerdos no sería necesario, pues, ajuste alguno en la Modificación Aislada de PGOU y, simplemente, en lo que afecta al Plan Parcial inicialmente aprobado, incorporar una determinación en sus Normas, mediante la que se requiera informe de la referida Comisión, con carácter previo a la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización y del otorgamiento de licencias urbanísticas en su ámbito, exigencia que ha quedado recogida en el artículo 15 de las Normas.

No obstante lo anterior, el informe emitido por el técnico municipal de Canfranc, arquitecto, previo a la aprobación inicial de la Modificación aislada nº 14 del PGOU, incorporó la siguiente sugerencia:

*Considerando que la visión del edificio principal de la estación desde el núcleo urbanose encuentra dificultado por la existencia de los tres pabellones de entrada, y que estos, especialmente los laterales, son de mucho menor interés arquitectónico, se sugiere replantear el grado de protección de forma que fuera posible su derribo en el caso de demostrarse necesario para mejorar las visuales del conjunto o los accesos físicos al edificio principal.*

*En el supuesto de que así se considerase, procedería un nuevo informe por parte de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, con carácter previo a la aprobación definitiva.*

En atención a esta parte del informe técnico, el acuerdo de aprobación inicial de la Modificación Aislada del PGOU, adoptado por el Pleno municipal en sesión de 9 de noviembre de 2016, incorporó el siguiente apartado SEGUNDO:

**SEGUNDO.- Vista la sugerencia realizada por el técnico municipal de descatalogación de los pabellones de entrada, este Ayuntamiento considera oportuno realizar la misma, y, antes de que se adopte la aprobación definitiva, y previo informe de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, se realicen las modificaciones oportunas en el documento de Plan General de Ordenación Urbana.**

A fin de dar cumplimiento a este punto del acuerdo de aprobación inicial, se trasladó la oportuna Consulta Previa ante la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca, en el sentido de si se consideraba suficiente la protección con que cuentan los tres pabellones de entrada, desde 2002, en razón de estar

ubicados en el ámbito que constituye el entorno del BIC Estación Internacional de Canfranc, según Decreto 87/2002, de 6 de marzo del Gobierno de Aragón (publicado en BOA nº 35 de 22 de marzo de 2002) y, por tanto, resultaba prescindible la catalogación, como de valor ambiental, propuesta en la Modificación nº 14 del PGOU de Canfranc, según documento inicialmente aprobado el 9 de noviembre de 2016.

La Comisión de Patrimonio Cultural de Huesca, en sesión de 31 de enero de 2017, acordó informar lo siguiente:

*“A la vista de la documentación recibida, e independientemente de lo indicado finalmente en el planeamiento en tramitación de la zona, esta Comisión informa que los pabellones referenciados forman parte funcional original del BIC, especialmente en el caso del pabellón central, verdadero acceso peatonal principal a la estación y cuya desaparición alteraría el carácter del Monumento y por tanto sería una actuación contraria a la Ley 3/1999 del Patrimonio Cultural Aragonés. Recordar por último, que en cumplimiento de lo establecido en la misma Ley 3/1999, y tal como se indica en la documentación objeto de estudio, los tres pabellones forman parte del entorno de protección declarado según Decreto 87/2002, y por tanto cualquier actuación sobre ellos deberá contar con la preceptiva autorización de esta Comisión Provincial de Patrimonio Cultural”.*

Es por ello por lo que el documento de Modificación Aislada de PGOU que se somete a aprobación definitiva ha eliminado la protección ambiental que el inicialmente aprobado proponía, manteniendo la protección actualmente existente para los tres pabellones: central, lateral norte y lateral sur. Cabe destacar que en la medida que los citados pabellones forman parte del entorno del BIC, cualquier actuación en los mismos requerirá autorización por parte de la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural.

**MINISTERIO DE FOMENTO**  
**Secretaría de Estado de Infraestructuras Transporte y Vivienda**  
**Secretaría General de Infraestructuras**

Con fecha 29 de junio de 2016, mediante escrito remitido por el Subdirector General de Planificación Ferroviaria, la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, traslada informe referido a los dos instrumentos en tramitación (modificación Aislada nº 14 del PGOU de Canfranc y Plan Parcial), en lo que se refiere a los contenidos ferroviarios, informe en el que se manifiestan las siguiente observaciones o reparos:

**1.- Esta nueva ubicación propuesta** [se refiere a la del futuro edificio estación] **provoca que el edificio de viajeros futuro no quede ubicado a la altura de los andenes, aspecto cuya viabilidad debería ser confirmada antes de la aprobación de la modificación del PGOU.**

La ubicación prevista para la futura estación en los documentos inicialmente aprobados estaba sobre el vuelo de la galería subterránea que conduce las aguas del barranco de Epifanio hasta el cauce del río Aragón. Al constituir dicha galería parte del dominio público hidráulico (DPH) queda sujeta a otra prescripción contenida en el informe de CHE en el sentido de no ser autorizable ninguna construcción de nueva planta sobre el DPH. En consecuencia se ha trasladado la previsión de ubicación de la futura estación a la porción central del muelle identificado en los planes como parcela T2, en el eje central de la antigua estación internacional, a 275 mts. de la galería del barranco de Epifanio y a 75 mts. de la correspondiente a Cargates.

Esta ubicación resulta, además, más accesible para los usuarios del ferrocarril, por ser más próxima al acceso peatonal a este sector, más integrada en el futuro conjunto urbano, mejor relacionada con el gran espacio peatonal que se pretende generar al Este de la antigua estación internacional, y plenamente ajustada a la propuesta ferroviaria de futuro, que se redactó en 2007 – 2009 por encargo de ADIF, motivo por el que todos los planos de los documentos redactados para la aprobación definitiva recogen esta nueva ubicación, considerando, por tanto innecesario confirmar la viabilidad de la ubicación propuesta en los documentos inicialmente aprobados.

**2.- ... se estima necesario estudiar si la conservación del depósito de locomotoras obliga a un ligero desplazamiento de la futura huella ferroviaria en esa zona, aspecto que no debería afectar a la ordenación propuesta en esa zona.**

A este respecto procede recordar que la catalogación del edificio conocido como “Depósito de locomotoras”, y por tanto la necesidad de su conservación, no forma parte de las modificaciones que se proponen para el PGOU de Canfranc, en el documento ahora en trámite, en razón de que dicha catalogación ya la

recoge el Plan General vigente. Por otra parte el propio informe del Mº de Fomento ya anticipa que el posible ligero desplazamiento de la huella ferroviaria pudiera provocar no afecta a la ordenación en esa zona. Por lo anterior, esta observación no parece requerir modificación de la propuesta inicialmente aprobada.

**3.- En cuanto a la Playa de vías y Andenes, el planeamiento deberá dar cabida a las propuestas definidas en los Proyectos Ferroviarios, de modo que permita asegurar el correcto servicio ferroviario, tanto actual como futuro, siendo por ello necesario revisar y en su caso actualizar dichos proyectos.**

La propuesta Urbanística que recogen tanto la Modificación Aislada nº 14 del PGOU de Canfranc, como el Plan Parcial para el sector Entorno de la Estación Internacional, se ajustó a los proyectos ferroviarios redactados por ADIF en 2007 y 2009, uno para la nueva playa de vías y el otro para el futuro edificio de viajeros, salvo, como ya se ha dicho, en lo que afecta a este último cuya ubicación prevista en el planeamiento inicialmente aprobado no se corresponde con las propuestas originarias de ADIF.

Pero, como también se acaba de señalar, los documentos elaborados para la aprobación definitiva introducen una modificación en cuanto a esto, precisamente para recuperar el emplazamiento que los estudios de ADIF proponían para la futura estación. Por otra parte, en las diversas reuniones mantenidas con representantes de ADIF, tras la aprobación inicial, se ha ido ajustando todo lo necesario para que los Planes cuya aprobación definitiva ha de acordarse, incorporen cuanto deriva de las consideraciones formuladas por los técnicos del administrador ferroviario, en orden a garantizar el correcto servicio de este modo de transporte.

**4.- En la modificación enviada no se otorga la calificación indicada [se refiere a calificar con uso ferroviario] a los suelos ocupados por las actuales infraestructuras ferroviarias en uso, y no pueden perder este carácter hasta su sustitución por las nuevas infraestructuras.**

El artículo 7.1 de la Ley 38/2015, del sector ferroviario, dice:

*Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias ... .. y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.*

Y el artículo 7.2 añade:

*Así mismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias ... .. el órgano con*



*facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a esta, el contenido al Ministerio de Fomento para que por este se emita, en el plazo de dos meses ... .. y con carácter vinculante ... .. informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes.*

En el caso que nos ocupa estaríamos en el supuesto previsto en este último artículo (Modificación Aislada de PGOU y Plan Parcial) con afecciones a espacios ferroviarios. Afecciones que están contempladas desde 1994 mediante Convenios suscritos por todas las administraciones interesadas (Mº de Fomento, Gobierno de Aragón, Ayuntamiento de Canfranc, RENFE, ADIF, etc.). Y en el marco de esta modificación de planeamiento (ya prevista en los referidos Convenios), es cuando se produce el informe en el que el ministerio recuerda la necesidad de mantener una calificación que no altere el cumplimiento de la función ferroviaria.

Debemos entender que se trata de una “calificación” transitoria, que afecte a los suelos destinados a usos urbanos (vivienda, comercio, hoteles, ocio, etc.), hasta tanto se repongan las instalaciones ferroviarias (nueva playa de vías y futuro edificio de viajeros) y, con ello, se pueda proceder a la desafectación de los 131.906 m<sup>2</sup> que el nuevo planeamiento destina a los referidos usos urbanos, desafectación sin la que no será posible aprobar el posterior Proyecto de Reparcelación.

En cualquier caso, y para dar cumplimiento a lo ahora requerido por el Mº de Fomento, sin que impida el efectivo cumplimiento de lo convenido por las tres administraciones (aprobar los planes previstos en el Convenio de 1994, sus adendas y modificaciones), los dos documentos que se someten a aprobación definitiva, incorporan en el articulado de sus normas una disposición, no prevista en los que fueron objeto de aprobación inicial, que literalmente dice:

***Hasta tanto no haya alcanzado aprobación definitiva el Proyecto de Reparcelación correspondiente al Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable “Entorno de la Estación Internacional”, lo que habrá requerido la previa desafectación de estos suelos respecto del uso ferroviario, se consideran usos compatibles con los expresamente contemplados en las Normas del Plan Parcial, cualesquiera de los relacionados con la función ferroviaria.***

***Las instalaciones actualmente afectas al servicio ferroviario mantienen, con carácter transitorio, la calificación de Sistema General Ferroviario, así como su naturaleza jurídica de bienes de dominio público adscritos al servicio público ferroviario.***

***5.- Tampoco se observa en la documentación remitida mención alguna a la normativa sectorial ferroviaria, por lo que deberá ser incluida en la misma, con especial mención a las limitaciones a la propiedad recogidas en el Capítulo III de dicha legislación sectorial.***

La Ley 38/2015, del sector ferroviario, dedica sus artículos 12 a 16 a determinaciones correspondientes a “limitaciones a la propiedad”, en esencia:

zona de dominio público, zona de protección y límite de edificación, todas ellas referidas a lo que el artículo 13 define como arista exterior.

En nuestro caso (sin talud de desmonte ni muros de sostenimiento), debe entenderse como arista exterior la línea paralela al eje de las vías más próximas al sector urbanizable, situada a 3,00 mts. del borde externo de su rail exterior, que consideramos coincidente con la línea límite del Sector.

La zona de dominio público está delimitada, en el caso que aquí nos ocupa (suelo urbanizable con planeamiento de desarrollo) por una línea paralela a la arista exterior, y a 5,00 mts. de ella (artículo 14.2). La zona de protección es la delimitada por una línea paralela a la arista exterior a 8,00 mts. de ella (artículo 14.2).

En cuanto al límite de edificación, en líneas ferroviarias que discurren por zonas urbanas, como es el caso, se establece como la línea paralela a la arista exterior y a 20,00 mts. de ella.

Para dar cumplimiento a lo informado al respecto por la Secretaría General de Infraestructuras, se ha incorporado un plano con el señalamiento de las referidas líneas: arista exterior, dominio público, zona de protección y límite de edificación, tomando como referencia de vías de ferrocarril las que figuran en el Proyecto redactado en 2007, por encargo de ADIF, para la nueva playa de vías en la explanada ferroviaria de Canfranc, así como la documentación facilitada en febrero de 2017 por la Dirección de Patrimonio y Urbanismo en Aragón y la Subdirección de Operaciones Noreste de ADIF.

La línea límite de edificación afecta al Muelle – Aduana francesa, solo en su parte destinada a usos terciarios (parcela T-2 del Plan Parcial), cuya fachada actual se encuentra a 8,50 mts de la arista exterior, frente a los exigibles 20,00 mts del artículo 15.2 de la ley 38/2005. Afecta, igualmente, a la parcela T3, así como a las parcelas R4, R5 e I-2. Considerando que la edificación afectada por la línea de límite de edificación existe desde 1928, y para la que el Plan Parcial prevé su estricta rehabilitación, sin incremento alguno de volumen, se entiende aplicable lo previsto en el artículo 16.4 de la Ley 38/2005, motivo por el que en las Normas Urbanísticas del Plan Parcial, se han incorporado unos párrafo en los que se establece la obligación de solicitar informe del Administrador de la infraestructura ferroviaria, con carácter previo al otorgamiento de la licencia urbanística de rehabilitación, informe que será vinculante de ser desfavorable. La citada previsión ha quedado incorporada en los siguientes artículos de las normas urbanísticas: art. 32 (subzona R4), art. 33 (subzona R5), art.43 (subzona T2), art. 44 (subzona T3), art. 53 (subzona I-2).

**6. “[...] en la documentación enviada también se relata la situación de la parcela en relación a los riesgos por inundaciones y sobre aludes y desprendimientos, riesgos que por supuesto deberían quedar resueltos antes de la ejecución de las nuevas infraestructuras ferroviarias”.**

Por lo que respecta a la subsanación de este extremo, cabe indicar que de acuerdo con lo indicado en el informe del Servicio de Seguridad y Protección Civil de la Dirección General de Justicia e Interior del Gobierno de Aragón, de fecha 17 de marzo de 2017 *“no existe oposición desde este Servicio a la aprobación de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana y del Plan Parcial del Sector SUZ-D “entorno de la estación”, pero no es posible en este momento emitir un informe favorable al desarrollo urbanístico del Suelo Urbanizable Delimitado “Entorno Estación Internacional”. Se condiciona la necesidad de un futuro y nuevo informe de este Servicio para poder aprobar el posterior Proyecto de Urbanización, debiendo aportar junto al mismo el estudio de riesgos”*.

De este modo, y de acuerdo con el citado informe, sería factible la aprobación definitiva de ambos instrumentos de planeamiento, siempre y cuando conste el condicionado de que con carácter previo a la aprobación del Proyecto de Urbanización deberá contarse con el oportuno estudio de riesgos (que se está elaborando actualmente) y el correspondiente informe favorable del órgano competente en materia de Seguridad y Protección Civil.

## **CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO**

La Confederación Hidrográfica del Ebro, con fecha 22 de septiembre de 2016, emite informe conjunto referido a los dos instrumentos de planeamiento en trámite: la Modificación nº 14 del PGOU de Canfranc y el Plan Parcial para el sector de Suelo Urbanizable “Entorno de la Estación Internacional”.

En materia de Saneamiento el apartado “D” de los fundamentos de derecho remite al apartado IV de los “HECHOS” en el que se recoge el informe del Área de Control de Vertidos en el que se hace referencia a la existencia de un proyecto, redactado en 2008, para la instalación de una Depuradora para el tratamiento de los vertidos de Canfranc y Canfranc – Estación, que no ha sido ejecutado hasta la fecha y cuyo materialización tampoco se espera a corto plazo. Recuerda igualmente que tales vertidos fueron expresamente declarados no autorizados, mediante expedientes de 2011, y solicita se promueva la depuración adecuada a la mayor brevedad.

En lo que se refiere a nuevas demandas hídricas, el apartado “C” de los fundamentos de derecho manifiesta explícitamente que se informan FAVORABLEMENTE. No obstante se añade que si las nuevas demandas fueran superiores a las que justificaron el informe favorable de 2008, respecto de una anterior propuesta urbanística, y no es el caso (aquella lo era para una demanda correspondiente a 599 viviendas y en este caso lo es respecto de 333 viviendas), debería cumplirse con las dotaciones establecidas en el apéndice 8 del Plan Hidrológico.

En lo que respecta a la protección del dominio público hidráulico y régimen de corrientes (apartado “A”) también se informan FAVORABLEMENTE las actuaciones previstas en la Modificación nº 14 del PGOU de Canfranc y en el Plan Parcial, excepto lo que concierne a las parcelas identificadas como T1, T3, R1 y R3, no requiriéndose nuevas autorizaciones para la ejecución de las obras ubicadas en zona de policía (100 mts. de anchura a ambos lados del cauce) siempre que se ejecuten de conformidad con lo previsto en ambos instrumentos de planeamiento. Las obras a ejecutar sobre el dominio público hidráulico (nuevos accesos en puente sobre el cauce del río Aragón) requerirán autorización expresa por parte de la CHE y nuevo estudio hidráulico de detalle en orden a garantizar que con ellas no se agrava la situación actual ni se generan nuevas afecciones a terceros.

Para el futuro desarrollo del Plan Parcial se requiere un estudio hidrológico – hidráulico de los barrancos en la margen izquierda del Aragón (Picauvé, Cargates, Epifanio y Borreguil), considerando posibles acarreos de sólidos y posible rebosamiento de las galerías soterradas que conducen las aguas de Epifanio y Cargates hasta el cauce del río Aragón.

En lo que se refiere a la protección del dominio público hidráulico y régimen de corrientes también se informa FAVORABLEMENTE (apartado “B”) respecto de las propuestas para los volúmenes edificatorios en las parcelas T1, T3, R1 y R3 (excluidos del informe favorable a que se refiere el apartado “A”), si bien en este caso se requerirá nuevo informe por parte de CHE para la autorización de las obras de rehabilitación de estos volúmenes, y se anticipa el criterio de que en caso de demolición de las actuales edificaciones no serán autorizables construcciones sobre el dominio público hidráulico (hoy ocupado puntualmente por alguna de las edificaciones a rehabilitar). En la parte que afecta al Sistema General ferroviario el carácter favorable del informe lo es sólo a priori, requiriéndose posterior informe de CHE respecto de los proyectos que desarrollen este sistema, y anticipando que no será autorizable ninguna nueva edificación sobre dominio público hidráulico.

Además de lo anterior el informe incorpora prohibiciones, sugerencias y recomendaciones que afectan a los Proyectos de Urbanización, obras ferroviarias, rehabilitación de edificios existentes y construcciones de nueva planta, procedimientos que son posteriores a la aprobación definitiva de las dos figuras de planeamiento en trámite (Modificación de Plan General y Plan Parcial). Tales como necesidad de comunicar al Organismo de cuenca los proyectos derivados del planeamiento, de contar con su autorización la captación de aguas de cauce o pozo, o las actuaciones sobre dominio público hidráulico, facultad inspectora y de vigilancia por parte de CHE, conveniencia de emplear sistemas de drenaje sostenible, necesidad de evaluar el estado de diques, banquetas, y galerías de los barrancos en la margen izquierda del río Aragón, etc.

Para dar cumplimiento a todo lo anterior se han modificado los documentos (Plan Parcial y Modificación de PGOU) que fueron objeto de aprobación inicial en noviembre de 2016 en el siguiente sentido:

- La ubicación prevista para la futura estación en los documentos inicialmente aprobados estaba sobre el vuelo de la galería subterránea que conduce las aguas del barranco de Epifanio hasta el cauce del río Aragón. Al constituir dicha galería parte del dominio público hidráulico queda sujeta a la prescripción contenida en el informe de CHE en el sentido de no ser autorizable ninguna construcción de nueva planta sobre el DPH. En consecuencia se ha trasladado la previsión de ubicación de la futura estación a la porción central del muelle identificado en los planes como parcela T2, en el eje central de la antigua estación internacional, a 275 mts. de la galería del barranco de Epifanio y a 75 mts. de la correspondiente a Cargates.

Esta ubicación resulta, además, más accesible para los usuarios del ferrocarril, por ser más próxima al acceso peatonal a este sector, más integrada en el futuro conjunto urbano, mejor relacionada con el gran espacio peatonal que se pretende generar al Este de la antigua

estación internacional, y plenamente conforme con la propuesta ferroviaria de futuro, que se redactó en 2007 – 2009 por encargo de ADIF.

- Se han incorporado en las Normas Urbanísticas del Plan Parcial determinaciones mediante las que se da cumplimiento a lo requerido por CHE respecto de los futuros proyectos que afecten a las parcelas, o subzonas, identificadas como T1, T3, R1 y R3. En el articulado que afecta a estos inmuebles se establece la necesidad de que, antes del otorgamiento de licencias urbanísticas, o autorizaciones por parte municipal, se deberá contar con informe emitido por la CHE, que será vinculante de ser desfavorable.(art. 29, 31, 42 y 44)

## DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ARAGÓN

Con fecha 25 de octubre de 2016, por parte de la Demarcación de Carreteras Del Estado en Aragón, se emitieron dos informes:

\* Uno respecto de la propuesta de Modificación aislada nº 14 del Plan General de Canfranc,

\* y otro respecto de la propuesta de Plan Parcial para el Sector de suelo urbanizable “Entorno de la Estación Internacional de Canfranc”.

Por razón de ser objeto de las mismas objeciones, ambos informes coinciden en su contenido y redacción literal. En ambos se RESUELVE informar favorablemente la aprobación inicial de los respectivos documentos (Modificación de PGOU y Plan Parcial) pero con señalamiento de cinco prescripciones.

La primera de ellas, identificada como 2.1, se establece en términos de cumplimiento con carácter previo a los respectivos acuerdos de aprobación definitiva, y literalmente dice:

***En los planos se indicará, a una escala adecuada, y en la normativa, las zonas de protección del viario estatal (zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección), y la arista exterior de la explanación a partir de la cual se acotan estas zonas, indicándose en la Memoria y/o Ordenanzas las limitaciones a los usos establecidos para dichas zonas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y su Reglamento General (RD 1812/1994, de 2 de septiembre). Los planos deberán quedar debidamente acotados.***

***Los terrenos de titularidad estatal no estarán incluidos dentro de los límites de los Sectores urbanizables y las dotaciones de infraestructuras de servicios, tales como abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica, etc., previstas en los instrumentos de planeamiento se ubicarán fuera de la zona de dominio público.***

A fin de dar cumplimiento a lo requerido al respecto se ha incorporado un nuevo plano en la documentación de los dos instrumentos de planeamiento (identificado como PI-ac en el correspondiente a la modificación aislada de Plan General y como PI 4-1 en el Plan Parcial) en el que se señalan:

- La arista exterior de la explanación, coincidente con el borde exterior más alejado de la carretera.
- La línea límite de dominio público, situada a 3,00 metros de la arista exterior
- La línea límite de la zona de servidumbre, situada a 8,00 metros de la arista exterior
- La línea límite de la zona de afección, situada a 50,00 metros de la arista exterior.

Habida cuenta el ámbito territorial a que se refieren los dos instrumentos urbanísticos en tramitación, dichas líneas se han grafiado solo en cuanto afectan a dichos instrumentos. Por otra parte se ha introducido una modificación en las Normas Urbanísticas (artículo 31) en el que señalan las limitaciones que derivan

del señalamiento de las zonas de protección, en materia de carreteras, que resultan afectar exclusivamente al edificio conocido como Cocherón de Carruajes (subzona R3).

En cuanto a la titularidad de suelos incluidos en el Sector, salvo error, no existen otros que los correspondientes a ADIF y a la sociedad autonómica Suelo y Vivienda de Aragón.

Y en lo que se refiere a las ubicación de las dotaciones urbanas (abastecimiento, saneamiento, electricidad, telecomunicaciones, alumbrado, etc), tal como queda reflejado en los planos específicos (PO 4.1 a PO 4.4) quedan fuera de la zona de dominio público de carreteras, salvo en los cruces ineludibles para su conexión con las redes municipales preexistentes. Para la implantación de estas conexiones se solicitará la necesaria autorización por parte del Ministerio de Fomento, Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.

Las otras cuatro prescripciones (definidas como “de carácter GENERAL”) en los informes emitidos por la Demarcación de Carreteras, y cuyo cumplimiento no parece requerirse con carácter previo a la aprobación definitiva sino en momento posterior, son las siguientes:

**3.1.- Los accesos a la carretera N-330 planteados en la Modificación aislada nº 14 del Plan General de Ordenación Urbana de Canfranc [así como en el Plan Parcial] no suponen la asunción por el Ministerio de Fomento de ningún compromiso en cuanto a su construcción o remodelación, debiendo ser ejecutados por el promotor urbanístico una vez sea concedida, en su caso, la correspondiente autorización por la Dirección General de Carreteras.**

Al respecto debemos recordar que el Plan Parcial incorpora un apartado denominado COSTES DE URBANIZACIÓN”, cuyo capítulo 10 se refiere a “Obras de Conexión con la Carretera Nacional”. Dicho capítulo describe sucintamente las actuaciones necesarias al respecto que se concretan en dos conexiones de viales con la carretera N 330 y la construcción de dos nuevos puentes para acceso desde dicha carretera. El coste de estas intervenciones está presupuestado en 720.000 € (a los que debe sumarse el 19% de gastos generales y beneficio industrial, y el 21% correspondiente al IVA).

Aún cuando el hecho de que tales actuaciones estén recogidas como costes de urbanización supone que su ejecución, previas las autorizaciones pertinentes, y financiación es obligación exclusiva de los propietarios de los suelos ordenados (ADIF y SVA), en evitación de dudas se ha incorporado en la introducción de este apartado del Plan Parcial, un párrafo aclaratorio al respecto, en el sentido de explicitar que dicha obligación no supone compromiso u obligación, salvo para los referidos propietarios de suelo, o quienes en un futuro pudieran ostentar esa titularidad, en el supuesto de enajenaciones previas a la ejecución de las obras.



**3.2.- El grafiado de los accesos que figura en los planos planteados en la Modificación aislada nº 14 del Plan General de Ordenación Urbana de Canfranc [así como en el Plan Parcial] es meramente orientativo, debiéndose redactar en su momento el correspondiente proyecto de construcción dando cumplimiento a lo establecido en la Norma 3.1-IC "Trazado" en lo que a este se refiere.**

A fin de dar cumplimiento a esta prescripción, en todos los planos, tanto de Plan General como de Plan Parcial, en los que figura el grafiado de las conexiones con la N-330 se ha incorporado una leyenda con la se manifiesta expresamente el carácter "ORIENTATIVO" de lo grafiado. La concreción de dichas conexiones se formulará como parte del preceptivo Proyecto de Urbanización, que habrá de redactarse tras la aprobación definitiva de los instrumentos de ordenación, y someterse al procedimiento de aprobación que requerirá, entre otros, el informe vinculante del órgano competente en materia de carreteras del Estado.

**3.3.- La autorización preceptiva tanto para la remodelación del acceso actualmente existente a la Estación Internacional, en el p.k. 667,552, con la tipología de una glorieta, así como para la construcción de un nuevo acceso en el p.k. 667,950, se tramitará mediante expediente independiente conforme a lo que establece la Orden, de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.**

Aun cuando las obras de conexión con la N-330 formarán parte del Proyecto global de Urbanización del ámbito, en cumplimiento de esta prescripción 3.3, esta parte específica de las obras se tramitará, mediante separata, según establece la referida Orden de 16 de diciembre de 1997, y así se ha determinado en párrafo incorporado al texto del Plan Parcial, Capítulo Costes de Urbanización.

**3.4.- No se podrán conceder licencias de ejecución y ocupación, para los desarrollos del instrumento de planeamiento urbanístico, mientras no se encuentren operativos, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, los accesos incluidos en el mismo, si estos no existieran previamente o, si existiendo con anterioridad hubieran cambiado de uso, lo que se hará constar explícitamente en la memoria del instrumento así como en la resolución de aprobación del mismo.**

El vigente Texto Refundido de Ley de Urbanismo de Aragón (TRLUA), en sus artículos 234, 235 y 236, establece de manera precisa las limitaciones y condiciones en cuanto al otorgamiento de licencias urbanísticas y autorizaciones, por parte de los ayuntamientos, para ocupar edificios en ámbitos sujetos a ejecución previa de obra urbanizadora, como es el caso del Sector de Suelo "Entorno Estación de Canfranc". Además de otras exigencias impide la ocupación de edificaciones en tanto no hayan concluido las obras de urbanización (que en nuestro caso incluirán las correspondientes a accesos y conexiones con la N-330). Así las cosas no parece necesario establecer idénticas, por reiteradas, limitaciones y condiciones en el planeamiento urbanístico, de menor valor normativo que el TRLUA.

## INSTITUTO ARAGONÉS DEL AGUA

El Instituto Aragonés del Agua ha emitido dos informes, ambos de fecha 30 de noviembre de 2016: uno respecto a la modificación nº 14 del PGOU y otro respecto al Plan Parcial del Sector SUZ- D “entorno estación internacional” de Canfranc (Huesca).

Por lo que respecta al informe sobre la modificación nº 14 del PGOU el sentido del mismo es favorable “*sin establecer ninguna prescripción adicional*”, por lo que no es necesario la realización de modificación alguna en el expediente de referencia.

En cuanto al Plan Parcial el sentido del informe es favorable, si bien condicionado a que en un anexo a añadir al documento se incluyan los siguientes aspectos:

1. “Nombrar el Reglamento de Vertidos.

*Se ha incluido referencia al mismo, y a su adecuado cumplimiento, en el artículo 73 de las Normas Urbanísticas.*

2. Incluir Cargas Urbanísticas en los costes de urbanización.

*Las cargas Urbanísticas correspondientes al incremento poblacional ocasionado por la futura ejecución del Plan Parcial se desglosan como sigue:*

*Uso residencial: 450€/vivienda x 133viviendas = 59.850€*

*Uso hotelero: 450€/vivienda x (90 plazas/3)\* = 13.500€*

*\*(las plazas hoteleras pagarán con la equivalencia de 3plazas = 1 vivienda)*

***Total Cargas Urbanísticas: 73.350€***

*Dichas Cargas han sido incluidas en el Estudio Económico*

3. Definir consumos de agua en el nuevo ámbito.

*Se prevé la construcción de 133 viviendas, lo que supone que un incremento poblacional estimado de 399 personas.*

*De acuerdo con lo establecido en el Apéndice 8 del Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Ebro, el consumo derivado de los nuevos desarrollos será el siguiente:*

*Viviendas: 340 litros/hab-día x 399 habitantes = 135.660 litros/hab-día*

*Rango admisible: 71.820 litros/hab-día – 255.360 litros/hab-día*

Hoteles: 240 litros/hab-día x 90 plazas = 21.600 litros/hab-día

**Lo que supone un consumo de agua total de 157.260 litros/hab-día, o 1,82 litros/segundo.**

4. Describir y validar (con las obras que sean necesarias en su caso) la suficiencia de las infraestructuras municipales de agua para consumo humano con los nuevos consumos que se prevean.

La suficiencia de las infraestructuras municipales queda acreditada mediante informe del técnico municipal.

5. Indicar en la manera de lo posible, la concesión de caudales para el abastecimiento municipal, o justificación de la Confederación Hidrográfica, de la suficiencia de la captación existente, para el suministro de la población y del Plan Parcial que se presenta”.

En fecha 22 de septiembre de 2016 se emite informe, por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro, respecto al expediente de referencia. Entre los objetos del informe del organismo de cuenca se encuentra pronunciarse sobre la existencia o inexistencia de recursos suficientes para satisfacer las demandas de recursos hídricos. En este sentido, el citado informe, cuya copia se adjunta, concluye lo siguiente:

*“[...] Respecto a las actuaciones contempladas en la modificación y Plan Parcial en el entorno de la Estación, que comportan nuevas demandas de recursos hídricos, la Oficina de Planificación Hidrológica de esta Confederación se pronunció expresamente, y en el marco del expediente 2008-O-1606, citado en ANTECEDENTES, indicando que si las captaciones a utilizar se encuentran en la masa de agua subterránea 027 Ezcaurre-Peña Telera, hay que señalar que, considerando las dotaciones establecidas en la Planificación Hidrológica para los diferentes usos a los cuales deberá adaptarse el aprovechamiento considerado en el Plan y a falta de otra justificación adecuada, se dispone de recursos renovables superiores a la explotación actual. En tal circunstancia se podría afirmar que, atendiendo a la información actualmente disponible, existe disponibilidad de recursos hídricos en origen.”*

*No obstante, señalar que el informe emitido por la Oficina de Planificación Hidrológica se realizó en base a la legislación vigente a fecha 2008. Por tanto, si como consecuencia del desarrollo de la Modificación nº 14 y el Plan Parcial de la Estación Internacional de Canfranc se estima la necesidad de nuevas demandas de recursos hídricos, estas deberán cumplir con las dotaciones establecidas en el Apéndice 8 del Plan Hidrológico de la parte española de la demarcación hidrográfica del Ebro aprobado por Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, y publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 16 de fecha 19 de enero de 2016”.*

Cabe indicar que en la actualidad no sólo no se ha incrementado el número de viviendas que pueden construirse en el ámbito, sino que se ha producido una disminución de las mismas y, por tanto, de la necesidad de demandas hídricas; así, si bien la modificación del PGOU, tramitada en el año 2008 (que no logró la aprobación definitiva), pretendía posibilitar hasta un máximo de 599 viviendas, en la actualidad el PGOU posibilita un máximo de 440 viviendas. No obstante, y de acuerdo con las previsiones del Plan Parcial que desarrolla el ámbito – actualmente en tramitación – el número máximo de viviendas a construir en el ámbito será de 133.

Lo expuesto anteriormente justifica que no sólo no se ha producido un incremento respecto a las demandas hídricas, sino que se ha producido una considerable disminución de las mismas, respecto al expediente informado por la Confederación Hidrográfica del Ebro en 2008 y a cuyos extremos, respecto a la existencia o inexistencia de recursos hídricos, se remite la CHE en su informe de 22 de septiembre de 2016, relativo a la modificación nº 14 del PGOU de Canfranc y Plan Parcial del Sector SUZ-D “entorno de la estación internacional”, actualmente en tramitación.

Con objeto de dar cumplimiento al referido informe se ha elaborado un Anexo específico, con las subsanaciones indicadas anteriormente, en el que se da cumplimiento a cada una de las prescripciones indicadas.

Tras la remisión del mismo al Instituto Aragonés del Agua se ha emitido, por parte del referido organismo, un nuevo informe, de fecha 28 de febrero de 2017, de carácter favorable sin prescripción alguna.

## INFORME DE ADIF

Con fecha 19 de enero de 2017 se emite informe por parte del Director de Patrimonio y Urbanismo del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, tanto a la modificación nº 14 del PGOU, como respecto al Plan Parcial del Sector SUZ-D “Entorno estación internacional”, ya que ambas figuras de planeamiento afectan a terrenos e instalaciones ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, cuya administración tiene encomendada ADIF.

En el referido informe se hace referencia a varias cuestiones:

### 1. **“Compatibilidad con la infraestructura ferroviaria”**

*El informe de ADIF señala que “se plantea inicialmente desplazar hacia el sur la ubicación prevista para le edificio de la nueva estación respecto del proyecto formulado por ADIF en 2007 y 2009, de forma que pueda mantenerse el edificio del hangar oeste, conformando junto con la Estación Internacional una gran plaza central en el Sector adyacente. Por lo tanto, será necesaria la adecuación de los mismos a esta nueva situación, una vez sea analizada su viabilidad e idoneidad, o bien la nueva estación habrá de ser reubicada en su situación conforme el proyecto ferroviario citado. En tal caso, el mantenimiento del edificio señalado en la parcela T-2 del plano de Ordenación PO-1, sería incompatible con la estación ferroviaria.*

*Alternativamente, debería el proyecto actualizado proponer una ubicación que, siendo compatible con el mantenimiento de la citada parcela T-2, diese respuesta satisfactoria a los requerimientos ferroviarios”.*

Debido a la prescripción indicada por la CHE, en su informe de fecha 22 de septiembre de 2016, en el que se pone de manifiesto que la ubicación de la futura estación, en el documento sometido a aprobación inicial, estaba sobre el vuelo de la galería subterránea que conduce las aguas del barranco de Epifanio hasta el cauce del río Aragón, por lo que presentaba una afección al dominio público hidráulico, en el documento sometido a aprobación definitiva se ha optado por mantener la ubicación de la nueva estación en la porción central del muelle identificado en los planes como parcela T2, en el eje central de la antigua estación internacional, a 275 mts. de la galería del barranco de Epifanio y a 75 mts. de la correspondiente a Cargates.

Esta ubicación resulta, además, más accesible para los usuarios del ferrocarril, por ser más próxima al acceso peatonal a este sector, más integrada en el futuro conjunto urbano, mejor relacionada con el gran espacio peatonal que se pretende generar al Este de la antigua estación internacional, y plenamente ajustada a la propuesta ferroviaria de futuro, que se redactó en 2007 – 2009 por

encargo de ADIF, motivo por el que todos los planos de los documentos redactados para la aprobación definitiva recogen esta nueva ubicación, considerando, por tanto subsanada la prescripción indicada por ADIF.

## 2. **“Legislación sectorial ferroviaria”**

Se indica, a este respecto, que *“no se observa en la normativa del Plan Parcial mención alguna a la normativa sectorial ferroviaria, por lo que deberá ser incluida en la misma, con especial mención a las limitaciones a la propiedad recogidas en el Capítulo III de dicha legislación. Si bien el ámbito ferroviario queda excluido del Plan Parcial propiamente dicho, lo cierto es que éste está afectado por razón de colindancia por la legislación sectorial ferroviaria”*.

Con objeto de subsanar la citada previsión, se ha incorporado en el Plan Parcial la referencia a la normativa sectorial ferroviaria, constituida, fundamentalmente, por la Ley 38/2015, de 30 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Las citadas previsiones normativas han quedado recogidas en los art. 32, 33, 43 y 44 de las Normas Urbanísticas.

## 3. **“Calificación urbanística”**

El informe de ADIF señala que no se prevé *“ningún régimen transitorio para los terrenos que actualmente ocupan las instalaciones ferroviarias, mientras estas son repuestas y entren en servicio las nuevas. [...] Es imprescindible que las instalaciones actualmente afectas al servicio ferroviario mantengan la calificación de Sistema General Ferroviario, así como su naturaleza jurídica de Bienes de Dominio Público adscritos al servicio público ferroviario. [...] [..]*

*Consecuentemente, el documento que se informa deberá incluir planos de información en los que se grafíe la situación actual de las instalaciones ferroviarias en servicio, con la calificación de Sistema General Ferroviario, en tanto no sean repuestas por las nuevas y puedan ser declaradas innecesarias y desafectadas del servicio”*.

A efectos de dar cumplimiento a la citada prescripción se ha incorporado en el articulado de las normas urbanísticas una Disposición Transitoria con la siguiente redacción:

***Hasta tanto no haya alcanzado aprobación definitiva el Proyecto de Reparcelación correspondiente al Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable “Entorno de la Estación Internacional”, lo que habrá requerido la previa desafectación de estos suelos respecto del uso ferroviario, se consideran usos compatibles con los expresamente contemplados en las***

***Normas del Plan Parcial, cualesquiera de los relacionados con la función ferroviaria.***

***Las instalaciones actualmente afectas al servicio ferroviario mantienen, con carácter transitorio, la calificación de Sistema General Ferroviario, así como su naturaleza jurídica de bienes de dominio público adscritos al servicio público ferroviario.***

**INFORME DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE REDES Y OPERADORES  
DE TELECOMUNICACIONES, DEL MINISTERIO DE ENERGÍA, TURISMO Y  
AGENDA DIGITAL**

Con fecha 3 de enero de 2017 se remite informe, por parte de la Subdirección General de redes y operadores de telecomunicaciones, respecto a la modificación nº 14 del PGOU de Canfranc.

Dicho informe tiene carácter favorable sin ningún tipo de prescripciones, por lo que no es necesario efectuar ajuste alguno en el documento sometido a aprobación definitiva.



**INFORME DEL SERVICIO DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN CIVIL DE LA  
DIRECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA E INTERIOR DEL GOBIERNO DE  
ARAGÓN**

Con fecha 17 de marzo de 2017 se ha emitido informe del Servicio de Seguridad y Protección Civil, de la Dirección General de Justicia e Interior del Gobierno de Aragón, relativo tanto a la modificación nº 14 del PGOU de Canfranc, como del Plan Parcial SUZ-D “Entorno Estación Internacional”. Dicho informe afirma que *“no existe oposición desde este Servicio a la aprobación de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana y del Plan Parcial del Sector SUZ-D “entorno de la estación”, pero no es posible en este momento emitir un informe favorable al desarrollo urbanístico del Suelo Urbanizable Delimitado “Entorno Estación Internacional”. Se condiciona la necesidad de un futuro y nuevo informe de este Servicio para poder aprobar el posterior Proyecto de Urbanización, debiendo aportar junto al mismo el estudio de riesgos”*.

De acuerdo con el citado informe, sería factible la aprobación definitiva de ambos instrumentos de planeamiento, siempre y cuando conste el condicionado de que con carácter previo a la aprobación del Proyecto de Urbanización deberá contarse con el oportuno estudio de riesgos (que se está elaborando actualmente) y el correspondiente informe favorable del órgano competente en materia de Seguridad y Protección Civil.

A estos efectos, se ha introducido en el artículo 63 de las Normas Urbanísticas la siguiente previsión: *“con carácter previo a la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización habrá de contarse con el correspondiente estudio de riesgos previamente informado por el órgano competente en materia de Seguridad y Protección Civil”*.

## RESOLUCIONES DEL INSTITUTO ARAGONÉS DE GESTIÓN AMBIENTAL (INAGA)

El INAGA ha emitido, respecto a los expedientes de referencia, las siguientes Resoluciones:

- Resolución del INAGA de 2 de marzo de 2017 por la que se decide no someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria la modificación aislada nº 14 del PGOU de Canfranc (Huesca).
- Resolución del INAGA de 13 de marzo de 2017 por la que se decide no someter al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria el Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable Delimitado del entorno de la Estación Internacional de Canfranc.

El contenido de las mismas se sintetiza en los presentes cuadros:

<b>Modif nº 14 PGOU</b>	
No someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria	
Condicionado	Estudio de riesgos previo a aprobación definitiva
	Atender a determinaciones del órgano de cuenca
	Determinaciones de los instrumentos de desarrollo

<b>Plan Parcial Sector SUD entorno Estación Internacional</b>	
No someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria	
Condicionado	Estudio de riesgos previo a aprobación definitiva
	Atender a determinaciones del órgano de cuenca
	Determinaciones del Proyecto de urbanización

Como puede observarse las Resoluciones del INAGA de ambos instrumentos parten de la innecesariedad de someter los mismos a evaluación ambiental estratégica ordinaria. No obstante, se establecen una serie de condicionados: algunos de ellos hacen referencia a las determinaciones que deberán reunir los instrumentos de desarrollo, atender a las determinaciones del organismo de cuenca y, por otro lado, se alude a la necesidad de un estudio de riesgos que habrá de ser previo a la aprobación definitiva.

Los dos primeros condicionantes, en la medida que se refieren a un momento ulterior, no implican cambio alguno en los instrumentos de planeamiento sometidos a aprobación definitiva.

Mención aparte merece el condicionado relativo al estudio de riesgos. Cabe, a estos efectos, indicar que con fecha 17 de marzo se ha emitido informe del Servicio de Seguridad y Protección Civil, de la Dirección General de Justicia e Interior del Gobierno de Aragón, relativo tanto a la modificación nº 14 del PGOU de Canfranc, como del Plan Parcial SUZ-D “Entorno Estación Internacional”. Dicho informe afirma que *“no existe oposición desde este Servicio a la aprobación de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana y del Plan Parcial del Sector SUZ-D “entorno de la estación”, pero no es posible en este momento emitir un informe favorable al desarrollo urbanístico del Suelo Urbanizable Delimitado “Entorno Estación Internacional”. Se condiciona la necesidad de un futuro y nuevo informe de este Servicio para poder aprobar el posterior Proyecto de Urbanización, debiendo aportar junto al mismo el estudio de riesgos”*.

De este modo, y de acuerdo con el citado informe, sería factible la aprobación definitiva de ambos instrumentos de planeamiento, siempre y cuando conste el condicionado de que con carácter previo a la aprobación del Proyecto de Urbanización deberá contarse con el oportuno estudio de riesgos (que se está elaborando actualmente) y el correspondiente informe favorable del órgano competente en materia de Seguridad y Protección Civil.

Dada la diferencia existente entre el informe de Protección Civil – que habilita para la aprobación definitiva de los instrumentos de planeamiento con el condicionado indicado – y las Resoluciones ambientales – que condicionan la aprobación definitiva al previo estudio de riesgos – se formuló, en fecha 27 de marzo, consulta al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental respecto a la posibilidad, sin contravenir las Resoluciones del INAGA, de aprobar definitivamente los citados instrumentos de planeamiento con el condicionado establecido en el informe del Servicio de Seguridad y Protección Civil de la Dirección General de Justicia e Interior del Gobierno de Aragón.

En fecha 11 de abril se ha recibido contestación del INAGA a la consulta formulada. De acuerdo con la misma *“desde este Instituto se interpreta que para dar cumplimiento a las resoluciones y de acuerdo al informe de Seguridad y Protección Civil, antes de estar en disposición de ejecutar los proyectos derivados de la planificación evaluada, en aras de los principios de precaución y de acción preventiva y cautelar que han de regir la evaluación ambiental, deben aportar el estudio de riesgos al órgano competente [...]”*.

Así, y de acuerdo con el pronunciamiento del INAGA, puede procederse a la aprobación definitiva de ambos instrumentos siempre y cuando con carácter previo a la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización se cuente con el citado estudio de riesgos.

De este modo, no es necesario efectuar, en este momento, modificación alguna en los instrumentos de planeamiento sometidos a aprobación definitiva.

## **2. CORRECCIONES DE ERRORES /ACLARACIONES Y MEJORAS**

Además de las modificaciones derivadas del cumplimiento de los informes sectoriales emitidos, se han realizado una serie de correcciones derivadas de en su mayoría de errores detectados, mejoras de redacción, o ajustes numéricos sin que en ningún caso supongan una modificación sustancial respecto de los documentos que dieron origen a la aprobación inicial.

### **1. Modificación aislada núm. 14 del Plan General de Ordenación Urbana de Canfranc.**

#### **I. Modificación relativa a la zona del Patronato Norte**

En el acuerdo de aprobación inicial de la modificación aislada nº14 del PGOU de Canfranc, adoptado en sesión plenaria municipal de fecha 9 de noviembre de 2016, se establecen una serie de prescripciones derivadas del informe emitido por el técnico municipal. Concretamente, la prescripción nº4 del acuerdo indica lo siguiente:

*“4. Se deberá modificar la documentación gráfica y escrita en lo referente a la unidad de ejecución “Patronato Norte” adaptándola a la situación urbanística de dicha área tras la modificación puntual nº11 del Plan General.”*

Efectivamente la referida modificación nº11 del PGOU de Canfranc, aprobada definitivamente el 1 de abril de 2009, introdujo cambios que no fueron tenidos en cuenta en el documento aprobado inicialmente, respecto al ámbito definido como Unidad de Ejecución UE “Patronato Norte”. Concretamente, dicha modificación suprimió la citada UE (si bien no se eliminó la referencia existente en el art. 193 del PGOU) y calificó la mayoría del ámbito como Sistema General de Aparcamientos en Suelo Urbano Consolidado, salvo una pequeña parte que quedó clasificada como Suelo Urbano Consolidado con calificación “Residencial Consolidación Urbana”.

La zona calificada como SG de Aparcamientos alberga actualmente unas 60 plazas distribuidas en 2 plataformas a distinto nivel, a las que se accede directamente desde la carretera N-330.

El Sistema General de Aparcamientos tal como quedó definido tras la aprobación de la modificación nº11 del PGOU está integrado por dos parcelas catastrales propiedad de ADIF, que es también el propietario mayoritario del Sector “Entorno Estación Internacional”; por lo que parece razonable su inclusión en el ámbito del Sector Urbanizable ya que facilita la gestión urbanística, considerando que según el PGOU vigente el Ayuntamiento de Canfranc estaría obligado a expropiar esos terrenos incluidos dentro del Suelo Urbano Consolidado, mientras que al integrarse en el Sector (con el que poseen una evidente conexión física y funcional) se cederán al Ayuntamiento libres de cargas en el marco de la gestión sistemática del ámbito.

Por su parte, para la zona que quedó calificada como “Residencial Consolidación Urbana” que pertenece a la misma parcela catastral de la plataforma ferroviaria, propiedad de ADIF y no se ve afectada por la ordenación planteada, no se plantea ningún cambio respecto a sus condiciones urbanísticas actuales.

En esta zona también se rediseña y mejora la propuesta inicial del nudo de conexión con la N-330, cuyo trazado se grafía en los planos del Plan Parcial con carácter orientativo. La eventual reducción de aparcamientos que podría suponer el trazado definitivo del nudo, quedará sobradamente compensada con la dotación de plazas dentro del Sector, ya que el Plan Parcial que se tramita de forma simultánea prevé 270 plazas de aparcamiento en espacios de uso público (200 más que la dotación mínima exigible por aplicación de los módulos de reserva legales).

En función de todo lo expuesto, en la presente propuesta para aprobación definitiva de la modificación los terrenos actualmente calificados como Sistema General de Aparcamientos en Suelo Urbano se incluyen dentro de la delimitación del Sector "Entorno Estación Internacional". La variación en la superficie del ámbito que conlleva esta inclusión queda convenientemente reflejada en la documentación escrita y gráfica de la modificación. Igualmente se procede a modificar la vigente redacción del art. 193 del PGOU, eliminando la referencia a la UE "Patronato Norte".

## **II. Modificación del art. 96 de las normas urbanísticas del PGOU**

La prescripción nº5 del acuerdo plenario de aprobación inicial indica lo siguiente:

*"5. Se deberá adaptar la modificación efectuada del art. 96 del PGOU a la redacción vigente de dicho artículo, tal como resultó redactada en la modificación puntual nº13 del PGOU."*

Efectivamente la referida modificación nº13 del PGOU de Canfranc, que fue aprobada definitivamente el 8 de octubre de 2009 no ha sido tenida en cuenta en el documento aprobado inicialmente. En consecuencia ya no resulta necesario modificar el art. 96.2 del PGOU, dado que su redacción actualmente vigente es perfectamente compatible con el planteamiento de la presente propuesta.

Esta corrección se refleja en los correspondientes apartados de la documentación escrita.

## **III. Supresión de la obligatoriedad de un Plan Especial para el desarrollo del Sistema general ferroviario**

La Ley 38/2015 del sector ferroviario, en su art. 10 (consideración urbanística de las zonas de servicio) establece que el Sistema General Ferroviario se desarrollará a través de un plan especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario "o instrumento equivalente".

Si bien la legislación sectorial no concreta las determinaciones que debe contener ese plan especial, parece evidente que se trata de un instrumento urbanístico.

La presente modificación de PGOU contiene las determinaciones urbanísticas necesarias para hacer posible la ejecución del Sistema General Ferroviario sin ulterior

planeamiento de desarrollo (posibilidad que el TRLUA contempla expresamente para los suelos urbanizables) de forma más completa que en el planeamiento vigente.

Por otra parte, en cuanto a la definición del trazado y de las instalaciones ferroviarias futuras se cuenta con los proyectos técnicos elaborados por encargo de ADIF en 2007 y 2009 a los que ya se ha hecho referencia, sin perjuicio de que, tal como ha señalado la Secretaría General de Infraestructuras, sea necesario revisar y actualizar algunos aspectos de dichos proyectos.

En función de lo expuesto, y con objeto de facilitar la ejecución y gestión de las actuaciones necesarias, se estima innecesario establecer como obligada la tramitación de un Plan Especial para el desarrollo del Sistema General Ferroviario. La elaboración de este instrumento únicamente será exigible en el supuesto de que se pretenda modificar o completar la ordenación pormenorizada del SGF prevista en el PGOU.

Esta cuestión determina la necesaria alteración de los artículos 13 y 126 del PGOU vigente. Así mismo, respecto al documento aprobado inicialmente se ajusta el apartado I.7.2 de la memoria y la nueva redacción propuesta para el art. 130 del PGOU.

## **2. Plan Parcial sector SUZ-D “Entorno Estacion Internacional de Canfranc”.**

### **I. Memoria.-**

Se han modificado la superficie del ámbito derivado principalmente del traslado de la ubicación de la nueva estación a la parcela T2 y los datos numéricos del Plan resultantes de la nueva zonificación y parcelas resultantes, así como de la incorporación de los suelos a que se refirió la modificación nº 11 del PGOU de Canfranc.

### **II. Normas.-**

Con carácter general:

Se han modificado la superficie del ámbito derivado principalmente del traslado de la ubicación de la nueva estación a la parcela T2 (artículo 6) y los datos numéricos del Plan resultantes de la nueva zonificación y parcelas resultantes (artículo 42, 43, 44, 57 y 58)

Se ha ajustado la cota del pavimento de la planta considerada como baja a + 1,10 mts (artículo 23, 28, 31, 41, 42, 51 y 57); la altura libre mínima en cualquier planta a 2,35 mts para usos de garaje, trasteros, almacenes cuartos de instalaciones y usos análogos (artículo 25 y 38); y la prohibición del incremento de volumen edificado (planta semisótano) que suponga que el pavimento acabado quede por debajo de la cota – 1,50 mts (artículo 28, 29, 30, 31, 32, 33, 41, 43 y 44).

Con carácter particular:

## *CAPITULO SEGUNDO. REGIMEN URBANISTICO DEL SUELO*

Artículo 7. Calificación del suelo.

En el apartado b) Terciario:

.- La subzona T1 “Estación Internacional” pasa a comprender dos subzonas: T1-A “Estación Internacional” y T1-B “Pabellón de Entrada (central)” derivado de la conexión que existe entre ambas edificaciones atendiendo a que la función principal del “pabellón central” es la de dar acceso al túnel que comunica con el vestíbulo de la Estación.

.- La subzona T2 “hangar Oeste” pasa a ser dos subzonas diferentes derivado de la ubicación de la nueva estación en el centro de dicha parcela dando lugar a dos subzonas independientes:

Subzona T2 “Hangar oeste sur”

Subzona T3 “hangar oeste norte”

En el apartado c) Infraestructura. Se elimina la subzona I-1 siendo objeto de reenumeración las dos subzonas.

En el apartado d) Sistema local de espacios libres. Se reduce a cuatro subzonas derivado principalmente de las modificaciones introducidas en la zonificación como consecuencia del cambio operado en el vial obligado por el traslado de la ubicación de la nueva estación.

## *CAPITULO TERCERO. NORMAS DE LA EDIFICACION.*

*Sección primera. Condiciones técnicas de las edificaciones en relación con la red viaria.*

Artículo 14. Aparcamientos.

Se corrige la omisión como excepción junto a los espacios libre y zonas verdes de la subzona DLDE1.

En la letra a) se corrige una plaza por cada 120 m<sup>2</sup> construidos, si resultara superior.

En la letra c) se amplía a las parcelas T 2 y T 3.

*Sección segunda. Condiciones comunes a las distintas zonas.*

Artículo 15. Intervención en edificios existentes.

Se reduce del 20 % al 10 % del presupuesto de ejecución el importe del aval que deberá entregarse como garantía por entender que responde por cuantía suficientemente en el caso de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas, así como también se prevé la devolución parcial anticipada del aval en función del porcentaje de obra ejecutada.

Artículo 16. Condiciones de ocupación, altura y edificabilidad.

En cuanto al mantenimiento del volumen preexistente, se subsana la omisión a la excepción prevista para la subzona R 3 Cocherón de Carruajes, si bien esta si se contemplaba en el artículo 31 relativo a las disposiciones específicas para dicha subzona R 3.

Artículo 18. Cerramientos de parcelas.

Se introducen mejoras de redacción.

*Sección tercera. Condiciones particulares de la zona residencial (R)*

Artículo 25. Condiciones de alturas.

En cuanto al mantenimiento del volumen edificados con relación a las alturas, se subsana la omisión a la excepción prevista para la subzona R 3 Cocherón de Carruajes, si bien esta si se contemplaba en el artículo 31 relativo a las disposiciones específicas para dicha subzona R 3.

Artículo 32. Disposiciones específicas para la subzona R 4 (hangar Oeste parcial).

Se establece una afección de uso público sin perjuicio de su carácter privativo (de 2 mts de fondo en su lindero longitudinal oeste).

*Sección cuarta. Condiciones particulares de la Zona Terciario (T).*

Artículo 42. Disposiciones específicas para la subzona T1 (Estación Internacional).

Atendiendo, tal y como ya se ha indicado, ha pasado a estar integrado por dos subzonas: T1-A “Estación Internacional” y T1-B “Pabellón de Entrada (central)” derivado de la conexión que existe entre ambas edificaciones, se incluyen las disposiciones específicas de la subzona T1-B.

Artículo 43. Disposiciones específicas para la subzona T 2 (hangar oeste sur).

Se reduce a una el número de viviendas que se permiten vinculados a los usos principales (vivienda del guarda o análogo)



Se establece una afección de uso público sin perjuicio de su carácter privativo (de 2 mts de fondo en su linderos longitudinal oeste).

Artículo 44. Disposiciones específicas para la subzona T 3 (hangar oeste norte)

Se introduce un nuevo artículo para las disposiciones específicas de la subzona T 3 derivado de la nueva zonificación tras el traslado del edificio de la nueva estación.

*Sección sexta. Condiciones de la Zona de Equipamientos.(DLDE)*

Artículo 54. Condiciones de uso

Se introduce un nuevo artículo con las condiciones comunes de uso de esta zona.

Artículo 55. Condiciones de ocupación, altura y edificabilidad.

Se ajustan las subzonas derivadas de la nueva zonificación.

Artículo 58. Disposiciones específicas para la subzona DLDE 5.

Se introducen mejoras de redacción y se ajusta la ocupación al 5 % de la parcela en planta baja.

Artículo 59. Disposiciones específicas para la subzona DLDE 6 (Estacionamiento)

Se ajusta a 70 el número de plazas aproximadamente por planta y se introducen mejoras de redacción.

*Sección séptima. Condiciones de la Zona de Sistema local de Espacios Libres (DLDV)*

Artículo 61. Disposiciones de ocupación, altura y edificabilidad

Se ajustan las subzonas derivadas de la nueva zonificación y se ajusta la superficie máxima edificable al 1 %.

**CAPITULO CUARTO. NORMAS RELATIVAS AL PROYECTO DE URBANIZACION.**

Artículo 70. Pavimentación. Viario. Vías de ferrocarril turístico.

Se subsana el error al número de accesos subterráneos al ser solo dos. Se ajustan las referencias a las subzonas derivadas de la nueva zonificación y se introducen mejoras de redacción.

Artículo 78. Pasos subterráneos.

Se subsana con relación a la rampa de acceso la omisión relativa a su anchura máxima y se ajusta la pendiente máxima al 8 %.

### **3. CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS DE APROBACIÓN INICIAL**

Mediante acuerdo plenario de fecha 9 de noviembre de 2016 se procedió a la aprobación inicial de la Modificación aislada nº 14 del PGOU y por Decreto de Alcaldía de fecha 10 de noviembre de 2016, se procedió a la aprobación inicial del Parcial del Sector SUZ-D “Entorno de la Estación” de desarrollo del PGOU de Canfranc, estableciéndose en sendos acuerdos las siguientes prescripciones:

1. Con carácter previo a la aprobación definitiva deberá emitirse nuevo informe por parte del M<sup>o</sup> Fomento, en materia de infraestructura ferroviaria, en el que se valide la ubicación definitiva de la futura estación, y se manifieste favorablemente respecto de las calificaciones que garanticen la funcionalidad ferroviaria en la parte de suelos al oeste del ámbito, hasta tanto se sustituya por los nuevos haces de vías. Igualmente deberá constar informe favorable respecto de la propuesta en cuanto a las limitaciones por razón de propiedad.
2. También antes de que, en su caso, se adopte acuerdo de aprobación definitiva, deberá emitirse informe por parte de la CHE, respecto de la ubicación final de la futura estación, edificio que no podrá quedar en el vuelo sobre el Dominio Público Hidráulico que constituye la canalización subterránea de los barrancos de Cargates y Epifanio. Así mismo, los proyectos de urbanización que concreten el diseño de los nuevos pasos previstos sobre el cauce del río Aragón deberán someterse a informe de CHE.

Visto el documento de análisis del cumplimiento de las prescripciones de los informes sectoriales emitidos por M<sup>o</sup> de Fomento, Confederación Hidrográfica del Ebro, y Demarcación de Carreteras, y atendiendo al cambio operado en la ubicación de la nueva estación, a la porción central del muelle identificado en los planes como parcela T2, en el eje central de la antigua estación internacional, y plenamente ajustada a la propuesta ferroviaria de futuro, que se redactó en 2007 – 2009 por encargo de ADIF, y a 275 mts. de la galería del barranco de Epifanio y a 75 mts. de la correspondiente a Cargates, motivo por el que todos los planos de los documentos redactados para la aprobación definitiva recogen esta nueva ubicación, considerando, por tanto innecesario confirmar la viabilidad de la ubicación propuesta ni por el M<sup>a</sup> de Fomento ni por la Confederación Hidrográfica del Ebro, al quedar manifiestamente subsanada dicha prescripción.

#### **4. APORTACIONES DE LAS UNIVERSIDADES**

Una vez concluida la redacción del Plan Parcial, en la versión que fue objeto de aprobación inicial, se suscribieron sendos Convenios con la Universidad de Zaragoza y con la Universidad San Jorge, al objeto de contar con las aportaciones que ambas instituciones académicas, mediante grupos de trabajo integrados por profesores y alumnos, hicieran respecto del inmediato Proyecto de Urbanización (Universidad de Zaragoza) y del Proyecto para el edificio de viajeros que habrá de dar servicio a la función ferroviaria (Universidad San Jorge).

Aun cuando el plazo para presentar sus propuestas todavía no ha concluido y, por tanto, no se dispone de las propuestas definitivas, se ha considerado oportuno incorporar los resultados de ambos trabajos, en su estado actual, fundamentalmente mediante planos e infografías, sin valor normativo, que ayudan a entender el resultado final del conjunto de la explanada de los Arañones, en Canfranc, tanto en lo que afecta a los suelos reservados para uso ferroviario, cuanto a los destinados a usos urbanos (Suelo Urbanizable).

Estos trabajos han sido de gran utilidad para acabar de conformar el Plan Parcial, especialmente en sus contenidos de definición de los espacios públicos (viales, zonas verdes, estacionamientos, etc.), y en la relación de estos con las parcelas privativas (viviendas, terciario, equipamientos) y con el futuro espacio de exclusivo uso ferroviario.

En ningún caso han supuesto modificaciones de las determinaciones del Planeamiento, pero sí su perfeccionamiento e integración en el entorno.