

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día 02 JUL. 2020

Logroño
El Secretario General



MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGM LOGROÑO EN C/ VARA DE REY 74, LOGROÑO



LOGROÑO INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL 2002

DOCUMENTO APROBACIÓN DEFINITIVA

ENERO 2020



Registro de entrada / salida	
N.º Reg.....	525/20
Fecha.....	02-03-20

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

02 JUL 2020

Logroño,

El Secretario General



1. INTRODUCCIÓN	1
2. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS Y ORIGEN DE LA PROPUESTA	1
a. ANTECEDENTES	3
b. ALTERNATIVA 1: PROLONGACIÓN RAMPA DE ACCESO	7
c. ALTERNATIVA 2: MODIFICACIÓN DEL PORTAL	9
d. COMPENSACIÓN POR PÉRDIDA DE FUNCIONALIDAD DEL LOCAL	11
3. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU LOGROÑO	13
4. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU LOGROÑO	17
5. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA, INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA MODIFICACIÓN	21
PLANOS	27
ANEXO 1	30
Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003	
ANEXO 2	34
Descripción registral de la finca 27674	



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento fué aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

Logroño, 02 JUL 2020

El Secretario General.



1. INTRODUCCIÓN

La sociedad pública LIF 2002, SA tiene encomendada la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño. La constitución de la sociedad se estableció en el Convenio General suscrito por el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño el 25 de Julio de 2002 (BOE de 30 de mayo de 2003). El objeto de la actuación de LIF 2002, SA es la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, para lo cual la sociedad:

- Define la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Logroño.
- Elabora los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.
- Propone la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.

La propuesta de Modificación Puntual del PGM de Logroño que se expone a continuación se enmarca en el desarrollo del proyecto de integración del ferrocarril en Logroño, considerada de interés general.

2. ANTECEDENTES URBANÍSTICOS Y ORIGEN DE LA PROPUESTA

- El marco general de planeamiento es el Plan General Municipal de Logroño de 1985. La adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Logroño de 1985 a la Ley de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja de 1998 se aprobó definitivamente el 15 de enero de 2002. El actual PGM vigente incorpora las modificaciones aprobadas desde esa fecha hasta hoy.
- De acuerdo con los principios expuestos en el punto anterior, la integración urbana del ferrocarril se ha proyectado y se está ejecutando conforme al PLAN ESPECIAL DE DESARROLLO DE SISTEMAS GENERALES E INFRAESTRUCTURAS Y DE REFORMA INTERIOR PERI Nº 3 "FERROCARRIL" (PLAN ESPECIAL "Ferrocarril") aprobado definitivamente el 7 mayo 2009 (BOR 22 de mayo de 2009). Una modificación puntual de plan aprobado ha sido aprobada definitivamente con fecha 17 de mayo de 2019 (BOR 14 de junio 2019).

En el PLAN ESPECIAL "Ferrocarril" se contemplan una serie de obras de urbanización, consideradas cargas de urbanización, que deben ser ejecutadas en desarrollo del planeamiento. Parte de ellas ya lo han sido y otras están pendientes de ejecución, si bien aún no se han tramitado los instrumentos de desarrollo gestión previstos en el PERI "Ferrocarril". En todo caso los proyectos de urbanización que se ejecutan a cuenta del desarrollo futuro del PLAN ESPECIAL "Ferrocarril" son sometidos al control municipal que los autoriza y aprueba con las oportunas condiciones y reservas.



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fue aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día _____

Logroño, **02 JUL 2020**
El Secretario General



Concretamente el motivo de la propuesta de modificación del PGM deriva de las determinaciones técnicas contenidas en el "PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE NUEVA GLORIETA DE VARA DEL REY Y CONEXIONES MIGUEL DELIBES CON DUQUES DE NÁJERA Y HERMANOS HIRCIO CON BELCHITE, ALTERNATIVA C EN LOGROÑO", aprobado por el Ayuntamiento de Logroño el 14 de febrero de 2018. Este proyecto desarrolla determinaciones establecidas en el PERI "Ferrocarril" aprobado y es compatible con la Modificación del PERI aprobado.

- Por otra parte, y durante la comprobación documental realizada (tanto registral, como de gestión urbanística y de planeamiento en el entorno del inmueble), se ha detectado una discrepancia relevante entre la realidad edificada y la alineación determinada en el PGM: el portal del edificio de viviendas de C/Vara De Rey 74 se encuentra fuera de ordenación.



Imagen 1. Plano de catastro del edificio residencial C/ Vara de Rey 74



DELEGACIÓN:

Para hacer constar que este documento
fue aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, **02 JUL. 2020**
El Secretario General.



MOTIVACIÓN Y ORIGEN DE LA PROPUESTA

Por tanto y debido los antecedentes mencionados se plantean una modificación puntual con dos cambios en la calificación de dos zonas del inmueble de referencia:

1.- En primer lugar, proponemos una modificación puntual que corrija la delimitación actual de la parcela residencial para que incluya el portal de las viviendas. Dado que está prevista la alteración constructiva del portal, que pasará a localizarse en planta baja a consecuencia de las obras de urbanización, se propone que la modificación recoja la configuración real prevista según consta en el "PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE NUEVA GLORIETA DE VARA DEL REY Y CONEXIONES MIGUEL DELIBES CON DUQUES DE NÁJERA Y HERMANOS HIRCIO CON BELCHITE, ALTERNATIVA C EN LOGROÑO". El suelo donde se localiza actualmente el portal se encuentra calificado como *Espacio Libre Público destinado a viario*, y se propone cambiar la calificación a uso *Residencial*.

2.- En segundo lugar, el "PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE NUEVA GLORIETA DE VARA DEL REY Y CONEXIONES MIGUEL DELIBES CON DUQUES DE NÁJERA Y HERMANOS HIRCIO CON BELCHITE, ALTERNATIVA C EN LOGROÑO", desarrolla la actuación de urbanización en el entorno del cruce de Vara de Rey y Duques de Nájera prevista en el PLAN ESPECIAL "Ferrocarril" y plantea la necesidad técnica de rebajar la rasante del puente de Vara de Rey sobre el ferrocarril. Este rebaje requiere la adaptación de los viales afectados y también una serie de obras de reforma en fincas particulares para restituir la accesibilidad a dichas fincas.

En concreto una de las afecciones más importantes se produce en el edificio residencial C/ Vara de Rey 74. Para ejecutar las obras descritas en el citado proyecto es necesario disponer de los 25 m² del local propiedad del Diario La Rioja (Nueva Rioja, SA).

La propuesta consiste en la ocupación de una franja sensiblemente equivalente a la superficie ocupada (25 m²) junto al acceso principal de las oficinas, actualmente calificada como *Espacio libre público destinado a viario* y el cambio de uso a *Complementario de la vivienda*.

a. ANTECEDENTES

El proyecto residencial del inmueble C/ Vara de Rey 74 fue redactado por Agapito del Valle en 1966. Tras obtener la oportuna licencia municipal, el edificio se construyó en 1968, diez años después de la puesta en servicio del actual trazado ferroviario, a pesar de lo cual el acceso al portal quedó aproximadamente 1,10 m por encima de la rasante de la calle. El acceso se resolvió con un tramo de seis escalones desde la acera que ocupaban espacio libre público y la planta baja (orientación este) quedaba en una especie de patio inglés de difícil acceso y de propiedad privada.

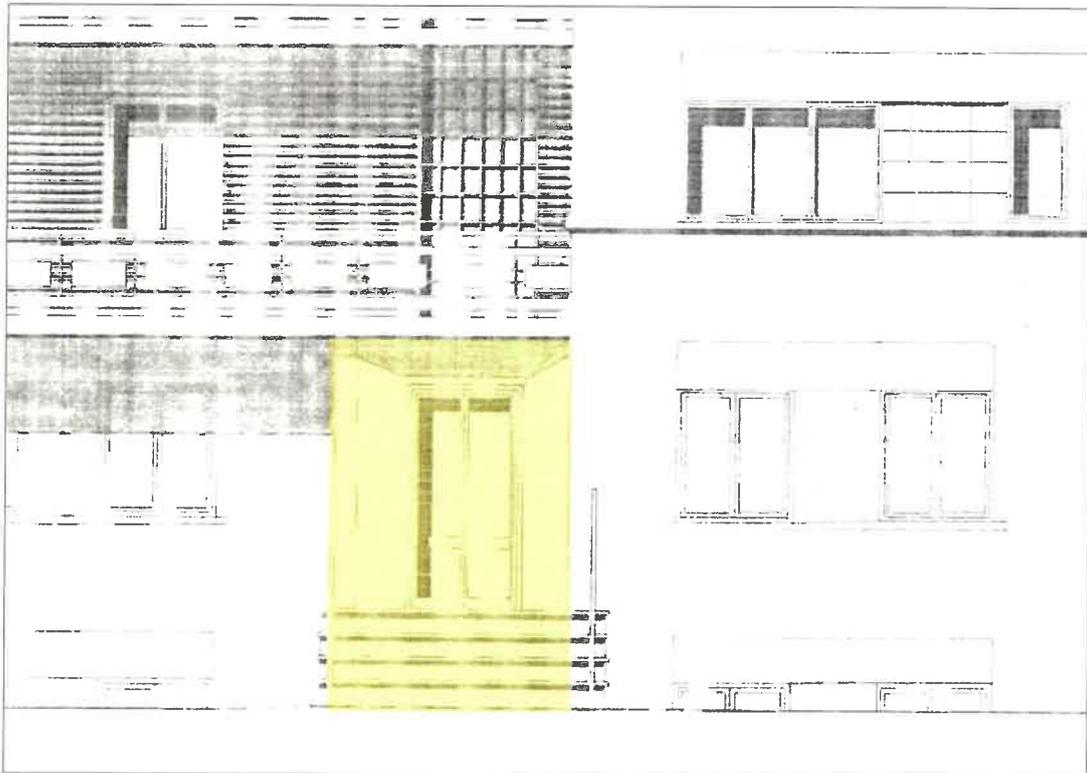


DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento fué aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

Logroño, **02 JUL. 2020**
El Secretario General,

En escritura pública de fecha 1969 (escritura de agregación, segregación, venta de vuelos y declaración de obra nueva) quedó definida la finca tal como figura en el catastro: la planta baja y primera (más un sótano con destino a servicio de calefacción) con uso de oficinas y talleres de Nueva Rioja, y sobre la primera planta Nueva Rioja transmitió el derecho a edificar un edificio de viviendas de cinco plantas (finca segregada 27674).



Situación del portal. Plano del proyecto de construcción, Agapito del Valle 1966

El PGM de Logroño de 1985 recoge las alineaciones del inmueble sin incluir el cuerpo del portal.

En 1989 el Ayuntamiento de Logroño aprueba definitivamente la Delimitación de Unidad de Actuación Ferroviarios y la cesión de terrenos destinado a viales públicos, hasta entonces propiedad también de Nueva Rioja e incluidos en la finca matriz 7904 (actual finca 27672).

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día 02 JUL 2020

Logroño,
El Secretario General,

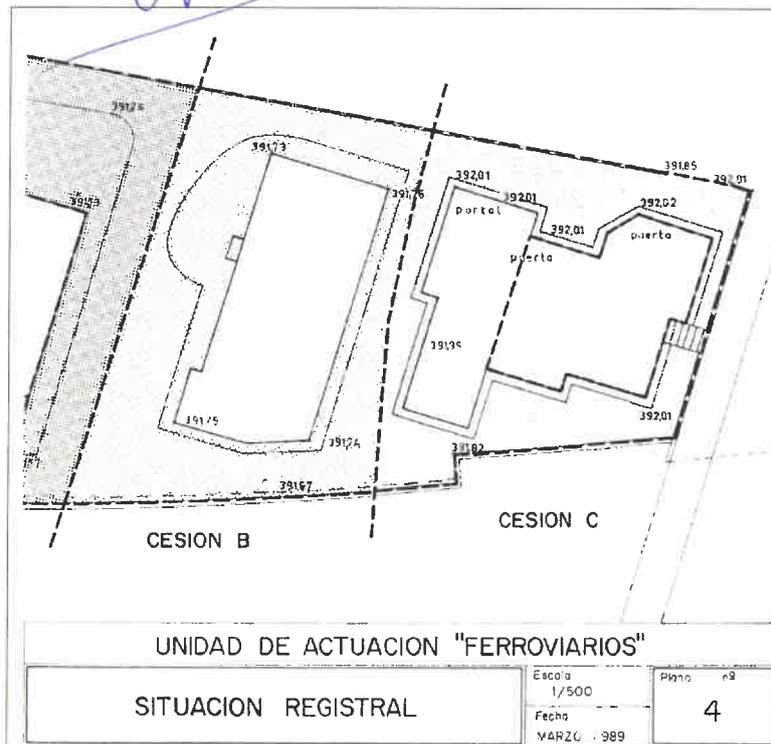


Imagen 2. Plano de Unidad de Actuación "Ferroviarios", 1989

En este documento se detectan dos errores:

- Por una parte la alineación de la finca excluye el portal, error que ya hemos comentado arrastra el PGM de 1985 hasta la fecha;
- Por otra parte, el dibujo de la situación registral del plano de la Unidad de Actuación (imagen2) no coincide con la situación registral real, según certificación registral (ANEXO 2). La descripción de la finca en la certificación registral coincide con la descripción y geometría de la documentación catastral actual (Imagen 1).

PRUEBA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, 02 JUL 2020
El Secretario General.



Imágenes del acceso al portal del edificio Vara de Rey 74 y patio inglés

En el año 2005 la comunidad de propietarios acometió obras de mejora de acceso al portal, mediante la ejecución de una rampa en dos tramos sobre el residual patio inglés, a fin de adaptar el acceso a la normativa vigente de accesibilidad.

Aunque se trata de espacio libre público el paso al patio inglés -como se puede apreciar en las fotografías-, es limitado. Se trata de un espacio descuidado y residual y difícilmente aprovechable como tal. La ejecución de la rampa empeoró la situación, ya que la proyección de

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, 02 JUL 2020
El Secretario General



la rampa hace casi impracticable esta zona del patio. La superficie ocupada en planta sobre espacio libre público por esta rampa es de 25,17 m²

Dado que el proyecto mencionado requiere un rebaje adicional de la actual rasante de la calle en este tramo de 1,60 m, es fácilmente comprensible el problema que conlleva esta nueva situación en relación a la restitución de la accesibilidad actual al portal.

Se analizan dos soluciones alternativas:

b. ALTERNATIVA 1: PROLONGACIÓN RAMPA DE ACCESO

Una primera opción analizada ha sido la prolongación de la rampa existente para salvar el incremento de desnivel (1,60 m), manteniendo una afección de estrechamiento de acera de 10,86 m. Esto supone añadir a los dos tramos de rampa existentes otros tres tramos de rampa de 6,5 metros de longitud al 8% con una anchura de 1,20 m. Y nueve peldaños a los seis existentes.

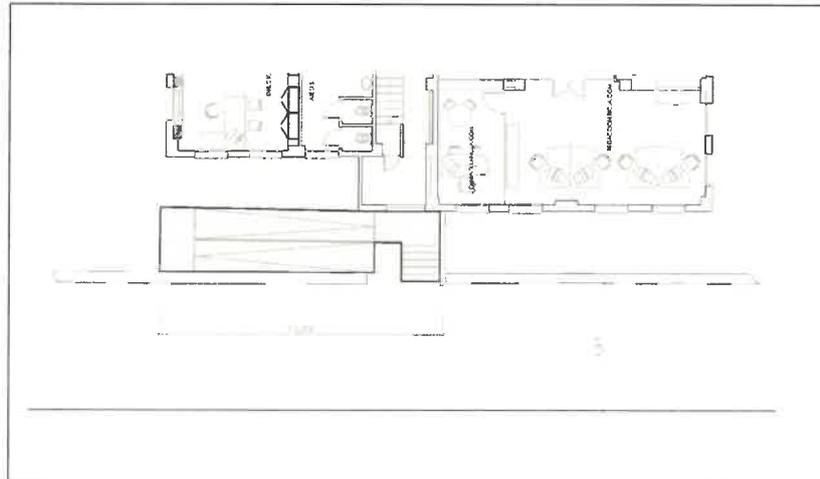


Imagen rampa actual: Situación de la rampa y escaleras actuales



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fue aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día 02 JUL 2020
Logroño,
El Secretario General

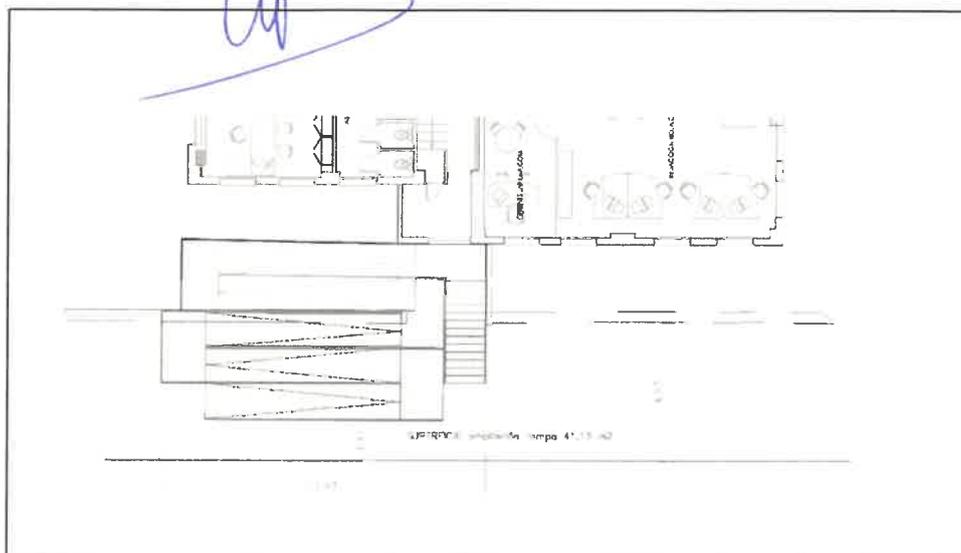


Imagen rampa 1: Situación de la rampa y escaleras adicionales para compensar el nuevo desnivel,
solución 1

Esta opción es descartada por razones evidentes: la rampa y escaleras adicionales necesarias para compensar el incremento de desnivel supone una ocupación de espacio libre público (vial) de 41,13 m² y sobre todo reduce la anchura de la acera a 1,41 m (a lo largo de 11,43 m de acera), distancia a todas luces inadmisibles ya que no cumple los requerimientos de la **Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados** (el art. 5 establece que la anchura mínima de un itinerario peatonal accesible será de 1,80 m). Otras configuraciones son posibles (por ejemplo, Imagen solución 2), pero no reducen sensiblemente la ocupación de la rampa sobre espacio libre público (39,62m²) y en todo caso provocan un estrechamiento excesivo de la acera (2,68 m) a lo largo de un tramo más largo (19,72 m).

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, 02 JUL. 2020
El Secretario General.

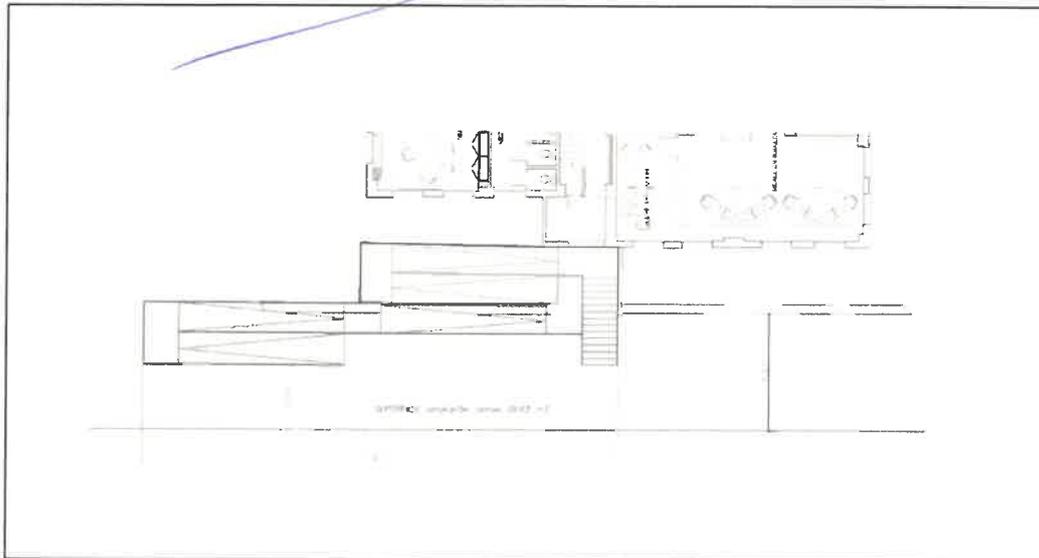


Imagen rampa 2: Situación de la rampa y escaleras adicionales para compensar el nuevo desnivel,
solución 2

c. ALTERNATIVA 2: MODIFICACIÓN DEL PORTAL

Descartada la opción de realizar la adaptación del acceso al edificio residencial en el espacio público exterior, se plantea una segunda alternativa. Se trata de solucionar el problema de accesibilidad en el espacio interior de la finca, adaptándolo a la nueva rasante del viario público conforme al art 24 de la **Orden VIV/561/2010**:

Urbanización de frentes de parcela

Artículo 24 Condiciones generales

1. Los frentes de parcela marcan el límite de ésta con la vía pública, no pudiendo invadir el itinerario peatonal accesible ni a nivel del suelo, ni en altura.
2. En caso que se produjera una diferencia de rasantes entre el espacio público urbanizado y la parcela, y debido a la obligación de mantener la continuidad de los itinerarios peatonales en el interior de la misma, el desnivel deberá ser resuelto dentro de los límites de la parcela, quedando prohibida la alteración del nivel y pendiente longitudinal de la acera para adaptarse a las rasantes de la nueva edificación.
3. Se garantizará en todo caso, la continuidad del itinerario peatonal accesible al discurrir por el frente de las parcelas adyacentes, evitando escalones, resaltes y planos inclinados, así como rampas que pudieran invadir o alterar el nivel, la pendiente longitudinal u otras condiciones, características o dimensiones del mismo.

Esta alternativa supone bajar el portal hasta la nueva rasante de la acera. Teniendo en cuenta que el portal se encuentra actualmente en planta primera se produce una afección al local de planta baja.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

Logroño, 02 JUL. 2020
El Secretario General.



Zona de afección del local de planta baja: oficinas Diario La Rioja

Las ventajas de esta alternativa son las siguientes:

- Acceso directo al nuevo portal en planta baja desde la nueva acera rebajada
- Eliminación de las actuales afecciones al espacio libre público
- Eliminación del patio inglés para su incorporación al espacio libre público en uso
- Regularización de aceras en alineación (planta) y altura (sección)

Y los inconvenientes:

- Requiere la obtención de la superficie (25 m²) de planta baja necesaria para bajar el portal hasta la planta baja
- Es necesario modificar registralmente la superficie destinada a elementos comunes de la finca
- Pérdida de funcionalidad en el local afectado debido a la ocupación del portal en planta baja (25 m²)

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, 02 JUL 2020
El Secretario General.



Según se desprende de este escrito, la compensación económica que le correspondiera por la compra de la superficie a ocupar por la ampliación del portal no mitigaría el perjuicio funcional a la actividad mercantil de la empresa propietaria del local por lo que plantea una solución alternativa.



Sombreado amarillo de las zonas ocupadas por la ampliación del portal (superior) y la solicitada (izquierda)

La propuesta consiste en la posible ocupación de una franja sensiblemente equivalente a la superficie ocupada (25 m²) junto al acceso principal de las oficinas, actualmente calificada como *Espacio libre público destinado a viario*.



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día 02 JUL 2020

Logroño,
El Secretario General

Según argumenta el propietario:

En amarillo aparece la superficie necesaria para el portal y en rosa la superficie ampliada, en ella se ubicaría el despacho del director comercial de nuevos negocios y su equipo, próximo al departamento de marketing. Esta solución no es la ideal, pero al no haber espacio suficiente dentro del área comercial, es la que menos dificulta su quehacer diario.



Reordenación propuesta de la zona ocupada en planta baja (sombreado rosa)

A continuación, se expone la implicación urbanística que supone el cambio de uso propuesto.

3. OBJETO DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU LOGROÑO

Tal como se ha explicado previamente la modificación puntual consiste en dos cambios:

- En relación a la situación del portal se propone el cambio de la calificación de 7,50 m2 actualmente con de uso *Espacio Libre Público destinado a viario*, por la calificación de uso *Residencial*, corrigiendo así el error detectado.
- En relación a la compensación por ocupación del elemento común portal, la propuesta consiste en el cambio de calificación de uso *Espacio Libre Público destinado a viario* de una superficie de 25 m2 por la calificación de uso *Complementario de la vivienda*. En todo caso no

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

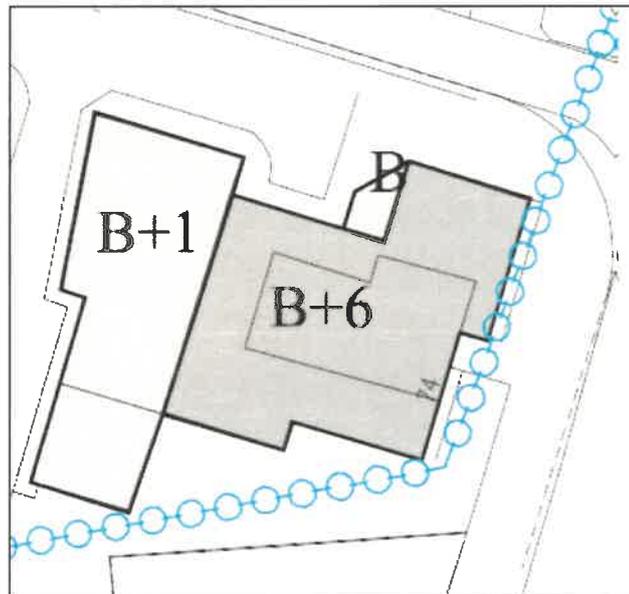
Logroño, 02 JUL 2020

El Secretario General

se aumentan la edificabilidad ni el aprovechamiento del ámbito, que se mantiene en **2.617,31 m2t.**



Imagen de la zona libre pública actualmente



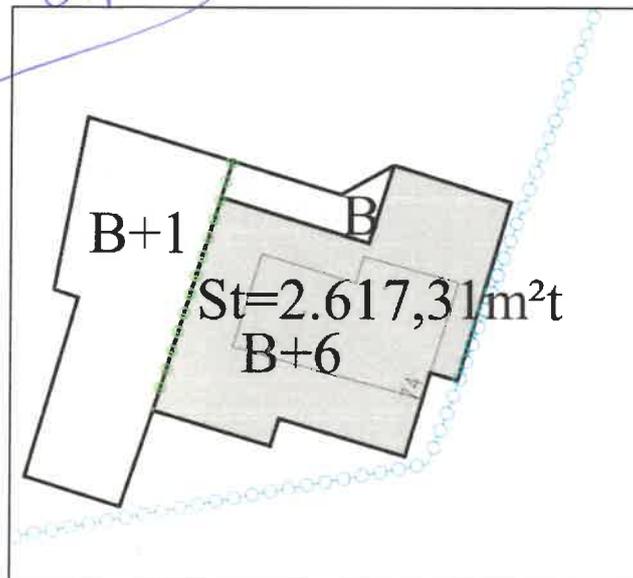
Estado actual PGM Logroño



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día 02 JUL 2020

Logroño,
El Secretario General.



Propuesta de modificación PGM Logroño

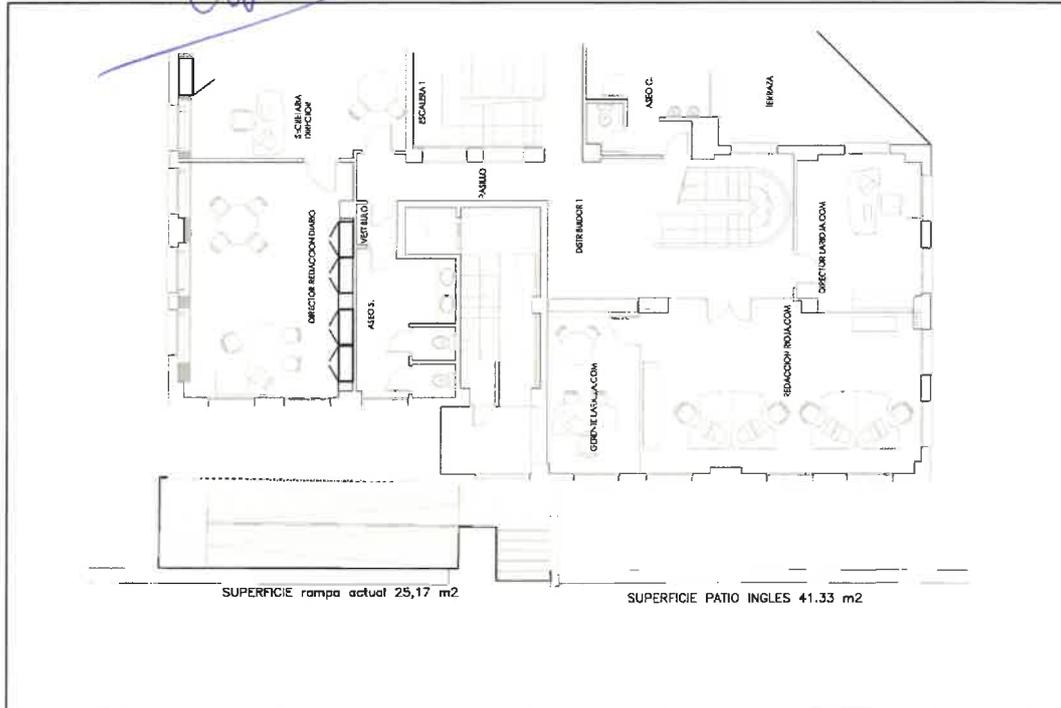
Tal como se ha expuesto en los puntos anteriores la actuación que se proyecta no sólo "libera" directamente 25,17 m2 de ocupación de suelo calificado como *Espacio Libre Público destinado a viario* debido a la retirada de la actual rampa de acceso al edificio residencial, sino que evita la ocupación de otros 39,62m2 de *Espacio Libre Público destinado a viario* (Imagen rampa 2).

Por otra parte, el proyecto aprobado también incorpora al uso público -aceras- 41,33 m2, actualmente infrautilizados ya el patio inglés resulta en la práctica inaccesible y funcionalmente sin aprovechamiento como tal espacio público.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día 02 JUL. 2020

Logroño,
El Secretario General.



Superficies “liberadas” para su efectivo Uso Libre Público

La actuación planteada en el “PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE NUEVA GLORIETA DE VARA DEL REY Y CONEXIONES MIGUEL DELIBES CON DUQUES DE NÁJERA Y HERMANOS HIRCIO CON BELCHITE, ALTERNATIVA C EN LOGROÑO”, supone la recuperación de suelo con uso efectivo de *Espacio Libre Público destinado a viario* de **66,50 m²** (rampa y patio inglés actual) y además implica la no ocupación de 39,62 m² (nuevas rampas), lo que resulta claramente de interés general. Por otra parte, con la actuación de reurbanización se consigue regularizar y optimizar el *Espacio Libre Público destinado a viario* recuperado, en una configuración espacial mucho más racional y usable.

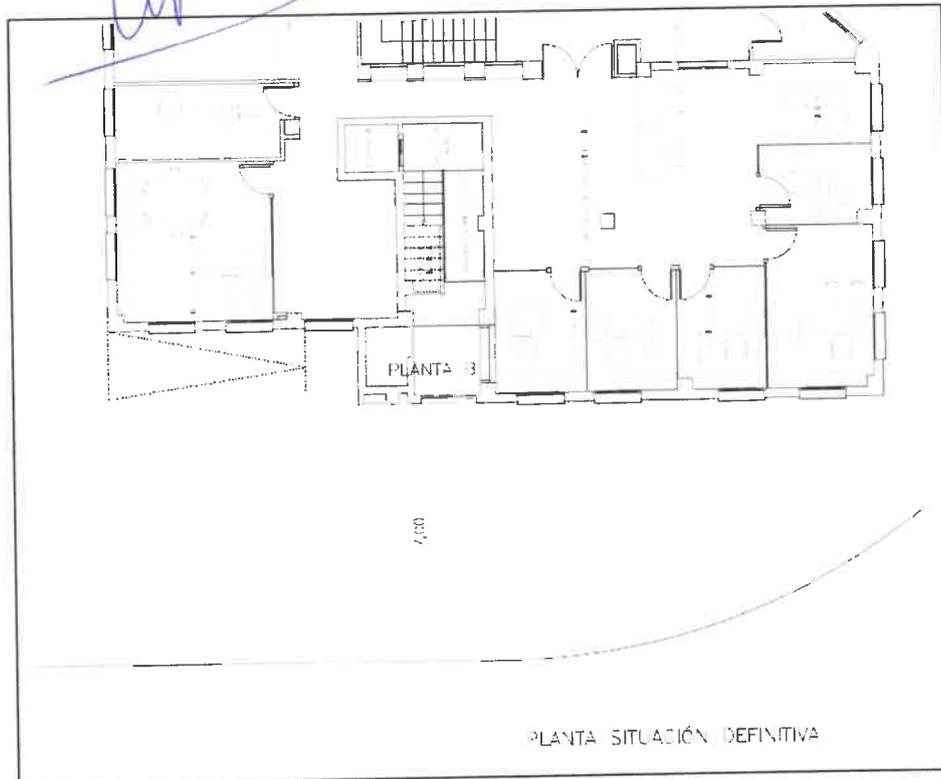
La regularización de los 7,5 m² del portal y el cambio de calificación de los 25 m² de *Espacio Libre Público destinado a viario* a *Complementario de la vivienda* queda suficientemente compensado con la generación de nuevo espacio libre público de calidad, liberado de ocupación o de limitaciones de uso reales, todo ello causado y promovido por una actuación de interés general como es la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.



DILIGENCIA:

Para haber constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, 02 JUL 2020
El Secretario General



Situación final propuesta del portal ampliado en planta baja y aceras liberadas

En contrapartida por el perjuicio ocasionado al inmueble afectado, en ejecución de una mejora urbana de interés general, que supone la pérdida de 25 m² útiles en el local de planta baja, se propone cambiar la calificación de uso *Espacio Libre Público destinado a viario* de **25 m²** al uso *Complementario de la vivienda*, también en planta baja, lo que requiere la tramitación y aprobación de una modificación puntual de Plan General Municipal de Logroño.

4. JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGOU LOGROÑO

Tal como se ha explicado, la modificación puntual propuesta no implica un aumento del aprovechamiento urbanístico ni de la densidad de viviendas o edificación afectada.

- En relación a la corrección del portal, la superficie de 7,50 m² actualmente con calificación de uso *Espacio Libre Público destinado a viario* cambia por la calificación de uso *Residencial*. Este cambio no supone incremento de edificabilidad, que se mantiene en la propuesta conforme con lo establecido en el artículo 1.18 de las NNUU del PGM de Logroño.

DELEGACIÓN:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día _____

Logroño, 02 JUL 2020
El Secretario General



- En relación a la compensación por ocupación del elemento común portal, el cambio de calificación de uso *Espacio Libre Público destinado a viario* de una superficie de 25 m2 por la calificación de uso *Complementario de la vivienda* queda compensado por la eliminación de 25 m2 de edificabilidad que pasa a tener uso de elementos comunes (portal).

SUPERFICIE DE TECHO EDIFICABLE MÁXIMA ACTUAL

Realizado el cálculo correspondiente, resulta que la superficie de techo edificable máxima actual del edificio C/Vara de Rey 74 de **B+6** (7 plantas) con uso *Residencial* y de **B** (1 planta) con uso *Complementario de la vivienda* es de **2.617,31 m2t**, según medición realizada en base al artículo 1.1.8. *Definiciones* de las NNUU del PGM de Logroño.

Superficie edificable máxima de la parcela actual en B+6 (371,85 x 7) = 2.602,95 m2

Superficie edificable máxima de la parcela actual en B = 14,36 m2

St = **2.617,31 m2t**

Teniendo en cuenta que los coeficientes de ponderación relativa de los usos *Residencial* y Uso *Complementario de la vivienda* es 1 en ambos casos (artículo 3.9.2. *Coeficientes de ponderación relativa* de las NNUU del PGM de Logroño), el aprovechamiento urbanístico es también de **2.617,31 m2t**.

SUPERFICIE DE TECHO EDIFICABLE MÁXIMA SEGÚN PROPUESTA

La superficie de techo edificable máxima propuesta es la misma que la actual, **2.617,31 m2t**, al igual que el aprovechamiento urbanístico propuesto que se mantiene en **2.617,31 m2t**.

Por tanto, se justifica que la modificación puntual propuesta no incrementa la edificabilidad ni el aprovechamiento urbanístico de la finca.

JUSTIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 104 DE LA LEY 5/2006, DE 2 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO DE LA RIOJA

El artículo 104 de la Ley 5/2006, de 2 de Mayo, de Ordenación del Territorio y Urbanismo de La Rioja (y artículo 41 de la Ley 7/2011, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas para el año 2012) especifica:

Artículo 104. Modificación del planeamiento



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, 02 JUL. 2020
El Secretario General.



1. El Plan General Municipal distinguirá, identificándolos expresamente en sus normas urbanísticas, aquellos elementos de la ordenación y determinaciones que, aun formando parte del contenido de su documentación, no correspondan por su naturaleza y alcance al nivel de planeamiento general, sino al de su desarrollo.

La modificación propuesta no altera la coherencia de las previsiones y ordenación del Plan General, tal como establece el artículo 1.1.4. Modificaciones del Plan del PGM de Logroño.

2. Cuando la modificación de planeamiento tendiera a incrementar la densidad de población, se requerirá para aprobarla la previsión de mayores espacios libres de dominio y uso público, en proporción de cinco metros cuadrados por habitante de sistema general de espacios libres públicos destinados a parques y zonas verdes. No obstante, los municipios cuya población no supere los cien habitantes no tendrán esta obligación, siempre que el incremento no conlleve la supresión de espacios libres de dominio y uso público existentes y previstos. En ningún caso podrá ser reducido el estándar mínimo de sistemas generales destinado a espacios libres públicos destinados a parques y zonas verdes, previsto en el artículo 63, por debajo de cinco metros cuadrados por habitante.

Tal como se ha justificado la modificación puntual no supone incremento de densidad de población.

3. Cuando la modificación de planeamiento tuviera por objeto la clasificación de nuevo suelo urbano, sin perjuicio de la previsión del apartado anterior, deberá preverse los mismos módulos de reserva aplicables a los planes parciales, salvo que la superficie afectada por la modificación sea menor de mil metros cuadrados construidos.

La modificación puntual no clasifica nuevo suelo urbano.

4. Cuando la modificación de planeamiento tuviera por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de las zonas verdes, dotaciones públicas y espacios libres de dominio y uso público, existentes y previstos en el plan, se requerirá para aprobarla la previsión de un incremento equivalente en la superficie o edificabilidad de tales espacios y de igual calidad, excepto en las modificaciones en sectores de suelo de uso industrial, siempre que habiéndose ejecutado conforme y en desarrollo de planeamiento, tengan garantizado el mínimo exigible en el artículo 60 de la ley. Se exceptuará también cuando la modificación sea consecuencia de la aplicación de los puntos 3, 4, y 5 del artículo 10 de la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

La modificación puntual propone el cambio de uso de espacio libre destinado a viario, no supone detrimento de superficie destinada al uso Parque ni de Zonas de Recreo y Expansión.

5. Cuando la modificación afecte a un uso residencial deberá justificarse necesariamente que con la modificación no se reducen los porcentajes que, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 69



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fue aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, 02 JUL. 2020
El Secretario General,



de esta ley, ha previsto el Plan General Municipal para la construcción de viviendas sujetas a algún régimen de protección pública. Si la modificación afecta a la edificabilidad o al número de viviendas en ámbitos de suelo urbanizable delimitado, se aplicarán las mismas condiciones que las previstas en el artículo 69 de la ley.

La modificación puntual no afecta al uso residencial.

6. Cuando la modificación de planeamiento tenga por objeto la delimitación de sectores en suelo urbanizable no delimitado o la clasificación de suelo no urbanizable como urbanizable delimitado, deberá garantizarse el mantenimiento de la previsión para dotaciones de sistema general a que se refiere el artículo 67.b) de la presente ley.

La modificación puntual no tiene por objeto la delimitación de sectores.

7. No se considerarán modificaciones del planeamiento general los reajustes de las determinaciones que introduzca el planeamiento de desarrollo como consecuencia del estudio preciso de la ordenación más detallada, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- a) Que no afecten a la estructura fundamental del planeamiento general ni a los usos globales y niveles de intensidad fijados en el mismo.*
- b) Que no supongan una disminución de las superficies de terrenos destinadas a zonas verdes y espacios libres de dominio y uso público, ni de equipamientos ni de dotaciones.*
- c) Que no impliquen un aumento del aprovechamiento urbanístico ni de la densidad de viviendas o edificaciones.*

La modificación puntual cumple los requisitos a), b) y c).

La regularización de los 7,5 m2 del portal y el cambio de calificación de calificación de los 25 m2 de *Espacio Libre Público destinado a viario a Complementario de la vivienda* queda suficientemente justificado y es necesario para resolver la disminución de superficie del local de planta baja de la finca de referencia, provocada por una actuación de interés general (integración del ferrocarril en Logroño). Esta actuación permite restituir la obligada accesibilidad al edificio residencial y a su vez se recupera y regulariza un espacio libre público (hasta ahora infrutilizado) que queda liberado de las limitaciones de uso que lo hacían impracticable.

5. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA, INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA MODIFICACIÓN

El Estudio Económico-Financiero detalla la estimación económica de la actuación y la asignación de las inversiones, según establece la legislación vigente (art. 77 del Reglamento de



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fue aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día _____

Logroño, 02 JUL 2020
El Secretario General.



Planeamiento y art. LOTUR: 77.3.a y 75.2.i). Evaluación económica estimativa de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización). También deben incluir una Memoria de Viabilidad Económica y un Informe de sostenibilidad económica, según se establece en el art. 22.5 Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el T.R. de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLSRU).

En el presente documento se cumple esta exigencia normativa y se complementa con cálculos y datos relativos a la viabilidad económica y financiera de la Modificación del Plan propuesto.

La Memoria de Viabilidad y el Informe de Sostenibilidad de la Modificación se refiere las obras de viabilidad e implantación de servicios que resuelven y son imprescindibles para garantizar la accesibilidad y la dotación de servicios de la nueva zona ampliada, incluidas las obras de acceso y o conexión a las infraestructuras exteriores de la actuación.

Cabe señalar en este punto que parte de las obras de urbanización de la zona ampliada estaban previstas en las obras de urbanización de la Modificación Puntual del PERI nº 3 "ferrocarril" - aprobado definitivamente con fecha 17 de mayo 2019, BOR 14 junio 2019-, así como las correspondientes a la reforma del portal, con la consideración de "obras exteriores". Dado que ya fueron consideradas en el Estudio Económico del PERI nº 3 "Ferrocarril" los costes de estas actuaciones no se incluyen en el presente estudio.

Concretamente la ejecución de reurbanización del entorno del edificio C/ Vara de Rey y de la reforma del portal de Vara de Rey 74 se incluye en el PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA URBANIZACIÓN DE LA NUEVA GLORIETA DE VARA DE REY Y CONEXIONES MIGUEL DELIBES CON DUQUES DE NÁJERA Y HERMANOS HIRCIO CON BELCHITE, INCLUYENDO LA SOLUCIÓN C AL PASO INFERIOR DE DUQUES DE NÁJERA EN LOGROÑO. El proyecto redactado por DH Ingeniería fue aprobado por el Ayuntamiento de Logroño en Junta de Gobierno Local el 14 de febrero de 2018.

Por tanto, los costes asociados a la presente Modificación son exclusivamente las obras de urbanización necesarias para llevar a cabo la construcción de una nueva acera y calzada adyacente a las nuevas alineaciones afecta a 125 m2 y las obras de construcción de 25 m2 con uso *Complementario de la Vivienda*.

(Se considera que la modificación asociada a la superficie destinada a portal es en realidad la corrección de un error material y que, al existir físicamente el portal, no se genera ningún coste adicional).



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

Logroño, 02 JUL 2020
El Secretario General.



MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

a) Las obras comprenden todas las de viabilidad e implantación de servicios que resuelvan y sean imprescindibles para garantizar la accesibilidad y la dotación de servicios de la de la nueva zona ampliada, incluidas las obras de acceso y o conexión a las infraestructuras exteriores de la actuación.

CONSTRUCCIÓN	25 m2*600 €/m2 = 15.000,00 €
URBANIZACIÓN	125 m2 x 100€/m2 = 12.500,00 €
IVA	27.500,00 €*0,21 = 5.775,00 €
TOTAL GASTOS	33.275,00 €

(Se considera que la modificación asociada a la superficie destinada a portal es en realidad la corrección de un error material y que al existir físicamente el portal, no se genera ningún coste adicional).

Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003)

b y c) Análisis de la inversión y determinaciones económicas básicas: ingresos y gastos de la modificación

INGRESOS

Los ingresos que se derivan de la Modificación Puntual del Plan son los generados la superficie complementaria de la residencial que se genera, concretamente **25 m2** (se considera que la superficie complementaria destinada a portal es la corrección de un error material y que al existir físicamente el portal su construcción no genera ningún coste adicional). Si consideramos un precio de 2.000 €/m²t (Según valoración 2018) el rendimiento económico es:

$$25 \text{ m}^2 \times 2.000 \text{ €/m}^2 \text{t} = 50.000 \text{ €}$$

GASTOS

CONSTRUCCIÓN	25 m2*600 €/m2 = 15.000,00 €
URBANIZACIÓN	125 m2 x 100€/m2 = 12.500,00 €



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

Logroño, 02 JUL. 2020
El Secretario General,



IVA	27.500,00 €*0,21 =	5.775,00 €
TOTAL GASTOS		33.275,00 €

TOTAL INGRESOS - GASTOS 50.000,00 € - 33.275,00 € = **16.725,00 €**

La operación es por tanto viable desde el punto de vista de la relación ingresos-gastos.

(Se considera que la modificación asociada a la superficie destinada a portal es en realidad la corrección de un error material y que, al existir físicamente el portal, no se genera ningún coste adicional).

Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003)

d) Plazos

El plazo de ejecución de la urbanización asociada a la ampliación del ámbito es de dos años (Tramo 9 Urbanización Glorieta Vara de Rey) según el Plan de Etapas y las fases de ejecución de las obras de urbanización.

El plazo estimado de construcción de la ampliación es de tres años desde la aprobación definitiva de la presente modificación puntual.

e) Evaluación de la capacidad pública de financiación y mantenimiento

La sociedad pública LIF 2002 asumirá los gastos de urbanización necesarios para la dotación de servicios básicos de la superficie resultantes.

En relación al mantenimiento de la ampliación de la edificación se considera el habitual para la tipología residencial establecida, sin que existan cargas especiales que requieran una mayor carga económica.

Dada la escasa repercusión de la ampliación constructiva que genera la ampliación propuesta (25 m2) se considera que el gasto de mantenimiento de los servicios requeridos es muy inferior a los impuestos correspondientes por estos conceptos, por lo que la actuación se considera viable. No se requieren nuevas infraestructuras generales ya que la superficie ampliada (25 m2) puede ser abastecido por las redes generales existentes.



DELEGANCIA:

Para hacer constar que este documento
fue aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada
el día 02 JUL. 2020

Logroño,
El Secretario General.



(Se considera que la modificación asociada a la superficie destinada a portal es en realidad la corrección de un error material y que, al existir físicamente el portal, no se genera ningún coste adicional).

Esta actuación se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003).

INFORME DE SOSTENIBILIDAD DE LA MODIFICACIÓN

a) Crecimiento urbano previsto

No se produce de incremento de población.

b) Impacto en las haciendas públicas

Los ingresos en las haciendas públicas debidos a impuestos y tasas son los siguientes:

Ingresos por IVA:

$$27.500,00 \text{ €} \times 21\% = 5.775,00 \text{ €}$$

Se considera que los ingresos debidos a otros impuestos son irrelevantes dada la escasa magnitud de la superficie ampliada a efectos contributivos e impositivos.

(Se considera que la modificación asociada a la superficie destinada a portal es en realidad la corrección de un error material y que al existir físicamente el portal, no se genera ningún coste adicional).

c) Gastos de mantenimiento

Dado que no se produce incremento de población y que la ampliación propuesta es irrelevante, la actuación se considera viable desde el punto de vista del gasto de mantenimiento. Por otra parte, no se requieren nuevas infraestructuras generales ya que la nueva superficie no requiere nuevos servicios y puede ser abastecido por las redes generales existentes.

d) Se considera que el suelo ampliado destinado al uso *Complementario de la vivienda destinado a viario* es apto a tal fin y no se prevén actividades económicas diversificadas.



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento fué aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

Logroño, 02 JUL. 2020
El Secretario General



e) Conclusión

Los ingresos puntuales para las haciendas públicas ascienden a **5.775,00 €** en concepto de IVA por lo que la actuación se considera viable.

Dada que no se produce incremento de población y teniendo en cuenta los costes asociados para las haciendas públicas, así como los ingresos previstos, se considera una actuación viable y sostenible.

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO DE LA MODIFICACIÓN

El estudio económico se refiere al incremento de superficie Complementario de la vivienda a de 25 m² (se considera que la modificación asociada a la superficie destinada a portal es en realidad la corrección de un error material y que al existir físicamente el portal, no se genera ningún coste ni ingreso adicional).

INGRESOS

Los ingresos que se derivan de la Modificación Puntual del Plan son los generados la superficie *Complementaria de la vivienda* que se genera, concretamente 25 m². Si consideramos un precio de 2.000,00 €/m² (según tasación de 2018) el rendimiento económico es:

$$25 \text{ m}^2 \times 2.000 \text{ €/m}^2 = 50.000,00 \text{ €}$$

GASTOS

CONSTRUCCIÓN	25 m ² *600 €/m ² = 15.000,00 €
URBANIZACIÓN	125 m ² x 100€/m ² = 12.500,00 €
IVA	27.500,00 €*0,21 = 5.775,00 €
TOTAL GASTOS	33.275,00 €

$$\text{TOTAL INGRESOS - GASTOS} \quad 50.000,00 \text{ €} - 33.275,00 \text{ €} = \mathbf{16.725,00 \text{ €}}$$

La operación es por tanto viable desde el punto de vista de la relación ingresos-gastos.



URGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fue aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada
el día

Logroño, 02 JUL. 2020
El Secretario General,



Esta actuación, de iniciativa pública, se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el
Convenio General de 25 de Julio de 2002 (ANEXO Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE
30 de mayo de 2003)

Logroño, 3 de enero 2020

**GUTIERREZ
CONTRERAS M
CRUZ - 02600763S**

Firmado digitalmente por
GUTIERREZ CONTRERAS M
CRUZ - 02600763S
Fecha: 2020.02.12 09:34:51
+01'00'

María Cruz Gutiérrez Contreras
Arquitecta



DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada
el día 02 JUL 2020

Logroño,
El Secretario General.



PLANOS



AGENCIA:
 Para hacer constar que este documento
 fue aprobado definitivamente por el
 Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
 da el día **02 JUL 2020**
 Logroño,
 El Secretario General



USOS PRIVADOS		USOS PUBLICOS	
Vivienda	Dotacional	Aparcamiento	Dotacional
Residencial Residencial estival Asociados a Vivienda	Pavimentado Cultural Escuelas Sanitarios Deportivo Servicios Almacenamiento	En superficie Bajo cubierta Espacios libres Parque Zonas de recreo y esparcimiento Vías y espacios libres públicos	Servicios públicos Cultural Escuelas Sanitarios Deportivo Ferrocarril

ALINEACIONES Y VOLUMENES	
Limites	Volumen y Alturas
Alimentación Inclinación de altura División de parcelas e edificios de edificabilidad Ocupación	B Planta bajo H=4,00 (B) Planta bajo altura E Entrepiso (E) Entrepiso SS Suelo urbano

ORDENANZAS Y GESTIÓN	
Limites	Ordenanzas Especiales
Suelo urbano Sector Unidad de ejecución Acciones Específicas Espacio de referencia interior Actividades Intermunicipales Dotaciones Públicas Sistemas generales	Ordenanzas de Edificios de Interés Edificios Situated en Areas y Tramos de Interés Edificios de Interés Salvo o edificio en un Tramo de Interés Histórico Edificio sin Interés especial situado en Casco Histórico Construcción Impugnada en Casco Histórico

PLAN GENERAL MUNICIPAL DE LOGROÑO

ORDENACION DEL SUELO URBANO

Escala: 1/2.000 Fecha: Octubre 2018 Coordenadas UTM ETRS89

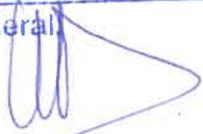
28 de 36

LIF 2002, SA María Cruz Gutiérrez Contreras, arquitecta

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada
el día _____

Logroño, **02 JUL. 2020**
El Secretario General



ANEXO 1

Convenio General de 25 de Julio de 2002, BOE 30 de mayo de 2003



Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 20 de marzo de 2003

Los recursos excedentarios, si los hubiera, una vez realizadas las actuaciones previstas en el Anexo 2, se repartirán entre el Ayuntamiento y RENFE proporcionalmente a las aportaciones de suelo de cada uno.

Décimo.—El presente Convenio tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo.

Undécimo.—Este convenio adquirirá plena eficacia y validez desde el momento de su firma, por haber sido previamente aprobado por los órganos de gobierno de las administraciones y entidades firmantes.

En prueba de conformidad con cuanto antecede, firman el presente Convenio en el lugar y fecha al inicio indicados.—El Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos Fernández.—El Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, Felip Puig i Godes.—El Alcalde de Lleida, Antoni Siurana i Zaragoza.—El Presidente de RENFE, Miguel Corsini Freese.—El Presidente del GIF, Juan Barrón Benavente.

ANEXO I

Reposición de instalaciones ferroviarias afectadas por la liberación del suelo necesario para la integración del sistema ferroviario y su recuperación para otros usos urbanos en la ciudad de Lleida

Traslado de instalaciones de mercancías (actuaciones complementarias a las programadas por el GIF) y de mantenimiento de infraestructura a la estación de Pla de Vilanoveta	1.276.000,00 €
Construcción de un nuevo edificio en la calle Roger de Lluria para trasladar todas las dependencias y oficinas existentes en los inmuebles que hay que demoler para posibilitar la apertura del nuevo viario plaza de la estación nuevo puente sobre el río Segre, así como otras actuaciones del Plan Especial	2.837.000,00 €
Total estimado	4.113.000,00 €

10930 *RESOLUCIÓN de 20 de marzo de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación de un Convenio general entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y Renfe para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño.*

Suscrito previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y Renfe, el día 25 de julio de 2002, un Convenio general para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede la publicación de dicho Convenio que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 20 de marzo de 2003.—El Secretario de Estado, Benigno Blanco Rodríguez.

ANEXO

En Logroño, a 25 de julio de 2002.

REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Pedro Sanz Alonso, Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

El Excmo. Sr. D. Francisco Álvarez-Cascos Fernández, Ministro de Fomento.

El Ilmo. Sr. D. Julio Revuelta Altuna, Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Logroño.

El Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese, Presidente de RENFE.

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia exclusiva que ostenta

en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24. y 149.1.21. de la Constitución). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la ordenación de las líneas y servicios de la Red Nacional integrada ferroviaria, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

La Comunidad Autónoma de La Rioja es titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo, en obras públicas y transporte terrestre, y ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad y su contribución a objetivos de Ordenación del Territorio (Art. 8 del Estatuto de Autonomía).

El Ayuntamiento de Logroño es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (Art. 25.2 y 28 respectivamente de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

Convenida la necesidad y la oportunidad de suscribir el presente Convenio, las partes firmantes

EXPONEN

Primero.—La actual Red Ferroviaria a su paso por Logroño requiere una remodelación para facilitar la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías de la estación a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño.

Segundo.—El Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de la Rioja acometieron el traslado de las instalaciones de mercancías de la estación de Logroño al Polígono de El Sequero con el objetivo de facilitar en gran medida las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril a su paso por Logroño.

Tercero.—Con fecha 27 de abril de 1999 el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño firmaron un convenio que fijaba los compromisos de colaboración entre las partes suscribientes para la redacción de los estudios y proyectos necesarios para la integración del ferrocarril en la ciudad.

Cuarto.—Como consecuencia del punto anterior, el Ministerio de Fomento ha redactado el «Estudio Informativo del Proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño», que comprende la integración del ferrocarril en el tramo urbano de la ciudad con base en su traza actual.

Quinto.—El Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma de La Rioja, el Ayuntamiento de Logroño y RENFE consideran adecuado vincular los proyectos de llegada de la Alta Velocidad a Logroño al proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad, que deben llevarse a cabo de forma coordinada y conveniente, dentro del marco de competencias de cada una de las administraciones.

Sexto.—Fruto de este compromiso de todas las partes, es la constitución el pasado 6 de junio de 2001 la Comisión para el estudio y desarrollo de los trabajos para la integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño, constituida por miembros de las administraciones implicadas.

Séptimo.—Siguiendo las directrices acordadas en esta Comisión, la solución adoptada e incluida en el correspondiente Estudio Informativo, consiste en:

El soterramiento ferroviario de la zona de la estación, dotando de continuidad al viario urbano; en concreto a la Avda. de Colón y a la calle Eliseo Pinedo.

El cubrimiento del trazado ferroviario entre los pasos superiores de las calles Marqués de Murrieta y Vara del Rey.

La depresión del trazado ferroviario desde el paso superior de la calle Marqués de Murrieta hasta el origen de la actuación en el lado Miranda, incluyendo la conexión entre las calles Gonzalo de Berceo y Fuenmayor.

La liberación de los terrenos ferroviarios que resulten innecesarios para el ferrocarril en la zona de la estación, al norte y sur de la misma entre el paso superior de la calle Vara del Rey y el paso inferior de la calle Piqueras.

La urbanización y ordenación urbanística de los mismos.

Octavo.—Que las Administraciones firmantes son conscientes de que la centralidad de los ámbitos afectados permitirán una serie de plusvalías económicas que, adecuadamente reinvertidas, podrán destinarse a costear las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en la ciudad.

Noveno.—Que las partes coinciden en la necesidad de una actuación conjunta y coordinada, dentro del respeto a las competencias propias de cada una de las Administraciones y de conformidad con los siguientes principios:

da el día 02 JUL. 2003

a) El Grupo Fomento se responsabiliza del coste de la llegada de la Alta Velocidad a Logroño que se valora en 30 millones de Euros y pone a disposición de las actuaciones previstas en este Convenio, todos los terrenos que resulten innecesarios para el ferrocarril, en el futuro, a fin de facilitar, con los rendimientos que se obtengan de estos terrenos, la financiación de la actual barrera ferroviaria.

b) La Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño, en el ejercicio de sus competencias en materia urbanística, procederán a desarrollar el Plan Especial de Reforma Interior «Ferrocarril» o, en caso necesario a modificar el planeamiento urbanístico vigente, de conformidad con lo previsto en el presente Convenio y aportarán la financiación que se contempla en este documento.

Consecuentemente con todo lo anterior y al objeto de abordar las cuestiones planteadas, resulta ineludible iniciar las gestiones en orden a la constitución el Ente de gestión más adecuado para el desarrollo de las actuaciones mencionadas, y en tal sentido

ACUERDAN

Primero.—Las administraciones firmantes deciden la creación en el plazo de dos meses, de una Sociedad con la denominación que determinen de mutuo acuerdo (en adelante «la Sociedad»).

La participación económica de las instituciones asociadas en el capital social a suscribir se eleva a un total de 600.000,00 euros, de acuerdo con la siguiente distribución:

Grupo Fomento: 50%.

Comunidad Autónoma de La Rioja: 25%.

Ayuntamiento de Logroño: 25%.

Por Grupo Fomento se entiende, a los efectos de este Convenio, al propio Ministerio de Fomento y a las entidades públicas empresariales RENFE y GIF, adscritas al Ministerio. Serán estas Entidades Públicas Empresariales las que suscriban la parte de capital correspondiente al Grupo Fomento, la mitad cada una.

Los cargos de Presidente, Vicepresidente Primero y Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración de la Sociedad recaerán en el Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, el Alcalde de Logroño y el Consejero de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda de la Comunidad Autónoma de La Rioja respectivamente o en la persona a quién designen. El Secretario del Consejo de Administración será designado por el Consejo a propuesta del Presidente.

Los Estatutos de la Sociedad incorporarán las cláusulas sobre mayorías cualificadas para la adopción de acuerdos sociales de especial relevancia, que proponga el Grupo Fomento.

Segundo.—La Sociedad se constituye con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes a la ordenación de la travesía ferroviaria de Logroño y su estación, y a la transformación urbanística derivada de estas obras.

El objetivo fundamental de la sociedad es gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Para ello la Sociedad y en lo que a las actuaciones previstas en este Convenio se refiere:

1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Logroño.
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.

Tercero.—Las actuaciones contempladas en el presente Convenio, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:

1. Soterramiento de la zona de la estación, incluyendo la construcción de una nueva estación soterrada.
2. Depresión del trazado ferroviario entre el paso superior de la calle Marqués de Murrieta y el origen de la actuación en el lado Miranda.
3. Cubrimiento del trazado ferroviario entre los pasos superiores de las calles Marqués de Murrieta y Vara del Rey.
4. Integración de la nueva red ferroviaria en su entorno y de acuerdo con los usos urbanos previstos en la transformación urbanística que se acuerde.
5. Transformación urbanística de los suelos que resulten innecesarios para el ferrocarril.

6. Creación de los sistemas generales viarios que complementan las actuaciones anteriores.

Cuarto.—El Ministerio de Fomento delimitará los terrenos, no necesarios para el ferrocarril por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias y sobre los que se actuará en determinadas operaciones urbanísticas de acuerdo con el presente Convenio, llevándose a cabo los trámites necesarios para la desafectación de los terrenos innecesarios.

Quinto.—El Ministerio de Fomento y RENFE impulsarán los procedimientos necesarios para la puesta a disposición de los terrenos, según se liberen, a favor de la Sociedad, garantizando en todo caso el funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen.

Para la formalización de la puesta a disposición de los terrenos, se suscribirán acuerdos específicos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios del suelo, que consistirán en la financiación de las infraestructuras ferroviarias previstas en el Anexo I en lo que exceda de la cantidad prevista en la cláusula siguiente.

Sexto.—La inversión del Grupo Fomento será la correspondiente a la adaptación del pasillo ferroviario y la playa de vías existentes a la llegada de la Alta Velocidad a Logroño prevista en el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, estimada en 30 millones de euros, y se efectuará conforme a las previsiones presupuestarias y de acuerdo con los procedimientos establecidos a estos fines.

Séptimo.—El resto del coste de la actuación, una vez deducidas las plusvalías urbanísticas que se generen de los suelos aportados por RENFE y estimadas en 95 millones de euros, será financiado íntegramente por la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño en la proporción 50% - 50%.

Octavo.—En la medida que las obras redundan en beneficio del municipio, el Ayuntamiento de Logroño cederá gratuitamente a la sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico municipal que le corresponda, a fin de coadyuvar a costear las inversiones que se realicen en los términos del presente Convenio.

Noveno.—El Ayuntamiento de Logroño procederá a desarrollar el planeamiento necesario para la ejecución de las actuaciones urbanísticas a que hace mención este Convenio, y a iniciar, en caso necesario, la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana respecto a los terrenos a liberar del uso ferroviario.

Décimo.—La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Convenio, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Logroño y a la Comunidad Autónoma de La Rioja, y en materia ferroviaria, al Ministerio.

Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Convenio deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas.

Con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, de acuerdo con los procesos de cambio de uso a través de la modificación del planeamiento vigente o de su desarrollo, se costearán inversiones que realizará dicha Sociedad, el Ministerio de Fomento y RENFE, tal y como se determina en este Convenio.

Undécimo.—La Sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que:

A) Todos los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos transmitidos por RENFE se aplicarán en primer lugar al pago de las obras ferroviarias del soterramiento de la estación y sus obras complementarias, que tendrán carácter prioritario, y a soportar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad.

B) En segundo lugar se aplicarán al pago del resto de las obras ferroviarias de la actuación descritas en el Anexo I.

Duodécimo.—En el Anexo I se recogen todas las actuaciones que las distintas Instituciones tienen previstas que se ejecutarán conforme a los siguientes principios:

a) En primer lugar se ejecutará el soterramiento de la estación e integración urbana en esta zona (prolongación de la Avenida de Colón y de la calle Eliseo Pinedo).

b) En segundo lugar se ejecutará el cubrimiento del trazado ferroviario entre Marqués de Murrieta y Vara del Rey, así como la depresión del

trazado ferroviario entre Marqués de Murrieta y el origen de la actuación, incluyendo la conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo. Estas actuaciones sólo comenzarán cuando la Comunidad Autónoma de La Rioja y el Ayuntamiento de Logroño comprometan en firme la financiación a que se refiere la cláusula séptima anterior.

c) La nueva estación se financiará por la Sociedad, ó a propuesta del grupo Fomento, por otros sistemas que impliquen acudir a la financiación privada, siempre de acuerdo con las previsiones sobre usos de la planificación urbanística aplicable en cada momento. En este segundo supuesto el coste de financiación del edificio de la Estación se deducirá del coste total de las actuaciones.

d) Las obras definidas en el Anexo I como «ordenamiento del entorno» sólo se financiarán con cargo a las plusvalías que generen los terrenos aportados a la Sociedad cuando esté garantizada la total financiación de las obras a que se refiere el apartado a) anterior.

Decimotercero.—El presente Convenio tendrá vigencia hasta el cumplimiento de los fines previstos en el mismo.

Decimocuarto.—Este Convenio ha sido, previamente a su firma, aprobado por los órganos correspondientes de las Instituciones firmantes.

En prueba de conformidad, con cuanto antecede, firman el presente Convenio en el lugar y fecha al inicio indicados.—El Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja, Pedro Sanz Alonso.—El Ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos Fernández.—El Alcalde de Logroño, Julio Revuelta Altuna.—El Presidente de Renfe, Miguel Corsini Freese.

ANEXO I

Principales obras derivadas de la actuación de integración del ferrocarril en la ciudad de Logroño

Actuación	Coste de ejecución por Contrata (calculado o estimado en el Estudio Informativo)	Inversión del Grupo Fomento
-----------	--	-----------------------------

Obras ferroviarias necesarias para la integración urbana

Soterramiento de la estación e integración urbana de esta zona.	178.710.576 €	30.000.000 €
Cubrimiento entre las calles Marqués de Murrieta y Vara de Rey.		
Depresión del trazado y conexión entre las calles Fuenmayor y Gonzalo de Berceo.		
Edificio de la nueva estación.		

Ordenación del entorno

Urbanización del entorno de la Estación.	1.782.890 €	30.000.000 €
Urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario.	6.671.234 €	
Total	187.164.700 €	

10931 RESOLUCIÓN de 12 de marzo de 2003, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, por la que se dispone la publicación de un Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón.

Suscrito previa tramitación reglamentaria, entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias y Ayuntamiento de Gijón, el día 2 de septiembre de 2002, un Convenio para la integración del ferrocarril en la ciudad de Gijón, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las

Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, procede la publicación de dicho Convenio que figura como anexo de esta Resolución.

Madrid, 12 de marzo de 2003.—El Secretario de Estado, Benigno Blanco Rodríguez.

ANEXO

En Gijón, a 2 de septiembre de 2002.

REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Vicente Alberto Álvarez Areces, Presidente del Principado de Asturias.

El Excmo. Sr. D. Francisco Álvarez-Cascos Fernández, Ministro de Fomento.

La Ilma. Sra. D.ª Paz Fernández Felgueroso, Alcaldesa del Excmo. Ayuntamiento de Gijón.

El Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese, Presidente de RENFE.

El Excmo. Sr. D. Eugenio Damboriena y Osa, Presidente de FEVE

Los reunidos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para formalizar el presente Convenio en nombre de sus respectivas Administraciones.

La Administración General del Estado es responsable de la infraestructura ferroviaria, en virtud de la competencia que ostenta en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículos 149.1.24. y 149.1.21. de la Constitución). Asimismo, corresponde a la Administración General del Estado la ordenación de las líneas y servicios tanto de la Red Nacional integrada ferroviaria, cuya explotación unitaria corresponde a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), como de la red de ancho métrico explotada por FEVE.

El Principado de Asturias es titular de competencias en ordenación del territorio y urbanismo, en obras públicas y transporte terrestre, y ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y de forma general, de aquellas competencias que tienen como objeto el fomento del desarrollo económico de la Comunidad (artículos 10.1 apartados 3, 4 y 5 y 15 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias).

El Ayuntamiento de Gijón es titular de competencias en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículos 25.2 y 28, respectivamente, de la Ley 7/1985, de 2 de abril).

Convenida la necesidad y la oportunidad de suscribir el presente Convenio, las Partes firmantes

EXPONEN

Primero.—Que el Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, y dentro de la actuación conocida como Metrotrén de Asturias, está desarrollando la ampliación de la red ferroviaria en Gijón. Para ello se incorporarán a la red nuevas zonas de la ciudad mediante la construcción de un trazado subterráneo, que desde la actual estación de El Humedal, se prolonga al área de Viesques.

Segundo.—Que para llevar a cabo estos objetivos, el Ministerio de Fomento ha redactado los documentos: «Estudio geotécnico del nuevo trazado subterráneo en Gijón» y «Estudio Informativo del túnel de penetración del ferrocarril en Gijón», que, según anuncio publicado en el B.O.E. de 22 de abril de 2002, se sometió al trámite de información pública y oficial.

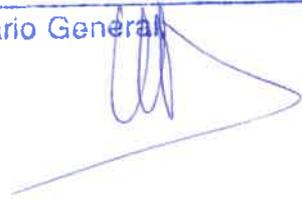
Tercero.—Que el Principado de Asturias, a través de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial, en el marco de su política de potenciar y estimular el uso del transporte colectivo puesta de manifiesto en la Ley del Principado de Asturias 1/2002, de 11 de marzo, está interesada en la integración del ferrocarril en Gijón, y, a tal efecto en la construcción de la Estación de Autobuses de Gijón, lo más integrada posible con el sistema ferroviario, con el fin de conseguir la máxima intermodalidad entre los distintos transportes colectivos que operan en la ciudad.

Cuarto.—Que las Partes comparten la necesidad de coordinar las actuaciones y objetivos anteriores y consideran que se pueden complementar con una mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad, consiguiendo la permeabilidad necesaria entre dos zonas densamente pobladas de la ciudad y una importante mejora urbanística.

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día 02 JUL. 2020

Logroño,
El Secretario General



ANEXO 2

Descripción registral de la finca 27674



El Registro Mercantil de Logroño

NOTAS MARGINALES

N.º DE ORDEN
de las
INSCRIPCIONES

Pasa al folio 38 del tomo 9.º 3
Libro 380 de Logroño.

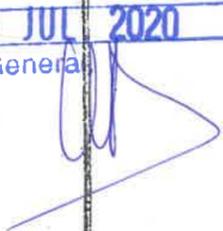
FINCA N.º 1.904

DILIGENCIA

Para hacer constar que este documento
fué aprobado definitivamente por el
Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
da el día

Logroño, **02 JUL 2020**

El Secretario General




4.º

el Registro Mercantil de Logroño, adquirió la finca de este número en su inscripción 3.ª por título de compra, y la finca agregada 15514, así mismo por título de compra, según la inscripción 2.ª al folio y vuelto citados, y representada por Don Miguel Zapata González, mayor de edad, casado, industrial, y vecino de Logroño, como Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad, cargo para el que fue promovido por escritura autorizada en Logroño el 12 de Marzo de 1969, ante el Notario Don José Antonio Escartín Espiús, cuya copia se halla debidamente inserta en el Registro Mercantil de esta Provincia, es especialmente autorizada según acuerdo del Consejo de Administración de la Sociedad, en sesión celebrada el día cinco de Marzo del año pasado, como se acredita con certificación expedida por el Secretario del Consejo de Administración Don Carlos Martínez Zapata Fernández, en vista de nuevo de expresado Presidente, en Logroño el seis de Marzo del año pasado, y conminando a los intereses de la Sociedad, y en razón a que dichas fincas son colindantes, agrega la finca registral 15514 a la de este número, formando una sola, con la descripción que consta al principio de esta inscripción, cuya inscripción se otorga a la Sociedad Anónima "Nueva Rioja S.A.", inscribe su título de agregación. Así resulta de la escritura otorgada en Logroño el doce de Marzo del año pasado, ante el Notario Don José Antonio Escartín Espiús, cuyas primeras copias, en las que se insertan los pertinentes artículos sociales, así como los de la Sociedad Sumopitá Riojorbea S.A. se presentaron a las 12 horas y 30 minutos del día de Septiembre pasado, asiento 1417 folio 21 vuelto Diario 51, a cuyo margen constan las operaciones de una inscripción más pagada el impuesto y archivadas las cartas de pago de Logroño a nueve de Noviembre de mil novecientos setenta. Confrontado este asiento se observa que en las líneas terceras de este folio vuelto entre las palabras "Miguel y Zapata" se ha omitido la siguiente: "Martínez".

5.º

DESCRIPCIÓN
DE
RENTA Y
VENTA DEL
DIRECHO A
EDIFICAR

Urbana: Solar edificable en la calle del General Tارا de Rey, número sesenta y ocho. Tiene una superficie de trescientos ochenta y un metros cuadrados tres décimos y linda: frente a este en línea de veintinueve metros; fondo a este, en línea de...

Se de 1969

UV

Car
hab
cio
pa

5º

... metros fondo en Oeste en línea de dieciséis metros ochenta centímetros. En
 ... e Sur en línea quebrada de tres lados de doce metros treinta centí-
 ... metros, dos metros treinta centímetros y nueve metros treinta cen-
 ... metros en línea quebrada de nueve metros quince centímetros, cuatro metros cua-
 ... metros treinta centímetros, tres metros y nueve metros veinte centímetros, con la finca
 ... 2.º 6.º, segregada de ésta. Esta finca es el resto de la de este número
 ... de la segregación que indica la nota al margen de la anterior
 ... inscripción 1.º No consta su valor gravada con la servidumbre que indi-
 ... ca la inscripción 1.º La Sociedad Anónima "Nueva Rioja S. A." dueña de
 ... la finca de este número por la inscripción 1.º por haber sido objeto de segrega-
 ... ción de la misma, la porción que indica la nota al margen de la inscripción
 ... 1.º ha quedado como resto la línea al principio de ésta inscripción descripta -
 ... por lo que se presenta por el Presidente del Consejo de Administración
 ... Don Miguel Martínez Zaporta González, solicita la inscripción de dicho
 ... resto y manifiesta que sobre el mismo ha construido a sus expensas, bajo
 ... la dirección técnica del Arquitecto Don Félix del Valle Rodríguez, un
 ... edificio, sito en el número sesenta y ocho de la calle General Toral de
 ... es, que consta de un pabellón de tres alturas que son la planta de
 ... sótano, planta baja y planta primera para oficinas y talleres de Nueva Rioja
 ... S. A. La planta de sótano con destino a servicio de calefacción está situa-
 ... da por debajo del nivel de la calle de Souda; la planta baja es pre-
 ... de los servicios de Administración, despacho de público y servicios; y la
 ... planta primera, los servicios de redacción, despacho de dirección, sala-
 ... archivos, guardarrugas y talleres. La planta de sótano tiene una super-
 ... ficie de treinta metros y ochenta decímetros cuadrados, la planta baja
 ... ocupa una superficie de treinta y dos metros y diez decíme-
 ... tros cuadrados y la planta primera una superficie de treinta y cinco

Indice

DILIGENCIA:

Para hacer constar que este documento
 fué aprobado definitivamente por el
 Ayuntamiento Pleno en sesión celebra-
 da el día 02 JUL. 2020

Logroño,
 El Secretario General

[Handwritten signature]

