



INFORME SOBRE CONSULTA URBANÍSTICA

FORMULADA: GERENCIA DEL DISTRITO DE CARABANCHEL
FECHA RECEPCIÓN: 11 de julio de 2006
ASUNTO: Discrepancias en torno a diversos aspectos normativos relativos a la prevención de incendios aplicables a edificios residenciales con una sola planta bajo rasante destinada a aparcamiento.

TEXTO DE LA CONSULTA:

Dada la discrepancia de criterio en la aplicación de la normativa de incendios, entre la Sección de Licencias y el Jefe del Departamento de Servicios Técnicos en los garajes de edificios residenciales, y en concreto para la resolución del expediente de Nueva Edificación en la C/ Miguel Mayor nº 9 (se adjunta parte del expediente), se considera necesario emitan informe a fin de poder aplicar el criterio establecido por los Servicios de Coordinación Territorial.

INFORME:

Por el Distrito de Carabanchel se remite parte del expediente 111/2004/09465 de solicitud de licencia única para un edificio de viviendas y aparcamiento que ocupa únicamente la planta inferior a la baja.

Del estudio de la documentación aportada por el Distrito, se deduce que existen discrepancias en los Servicios Técnicos sobre las cuestiones siguientes:

- a) Comunicación entre el recinto por el que discurre el ascensor con el garaje del edificio.
- b) Pendiente de la rampa de acceso de vehículos para ser utilizada como evacuación del garaje.
- c) Obligatoriedad de que el garaje se comunique mediante las escaleras generales con el edificio de viviendas.
- d) Acceso peatonal al garaje.

A continuación se presenta un estudio de los casos arriba indicados desde el punto de vista de la diversa normativa de prevención de incendios vigente en la actualidad o muy próxima a entrar en vigor como es el Código Técnico de la Edificación así como del vigente PGOUM, aplicable a este tipo de edificios de viviendas cuya superficie edificada es inferior a 2.500 m² ocupando la zona destinada a garaje solamente la planta inferior a la baja que son los casos mas frecuentes que se presentan en los



distritos y en los que la competencia para aplicar la normativa de prevención de incendios corresponde al distrito.

1. **Comunicación entre el recinto por el que discurre el ascensor con el garaje del edificio¹.**

Los aparatos elevadores tienen la consideración de una instalación de servicio del edificio al igual que el resto de las contenidas en el Capítulo 6.8 de las vigentes Normas Urbanísticas. La particularidad de los huecos de los aparatos elevadores consiste en que por su situación y características presenta un medio favorecedor para la propagación de un fuego que se pudiera iniciar en el garaje así como la invasión por humos de los elementos generales de circulación del edificio de viviendas dificultando por ello su evacuación. En materia de prevención de incendios la normativa establece:

RPICM. El Reglamento establece como principal medida de seguridad que los garajes tengan la consideración de *sector de incendio independiente* de cualquier otro uso excepto de una vivienda unifamiliar (Art. 89). La consecuencia es que cualquier comunicación (incluido el hueco del ascensor) entre el garaje y la zona de viviendas se realice interponiendo un *vestíbulo de independencia* (Art. 6-59). Las características con que debe cumplir el vestíbulo de independencia se establecen en el artículo 6-72 que en cuanto a la resistencia al fuego de las puertas incluidas en el vestíbulo de independencia, cada una de ellas deberá ser igual a la cuarta parte de la resistencia exigida al sector de mayor grado (Art. 6-44). Dado que la resistencia al fuego tanto de la zona de viviendas como del aparcamiento son RF-90 (artículos 81 y 95), la resistencia al fuego de cada puerta será RF-30.

No obstante, en virtud del artículo 48 del Reglamento, la puerta que comunica el hueco por el que discurre el ascensor con el vestíbulo de independencia puede ser parallamas durante 30 minutos.

Conclusión: El RPICM permite la comunicación del garaje de un edificio destinado a viviendas con el ascensor del edificio, interponiendo en la planta donde esté situado el garaje un vestíbulo de independencia cuyas puertas sean RF-30 en su comunicación con la zona de garaje y parallamas durante 30 minutos en la comunicación del vestíbulo con el hueco por el que discurre el aparato elevador.

NBE-CPI 96². Los garajes con un número máximo de 5 plazas, no reciben la consideración de *uso de aparcamiento* sino de *zona de riesgo especial bajo*

¹No se permite la evacuación del aparcamiento exclusivamente mediante el ascensor, a no ser que reúna las características de ascensor de emergencia.



(Art. 19.1.3). Conforme se indica en el artículo 19.2.2, la comunicación entre una zona de riesgo especial bajo y la zona de viviendas no precisa de la interposición de vestíbulo previo alguno, sino que basta con que la resistencia al fuego de los elementos delimitadores de la zona sea RF-90 y la comunicación se realice mediante puerta RF-60 (Art. 15.5.3). No apreciándose inconveniente alguno en que dicha puerta con características RF-60, sea la de acceso al hueco por el que circula el aparato elevador.

Cuando el garaje se proyecte con un número de plazas superior a 5, el artículo G.1.4 exige la existencia de vestíbulo previo en la comunicación del garaje con zonas de cualquier otro uso. A mayor abundamiento en el documento *Criterios para la interpretación y aplicación de la norma básica de la edificación "NBECPI/96 Condiciones de protección contra incendios en los edificios" Respuestas a las consultas dirigidas a la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda*, a la consulta:

¿Puede optarse por no disponer vestíbulo previo en el ascensor que comunica garaje con plantas de otro uso, a cambio de disponer una puerta E 30 (PF-30) en el acceso al ascensor?

Se responde:

Dicha opción no es posible y el vestíbulo previo al ascensor debe existir siempre. El artículo G.4.1 exige que entre un garaje y zonas de otro uso exista siempre un vestíbulo previo, sin que se excluyan las comunicaciones verticales mediante un ascensor.

C.T.E. El documento Básico de Seguridad contra incendios (CTE DB-SI), establece unas medidas de protección contra incendios semejantes a la Norma Básica CPI-96, considerando que las zonas de garaje inferiores a 100 m², se integran en el edificio de viviendas al que pertenece como *zona de riesgo especial bajo* (Tabla 2.1 *Clasificación de los locales y zonas de riesgo especial integrados en edificios* del artículo 2 de la Sección SI 1 *Propagación interior*). La tabla 2.2 *Condiciones de las zonas de riesgo especial integradas en edificios*, del mismo artículo, establece las condiciones que deben cumplir las zonas de riesgo especial integradas en los edificios admitiendo que las puertas de comunicación de una zona de riesgo especial bajo con el resto del edificio se realice mediante una puerta EI₂ 45-C5. No apreciándose inconveniente

² Como documento de trabajo se ha empleado, además de la Norma Básica, el documento: *Criterios para la interpretación y aplicación de la norma básica de la edificación "NBECPI/96 Condiciones de protección contra incendios en los edificios" Respuestas a las consultas dirigidas a la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda*



alguno en que dicha puerta con características EI₂ 45-C5, sea la de acceso al hueco por el que circula el aparato elevador.

Para garajes cuya superficie es superior a 100 m², se considera la zona incluida dentro del uso de garaje – aparcamiento conforme a la tabla 1.1 *Condiciones de compartimentación en sectores de Incendio* de la Sección SI 1 *Propagación interior*, especificando que el aparcamiento debe constituir un *sector de incendio* diferenciado cuando esté integrado en un edificio con otros usos. Cualquier comunicación con ellos se debe hacer a través de un *vestíbulo de independencia*.

La tabla 1.2 *Resistencia al fuego de las paredes, techos y puertas que delimitan sectores de incendio*, del mismo artículo establece para los aparcamientos una resistencia al fuego EI 120 y por lo tanto las puertas de comunicación del vestíbulo con la zona de viviendas dispondrá de puertas 2 x EI₂ 30-C5. En el caso de que la comunicación se realice con el hueco del ascensor que recorre todo el edificio no se aprecia inconveniente alguno en que una de las puertas resistentes al fuego sea la que comunica el vestíbulo con dicho hueco.

Resumen:

COMUNICACIÓN DEL RECINTO POR EL QUE DISCURRE EL ASCENSOR CON EL GARAJE DEL EDIFICIO

<u>Normativa de aplicación</u>		<u>Vestíbulo</u>	<u>Una sola puerta</u>
R.P.I.C.M.		Siempre. 2xRF-30	No se admite
NBE CPI-96	Hasta 5 vehículos	No es necesario	RF-60
	Mas de 5 vehículos	Siempre. 2xRF 30	No se admite
CTE DB SI	Hasta 100 m ² .	No es necesario	EI ₂ 45-C5
	Mas de 100 m ²	Siempre. 2xEI ₂ 30-C5	No se admite

- El ascensor debe cumplir la legislación sobre accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.
- Una de las puertas del vestíbulo, puede estar situada en el acceso al hueco del ascensor. Cuando no se exija vestíbulo, la puerta RF puede situarse también en el acceso al hueco del ascensor.
- Debe tenerse en cuenta que el ascensor que no sea de emergencia, no es un elemento apto para la evacuación.

2. Pendiente máxima de la rampa de acceso de vehículos para ser utilizada como evacuación del garaje.

Las NN.UU del vigente Plan General establecen en el número 5 de su artículo 7.5.11, las condiciones que deben cumplir las rampas para el acceso de



vehículos y sus pendientes máximas, que de ninguna manera podrán ser sobrepasadas.

RPICM. Para una superficie útil menor 500 m² (artículo 93) es posible utilizar la rampa de acceso de vehículos para la evacuación del aparcamiento. En este caso el Reglamento establece como válidas las rampas cuya pendiente no supere el 12% conforme se establece en el número 46 del artículo 6 del RPICM. Para superficies mayores a 500 m² no puede utilizarse la rampa como evacuación debiendo ser realizada la evacuación conforme a las condiciones generales del Reglamento y las específicas del uso de garaje aparcamiento contenida en los artículos 90 a 93. Debe tenerse en cuenta la longitud máxima de los recorridos de evacuación establecidos en el Reglamento según sea la única salida o disponga de otras salidas.

NBE CPI-96. La utilización como recorrido de evacuación en garajes incluidos los que disponen de menos de 5 vehículos, la rampa puede formar parte del camino de evacuación. En el documento Criterios para la interpretación y aplicación de la norma básica de la edificación "NBE-CPI/96 Condiciones de protección contra incendios en los edificios" Respuestas a las consultas dirigidas a la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda, a la consulta:

¿Se puede considerar la rampa de salida de vehículos como vía de evacuación, siendo su pendiente del 16%? ¿Se podría considerar una puerta de garaje situada en el arranque de dicha rampa, como salida de planta, siempre que cumpla las condiciones del art. G.8.1.a), esté descubierta y comunicada con un espacio exterior seguro?

Se responde:

Aunque ninguno de los artículos de la NBE-CPI/96 que regula la utilización de la rampa de salida de vehículos en un garaje como vía de evacuación de los ocupantes (7.1.4, G 7.1.6.b) y G.8.1.a) establece un límite a la pendiente de la rampas para dicha utilización, parece que la buena práctica aconsejaría que no excediese de cierto límite.

A título orientativo cabe indicar que en el futuro Código Técnico de la Edificación, de próxima aprobación, se establece una pendiente máxima del 18% para las rampas de garaje previstas para la circulación de personas.

En este caso la pendiente máxima viene limitada por el artículo 7.5.11 de las NN.UU, según su directriz sea recta o curva.



Deberá tenerse en cuenta las longitudes máximas de los recorridos de evacuación según la NBE-CPI 96 según se trate de la única salida o disponga de otras.

CTE. El artículo 4.3.1 de la Sección SU 1 Seguridad frente al riesgo de caídas del Documento Básico SU (Seguridad de utilización), establece la pendiente máxima de las rampas de circulación de vehículos en aparcamientos cuando también estén previstas para circulación de personas en el 18% (SU 1 4.3.1).

Como se ha indicado en la normativa anteriormente citada, deberá tenerse en cuenta las longitudes máximas de los recorridos de evacuación admitidas por el Documento Básico SI (Seguridad contra incendios) según se trate de la única salida o disponga de otras.

Resumen:

PENDIENTE MÁXIMA DE LA RAMPA DE ACCESO DE VEHÍCULOS PARA SER UTILIZADA COMO EVACUACIÓN DEL GARAJE.

RPICM	12% Inferior a la máxima pendiente del art. 7.5.11 de las NN.UU tanto para directriz recta como curva.
NBE CPI-96	(Solo válido para garajes de 1 sola planta). No se contempla en el articulado. Se aplicará el art. 7.5.11 de las NN.UU. 18% rampas de directriz recta y 16% en rampas de directriz curva.
CTE DB SU	18%. Supera lo dispuesto en el art. 7.5.11 de las NN.UU para rampas de directriz curva, por lo que en las rampas de estas características, la pendiente máxima que se admitirá es del 16%.

- En cualquier caso en los encuentros de las rampas con el pavimento del garaje se ajustará a lo establecido en las letras a) y b) del número 5 del artículo 7.5.11 de las NN.UU

3. Obligatoriedad de que el garaje se comunique mediante escalera con la zona de viviendas.

Las vigentes Normas Urbanísticas en el número 6 del artículo 6.8.13 *Dotación de servicio de aparatos elevadores* exige, cuando sea preceptiva la existencia de dicha instalación, que cada desembarque de ascensor tenga comunicación directa o a través de zonas comunes de circulación con la escalera, considerándose a estos efectos el garaje como zona común de circulación. Por ello se debe considerar obligatoria la existencia de una escalera situada en cualquier punto del garaje que comunique la planta de dicho garaje con el desembarque de dicho ascensor en la planta baja, pudiendo coincidir o no con la general del edificio. Esta escalera puede tener la consideración de acceso peatonal para los ocupantes del edificio y/o de



salida de evacuación si cumple con lo dispuesto al efecto por la normativa de prevención de incendios.

En garajes que por sus características no precisen disponer de ascensor, tampoco precisan de la existencia de escalera de acceso al garaje desde el inmueble al que pertenece ya que si bien el artículo 28 de la Ordenanza de Prevención de Incendios del Ayuntamiento de Madrid vigente en el momento de aprobación del PGOU establecía que todos los niveles de un edificio debían comunicarse mediante escaleras de características determinadas en el propio artículo, la normativa posterior sobre la misma materia (RPICM, CPI-96 o el CTE) nunca han establecido dicha obligación, por lo que se considera innecesario disponer de ella a la vista del informe de la Secretaría General de 14 de febrero de 2000 sobre *Incidencia en el Ámbito Competencial del Ayuntamiento de Madrid del Reglamento de Prevención de Incendios de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 341/1999 de 23 de diciembre* que en su conclusión 4ª establece en caso de discrepancia la prevalencia del Reglamento de Prevención de Incendios de la Comunidad de Madrid frente a la Ordenanza de Prevención de Incendios del Ayuntamiento de Madrid.

4. Acceso peatonal al garaje.

Hay que diferenciar los *accesos peatonales* concebidos para la entrada y salida de personas al garaje en circunstancias normales, de las *salidas de evacuación* concebidas para ser utilizadas en caso de emergencia, siendo posible que el acceso si cumple con las condiciones que a tal efecto se contemplan en la normativa de prevención de incendios pueda recibir también la consideración de salida de emergencia.

El régimen de compatibilidad del uso de garaje aparcamiento en edificios residenciales establece en el párrafo i), de la letra b, número 1 del artículo 7.5.34 que el uso de garaje aparcamiento es compatible con carácter de *asociado* o *complementario* con el uso cualificado residencial³ por lo que en primer lugar habría que determinar el régimen de interrelación bajo el que se implanta el garaje. La consideración como uso asociado del edificio residencial, exigiría la vinculación jurídica a que se refiere el párrafo i) de la letra b), número 2 del artículo 7.2.3 de las NN.UU de las plaza de aparcamiento con las viviendas del edificio en el que se implanta. Normalmente nos encontramos con que los garajes privados carecen de dicha vinculación jurídica, por lo que también se emplean en mejorar la

³No operan para este caso las limitaciones de superficie edificada establecidas en la Sección Segunda del Capítulo 7.2 para los usos Compatibles.



dotación del entorno; en este caso nos encontramos ante la implantación del garaje como uso complementario de la edificación residencial.

La consecuencia de que se trate de un uso *complementario* es, de acuerdo con el artículo 7.1.4 y el párrafo ii) de la letra b), número 2 del artículo 7.2.8 de las vigentes Normas Urbanísticas, que el garaje (al igual que cualquier otro uso complementario) tendrá *acceso peatonal* desde el exterior independiente del resto de los usos de distinta naturaleza que se ubiquen en el edificio.

Por otra parte el acceso peatonal a los garajes debe cumplir las condiciones establecidas en el artículo 7.5.12 de las NN.UU, del que destacan los apartados siguientes:

- a) *El número de accesos y salidas de peatones de los garajes-aparcamientos y las condiciones a las que deben ajustarse serán las establecidas por la Ordenanza de Prevención de Incendios.*

Este apartado viene a establecer la situación y condiciones de las *salidas para la evacuación* del garaje en función del cumplimiento de la normativa de prevención de incendios que establece las máximas longitudes y características de los recorridos de evacuación por el interior del garaje. Las salidas de evacuación así definidas pueden coincidir o no con un acceso peatonal al garaje ya que la normativa de prevención de incendios no regula sobre *los accesos peatonales normales*.

- b) *Con independencia de su consideración a efectos de evacuación en caso de siniestro, podrá disponerse contiguo a accesos o salidas de vehículos siempre que el primero tenga una anchura libre mínima de sesenta (60) centímetros, esté diferenciado del segundo mediante pavimento a distinto nivel o elementos de separación física y disponga en su salida al exterior de puerta peatonal independiente.*

Este apartado responde a la pregunta *¿Puede considerarse una puerta practicada en el interior del perímetro de la puerta de acceso de vehículos como puerta de acceso al garaje?*

La respuesta es negativa desde el punto de vista urbanístico y aunque sea admisible una puerta integrada en el portón del acceso de vehículos para la *evacuación* del garaje, siempre que cumpla con las condiciones establecidas por la normativa de prevención de incendios de aplicación, el acceso al garaje siempre debe ser independiente del acceso de vehículos admitiéndose en las condiciones establecidas en párrafo b) del artículo 7.5.12 que se está comentando .



Área de Coordinación Territorial
Dirección General de Coordinación Territorial
Servicio de Coordinación de Urbanismo

Calle Conde de Miranda nº. 1
28005 Madrid
Tfnos. 915 885 454/ 915 885 448
Fax: 915 885 467
scurbanismo@munimadrid.es

El **C.T.E.** en su Documento Básico Seguridad de Utilización (**SU**) es mas explícito para este caso y establece en el artículo 2 de la Sección SU 7 *Seguridad frente al riesgo causado por vehículos en movimiento*, la obligatoriedad en los aparcamientos (excepto de viviendas unifamiliares) de disponer al menos un acceso peatonal independiente del de vehículos señalando las condiciones para que un acceso peatonal contiguo a la puerta de vehículos sea independiente coincidiendo el resto de las condiciones con las que las NN.UU establece en el apartado b) del artículo 5.7.12 que se ha comentado anteriormente, excepto en el ancho mínimo de la puerta que se establece en 800 mm., en lugar de 600 mm.

Madrid, 11 de agosto de 2006