

Ref: cu 53-11

ASUNTO: Consulta urbanística que se emite a petición de la Dirección General de Control de la Edificación relativa a la naturaleza del garaje-aparcamiento del Mercado municipal de San Antón.

A petición del Director General de Control de la Edificación se solicita consulta de la Secretaría Permanente relativa a la consideración del garaje-aparcamiento del Mercado municipal de San Antón, toda vez que en la en la inspección municipal realizada con ocasión de la tramitación de la Licencia de Primera Ocupación y Funcionamiento se ha indicado que el régimen de utilización es de rotación.

En el presente informe le son de aplicación los siguientes:

ANTECEDENTES

Normativa

- Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, (en adelante NN.UU).
- Ordenanza de Mercados de Distrito, (derogada por la Ordenanza de Mercados Municipales).
- Ordenanza de Centros Comerciales de Barrio, (derogada por la Ordenanza de Mercados Municipales).
- Ordenanza de Mercados Municipales.

Licencias:

- Licencia Urbanística, exp. nº 711/2006/18521 y fecha de resolución 15/01/2009, de obras de nueva edificación para un uso dotacional de servicios públicos, categoría abastecimiento alimentario, Mercado de San Antón, c/ Augusto Figueroa, 24.
- Licencia Urbanística, exp. nº 711/2010/10796 y fecha de resolución 15/12/2010, de modificación de la Licencia Urbanística, exp. nº 711/2006/18521.
- Solicitud de Licencia de Primera Ocupación y Funcionamiento, exp. nº 711/2010/23073, en tramitación.

CONSIDERACIONES

De acuerdo a la definición contenida en el art. 7.5.1 de las NN.UU, “*se entiende como aparcamiento el espacio destinado a la estancia de vehículos, que no constituye estacionamiento en la vía pública. Cuando se ubica en espacio edificado adquiere la condición de garaje*”.

Con independencia del régimen de titularidad pública o privada de los garajes-aparcamientos, a los efectos de las NN.UU y del establecimiento de las condiciones particulares, según el apartado 2 del citado art. 7.5.1, se distinguen las siguientes clases:

“a) Aparcamiento público (P): Es el destinado a la provisión de plazas de aparcamiento de uso público. Su régimen de utilización característico es el transitorio o de rotación, en el que cualquier usuario puede acceder a cualquier plaza con estancia, generalmente, de corta o media duración.

b) Aparcamiento privado (p): Es el destinado a la provisión de las plazas de aparcamiento exigidas como dotación al servicio de los usos de un edificio o a mejorar la dotación al servicio de los usos del entorno. Su régimen de utilización predominante es el estable, en el que sus usuarios acceden a plazas generalmente determinadas y de larga duración.

Las plazas de aparcamiento destinadas a mejorar la dotación al servicio de los usos del entorno tienen el carácter de plazas de libre disposición. La conversión de estas plazas en aparcamiento público requerirá el cumplimiento de las condiciones particulares que para la implantación de los mismos se establecen en las presentes Normas, y quedará supeditada a informe favorable de los servicios municipales competentes tras el análisis de la capacidad funcional del aparcamiento para su utilización pública o mixta.

c) Aparcamiento mixto (p+P): Combinación de aparcamiento privado y aparcamiento público. Será deseable la separación funcional entre ambos, entendiéndose por separación funcional cuando los vehículos que acceden a plazas de aparcamiento público no circulan por el espacio que, en las distintas plantas sirve de acceso directo a plazas del aparcamiento privado.

...”

En consecuencia de la lectura de lo señalado de este artículo la primera conclusión que se desprende es que el aparcamiento que cubre la dotación obligatoria de plazas de aparcamiento al servicio del mercado tiene la condición de aparcamiento privado.

Sabemos que como tal dotación de servicio, el aparcamiento es el espacio necesario para el estacionamiento de los vehículos de sus usuarios (artículo 6.8.14 de las NN.UU.) y que tal dotación de servicio se determina en función del uso al que se destinen los edificios, de su superficie, de su localización y, en su caso, del número previsible de usuarios. Por tanto el régimen de utilización del garaje-aparcamiento con plazas de dotación obligatoria tendrá relación directa con el tipo de usuario (clientes, trabajadores,...) y régimen de utilización característico de la edificación con relación al uso o usos que albergue esta.

El régimen de utilización de una plaza de aparcamiento al servicio de una determinada edificación estará en función del régimen de utilización del uso o usos de la misma. A tenor de esta consideración, si el tiempo de utilización de un determinado uso

de un edificio por sus usuarios es, predominantemente, de corta o media duración (por ejemplo, la realización de una compra, una gestión administrativa, etc.) y si, a su vez, esos usuarios han accedido a plazas de aparcamiento al servicio del edificio en cuestión, su régimen de utilización será, consecuentemente, proporcional al tiempo de permanencia en el edificio. Es decir, cuando en la definición de la clase de aparcamiento privado se hace referencia a que el “régimen de utilización *predominante* es el estable” hay que entenderlo referido a la naturaleza y el régimen de utilización del uso al que sirven, ya sea un garaje-aparcamiento que sirve a un uso residencial, a unas oficinas privadas, a un hotel, o, con independencia de que el grado de renovación de sus usuarios sea alto, esto es población de usuarios flotante, a un uso terciario comercial, terciario recreativo, equipamiento de salud, aparcamientos éstos que no perderán su condición de privados a pesar de asimilarse conceptualmente a los aparcamientos de rotación (P).

Resulta destacable que únicamente para los garajes-aparcamientos de las Grandes Superficies Comerciales se ha previsto de forma expresa (artículo 7.5.19 de las NN.UU) que se regularán por las condiciones de los aparcamientos públicos (P), consciente del previsible elevado número de usuarios y el alto grado de renovación de los mismos. Para el resto de usos, incluso dentro de la misma clase de uso en la que se encuadran las grandes superficies, donde el grado de renovación de usuarios es igualmente alto, no se contempla tal circunstancia ni tales exigencias, si bien sí se exige un mayor número de plazas de dotación obligatoria, asumiendo así una utilización constante de éstas y por tanto una utilización flotante (artículo 7.5.35 de las NN.UU), teniendo así en cuenta el destino de la edificación, por ejemplo para el uso de servicios terciarios de comercio o el terciario recreativo.

Las dudas que se han planteado devienen precisamente de la falta de previsión normativa en relación con los aparcamientos privados cuando su régimen de utilización no es predominantemente estable, sino que más bien se asemeja a uno rotacional por la afluencia de público y su tiempo de permanencia. En consecuencia, puede señalarse que si bien las Condiciones Particulares de los Aparcamientos Privados contenidas en las NN.UU. no disponen condiciones específicas sobre los sistemas de control y regulación del modo de utilización de las plazas, nada impide la adopción de medidas que se adopten para facilitar la utilización de estos aparcamientos con el objeto de cumplan con la función de dotación de servicio. Entre estas medidas se pueden considerar, entre otras, el cobro por la utilización de las plazas cuando exceda de un tiempo predeterminado o cuando su utilización no esté vinculada al ejercicio de la actividad o prestación de servicios propios del uso o usos de la edificación, de forma que así se diferenciaría de los aparcamientos públicos de rotación.

En el caso concreto del Mercado de San Antón, situado en la calle de Augusto Figueroa, 24, de acuerdo con licencia urbanística, número de expediente 711/2006/18521 y su posterior modificación con número de expediente 711/2010/10796, el garaje-aparcamiento para 81 plazas se ha autorizado como aparcamiento privado destinado a la provisión de las plazas de aparcamiento exigidas como dotación al servicio del Mercado,

por lo que hay que asumir que el grado de renovación de los usuarios que acceden a esas plazas de aparcamiento es alto y el tiempo de permanencia, por tanto, es de corta o media duración en proporción al tiempo empleado por esos usuarios en la utilización de los servicios ofrecidos por el Mercado.

El hecho de que existan barreras de control de acceso y salida de vehículos no es incompatible con el carácter de aparcamiento privado, como tampoco lo es el establecimiento de un sistema de pago del precio según ya hemos señalado anteriormente. Los elementos necesarios para hacer efectivo dicho control (máquinas de cobro automático y dependencia de control con ventanilla de cobro) deben estar contemplados en la licencia urbanística por la incidencia que pueden tener en las condiciones de seguridad y accesibilidad.

Es importante indicar que las ya derogadas Ordenanza de Mercados de Distrito y Ordenanza de Centros Comerciales de Barrio, sobre cuyo régimen de aplicación se ha autorizado el referido Mercado de San Antón, contemplaban que el aparcamiento se debía dedicar a uso exclusivo de los usuarios-consumidores del Mercado o Centro Comercial de Barrio durante el horario comercial. Fuera del horario comercial podrá dedicarse para uso de rotación, quedando incomunicado con el interior del Mercado o del Centro, artículos 17 y 20 respectivamente. Esta posible utilización fuera del horario hace que el garaje-aparcamiento deba estar autorizado observando las Condiciones Particulares de los Aparcamientos Públicos y recogida de forma expresa en la licencia urbanística tal modalidad de utilización.

CONCLUSIÓN

A la vista de lo hasta aquí expuesto, esta Secretaría Permanente considera que con los datos facilitados en la petición del informe, se puede concluir que:

- Con carácter general, en los aparcamientos privados donde el grado de renovación de los usuarios que acceden a esas plazas de aparcamiento es alto y el tiempo de permanencia, por tanto, es de corta o media duración (en proporción al tiempo empleado por esos usuarios en la utilización de los servicios ofrecidos por la edificación a la que sirve), se podrán adoptar medidas para facilitar que estos aparcamientos estén al servicio de la actividad o uso al que sirven mediante establecimiento del algún sistema de pago del precio por el estacionamiento por encima de un tiempo determinado y vinculado a los servicios ofertados por la edificación, o la disposición de barreras de control de acceso y salida de vehículos. En estos casos, los elementos necesarios, como son máquinas de cobro automático y dependencia de control con ventanilla de cobro deben estar contemplados en la licencia urbanística por la incidencia que pueden tener en las condiciones de seguridad y accesibilidad. Como aparcamientos privados no se autoriza el funcionamiento en el horario en el que la actividad o actividades a las que sirve se encuentren cerradas.

- En el caso concreto del Mercado de San Antón, el garaje-aparcamiento se ha autorizado como aparcamiento privado destinado a la provisión de las plazas de aparcamiento exigidas como dotación al servicio del Mercado, por lo que hay que asumir que el grado de renovación de los usuarios que acceden a las mismas es alto y el tiempo de permanencia, por tanto, es de corta o media duración. En estos casos es admisible que se adopten medidas como pueden ser el establecimiento del algún sistema de pago del precio de estacionamiento por encima de un tiempo determinado y vinculado a los servicios ofertados por el Mercado y que se dispongan barreras de control de acceso y salida en el acceso de vehículos elementos necesarios para hacer efectivo dicho control, como son máquinas de cobro automático y dependencia de control con ventanilla de cobro. Todos estos elementos deberían estar contemplados en las licencias urbanísticas concedidas o en su defecto se debería proceder a una modificación de licencia para recogerlos, dada la incidencia que pueden tener en las condiciones de seguridad y accesibilidad del garaje-aparcamiento.
- La actual Ordenanza de Mercados Municipales ha previsto en su artículo 14 que si los Mercados Municipales cuentan con aparcamiento, “éste será objeto de explotación mediante la modalidad de rotación, pudiéndose establecer abonos limitados al horario en que el mercado se encuentre cerrado”, por lo que el garaje-aparcamiento debería observar las Condiciones Particulares de los Aparcamientos Públicos, sin perder por ello, la condición de aparcamiento privado cuando cubre la dotación obligatoria de plazas de aparcamiento y, a su vez, se debería autorizar de forma expresa esta modalidad de utilización en la correspondiente licencia urbanística.

Madrid, 7 de octubre de 2011