DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES

2261

RESOLUCION de 17 de julio de 2006, de la Dirección General de Transportes, por la que se fijan criterios para el cálculo de las subvenciones acogidas a la Orden de 10 de abril de 2006, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Convocada por Orden de 10 de abril de 2006, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, la concesión de ayudas al transporte regular y permanente de viajeros de uso general, con explotación deficitaria, en desarrollo de las previsiones contempladas en el Decreto 83/2006, de 4 de abril, y demás normas de aplicación; realizados los estudios previos de la documentación aportada por los solicitantes, resulta que la cuantía total en concepto de subvenciones otorgables excede del límite presupuestario previsto al efecto por la Ley 12/2005, de 30 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón para el año 2006.

Por lo expuesto, de conformidad con lo establecido en la Orden de 10 de abril de 2006, no pueden reconocerse derechos al otorgamiento de subvenciones por un montante superior al crédito presupuestario disponible, aplicable a estos fines, en cuyo caso la Administración deberá reducir la cuantía total de las ayudas a las disponibilidades presupuestarias, en virtud de la facultad de interpretación y ejecución otorgada a esta Dirección General de Transportes por la Disposición Final Primera de dicha Orden.

Se acuerda la adopción de un conjunto de criterios, relacionados en el Anexo de esta Resolución, con los que deberá realizarse el cálculo de las subvenciones. Las cuantías resultantes se ajustarán, mediante la aplicación del oportuno coeficiente multiplicador, de manera que su suma coincida con el crédito disponible.

Zaragoza, 17 de julio de 2006.

**El Director General de Transportes,
SIMON CASAS MATEO**

ANEXO
SERVICIOS REGULARES DE USO GENERAL

Combustible y lubricante

Consumo máximo de carburantes: 35 litros/100 Kms.

Precio máximo carburante: 0,70 euros/l.

Neumáticos

Vida útil: Mínimo 80.000 kms.

Coste con un descuento mínimo del 15% sobre el precio de catálogo.

Reparación y conservación

Coste máximo: 0,1150 euros/Km.

Personal de tráfico

Coste máximo, incluida Seguridad Social y excluidas dietas:

Conductor asalariado: 23.978 euros

Conductor autónomo: 20.731 euros

Gastos generales de empresa + Gastos varios

Cuantía máxima: 40% del coste del personal de tráfico, excluidas dietas.

Podrán incluirse además aquellas cantidades abonadas por los concesionarios por la realización de servicios de transporte de viajeros en hijuelas o prolongaciones prestados por otros transportistas autorizados para ello, y cuyo coste no está recogido en los restantes conceptos.

2262 ACUERDOS de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza, adoptados en sesión de 28 de abril de 2006.

La Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de

Zaragoza en la sesión de 28 de abril de 2006, reunida bajo la presidencia de Don Julio César Tejedor Bielsa, Director General de Urbanismo de la Diputación General de Aragón, adoptó entre otros los siguientes acuerdos:

1.—Zaragoza: Informe para Plan Especial de Reforma Interior del Area de Intervención F-71-7 de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana. COT 2005/1200

Primero.—«Emitir informe parcialmente favorable, con carácter previo a la resolución definitiva municipal, al Plan Especial para la ordenación del Area de Intervención F-71-7 de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, en lo relativo a la ordenar y gestionar esta área de la ciudad, con los siguientes reparos que serán subsanados con carácter previo a la resolución definitiva municipal y de los que se dará cuenta a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza sin que sea necesario la emisión de un nuevo Acuerdo:

—Se deberán incorporar las determinaciones derivadas de los informes sectoriales conforme a lo establecido en la parte expositiva del presente Acuerdo.

—Analizando la ordenación específica del ámbito se comprueba cierta insuficiencia viaria, en dos aspectos específicos:

a) Insuficientes plazas de aparcamiento vinculadas a vial público, en el proyecto se prevén unas 80, cuando deberían alcanzarse unas 117 (debe alcanzarse el 25% del total)

b) Para garantizar una adecuada continuidad viaria en el interior del sector, parece más lógico que los dos viales previstos para el tráfico rodado que conectan con la calle río Gállego, sean prolongados hacia el sur del sector, de tal modo que únicamente exista un vial de coexistencia en el interior de la manzana.

—No consta la garantía del 6% del coste de urbanización, que deberá ser constituida con anterioridad a la resolución definitiva del Plan.

Segundo.—Emitir informe parcialmente desfavorable, con carácter previo a la resolución definitiva municipal, al Plan Especial para la ordenación del Area de Intervención F-71-7 de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, conforme se establece en los artículos 57.2, 50.2 y 42.2 de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón, por considerar que no respeta las exigencias materiales establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza así como no se justifica la correcta organización del desarrollo urbano, en los siguientes aspectos:

—No consta solución que resuelva la continuidad del tráfico en la carretera provincial, como se pone de manifiesto en el informe de la Diputación Provincial de Zaragoza ya que el desarrollo previsto en el Plan Especial de Reforma Interior supone un corte en la CV-314 sin quedar previamente restituido el servicio general del viario y sin que se prevea una solución alternativa a esta circunstancia.

—No se considera correcta la eliminación en la ordenación de una de las dos estructuras industriales de maquinaria de lavado, trituración y clasificación de áridos como escultura urbana o posible equipamiento privado con pasarela elevada de conexión. Conforme se establece en los informes de los Servicios Técnicos municipales se considera, desde el punto de vista de la ordenación, más adecuado conservar los dos elementos habida cuenta de que:

a) Consta como uno de los objetivos del Plan General de Ordenación Urbana, y, por tanto, como finalidad de la propia elaboración del Plan Especial de Reforma Interior.

b) No se justifica la imposibilidad del mantenimiento de la construcción como escultura urbana, adoptando las medidas adecuadas. Ni en el expediente ni el Proyecto se determina la «inviabilidad técnica» del mantenimiento de la estructura en la zona verde como elemento escultórico. En el informe de Tratamiento de Estructuras Industriales se hace referencia al