

**DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS,  
URBANISMO Y TRANSPORTES**

**1257** *ORDEN de 11 de mayo de 2005, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se publica el Acuerdo adoptado por el Gobierno de Aragón, en su reunión celebrada el día 10 de mayo de 2005, por el que se aprueba la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.*

Adoptado por el Gobierno de Aragón el día 10 de mayo de 2005, Acuerdo por el que se aprueba la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, se procede a su publicación en Anexo a la presente Orden.

Zaragoza, a 11 de mayo de 2005.

**El Consejero de Obras Públicas,  
Urbanismo y Transportes,  
JAVIER VELÁSICO RODRIGUEZ**

**ANEXO  
ACUERDO DE 10 DE MAYO DE 2005,  
DEL GOBIERNO DE ARAGON, POR EL QUE  
SE APRUEBA LA MODIFICACION NUMERO 2  
DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL  
DE LA PLATAFORMA LOGISTICA DE ZARAGOZA**

El Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza fue aprobado mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 22 de marzo de 2002 y publicado mediante Orden del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en el «Boletín Oficial de Aragón» núm. 36, de 25 de marzo de 2002. Este Proyecto se aprobó de conformidad con lo señalado tanto en la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón, como en la Ley 17/2001, de 29 de octubre, sobre la Plataforma Logística de Zaragoza.

Posteriormente se redactó un Texto Refundido del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza al objeto de recoger las prescripciones impuestas en el Acuerdo de aprobación del mismo, cuya toma de conocimiento y muestra de conformidad fue realizada por el Gobierno de Aragón el 19 de noviembre de 2002 y publicado en el «Boletín Oficial de Aragón» nº 141, de 29 de noviembre de 2002.

Mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de 6 de mayo de 2003, y tras los trámites oportunos, se aprobó la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, publicada en el «Boletín Oficial de Aragón» nº 59, de 16 de mayo de 2003.

Posteriormente, y en lógica consecuencia con el progresivo y continuo auge que estaba experimentando la Plataforma Logística, se presentó una propuesta de modificación que fue sometida a los trámites de información pública, audiencia y a informe de las autoridades competentes mediante la Orden de 4 de junio de 2004, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes («Boletín Oficial de Aragón» de 11 de junio de 2004, nº. 68).

Al estar todavía en fase de tramitación esa propuesta de modificación, la empresa pública Plataforma Logística de Zaragoza. PLAZA, S. A., promotora de la actuación, presentó un escrito ante el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en el que solicitaba la tramitación de una nueva versión de la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza. La razón de presentar esta nueva versión derivaba de la necesidad de realizar una serie de modificaciones y ajustes técnicos en el Proyecto Supramunicipal exigidos por el continuo desarrollo de la Plataforma Logística de Zaragoza.

La Dirección General de Urbanismo informó favorablemente la petición de tramitación de una nueva versión de la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, con la exigencia de que esta versión se sometiese nuevamente a los trámites de información pública, de audiencia del Ayuntamiento de Zaragoza y a informe de las autoridades competentes.

Siguiendo este procedimiento mediante Orden de 18 de febrero de 2005, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes («Boletín Oficial de Aragón» número 24, de 23 de febrero de 2005) se ha sometido, por un plazo de dos meses, a los trámites de información pública, audiencia del Ayuntamiento de Zaragoza y a informe de las autoridades competentes una nueva versión de la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza y se han recabado los informes preceptivos conforme a la normativa aplicable, así como aquellos otros cuya evacuación se ha considerado conveniente.

En particular, se han solicitado informes a la Confederación Hidrográfica del Ebro, al Ministerio de Defensa, al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza, a la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón, al Instituto Aragonés del Agua, al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA), a la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón, a la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, a la Dirección General de Comercio y Artesanía del Gobierno de Aragón, a la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y a la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón.

Mediante Resolución de 4 de mayo de 2005, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, se resuelve no someter al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, además de efectuar una serie de observaciones que se incluyen en su totalidad en el Proyecto definitivo.

En el periodo de información pública han presentado alegaciones la empresa pública «Plataforma Logística de Zaragoza. PLAZA, S. A.», «Aguas de la Cuenca del Ebro, S. A.», «Azcosta S. A.», «Becalco, S. A.», «Zoilo Ríos, S. A.», la «Federación de Empresarios de Comercio y Servicios de Zaragoza» y «Anian Reformas, S. L.», que se resuelven con la consiguiente respuesta razonada conforme a los informes obrantes en el expediente.

De los diversos informes solicitados, han sido emitidos los de la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, la Dirección General de Comercio y Artesanía del Gobierno de Aragón, la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón, la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón, el Instituto Aragonés del Agua, la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza, la Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón, el Ayuntamiento de Zaragoza, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental y la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.

En los informes emitidos por la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, la Dirección General de Comercio y Artesanía del Gobierno de Aragón, la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón, la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Aragón y el Instituto Aragonés del Agua se informa favorablemente la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.

La Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Aragón manifiesta que el órgano competente para informar la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza es el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental.

En relación con el informe emitido por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (A.D.I.F.), y de conformidad con el mismo, se incluyen en los planos del Proyecto Supramunicipal la calificación otorgada por el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza a los terrenos ocupados por la Línea de Alta Velocidad y Ronda Sur Ferroviaria, que es Suelo No Urbanizable Especial de Protección Sectorial y Complementaria del Sistema de comunicaciones e infraestructuras SNU ES (SCI). Además, se grafían las zonas de dominio público, de protección y línea límite de edificación. Además la normativa urbanística se completa haciendo referencia a la normativa sectorial ferroviaria.

En el informe de la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón se describen las novedades introducidas por la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal; respecto al «Sistema de Transportes» propone matizar una serie de extremos referentes al uso y destino futuros de las Zonas de Reservas Ferroviarias; en cuanto al «Sistema General Ferroviario y Conexiones Ferroviarias» advierte de la necesidad de coordinación con el A.D.I.F. respecto al «Proyecto para el Traslado de las instalaciones ferroviarias C.I.M. y Almozara al complejo ferroviario de PLAZA» de cuya ejecución es responsable. Observaciones, todas estas, que se han incluido en el Proyecto definitivo.

La Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza informa favorablemente la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal, realizando una serie de consideraciones en relación con la ordenación urbanística realizada y con el proyecto de urbanización, referentes, fundamentalmente, a los módulos de reserva obligatorios, la justificación de la red de drenaje, el ajuste del estudio de tráfico y la coordinación con el proyecto de penetración ferroviaria. En consecuencia y a la vista de este informe se realizan las correspondientes modificaciones en el Proyecto Supramunicipal.

El Ayuntamiento de Zaragoza describe y analiza en su informe algunas de las principales novedades introducidas por la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal, y realiza algunas consideraciones relativas, en resumen, a la afección de determinados terrenos por el Proyecto Supramunicipal, la calificación de Sistemas Generales y los módulos de reserva obligatorios, además de reiterar cuestiones ya manifestadas en otros procedimientos anteriores relativos a la Plataforma Logística de Zaragoza.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón realiza en su informe una serie de consideraciones que se incorporan al proyecto definitivo, relativas a la línea de edificación de la A-2, al enlace de la Plataforma Logística de Zaragoza con la A-2 a través de la A-120, al estudio de tráfico para el correcto dimensionado del enlace con la carretera de la Base Aérea y a otras cuestiones generales.

La Gerencia de Infraestructura y Equipamiento del Ministerio de Defensa, realiza en su informe únicamente consideraciones relativas a la titularidad y superficie de fincas de su titularidad afectadas por esta modificación del Proyecto Supramunicipal.

A la vista de la documentación obrante en el expediente y, en particular, de las modificaciones introducidas en la documentación integrante de la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal sometida a información pública, atendidos los diversos informes y alegaciones anteriormente reseñados, resulta procedente someter a aprobación definitiva la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza. Las modificaciones realizadas no

alteran la estructura general de la modificación sometida a información pública.

El Gobierno de Aragón tiene la competencia para proceder a la aprobación definitiva de la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, de conformidad con lo establecido en el artículo 80.3 de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón.

De acuerdo con estos antecedentes y cumplidos todos los trámites exigidos en la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, y previa deliberación del Gobierno de Aragón, en su reunión del día 10 de mayo de 2005, se adopta el siguiente acuerdo:

*Primero.*—Aprobar la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, de conformidad con lo señalado en el artículo 80.3 de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón.

*Segundo.*—Resolver las alegaciones presentadas en el periodo de información pública, con la consiguiente respuesta razonada, conforme a los informes obrantes en el expediente administrativo.

*Tercero.*—Las determinaciones de ordenación contenidas en esta modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal vincularán a los instrumentos de planeamiento de los Municipios afectados y prevalecerán sobre los mismos, de acuerdo con lo establecido en el artículo 81.3 de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón.

*Cuarto.*—De conformidad con lo señalado en el artículo 81.2 de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística, se declara la utilidad pública e interés social de las expropiaciones que, en su caso, sean necesarias para la ejecución del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, y de sus conexiones externas, llevando implícita la declaración de necesidad de ocupación, en las condiciones establecidas por la legislación de expropiación forzosa.

*Quinto.*—Dar general conocimiento del presente Acuerdo mediante su publicación en el «Boletín Oficial de Aragón», en unión de la modificación efectuada a las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal, con la indicación de que contra este Acuerdo, que agota la vía administrativa, podrá interponerse recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de su notificación o publicación en el «Boletín Oficial de Aragón».

#### NORMAS URBANÍSTICAS DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL DE LA PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZARAGOZA

En las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza (aprobado por Acuerdo de 22 de marzo de 2002 del Gobierno de Aragón, «Boletín Oficial de Aragón» número 36, de 25 de marzo de 2002) y modificadas por el Acuerdo de 6 de mayo de 2003 del Gobierno de Aragón por el que se aprueba la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza («Boletín Oficial de Aragón» número 59, de 16 de mayo de 2003), se realizan modificaciones en los apartados de las normas urbanísticas que seguidamente se relacionan y se añaden los siguientes nuevos apartados: 3.1.15 y 3.2.11.

«2.1.—Zonificación y usos pormenorizados.

La calificación del suelo queda establecida de la siguiente manera:

Delimitación de zonas.

—Sistema General Ferroviario.

- Zona Verde de dominio y uso público.
- Zona de Reserva Ferroviaria.
- Zonas de Infraestructuras.
- Zonas de Equipamientos para servicios de interés público y social.
- Parque Deportivo.
- Servicios.
- Equipamiento Social.
- Area Comercial.
- Areas de usos Logísticos.
- Zona de reserva para Futuros Crecimientos.
- Red viaria y aparcamientos.
- Areas de Infraestructuras.

#### Usos pormenorizados

—Sistema General Ferroviario .....	SGF
—Sistema General Ferroviario Intermodal .....	SGF - I
—Zona Verde de dominio y uso público .....	V
—Zona de Reserva Ferroviaria .....	RF
—Zona de Infraestructuras	
—Infraestructuras Sanitarias .....	RIS
—Infraestructuras Aeropuerto .....	RIA
—Infraestructuras Eléctricas .....	RIE
—Zonas de Equipamientos para servicios de interés público y social	
—Parque Deportivo .....	PD
—Equipamiento Social .....	ES + CIES
—Servicios .....	EC + CINS
—Area comercial	
—Area comercial .....	AC
—Areas de usos Logísticos	
—Parque Empresarial .....	PE
—Area Logística Industrial .....	ALI
—Area Logística Intermodal Aeroportuaria .....	ALIA
—Area Logística Intermodal Ferroviaria .....	ALIF
—Area de Servicios .....	AS
—Zona de reserva para Futuros Crecimientos .....	RFC
—Red viaria y aparcamientos públicos	
—Red viaria y aparcamientos públicos	
—Reserva Viales .....	RV
—Areas de Infraestructuras .....	AI
—Vía Pecuaria	

La calificación del suelo y la pormenorización de los usos previstos queda reflejada en los Planos de Zonificación y de Usos Pormenorizados.

#### 3.1.3.—Servidumbres aeronáuticas

Serán de aplicación las directrices establecidas en el Decreto 584/72, de 24 de febrero de 1972, de Navegación aérea y Servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 725/1991, de 26 de abril, sobre servidumbres aeronáuticas en la base aérea de Zaragoza, así como la normativa que los desarrolle. Por tanto las alturas de todas las construcciones de la Plataforma, sin perjuicio de lo señalado en la Normativa Urbanística correspondiente, quedan supeditadas a las servidumbres aeronáuticas.

En las áreas de servidumbre definidas conforme a dichas normas en relación con el aeropuerto, las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y la operación de aeronaves, deberán tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en el Decreto 584/72 con respecto a la construcción de nuevos obstáculos en altura, instalaciones que produzcan humo, nieblas u otros fenómenos perturbadores, instalación de emisores radioeléctricos y otros dispositivos que puedan generar radiaciones electromagnéticas, modificación del perfil del terreno y de los elementos existentes sobre él, alturas máximas, etc.; en los casos en que se indica en dicha norma, deberá obtenerse la autorización del Ministerio competente previamente a la licencia urbanística.

No podrán existir edificaciones en los terrenos incluidos en

la circunferencia de 200 metros de radio grafiada en el Plano 2 de Usos Pormenorizados (L4). Se incorpora dicho plano como Anexo nº 1 de las presentes Normas Urbanísticas.

#### 3.1.5.—Medidas de protección del Canal Imperial de Aragón

De acuerdo con la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés, hasta la aprobación definitiva del correspondiente Plan Especial, el otorgamiento de licencias precisará resolución favorable del Director General responsable de Patrimonio Cultural previo informe de la Comisión Provincial del Patrimonio Cultural cuando las obras a realizar afecten al ámbito de protección del Canal Imperial de Aragón.

#### 3.1.9.—Limitaciones de vertidos

Los vertidos de todo tipo de instalaciones a la red de alcantarillado deberán incorporar una arqueta de control de vertidos para inspección y control de los mismos. Los parámetros máximos admitidos del agua residual serán:

A.1. Los niveles de emisión o las concentraciones máximas instantáneas permitidas en los vertidos a colectores municipales serán los siguientes:

pH .....	5.5-9.5
Temperatura .....	40
Conductividad, $\mu\text{S}/\text{cm}$ 20° C .....	3.000
Materia orgánica y en suspensión:	
Sólidos en suspensión (mg/l): .....	500
DBO5 (mg/l) .....	500
DQO (dicromato) (mg/l) .....	1.500
Aceites y grasas (mg/l) .....	200
Fenoles (mg/l) .....	10
Cianuros libres (mg/l) .....	2
Sulfuros totales (mg/l) .....	5
Hierro (mg/l) .....	10
Plomo (mg/l) .....	1
Cromo total (mg/l) .....	5
Cromo (VI) (mg/l) .....	1
Cobre (mg/l) .....	2
Cinc (mg/l) .....	7
Níquel (mg/l) .....	2
Estaño (mg/l) .....	2
Selenio (mg/l) .....	1
Mercurio (mg/l) .....	0.05
Cadmio (mg/l) .....	0.5
Arsénico (mg/l) .....	1
Total metales anteriores, excepto hierro (mg/l) .....	12

Los componentes de esta relación considerados tóxicos, a efectos de la clasificación de vertidos son: fenoles, cianuros, plomo, cromo total y (VI), cobre, cinc, níquel, estaño, mercurio, cadmio y arsénico.

Para otros contaminantes no incluidos en esta relación, el Ayuntamiento fijará en cada caso los límites y condiciones a establecer, previos los trámites que legalmente procedan.

A.2. Sustancias perjudiciales para las instalaciones municipales cuyo vertido al alcantarillado queda prohibido por la presente Ordenanza:

a) Materias sólidas o viscosas en cantidades o tamaños que, por si mismas o interaccionando con otras, produzcan obstrucciones o sedimentos que impidan el correcto funcionamiento y conservación del alcantarillado.

b) Disolventes o líquidos orgánicos inmiscibles con el agua, combustibles o inflamables, como gasolina, petróleo, tolueno, tricloroetileno, etc.

c) Aceites y grasas flotantes en cantidad que exceda la limitación anterior.

d) Sustancias sólidas potencialmente peligrosas: carburo, cloratos, hidruros, etc.

e) Gases o vapores combustibles, inflamables o tóxicos o procedentes de motores de combustión interna.

f) Materias colorantes. Se podrá admitir su evacuación por la red de alcantarillado si se comprueba su desaparición en el tratamiento municipal o el productor justifica debidamente la biodegradabilidad de los mismos.

g) Materiales que por sus propiedades o cantidad, por ellos mismos o tras reacción con otros, puedan originar:

1. Formación de mezclas inflamables o explosivas.

2. La creación de atmósferas molestas, insalubres, peligrosas o tóxicas que dificulten el trabajo del personal encargado de la inspección y mantenimiento de las instalaciones públicas de saneamiento.

3. Sustancias que por si mismas o a consecuencia de procesos que tengan lugar dentro de la red de alcantarillado posean o adquieran propiedades corrosivas, capaces de dañar los materiales del alcantarillado o de las instalaciones de saneamiento, o perjudicar al personal a su servicio.

h) Radionucleidos de naturaleza, cantidad o concentración que infrinjan las reglamentaciones establecidas al respecto por los organismos competentes.

i) Residuos industriales o comerciales que por sus concentraciones o características tóxicas o peligrosas requieran un tratamiento específico y/o un control periódico de sus posibles efectos.

j) Se prohíbe la utilización de trituradores y dilaceradores domésticos con vertido a la red de alcantarillado; sólo en casos excepcionales y justificados se podrá autorizar la instalación de trituradores industriales.

k) Se prohíbe variar pinturas y barnices en cantidades que puedan ser origen de peligro u obstrucción.

A.3. Caracteres microbiológicos.—En caso de detectarse la presencia en cantidad significativa de microorganismos patógenos deberán adaptarse las medidas de desinfección adecuadas, y en caso de gravedad, aquellas que considere necesarias el Ayuntamiento, previo informe de los Servicios Técnicos Municipales.

S. Vertidos al ambiente.—Las concentraciones máximas instantáneas permitidas para las infiltraciones e inyecciones al subsuelo, una vez realizado el tratamiento oportuno, serán las siguientes:

pH .....	6-9
Temperatura .....	25
Conductividad ( $\mu\text{S}/\text{cm}$ 20° C) .....	3.000
Materia orgánica y en suspensión:	
Sólidos en suspensión (mg/l) .....	50
DBO (mg/l) .....	30
DQO (dicromato) (mg/l) .....	100
Nitrógeno amoniacal total (mg/l) .....	5
Fósforo total (mg/l) .....	1.0
Aceites y grasas (mg/l) .....	1
Fenoles (mg/l) .....	0.1
Cianuros (mg/l) .....	0,5
Hierro (mg/l) .....	5
Cobre (mg/l) .....	2
Cinc (mg/l) .....	5
Manganeso (mg/l) .....	1
Cadmio (mg/l) .....	0,1
Cromo (VI) (mg/l) .....	0,5
Níquel (mg/l) .....	2
Estaño (mg/l) .....	2
Selenio (mg/l) .....	0.á
Plomo (mg/l) .....	0.5
Antimonio (mg/l) .....	0,1
Mercurio (mg/l) .....	0.01
Arsénico (mg/l) .....	0,5

Para otros contaminantes no incluidos en esta relación, el

Ayuntamiento fijará en cada caso los límites y condiciones a establecer, previos los trámites que legalmente procedan.

Además, con carácter general, se tendrá en cuenta el «Reglamento de los vertidos de aguas residuales a las redes municipales de alcantarillado», Decreto 38/2004 de 24 de febrero, publicado en el «Boletín Oficial de Aragón» de 10 de marzo de 2004.

3.1.15.—Condiciones de protección civil y atención de emergencias.

De carácter documental:

Con carácter previo a la concesión de la licencia de actividad, se facilitará una relación de los productos que, directa o indirectamente, intervienen, o que puedan generarse como consecuencia de la pérdida de control de un proceso industrial. Para cada uno de ellos se indicará:

1. Designación comercial y técnica del producto.

2. Cantidad o consumo anual, indicando su uso a lo largo del tiempo.

3. Composición química (número de CAS).

4. Modo de suministro.

5. Almacenamiento.

6. Situaciones de emergencia o accidentales, posibles en todo el proceso: transporte, almacenaje, manipulación, consumo y eliminación final.

7. Compatibilidad y efectos inducidos, con otros productos del proceso propio, o de situación geográfica próxima.

8. Riesgos internos y externos (flora, fauna y medio ambiente) que se derivan del uso de ese producto.

9. Medidas de seguridad y de protección habituales y en situaciones de emergencia.

10. Se establecerán una serie de Procedimientos, para las distintas situaciones de emergencia que previsiblemente se puedan producir, organizando la cadena de responsabilidad de las distintas personas, que puedan estar implicadas en la gestión de cada una de ellas, los avisos a Instituciones, y en todo caso a Protección Civil mediante el teléfono 112

De protección pasiva:

1. Se tomarán las precauciones necesarias, para evitar los vertidos incontrolados de los materiales que son objeto de manipulación, almacenaje o fabricación, que correspondan a situaciones de emergencia.

2. Pavimentación de todas las zonas de tránsito o almacenaje, o la protección necesaria, para evitar la contaminación de acuíferos, por derrames eventuales, en maniobras de manipulación y trasiego, o por accidente, de elementos que pueda afectar al medio natural.

3. Recogida mediante colectores de las aguas de lluvia, en las zonas en que puede haber derrames, o que como consecuencia de baldeos o limpiezas industriales, pueden arrastrar elementos contaminantes.

4. Todos los colectores anteriores verterán finalmente al sistema de depuración interno y, una vez efectuado el tratamiento a una única arqueta de vertido final a la red de saneamiento de aguas residuales.

5. Ejecución de cubetos donde se recoja, en posibles roturas, los elementos contaminantes de silos, o zonas en las que se encuentren acopiados de manera provisional o definitiva.

6. Disponer de balsas o depósitos de recogida donde se puedan retener los vertidos accidentales para poder gestionar a posteriori su inertización. La situación geográfica de las mismas, deberá impedir su desbordamiento o inundación.

De control:

1. Se dispondrá de un vertido final único, para el saneamiento de aguas residuales (fecales), salvo que se demuestre técnicamente su improcedencia.

2. Existirá una arqueta final para cada una de las redes (aguas

residuales (fecales) y aguas pluviales), fuera del recinto de la Empresa, que permita el libre acceso, al personal autorizado, en cualquier horario, en la que se puedan tomar muestras y realizar mediciones de caudal.

3. Se efectuará, con carácter anual, un simulacro en el que se aparente una emergencia. Se podrá realizar conjuntamente con otros simulacros programados con Protección Civil o internos, pero en todo caso se dará aviso previo de las acciones a ejecutar.

#### 3.2.1.—Sistema General Ferroviario

Se distinguen dentro de este sistema:

Sistema General Ferroviario. SGF

Sistema General Ferroviario Intermodal. SGF-I

Para su desarrollo se seguirán las directrices establecidas en la normativa sectorial ferroviaria, que se encuentra recogida básicamente en la Ley 39/2003 de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y su Reglamento aprobado por Real Decreto 2.387/2003, de 30 de diciembre, así como las del Título Octavo —régimen de los sistemas— art. 8.2.2. —red ferroviaria y centros de transporte de viajeros— de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

Las condiciones de desarrollo urbanístico de todos los sistemas generales ferroviarios serán los necesarios para su funcionamiento e incluirán los pasos a distinto nivel y cerramientos necesarios para garantizar la adecuada seguridad de las personas, cuyo costo se imputará a la Administración que los desarrolle.

En tanto se establezca mediante plan especial u otro instrumento válido la ordenación urbanística de las zonas ferroviarias y de servicio ferroviario de Zaragoza, solamente se permiten en estas zonas las construcciones propias de la zona verde, y los usos y obras de carácter provisional a que se refiere el artículo 16.4 de la Ley 5/1999 Urbanística de Aragón.

Los suelos correspondientes serán de dominio público y de cesión obligatoria y gratuita.

Las actuaciones que se realicen dentro de las zonas de seguridad o que resulten afectadas por servidumbres aeronáuticas o de polvorines estarán sometidas a la legislación sectorial aplicable.

#### 3.2.3.—Zona de Reserva Ferroviaria. RF

Uso principal:

—Establecimiento de un modo de transporte ferroviario que conecte la ciudad con la Plataforma Logística y el aeropuerto de Zaragoza, y:

—Establecimiento de un sistema ferroviario interior de la Plataforma Logística para dotar a las parcelas que lo requieran de una terminal férrea.

Se realizará su ordenación detallada a través de un plan especial u otro instrumento válido que atenderá a la normativa sectorial aplicable, así como la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón y la que establece el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza para las zonas ferroviarias.

La materialización del sistema de transporte correrá a cargo de las Administraciones que les corresponda.

Hasta que no se proceda a su ordenación se regirá por la normativa de Zona Verde de dominio y uso público.

Cuando se proceda a su desarrollo se deberán resolver los cruces con la vía pecuaria Vereda de Epila con las debidas condiciones de seguridad para los que la recorran, preferiblemente serán pasos a distinto nivel, así como otros cruces con vías peatonales. En su tránsito por zonas verdes se establecerán vallas de protección u otros elementos de seguridad.

Los suelos correspondiente serán de dominio y uso público y de cesión obligatoria y gratuita.

#### 3.2.5.1.—Parque Deportivo. PD

*Tiularidad:*

—Equipamiento deportivo público: será de titularidad pública y de cesión obligatoria y gratuita.

—Equipamiento deportivo privado: será de titularidad privada.

*Usos:*

Uso principal: sistema local de equipamientos y servicios destinados a usos deportivos.

Usos complementarios: terciarios recreativos.

Condiciones de edificación:

Edificabilidad máxima: 0,50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.

Tipo de edificación: aislada.

Retranqueos mínimos: 10 m a vial y 7 a otros linderos.

Ocupación máxima: 70% parcela neta.

Altura máxima: 4 plantas, 16.00 m.

#### 3.2.5.2.—Equipamiento social

Se divide en:

—Equipamiento Social (ES)

—Centro Integrado de Equipamiento Social (CIES).

*Tiularidad:*

—El Equipamiento Social (ES-1) y el Centro Integrado de Equipamiento Social.2, CIES-2, será de titularidad privada.

—El Equipamiento Social-2 (ES-2) y el Centro Integrado de Equipamiento Social 1, CIES-1 serán de titularidad pública.

*Usos:*

Uso principal: sistema local de equipamientos y servicios sociales: enseñanza, sanidad y salud, asistencia y bienestar social, cultural, religioso, espectáculos.

Usos complementarios y admisibles: servicios públicos urbanos, servicios de infraestructura, Administración Pública, Defensa y Seguridad del Estado, aparcamiento, zona ajardinada.

*Condiciones de edificación:*

—Edificabilidad máxima: 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.

—Tipo de edificación: aislada en ES.

—Parcela mínima: 1000 m<sup>2</sup>.

—Retranqueos mínimos: 10 m a vial y 7 a otros linderos en ES y CIES-1. En el CIES-2: retranqueos mínimos = 0.

—Ocupación máxima: 70% parcela neta.

—Altura máxima: 5 plantas, 20 m. Por encima de la altura máxima se podrán colocar elementos propios de las instalaciones al servicio del edificio.

Se tratarán los espacios libres con jardinería y arbolado.

#### 3.2.5.3.—Servicios

Se delimitan dos zonas de servicios, ambas de titularidad privada:

—Equipamiento Comercial EC

—Centro Integrado de Negocios y Servicios CINS

*Usos:*

Uso principal: sistema local de equipamientos, servicios, comercial, oficinas, terciarios recreativos, hotelero, restauración, ocio y análogos.

La implantación de usos comerciales se regirá por lo dispuesto en la normativa comercial vigente en cada momento y en su caso por el Plan General para el Equipamiento Comercial de Aragón vigente en su momento.

*Condiciones de desarrollo:*

La implantación de centros integrados de comercio y servicios, centros comerciales y almacenes comerciales sobre parcelas de más de 2.000 metros cuadrados o con superficie total construida superior a 4.000 metros cuadrados, precisará la previa aprobación de un plan especial, mediante el que se establecerán las condiciones de ordenación, accesibilidad, estacionamiento, carga y descarga, y localización de los usos o actividades propuestas, sin perjuicio de las determinaciones que la administración de la Comunidad Autónoma refleje en el plan de equipamientos comerciales.

*Condiciones de la edificación:*

—Edificabilidad máxima: 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.

—Tipo de edificación aislada en EC.  
 —Parcela mínima: 1000 m<sup>2</sup>.  
 —Retranqueos mínimos: 10 m a vial y 7 a otros linderos en EC. En el Centro Integrado de Negocios y Servicios, retranqueos mínimos = 0.

Se tratarán los espacios libres con jardinería y arbolado.

—Ocupación máxima: 70% parcela neta.

—Altura máxima: 5 plantas, 20 m. Excepcionalmente se puede superar dicha altura por elementos simbólicos o edificios emblemáticos representativos de la Plataforma Logística previa aprobación del correspondiente estudio de detalle. Por encima de la altura máxima se podrán colocar elementos de instalaciones al servicio del edificio.

### 3.2.6.1.—Area Comercial AC

*Usos:*

—Uso principal: comercial en todas sus variedades.

—Usos complementarios y admisibles: hotelero, oficinas, equipamientos y servicios terciarios recreativos, locales de reunión o negocios, ocio y análogos.

—Usos no admisibles: industrial y residencial. No obstante se admite vivienda unifamiliar: solamente se permite con destino a guardas, vigilantes y empleados cuya presencia permanente se requiera en las fábricas o parques de actividades. Se admite una vivienda por cada parcela igual o inferior a 10.000 m<sup>2</sup> de superficie, y dos por cada parcela de mayor superficie, siempre que su necesidad esté debidamente justificada.

Los establecimientos comerciales deberán cumplir lo dispuesto en la normativa comercial vigente en cada momento y en su caso en el Plan General para el Equipamiento Comercial de Aragón vigente en su momento.

*Condiciones de desarrollo:*

La implantación de centros integrados de comercio y servicios, centros comerciales y almacenes comerciales sobre parcelas de más de 2.000 metros cuadrados o con superficie total construida superior a 4.000 metros cuadrados, precisará la previa aprobación de un plan especial, mediante el que se establecerán las condiciones de ordenación, accesibilidad, estacionamiento, carga y descarga, y localización de los usos o actividades propuestas, sin perjuicio de las determinaciones que la administración de la Comunidad Autónoma refleje en el Plan de Equipamientos Comerciales.

*Condiciones de la edificación:*

—Parcela mínima: 500 m<sup>2</sup>.

—Edificabilidad máxima AC-1.1 = 175.055 m<sup>2</sup>, AC-2.1 = 55.000 m<sup>2</sup> y AC-1.2, AC-1.3, AC-2.2 y AC-2.3 = 0 m<sup>2</sup>.

—Altura máxima 4 plantas, 20 metros, que podrá ser superada por elementos arquitectónicos singulares o por locales que por sus especiales características funcionales lo precisen.

*Condiciones de posición:*

Retranqueos a vial de tráfico rodado mínimo 10 y a zonas verdes mínimo 7 m.

*Condiciones estéticas:*

Todos los paramentos recayentes al cuarto cinturón de Zaragoza y a la A-2 tendrán la consideración de fachadas con la máxima calidad arquitectónica.

### 3.2.7.—Áreas de usos Logísticos

Serán de titularidad privada.

Se dividen en:

Parque Empresarial	PE
Area Logística Industrial	ALI
Area Logística Intermodal Aeroportuaria	ALIA
Area Logística Intermodal Ferroviaria	ALIF
Area de Servicios	AS

Su delimitación queda establecida en el plano P-2 de Usos Pormenorizados.

Usos para las Áreas de usos Logísticos:

Parque Empresarial PE

*Uso principal:*

El alojamiento de empresas relacionadas con la actividad logística cuyos procesos de producción o transformación estén subordinados a actividades de investigación y desarrollo, diseño de productos, innovación e ingeniería.

*Usos complementarios y admisibles:*

Oficinas, cogeneración de energía.

*Usos con carácter restringido:*

Residencial, siempre que se justifique su necesidad por estar ligado a procesos de tipo continuo logísticos o industriales en los que se requiera la presencia permanente de personal cualificado. Los elementos destinados a tales fines deberán formar física y registralmente parte inseparable del conjunto industrial proyectado.

Áreas Logísticas AL

Uso principal:

Logístico en todas sus variedades.

Usos complementarios y admisibles:

Oficinas ligadas a la actividad de las empresas, instalaciones complementarias de hostelería vinculadas al servicio de las empresas, estacionamientos privados con vigilancia permanente, cogeneración de energía.

Uso con carácter restringido:

Residencial, siempre que se justifique su necesidad por estar ligado a procesos de tipo continuo logísticos o industriales en los que se requiera la presencia permanente de personal cualificado. Los elementos destinados a tales fines deberán formar física y registralmente parte inseparable del conjunto industrial proyectado.

Actividades que desarrollan los usos logísticos:

1. Empresas de almacenamiento y de gran distribución, incluidas oficinas y servicios propios.

2. Empresas de carga fraccionada o carga completa, paquetería y recaderos, incluidas oficinas y servicios propios.

3. Empresas de transportes de cualquier tipo de titularidad, incluidas oficinas y servicios propios.

4. Otras empresas logísticas: alquiler de vehículos pesados, garajes de vehículos pesados, selección y envasado de productos, y en general, todos los usos relacionados con el almacenamiento depósito, guarda y distribución de mercancías, transporte y otros servicios del uso terciario, que requieren espacio adecuado separado de las funciones de producción, oficinas o despacho al público.

5. Centros logísticos de empresas industriales: incorporan los elementos propios del subsistema logístico de producción, como son: montaje de componentes, pintura, mezcla, envasado, empaquetado y etiquetado.

6. Empresas de transformación y producción industrial con componente logístico.

7. Otros usos: todos aquellos usos no incluidos en la relación anterior que desarrollen servicios a los vehículos y a la maquinaria utilizada para la Plataforma Logística.

8. Actividades auxiliares de los subgrupos anteriores: casetas de control, casetas de servicio e infraestructuras, báscula, viviendas de empleados.

Dentro de las áreas logísticas se establecen las siguientes especializaciones, en cuanto a sus usos principales:

Area Logística Industrial ALI

Se establece como uso principal el logístico, así como el uso industrial siempre que deba considerarse vinculado y accesorio al logístico.

Area Logística Intermodal Aeroportuaria ALIA

Se establece como uso principal el logístico con componente intermodal entre los sistemas aeroportuario y carretero.

Los usos, actividades y edificaciones a implantar en estas

áreas deberán coordinarse con los planes de desarrollo del Aeropuerto y, previamente a su licencia, deberá contarse con informe favorable por parte de la Autoridad Aeroportuaria.

#### Area Logística Intermodal Ferroviaria ALIF

Se establece como uso principal el logístico con componente intermodal entre los sistemas ferroviario y carretero. Por tanto las empresas que deseen instalarse en estas áreas deberán hacer uso del ferrocarril y deberán coordinar con la autoridad ferroviaria sus necesidades de servicio, que deberá ser autorizado por ella.

Los ramales ferroviarios que se proyecten tendrán la consideración de derivaciones particulares. Su construcción y mantenimiento serán de competencia privada.

El uso de las derivaciones particulares queda supeditado a los correspondientes acuerdos comerciales y de explotación de las empresas con la autoridad ferroviaria.

#### Areas de Servicios AS

##### Usos:

##### Uso principal:

Estaciones gasolineras, venta de combustibles, carburantes y lubricantes.

Servicios de talleres y locales de reparación y mantenimiento, venta de repuestos y maquinaria auxiliar de vehículos, Instalaciones de Inspección Técnica de vehículos.

##### Usos complementarios y admisibles:

Hotelero, establecimientos de hostelería, recreativos, establecimientos de ocio, aparcamientos y espacios ajardinados.

##### Usos de carácter restringido:

Residencial, siempre que se justifique su necesidad por estar ligado a procesos de tipo continuo logísticos o industriales en los que se requiera la presencia permanente de personal cualificado. Los elementos destinados a tales fines deberán formar física y registralmente parte inseparable del conjunto industrial proyectado.

Condiciones de la edificación para las Areas de usos Logísticos:

\* Parcela mínima: 4.000 m<sup>2</sup> en todas las áreas, excepto para las Areas de Servicios que será de 2.000 m<sup>2</sup>.

En segregaciones y parcelaciones las parcelas resultantes se atenderán a la superficie mínima establecida.

La construcción de edificios industriales agrupados entre medianeras no podrá hacerse con fraccionamiento de suelo por debajo de la parcela mínima, debiendo establecerse al efecto la mancomunidad del suelo necesario entre los propietarios de los edificios.

\* Ocupación máxima: 75% sobre parcela neta incluyendo la parte proporcional de viario privado cuando lo haya.

\* Edificabilidad: será sobre parcela neta. Se referirá al conjunto de la parcela más la parte proporcional de viales internos privados si los hubiera. Será de 1,20 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. No computan edificabilidad los pasos técnicos de instalaciones realizados con «tramex» y similares.

\* Altura máxima: 4 plantas, 16 m. La altura de la nave o la de determinados elementos funcionales de la instalación, incluyéndose en este concepto los silos, podrá excederse siempre que queda justificada su necesidad.

Condiciones de posición para las Areas de usos Logísticos:

Los retranqueos mínimos serán los siguientes:

Alineaciones de viales 10 metros.

A otros linderos 7 metros.

Para las áreas logístico intermodal ferroviarias ALIF se permite un retranqueo de cero metros a los linderos con las zonas de vías férreas siempre que se ocupe con construcciones, instalaciones o infraestructuras ligadas a los usos ferroviarios.

En la manzana ALI-5 los retranqueos a viales que tengan

dirección Este-Oeste, de aquellas parcelas que sean interiores enteramente, será de 15 metros como mínimo, con el objetivo de configurar patios de maniobra.

La disposición de los edificios y de los espacios libres permitirá que la dotación de plazas de estacionamiento y las operaciones de carga, descarga y maniobra de vehículos tengan lugar en el interior de la parcela.

Las agrupaciones de edificios industriales entre medianeras (naves nido) cumplirán las siguientes condiciones:

\* La ocupación de suelo por cada edificio de la agrupación no será superior a 2.500 metros cuadrados.

\* El cumplimiento de las condiciones de ocupación de suelo y edificabilidad se referirá al conjunto del suelo sobre el que se proyecta la agrupación. Dicho suelo constituirá una única parcela indivisible, no inferior a la señalada como mínima, de dominio común entre los propietarios de los edificios, siendo igualmente de dominio común los espacios destinados a estacionamiento, carga, descarga y maniobra de vehículos, cuyo mantenimiento y conservación serán privados.

\* Los retranqueos mínimos a linderos se aplicarán al conjunto de la agrupación.

\* La ordenación de la edificación, de la dotación del estacionamiento y del acceso, carga y descarga de vehículos, se establecerá mediante un estudio de detalle, salvo que el conjunto de las naves agrupadas se incluya en un único proyecto de edificación.

Condiciones de los espacios no edificados para las Areas de usos Logísticos:

Su organización se fijará en el proyecto correspondiente, incluyendo la urbanización completa de estos espacios.

Usos admisibles: aparcamiento, almacenamiento en superficie, instalaciones de infraestructuras, casetas de servicios, zona ajardinada.

Se prohíbe utilizar estos espacios como depósito de materiales y depósito de residuos.

En el vial interior privado mancomunado de la manzana ALI-12 se permite como uso tolerado la implantación de infraestructuras de utilización conjunta.

Condiciones estéticas para las Areas de usos Logísticos:

El tipo de edificación dominante dispondrá los bloques o pabellones destinados a usos no fabriles (recepción, despachos, oficinas, salas de reunión, exposición, laboratorios, servicios,...) como cuerpos representativos que den fachada a la vía principal con la que linda la parcela, con un adecuado tratamiento arquitectónico, y urbanización y ajardinamiento de los retranqueos, separados del viario mediante cerramientos transparentes; tras los cuerpos representativos, se situarán las naves y los elementos funcionales del proceso industrial.

El tipo incluye tanto edificios aislados como agrupaciones de naves entre medianeras formando hileras o manzanas (naves nido) que cumplan las condiciones indicadas en estas normas.

Se buscará la calidad visual en el tratamiento de los frentes de fachada y en los espacios abiertos recayentes al viario, prescribiéndose, con carácter obligatorio el adecuado tratamiento arquitectónico como fachadas de todos los paramentos que den a viales. Se extremará el cuidado estético en las fachadas que den frente a los viales y a los equipamientos y zonas verdes definidos en el Proyecto.

Tanto las paredes medianeras como los parámetros susceptibles de posterior ampliación, deberán tratarse como una fachada, debiendo ofrecer calidad de obra terminada.

Las edificaciones en parcelas con frente a más de una calle, aunque ésta sea peatonal, quedarán obligadas a que todos sus parámetros de fachada tengan la misma calidad de diseño y acabado.

Los grandes paramentos ciegos de las fachadas se cubrirán con pantallas vegetales.

Las construcciones auxiliares e instalaciones complementarias de las industrias deberán ofrecer un nivel de acabado digno que no desmerezca de la estética del conjunto, para lo cual dichos elementos deberán tratarse con idéntico nivel de calidad que la edificación principal.

El proyecto de la edificación junto con la ordenación volumétrica, cuidará y definirá convenientemente el diseño, composición y color de los parámetros exteriores, prohibiéndose la utilización como vistos de materiales fabricados para ser revestidos y las combinaciones agresivas de color. Se permiten revocos siempre que estén bien terminados.

Tratamiento unitario de colores y materiales en naves y cuerpos de oficinas. Se recomienda utilizar materiales con una imagen «industrial limpia», como vidrio, chapa y hormigón, preferentemente en colores claros, y con especial atención en las naves que formen fachadas con los viarios y los espacios exteriores.

El proyecto de edificación definirá la urbanización completa de los espacios exteriores de las parcelas no ocupadas por la edificación, pavimentándose adecuadamente los espacios de acceso, aparcamiento y maniobra, tratándose los restantes con jardinería, prohibiéndose en todos ellos el almacenamiento de productos. Incluirá arbolado en las zonas de acceso, aparcamiento y aquellos que den a viales.

Cuando lo haya el cierre de las parcelas que den a la vía pública estará formado por un zócalo de hormigón de 50 cm de altura, al que se le podrá superponer un cierre metálico con carácter de transparencia de altura 2,50 m. Por el interior de la parcela, adosadas al cierre, se plantarán especies vegetales conformando una pantalla arbolada.

Tratamiento de los elementos de seguridad en el proyecto, de forma unitaria e integrada con carpinterías y fachadas, evitando soluciones a posteriori.

Los tratamientos de las cubiertas y lucernarios deberán considerar ésta como una quinta fachada del edificio, utilizando soluciones más amplias y singulares que mejoren tanto la imagen como el aprovechamiento de la iluminación natural. Se evitará la reflexión de la luz solar de las cubiertas que se hallen próximas al recinto aeroportuario.

En el supuesto de utilización de equipos de climatización en cubiertas deberán ser protegidas visualmente con celosías metálicas, armonizando con el conjunto.

Quedan prohibidos los deslumbramientos directos o centelleos que puedan afectar al tráfico rodado.

Las empresas propietarias quedarán obligadas al buen estado de mantenimiento y conservación de la edificación y espacios libres.

En las zonas de Parque Empresarial (PE) los edificios serán aislados con gran calidad arquitectónica. Tendrán un especial tratamiento las fachadas que den frente al Parque del Canal Imperial de Aragón. Las zonas libres no ocupadas por viales y aparcamientos recibirán tratamiento de jardinería y arbolado. Se favorecerá la permeabilidad visual entre el Parque del Canal y la Plataforma.

### 3.2.8.—Zona de reserva para Futuros Crecimientos

Se establece una Zona de reserva para Futuros Crecimientos de la Plataforma Logística de Zaragoza para posible ampliación futura que deberá ser ordenada mediante modificación del Proyecto Supramunicipal. Sus condiciones de desarrollo serán semejantes a las del Área Comercial.

Se define una edificabilidad total sobre suelo bruto de 0,72 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

El conjunto de la Plataforma ya ha incluido estos suelos en el cálculo de los módulos de reserva.

### 3.2.9.1.—Red viaria y aparcamientos públicos

Será de dominio y uso público y cesión obligatoria y gratuita.

Se permite a los propietarios acometer a las redes de instalaciones urbanas en las zonas de reserva de paso de las mismas, siempre que cumplan las condiciones fijadas para ello en el Proyecto de Urbanización y las normativas municipales aplicables y cuentan con la preceptiva autorización municipal.

Una vez efectuada la conexión deberán restituir las condiciones originales de los acabados de los elementos afectados (aceras, zonas de reserva para instalaciones, etc.).

Para permitir el acceso a las parcelas se admite intervenir en las zonas verdes y de reserva para paso de instalaciones afectadas, siempre que se garantice la seguridad de las instalaciones subyacentes, un adecuado tratamiento de los acabados, el traslado de las especies vegetales afectadas o una reposición en lugares públicos y que no afecten a más de 1/3 de la longitud de la fachada que de a la zona verde.

Se permite la construcción e implantación de infraestructuras e instalaciones técnicas al servicio de la Plataforma (paso de infraestructuras lineales de abastecimiento, saneamiento, riego, electricidad, telecomunicación..) que produzcan servidumbres que por su naturaleza no puedan ubicarse en las zonas de suelos lucrativos o Áreas de Infraestructuras (AI).

### 3.2.10.—Vía pecuaria

Se restituye con una anchura constante de 21 metros pasando por el Parque Lineal del Canal Imperial de Aragón hasta cerca de la rotonda de la valla del aeropuerto, luego atraviesa dos áreas logística industriales y después pasa a discurrir por zonas verdes y libres hasta el límite de la Plataforma Logística.

Será de dominio y uso público y de cesión obligatoria y gratuita.

Uso principal: Vía pecuaria tránsito del ganado. Los tradicionales de carácter agrícola, las comunicaciones rurales, en particular el desplazamiento de vehículos y maquinaria agrícola, aquellos otros que revistan interés ecológico y cultural.

Se consideran usos complementarios el paseo, el senderismo, el peledrismo, el cicloturismo, la equitación y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados.

Se admitirán las reforestaciones y plantaciones lineales, contravientos u ornamentales, cuando permitan el tránsito normal de los ganados.

### 3.2.11.—Área de Infraestructuras. AI

Uso principal: construcción de las infraestructuras e instalaciones necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento de la Plataforma Logística, que no produzcan la imposición de servidumbres sobre el viario y espacios libres públicos adyacentes contrarios a su uso y disfrute.

Usos compatibles y complementarios: aquellos necesarios para la puesta en funcionamiento de las infraestructuras e instalaciones.

Usos prohibidos: el resto.

Condiciones de edificabilidad: las requeridas para su funcionamiento.

Condiciones de las parcelas: las requeridas para su funcionamiento.

*Condiciones estéticas:* las construcciones e instalaciones que se emplacen en estas parcelas serán preferiblemente subterráneas o intentarán quedar ocultas a la vista si es posible según su naturaleza y se dará a su superficie libre de edificación un tratamiento de zona ajardinada integrada en la red viaria.

Condiciones medioambientales: se adoptarán las medidas necesarias para minimizar el impacto ambiental y visual de las construcciones e instalaciones. Con carácter particular se prescribe la plantación de una pantalla vegetal que oculte las edificaciones.

Los suelos correspondientes serán de titularidad privada.»



