

Depósito de abastecimiento: Relación individualizada de bienes y derechos afectados

Término municipal: HUESCA

Finca	Nombre y dirección	Polig.	Parc.	Subpar.	Naturaleza	Sup. Expro. (m2)	Serv. (m2)	O. temp. (m2)	Paraje
PH1201	CEEI Carretera de ZARAGOZA, Km 67 22197 Cuarte-HUESCA	9	116	g	Suelo urbanizable. Industria Innovadora	691,57			MONTANA

**2204**

**ORDEN de 19 de julio de 2006, 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 18 de julio de 2006, por el que se aprueba la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.**

Adoptado por el Gobierno de Aragón el día 18 de julio de 2006 Acuerdo por el que se aprueba la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, se procede a su publicación en Anexo a la presente Orden.

Zaragoza, 19 de julio de 2006.

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

ACUERDO de 18 de julio de 2006, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística 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, que se publicó mediante Orden del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en el «Boletín Oficial de Aragón», número 36, de 25 de marzo de 2002, de conformidad con la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón y con la Ley 17/2001, de 29 de octubre, sobre la Plataforma Logística de Zaragoza.

Como consecuencia del progresivo auge que ha experimentado la Plataforma Logística de Zaragoza y una vez efectuados los trámites legales oportunos, el Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza ha sido modificado en varias ocasiones: la modificación número 1 aprobada mediante Acuerdo del mismo órgano de 6 de mayo de 2003 («Boletín Oficial de Aragón» n.º. 59, de 16 de mayo de 2003); la modificación número 2 aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de 10 de mayo de 2005 («Boletín Oficial de Aragón» n.º. 57, de 13 de mayo de 2005) y la modificación número 3 aprobada mediante Acuerdo de 25 de octubre de 2005 («Boletín Oficial de Aragón» n.º. 131, de 5 de noviembre de 2005).

En un momento posterior, y motivado por la necesidad de realizar diversas modificaciones al Proyecto, mediante Orden de 12 de abril de 2006, del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (publicada en el «Boletín Oficial de Aragón» n.º. 46, de 21 de abril de 2006), y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 80.2 de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón, se sometió por un plazo de dos meses a los trámites de información pública, audiencia del Ayuntamiento de Zaragoza y a informe de las autoridades competentes la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.

En cumplimiento de los trámites legalmente establecidos en el artículo 80.2 de la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón, y de acuerdo con la normativa que en cada caso era de aplicación, se solicitó informe a la Gerencia de Infraestructura y Equipamiento del Ministerio de Defensa, a la Base Aérea de Zaragoza, a la Dirección General de Aviación Civil, a la Dirección General de Carreteras y a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, a la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, a la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza. Asimismo, se dio traslado de la Orden de 12 de abril de 2006 a la Delegación en Aragón del Ministerio de Economía y Hacienda.

De los diversos informes solicitados se han recibido los emitidos por la Delegación en Aragón del Ministerio de Economía y Hacienda, la Dirección General de Interior del Gobierno de Aragón, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, el Ayuntamiento de Zaragoza y la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza.

La Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza ha emitido, con fecha de 31 de mayo de 2006 informe favorable a la modificación número 4 del proyecto Supramunicipal, realizando, asimismo, una serie de consideraciones que han sido tenidas en cuenta en la elaboración del Proyecto definitivo.

El Ayuntamiento de Zaragoza dentro del trámite de audiencia remite, mediante oficio de 23 de mayo de 2006, sendos informes del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilita-

ción y del Servicio Jurídico de Ordenación y Gestión Urbanística sobre la modificación número 4 Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, formulando observaciones que han sido tenidas en cuenta a la hora de redactar la versión definitiva del Proyecto.

Mediante Resolución de 26 de mayo de 2006, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental resuelve, tras considerar que los cambios introducidos con la modificación número 4 no conllevan un incremento significativo del uso de los recursos naturales, ni de las emisiones a la atmósfera, de los vertidos a cauce público, de la generación de residuos ni afecta a áreas de especial protección, que la citada modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza «no se halla incluida en los anexos I y II de la Ley 6/2001 y por tanto no procede tramitar expediente de evaluación ambiental».

Las consideraciones formuladas en los distintos informes recibidos han sido analizadas y tomadas en consideración en la redacción definitiva del presente Proyecto, tal y como se establece en el informe de la Dirección General de Urbanismo del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes que obra en el expediente administrativo.

Asimismo, en el plazo establecido para el trámite de información pública han presentado alegaciones D. Jesús, D. José Antonio, D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. José, D. Rafael Domínguez Blasco, D<sup>a</sup>. Soledad Blasco Francés y la sociedad «La Venta de los Caballos, S.A.»; la sociedad pública «Plataforma Logística de Zaragoza. PLAZA, S.A.» y la mercantil «Zoilo Ríos, S.A.», alegaciones que se resuelven con la consiguiente respuesta razonada conforme a los informes obrantes en el expediente administrativo.

A la vista de la documentación obrante en el expediente y, en particular, de las puntuales modificaciones introducidas en la documentación integrante de la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, que en ningún caso alteran la estructura general de la modificación sometida a información pública, y atendidos los diversos informes y alegaciones anteriormente citados, resulta procedente someter a aprobación definitiva la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.

El Gobierno de Aragón es competente para aprobar definitivamente la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, de conformidad con 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 18 de julio de 2006, se adopta el siguiente acuerdo:

Primero: Aprobar la modificación número 4 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 período de información pública con la consiguiente respuesta razonada, de conformidad con los informes que forman parte del expediente administrativo.

Tercero: Las determinaciones de ordenación contenidas en esta modificación número 4 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 que se incorporan como Anexo, con la indicación de que contra este Acuerdo, que agota la vía administrativa, podrá interponerse ante el mismo órgano que lo dicta recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes o 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».

ANEXO.

#### 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), y por el Acuerdo de 10 de mayo de 2005 del Gobierno de Aragón por el que se aprueba la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza («Boletín Oficial de Aragón» número 57, de 13 de mayo de 2005) y por el Acuerdo de 25 de octubre de 2005 del Gobierno de Aragón por el que se aprueba la modificación número 3 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza («Boletín Oficial de Aragón» número 131, de 5 de noviembre de 2005) se realizan modificaciones en los siguientes apartados de las normas urbanísticas 3.1.1, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.5.2 y 3.2.7 cuyo texto queda como a continuación se detalla.

3.1.1.—Medidas de protección por razones de seguridad de lugares expuestos a una eventual explosión

L1 distancia mínima de seguridad a edificios de baja densidad.

L2 distancia mínima de seguridad a edificios de gran densidad.

En la zona comprendida entre la base militar y el límite L1 no podrá existir ningún tipo de edificación.

En la zona comprendida entre el límite L1 el L2 sólo se podrán construir edificios considerados de baja densidad (aquellos cuya ocupación es menor de 25 personas).

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 del Sector Ferroviario, de 17 de noviembre 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 seguri-

dad 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 los Sistemas Generales Ferroviarios Intermodales, 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.

### 3.2.2.—Zona Verde de dominio y uso público

Además de los usos compatibles, complementarios y admisibles establecidos en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza (deportivos, culturales, terciarios recreativos, de espectáculos y de servicios públicos, que serán de uso y servicio público), se permitirá cualquier elemento de la infraestructura técnica de la urbanización, incluidos pasos peatonales e instalaciones ferroviarias. Las edificaciones relacionadas con los usos compatibles, complementarios y admisibles mencionados a instalar en un área de zona verde tendrán en su conjunto una edificabilidad máxima de 0.35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, una ocupación máxima del 10 % y una altura máxima de tres plantas. La ocupación máxima de las infraestructuras será del 10% de la superficie total de la zona verde. En el supuesto de que la implantación de los usos deportivos, culturales, terciarios recreativos, de espectáculos y de servicios públicos conlleve la necesidad de realizar obras mayores o movimientos de tierras, esta implantación podrá realizarse a través de proyectos que ordenen el conjunto, especificando los accesos y estacionamientos, la delimitación de los usos, y la ordenación interior de la edificación y de los espacios abiertos y su entorno próximo.

La totalidad de la zona será de dominio y uso público y cesión obligatoria y gratuita.

El desarrollo de la zona del parque situada junto al Canal Imperial tiene los siguientes objetivos, debiendo coordinarse sus determinaciones con las del Plan Especial del Canal Imperial de Aragón:

—Potenciación de la presencia del Canal Imperial en el parque.

—Creación de un paseo arbolado que conecte la ciudad con el aeropuerto.

—Integrará la reserva del ferrocarril en su diseño.

El proyecto de integración paisajística adoptará soluciones propias de jardinería xerofítica en todo el ámbito de la plataforma excepción hecha del parque lineal del canal. Se excluirán en la medida de lo posible especies que no sean autóctonas, aquellas que tengan requerimientos elevados de agua y aquellas que no sean propias de las condiciones ambientales existentes en la zona.

### 3.2.5.2.—Equipamiento social

Se divide en:

—Equipamiento Social (ES)

—Centro Integrado de Equipamiento Social (CIES).

Titularidad:

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

—El Equipamiento Social-2 (ES-2), el Equipamiento Social-3 (ES-3) y el Equipamiento Social-4 (ES-4) 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 en ES-1 y CIES-1 y CIES-2 y 3 m a vial en ES-2, ES-3 y ES-4.—Retranqueos mínimos a otros linderos 7 m.

—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.

### 3.2.7.—Áreas de usos Logísticos

Serán de titularidad privada.

Se dividen en:

Parque Empresarial PE

Área Logística Industrial ALI

Área Logística Intermodal Aeroportuaria ALIA

Área Logística Intermodal Ferroviaria ALIF

Área 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, actividades de enseñanza y formación.

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 mercan-

cías, 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:

Usos logístico industriales incluidos los de almacenaje, distribución y venta de productos industriales y/o relacionados con la automoción, 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, Vivero, venta de plantas y de complementos de jardín.

##### 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. a excepción de las Areas de Servicios AS que tendrán una altura máxima de 5 plantas, 20 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 rodados 10 metros, excepto para las Areas de Servicios AS - 1 y AS - 2 en las que el retranqueo mínimo será de 7 metros.

Alineaciones de viales peatonales 7 metros.

A otros linderos 7 metros.

Se permiten elementos volados, del tipo cornisas y aleros, sobre las zonas de retranqueo siempre que queden integrados en la composición arquitectónica de la fachada.

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 10.000 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.

#### DEPARTAMENTO DE EDUCACION, CULTURA Y DEPORTE

2205

**RESOLUCION de 12 de julio de 2006, de la Dirección General de Política Educativa, por la que se autoriza de forma provisional el desarrollo de proyectos de innovación para anticipar la enseñanza de lenguas extranjeras a partir del curso 2006/2007, a los Centros docentes de Educación Infantil y Primaria de la Comunidad Autónoma de Aragón que se señalan.**

Por Orden de 22 de mayo de 2001 del Departamento de Educación y Ciencia, («Boletín Oficial de Aragón» nº 63 de 30 de mayo) se reguló el procedimiento de autorización de proyectos de innovación para anticipar la enseñanza de lenguas extranjeras en Centros docentes de Educación Infantil y Primaria de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Por Resolución de 12 de abril de 2006 («Boletín Oficial de Aragón» nº 50 de 5 de mayo) se reabrió el plazo para que los centros educativos, de conformidad con cuanto se establece en el Artículo 7) primero de la Orden de convocatoria, presentaran las solicitudes de autorización.

La Inspección de Educación ha estudiado la viabilidad de las mismas y ha presentado, a los Directores de los respectivos Servicios Provinciales, el informe preceptivo.

Recibidas de los Directores de los Servicios Provinciales las propuestas a que se refiere el apartado Segundo del precitado artículo, esta Dirección General de Política Educativa ha resuelto:

Primero.—Autorizar la implantación provisional en el segundo ciclo de Educación Infantil del proyecto de innovación de enseñanzas anticipadas de primera lengua extranjera, a partir de 4 años, a los centros docentes de la Comunidad Autónoma de Aragón que se relacionan en el Anexo I.

Segundo.—Autorizar la implantación provisional, en el primer ciclo de Educación Primaria, del proyecto de innovaciones de enseñanzas anticipadas de primera lengua extranjera, a los centros docentes de la Comunidad Autónoma de Aragón que se relacionan en el Anexo II.

Tercero.—Autorizar la implantación provisional, en el tercer ciclo de Educación Primaria, del proyecto de innovación de enseñanzas anticipadas de segunda lengua extranjera, a los Centros docentes de la Comunidad Autónoma de Aragón que se relacionan en el Anexo III.

Cuarto.—Las autorizaciones anteriores serán efectivas siempre y cuando los centros acrediten ante el Servicio Provincial