

adicional para las Instituciones firmantes y por ello no se precisa consignación presupuestaria alguna.

Cuarta.—Duración y causas de extinción del Convenio.

El presente convenio surtirá efecto desde el momento de su firma y tendrá vigencia durante 4 años, renovándose automáticamente, si no se denuncia por alguna de las partes, antes de cumplida su vigencia.

Será motivo de extinción del presente Convenio la denuncia expresa y por escrito de cualquiera de las dos partes, basada en el incumplimiento de los acuerdos pactados, con un preaviso mínimo de dos meses. En todo caso, y cuando la denuncia se realice por parte del Instituto Carlos III no podrá interrumpirse la formación de los alumnos que ya hubiesen iniciado el Curso Superior de Salud Pública.

Quinta.—Comisión de seguimiento.

Para realizar el seguimiento, interpretación, modificación, renovación, revisión o denuncia del presente Convenio se constituirá una Comisión de Seguimiento, paritaria entre el Instituto de Salud Carlos III y el Departamento de Salud y Consumo del Gobierno de Aragón, integrada por el Director de la Escuela Nacional de Sanidad y el Jefe de Estudios de la Escuela y, de otra parte, por el Director General de Planificación y Aseguramiento del Departamento de Salud y Consumo del Gobierno de Aragón y el Jefe del Servicio de Planificación y Ordenación Sanitaria de esta Dirección General.

Dicha Comisión se reunirá como mínimo, una vez al año para el desarrollo y gestión del programa de actividades objeto de este Convenio, así como para el seguimiento y evaluación del mismo.

Sexta.—Naturaleza Jurídica

El presente Convenio es de naturaleza jurídica administrativa, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.1.c) del Real Decreto Legislativo 2/2000, 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de la Administración del Estado, por lo que queda excluido del ámbito de aplicación de la citada Ley, rigiéndose por lo estipulado entre las partes sin perjuicio de los principios y criterios en él contenidos para resolver las lagunas que pudieran producirse.

Séptima.—Jurisdicción.

El presente Convenio se regulará por mutuo acuerdo entre las partes. Las dudas y controversias que surjan como motivo de la interpretación y aplicación del presente Convenio que no puedan ser resueltas de forma amigable por las partes, se resolverán de conformidad con las normas reconocidas por el Derecho y ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

Y en prueba de conformidad con el contenido del presente Convenio Específico, lo firman las personas antedichas, en el lugar y fecha arriba indicados.

DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS,
URBANISMO Y TRANSPORTES

2702 *ORDEN de 26 de octubre 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 25 de octubre de 2005, por el que se aprueba la modificación número 3, del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.*

Adoptado por el Gobierno de Aragón el día 25 de octubre de 2005, Acuerdo por el que se aprueba la modificación número 3 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, se procede a su publicación en Anexo a la presente Orden.

Zaragoza, a 26 de octubre de 2005.

El Consejero de Obras Públicas,
Urbanismo y Transportes,
JAVIER VELASCO RODRIGUEZ

ANEXO

«ACUERDO DE 25 DE OCTUBRE DE 2005,
DEL GOBIERNO DE ARAGON, POR EL QUE SE
APRUEBA LA MODIFICACION NUMERO 3
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, 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 primer lugar, mediante Acuerdo de 6 de mayo de 2003 del Gobierno de Aragón, por el que se aprobó la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, publicado en el «Boletín Oficial de Aragón», número 59, de 16 de mayo de 2003, y en segundo lugar, mediante Acuerdo de 10 de mayo de 2005 del Gobierno de Aragón, publicado en el «Boletín Oficial de Aragón», número 57, de 13 de mayo de 2005.

En un momento posterior, y motivado por la necesidad de realizar modificaciones puntuales al Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, mediante Orden de 15 de julio de 2005, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, publicada en el «Boletín Oficial de Aragón», número 91, de 29 de julio de 2005, 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 3 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, se ha solicitado informe al Ayuntamiento de Zaragoza, a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza, así como a la Delegación de Defensa en Zaragoza, al Ministerio de Defensa, a la Base Aérea de Zaragoza y a la Dirección General de Comercio y Artesanía del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de Aragón para que se emita informe de acuerdo con la normativa que en cada caso sea de aplicación.

En el plazo establecido para el trámite de información pública ha presentado alegaciones la mercantil «Plataforma Logística de Zaragoza, PLAZA, S. A.», con fecha de entrada en el Registro General del Gobierno de Aragón el día 23 septiembre de 2005, que se resuelven con la consiguiente respuesta razonada conforme a los informes obrantes en el expediente administrativo.

De los diversos informes solicitados, con fecha 5 de septiembre de 2005, emite informe la Dirección General de Comercio y Artesanía del Departamento de Industria, Comercio y Turismo, en el que se indica que, en materia comercial, no se aprecian objeciones a la modificación número 3 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza (posteriormente, con fecha 5 de octubre de 2005, la Secretaría General Técnica del Departamento de Industria, Comercio y Turismo emite informe en el que se remite al informe ya emitido por la Dirección General de Comercio y Artesanía de fecha 5 de septiembre de 2005 anteriormente citado). Igualmente, emite informe la Base Área de Zaragoza

y la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Defensa.

La Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Zaragoza, en sesión celebrada con fecha 21 de septiembre de 2005, acuerda informar favorablemente la modificación número 3 del Proyecto de la Plataforma Logística de Zaragoza.

El Ayuntamiento de Zaragoza emite informe con fecha de entrada en el Registro General del Gobierno de Aragón el día 29 de septiembre de 2005 en el que se realizan algunas consideraciones relativas al desarrollo del Proyecto Supramunicipal y se reiteran manifestaciones ya efectuadas durante la tramitación de anteriores procedimientos relativos al presente Proyecto.

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 3 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza que, en ningún caso, alteran la estructura general de la modificación sometida a información pública, atendidos los diversos informes y alegaciones anteriormente citados, resulta procedente someter a aprobación definitiva la modificación número 3 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.

El Gobierno de Aragón es competente para aprobar definitivamente la modificación número 3 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 25 de octubre de 2005, se adopta el siguiente acuerdo:

Primero: Aprobar la modificación número 3 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 3 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: 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 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».

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) se realizan modificaciones en los apartados de las Normas Urbanísticas 2.1, 3.2.2, 3.2.5.3, 3.2.6 y 3.2.7, cuyo texto queda como a continuación se detalla, y se añade un nuevo apartado, el 3.2.12.

«2.1.—Zonificación y usos pormenorizados

La calificación del suelo queda establecida de la siguiente manera:

Delimitación de zonas

- Sistema General Ferroviario.
- Sistema General de Infraestructuras.
- 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 de Infraestructuras SGI
- 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.»

«3.2.2.—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 m²/m², 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.

* Establecimiento de una pasarela peatonal en el centro del parque que conecte ambas márgenes del Canal.

* 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.»

«3.2.5.3.—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.

Condiciones de la edificación:

—Edificabilidad máxima: 1,5 m²/m² sobre parcela neta.

—Tipo de edificación: Aislada en EC. Agrupada y Aislada en CINS.

—Parcela mínima: 1000 m².

—Ocupación máxima: 70% parcela neta.

—Área de movimiento máxima: la resultante de las condiciones de posición.

—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. A efectos de medición de alturas se tomará como rasante no la de las aceras de los viales públicos circundantes sino la de la urbanización en el respectivo plano de fachada.

Condiciones de posición:

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

Retranqueos mínimos en el Centro Integrado de Negocios y Servicios: 0 m a vial y 0 a otros linderos.

Condiciones estéticas:

Todos los paramentos tendrán la consideración de fachadas de calidad arquitectónica. Los espacios libres se tratarán con pavimentación, jardinería y arbolado con conceptos de diseño y formales de carácter unitario.

Condiciones de desarrollo:

La implantación de centros integrados de comercio y servicios, centros comerciales y almacenes comerciales en las Áreas EC y CINS queda expresamente previsto en este planeamiento debiendo cumplir para su desarrollo las siguientes condiciones que deberán quedar recogidas y justificadas en los diversos proyectos que se sometan a licencia, pudiendo solicitarse y desarrollarse en varias fases de implantación:

—De Ordenación: las detalladas en las Condiciones de la Edificación, Condiciones de Posición y Condiciones Estéticas de este apartado.

—De Accesibilidad: la accesibilidad a estas áreas se realizará a través de los viales públicos de la Plataforma, en concreto en el área CINS desde las calles Osca y Castillo de Capua, y vial circundante también público alrededor del área, y en las áreas EC desde los viales públicos.

—De Estacionamiento: Para los edificios con uso comercial compatible se preverán dos plazas de estacionamiento por cada 100 m² de superficie construida del citado uso. Para otros usos serán las fijadas por el Plan General de Zaragoza.

—De Carga y Descarga: Para los edificios con uso comercial se preverá una plaza de carga y descarga por cada 1.000 m² de superficie construida comercial excluyendo del cómputo las zonas comunes de circulación y evacuación de personas, almacenes y locales técnicos.

—De Localización de los usos o actividades propuestas: la localización de los usos se podrá realizar agrupados en establecimientos con usos diversos y con elementos comunes y también independientes en edificios exclusivos. La zona de la parcela no ocupada por la edificación tendrá carácter de zona común en cuanto a diseño y mantenimiento.

—De Implantación: las obras de urbanización de las infraestructuras privadas internas de la parcela así como cada uno de los edificios que formen el Centro Integrado de Negocios y Servicios, constituirá cada uno por sí mismos una fase diferente de implantación.»

«3.2.6.—Área Comercial

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. Actividades de mantenimiento adscritas a establecimientos de venta, exposición y alquiler de vehículos y/o establecimientos de accesorios y componentes del automóvil.

—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 m² 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.

Condiciones de la edificación:

—Parcela mínima: 500 m².

—Edificabilidad máxima AC-1.1 = 157.055 m², AC-2.1 = 55.000 m² y AC-1.2, AC-1.3, AC-2.2 y AC-2.3 = 0 m².

—Ocupación máxima: la resultante de las condiciones de posición.

—Fondo máximo: el resultante de las condiciones de posición.

—Area de movimiento máxima: la resultante de las condiciones de posición.

—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. A efectos de medición de alturas se tomará como rasante no la de las aceras de los viales públicos circundantes sino la de la urbanización en el respectivo plano de fachada.

Condiciones de posición:

Retranqueos a vial de tráfico rodado público mínimo 10m 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.

Condiciones de desarrollo:

La implantación de Parques Comerciales en las Areas Comerciales AC queda expresamente previsto en este planeamiento debiendo cumplir para su desarrollo las siguientes condiciones que deberán quedar recogidas y justificadas en los proyectos que se sometan a licencia debiendo abarcar cada uno de ellos el área completa donde se sitúen:

—De Ordenación: las detalladas en las Condiciones de la edificación, Condiciones de posición y Condiciones estéticas de este apartado.

—De Accesibilidad: la accesibilidad a estas áreas se realizará a través de los viales públicos de la Plataforma; en concreto de las derivaciones que salen del enlace entre el Cuarto Cinturón de Zaragoza y la Autovía A-2 hacia la Plataforma Logística de Zaragoza y de la rotonda de enlace entre la Autovía A-2 y la carretera A-120.

—De Estacionamiento: Para los usos comerciales se preverán dos plazas de estacionamiento por cada 100 m² de superficie construida. Para otros usos serán las fijadas por el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

—De Carga y Descarga: Para los usos comerciales se preverá una plaza de carga y descarga por cada 1.000 m² de superficie construida comercial excluyendo del cómputo las zonas comunes de circulación y evacuación de personas, almacenes y locales técnicos.

—De Localización de los usos o actividades propuestas: la localización de los usos se podrá realizar agrupadas en grandes establecimientos comerciales con elementos comunes, y también independientes en edificios exclusivos.»

«3.2.7.—Areas 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 Areas 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.

Areas 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 ó 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.

Áreas 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, 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 Áreas de usos Logísticos:

* Parcela mínima: 4.000 m² en todas las áreas, excepto para las Áreas de Servicios que será de 2.000 m².

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 m²/m². 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 Áreas de usos Logísticos:

Los retranqueos mínimos serán los siguientes:

Alineaciones de viales rodados 10 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 Áreas 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 Áreas 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.»

«3.2.12- Sistema General de Infraestructuras SGI.

Uso principal: construcción de infraestructuras e instalaciones vinculadas al funcionamiento y mantenimiento de la Plataforma Logística.

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

Usos prohibidos: el resto.

Condiciones de las parcelas: las requeridas para su funcionamiento. Cumplirán las reglamentaciones sectoriales aplicables.

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 instalaciones.

Los suelos correspondientes serán de titularidad pública.»

