

**DEPARTAMENTO DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA**

**ORDEN VMV/813/2016, de 11 de julio, por la que se publica el acuerdo adoptado por el Gobierno de Aragón en su reunión celebrada el día 14 de junio de 2016, por el que se aprueba definitivamente la modificación número 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.**

Adoptado por el Gobierno de Aragón el día 14 de junio de 2016 Acuerdo por el que se aprueba definitivamente la modificación número 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, se procede a su publicación en anexo a la presente orden.

Zaragoza, 11 de julio de 2016.

**El Consejero de Vertebración del Territorio,  
Movilidad y Vivienda,  
JOSÉ LUIS SORO DOMINGO**

**ANEXO****Acuerdo de 14 de junio de 2016, del Gobierno de Aragón por el que se aprueba definitivamente la modificación número 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza**

**PRIMERO.-** 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 en el “Boletín Oficial de Aragón” nº36 de fecha 25 de marzo de 2002.

Desde su aprobación y hasta el momento actual, el Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza (PLAZA) ha sido objeto de siete modificaciones:

- Modificación nº1, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 6 de mayo de 2003, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” de fecha 16 de mayo de 2003.
- Modificación nº2, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 10 de mayo de 2005, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” de fecha 13 de mayo de 2005.
- Modificación nº3, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 25 de octubre de 2005, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” de fecha 5 de noviembre de 2005.
- Modificación nº4, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 18 de julio de 2006, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” de fecha 28 de julio de 2006.
- Modificación nº5, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 18 de diciembre de 2007, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” de fecha 5 de enero de 2008.
- Modificación nº6, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 21 de octubre de 2008, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” de fecha 25 de noviembre de 2008.
- Modificación nº7, aprobada mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 15 de diciembre de 2009, publicado en el “Boletín Oficial de Aragón” de fecha 11 de enero de 2010.

**SEGUNDO.-** El día 8 de febrero de 2013 tuvo entrada en el registro general del Gobierno de Aragón escrito de fecha 6 de febrero de 2013 presentado por la empresa pública “Plataforma Logística de Zaragoza, PLAZA, S. A” mediante el cual solicitaba iniciar los trámites precisos para proceder a aprobar la modificación número 8 del proyecto supramunicipal de PLAZA, justificando la solicitud de modificación en que la presente situación obliga a la empresa pública “PLAZA S.A.” a adaptarse a las actuales circunstancias de desarrollo y comercialización de la plataforma logística. La

propuesta de modificación nº8 había sido previamente aprobada por el Consejo de Administración de PLAZA S.A. en reunión celebrada el día 29 de noviembre de 2012.

En la memoria de la documentación técnica (fecha en enero de 2013) que se aporta para la tramitación de la modificación nº8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, se señalan como objetos de la citada modificación los siguientes:

#### **“2.1 ORDENACIÓN INTERIOR DE LA PLATAFORMA.**

*- Se adecua la documentación gráfica del Proyecto Supramunicipal a la realidad física finalista de las obras de urbanización, en cuanto al acceso a la propiedad de la empresa Interlogex Plaza 2007, S.L. (exterior al ámbito de la Plataforma) se refiere. Se adecuan las superficies de las zonas verdes V-16-4 y V-16-2, a su nueva forma geométrica, sin variar su superficie total.*

*- Se modifica la parcela ALI-23.1, de la cual se sustrae una parte para convertirla en la parcela de aparcamiento privado AP-3, que se traslada de su ubicación original, transformándose ésta en un nuevo Área de Servicios AS-13. La transformación de parte de superficie dedicada al uso logístico industrial en uso área de servicios, al tener ambas zonificaciones los mismos coeficientes de edificabilidad y de homogeneización hace que se mantenga invariable el aprovechamiento global adjudicado a la plataforma.*

#### **2.2 MODIFICACIONES DERIVADAS DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA.**

*- Se modifican los usos complementarios para las parcelas ALI y ALIF para dar respuesta a la demanda del mercado inmobiliario, introduciendo un pequeño porcentaje destinado al uso comercial que permite preservar el carácter logístico-industrial con que fue creada la Plataforma.*

*- En la relación de usos compatibles, complementarios y admisibles para la Zona verde dominio y uso público, se introduce el uso específico de Centro Interpretativo del Parque Lineal de Plaza.*

#### **2.3. AJUSTES DE LOS CUADROS DE SUPERFICIES.**

*Se ha detectado alguna discrepancia entre el cuadro de superficies recogido en la Modificación número 7 del Proyecto Supramunicipal de Plaza, y la superficie real establecida en planos y en el proyecto de reparcelación inscrito, por lo que se procede a su regularización”.*

**TERCERO.-** Mediante Orden de 12 de abril de 2013 del Consejero de Obras Publicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (publicada en BOA de 14 de mayo de 2013), se aprobó inicialmente la modificación nº 8 del Proyecto Supramunicipal, y se sometió, por plazo de dos meses, a los trámites de información pública, audiencia del Ayuntamiento de Zaragoza y a informe de las siguientes autoridades y organismos: Consejo de Ordenación del Territorio, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa; Base Aérea de

Zaragoza del Ministerio de Defensa; Dirección General de Carreteras y Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón; Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes; Dirección General de Comercio y Artesanía del Departamento de Industria e Innovación; Dirección General de Ordenación del Territorio y Dirección General de Interior del Departamento de Política Territorial e Interior; Instituto Aragonés de Gestión Ambiental e Instituto Aragonés del Agua.

En relación con los informes emitidos se indica lo siguiente:

- Informe de fecha 13 de junio de 2013 de la Dirección General de Ordenación del Territorio del Departamento de Política Territorial e Interior. En dicho informe se establece la escasa envergadura de los efectos territoriales de la modificación nº8 de PLAZA, se indica que puede existir alguna posible incompatibilidad en relación a los usos, y por último en cuanto al uso "Centro Interpretativo del Parque Lineal de Plaza" que se propone introducir en las zonas verdes de dominio y uso público, señala que su integración debe hacerse preservando la función de malla verde para usos de ocio y recreo, cuyos ejes principales son las vías pecuarias y sobre todo el Canal Imperial de Aragón.
- Informe de fecha 19 de junio de 2013 del Departamento de Industria e Innovación. El citado informe es favorable a la modificación propuesta con recomendaciones.
- Informe adoptado por el Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón en sesión celebrada el día 10 de julio de 2013. El pronunciamiento del Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón es favorable a la modificación propuesta.
- Informe de fecha 15 de julio de 2013 del Instituto Aragonés del Agua, del Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. El informe es favorable a la modificación propuesta.
- Con fecha 30 de julio de 2013 se presenta informe de la Demarcación de Carreteras del Estado de Aragón del Ministerio de Fomento. En dicho informe se constata que al Ministerio de Fomento no le compete informar la modificación nº8 ya que las modificaciones previstas no afectan a la Autovía A-2.
- Informe de fecha 26 de julio de 2013 de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. En este informe se hacen una serie de consideraciones que afectan a la legislación ferroviaria: determinaciones sobre la documentación gráfica, calificación como sistema general ferroviario de los terrenos ocupados por las líneas férreas en servicio; limitaciones a la propiedad y servidumbres de los terrenos incluidos en las zonas de dominio público, protección y límite de edificación; e indica la obligatoriedad de cerramiento de fincas limítrofes de las líneas férreas y necesidad de informe a ADIF anterior a la aprobación definitiva.
- Informe de fecha 7 de agosto de 2013 del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Se informa favorablemente la modificación propuesta.

**CUARTO.-** El Ayuntamiento de Zaragoza, durante el trámite de audiencia conferido, aportó informe de fecha 12 de junio de 2013 del Servicio Técnico de Planeamiento y Rehabilitación, e informe de fecha 20 de junio de 2013 del Servicio de Ordenación y Gestión Urbanística. En estos informes se realizan una serie de consideraciones sobre los diferentes objetos de la modificación propuesta. En concreto, con respecto al primer objeto de la modificación propuesta, es decir, la ordenación interior de la plataforma por lo que se refiere al acceso a la propiedad de la empresa "Interlogex Plaza 2007 S.L." exterior al ámbito de la plataforma y modificación de la parcela ALI-23.1 y AS-13, considera que las alteraciones carecen de mayor importancia y pueden aceptarse; con respecto al segundo de los objetos de la modificación que afecta a las normas urbanísticas del sector para introducir entre los usos complementarios para las parcelas ALI y ALIF un porcentaje de usos comerciales en detrimento de los logístico-industriales que en este momento se concretaban en un 2% de la edificabilidad atribuida a las parcelas de las zonas ALI y ALIF, señala que va a producir un aumento de la superficie comercial del conjunto de Plaza, además de forma dispersa sobre un polígono de gran tamaño. Por lo que se refiere a los cambios en los usos compatibles, complementarios y admisibles para la zona verde de dominio y uso público, introduciendo el uso específico de centro interpretativo del parque lineal de PLAZA, se considera que la modificación planteada no está justificada, ni suficientemente concretada. Por último, respecto al último objeto de la modificación planteada, los ajustes en los cuadros de superficies, no se observan inconvenientes.

**QUINTO.-** Con fecha 12 de julio de 2013, la empresa publica PLAZA, S.A, presentó escrito de alegaciones, proponiendo nuevas modificaciones adicionales a las propuestas en el documento aprobado inicialmente, en concreto, se solicitaba excluir del ámbito del proyecto supramunicipal a la parcela ALIC 4.2 de 1.242 m<sup>2</sup>. Mediante escrito de fecha 22 de julio de 2013 de la Dirección General de Urbanismo se informa a la empresa pública "PLAZA S.A." que tales alteraciones suponen una variación sustancial del documento de modificación aprobado inicialmente, por lo que su incorporación exige la reiteración del trámite de información pública, audiencia al Ayuntamiento de Zaragoza y solicitud de los informes sectoriales preceptivos por plazo de dos meses, así como una ampliación de la memoria del documento en la que se justifiquen suficientemente los nuevos cambios planteados. Del mismo modo, se indica a la entidad promotora de la modificación que puede presentar escrito por el que desista de las alegaciones efectuadas continuando con el procedimiento de modificación en curso, o bien, si desea seguir con las alegaciones formuladas, que presente documento técnico que recoja las nuevas modificaciones y ampliación de la memoria en que se justifiquen las mismas. Con fecha 22 de julio de ese mismo año, la empresa publica PLAZA, S.A. presentó escrito en el Registro General del Gobierno de Aragón solicitando que se le tenga por desistida de las alegaciones presentadas a la aprobación inicial de la modificación nº8 de PLAZA.

**SEXTO.-** El día 7 de agosto de 2013 se emite informe por parte de la Dirección General de Urbanismo realizándose una serie de recomendaciones y observaciones a la modificación propuesta.

Con fecha 9 de septiembre de 2013 se emitió informe por parte de la Dirección General de Urbanismo de conformidad con el artículo 92.4 de la Ley 3/2009. En este informe, se considera oportuno estimar parcialmente las alegaciones formuladas por el Ayuntamiento de Zaragoza, en concreto, el informe dispone: *“se informa favorablemente la modificación nº 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, si bien con carácter previo a la aprobación definitiva deberá justificarse suficientemente el nuevo uso propuesto en la zona verde y toda la documentación integrante de la modificación deberá estar debidamente diligenciada”*.

Con fecha 12 de septiembre de 2013 la empresa pública PLAZA, S.A., en cumplimiento del informe de la Dirección General de Urbanismo relativo a la exigencia de mayor definición y motivación del uso específico del Centro de Interpretación del Parque Lineal de Plaza, presenta escrito por el que manifiesta que no resulta necesario regular expresamente el uso de Centro interpretativo del Parque por encontrarse subsumido en el uso cultural permitido en la Zona Verde.

**SÉPTIMO.-** Con fecha 10 de octubre 2013 la empresa pública PLAZA S.A. presenta documentación técnica (documento octubre de 2013) al objeto de su aprobación definitiva.

En el Consejo de Administración de la empresa pública PLAZA S.A. de fecha 11 de diciembre de 2013 acordó desglosar de la modificación nº8 del proyecto supramunicipal de PLAZA que se tramita ante la Dirección General de Urbanismo el objeto de la misma relativo al uso comercial del 2% en las zonas logísticas, al advertirse que el Ayuntamiento de Zaragoza no se ha manifestado a favor de esta propuesta.

El día 24 de febrero de 2014 se emitió informe técnico por parte de los Servicios Técnicos del Servicio de Planificación y Gestión Urbanística de la Dirección General de Urbanismo. Dicho informe pone de manifiesto una serie de aspectos que deben ser subsanados previamente a la aprobación definitiva de la modificación nº8, estas subsanaciones que son requeridas hacen referencia al objeto subsistente de la modificación en tramitación.

**OCTAVO.-** Con fecha 9 de octubre de 2014, la empresa pública promotora “PLAZA S.A.” presenta escrito mediante el cual, teniendo en cuenta el estado de tramitación de la modificación propuesta, plantea tres alternativas al objeto de que se adopte el acuerdo más oportuno: a) Desistir de la tramitación; b) Impulsar la aprobación definitiva del documento presentado inicialmente; c) impulsar la aprobación definitiva si bien al amparo de lo acordado por el Consejo de Administración de PLAZA S.A. con fecha 11 de diciembre de 2013, se propone modificar las normas urbanísticas que permitan en zonas logísticas un uso comercial de un 1% de la superficie, con el límite máximo de 1000 m<sup>2</sup>.

Con fecha 27 de octubre de 2014 desde la Dirección General de Urbanismo se comunicó a la empresa pública promotora “PLAZA S.A.” que, dadas las alternativas planteadas por la misma, se propone tramitar la tercera de las opciones, debiéndose presentar un proyecto técnico actualizado que incluya las rectificaciones a las que se

hace referencia en el informe técnico de fecha 24 de febrero de 2014 y la modificación de las normas urbanísticas en lo relativo al cambio de porcentaje de los usos comerciales permitidos en las zonas logísticas.

**NOVENO.-** El día 9 de marzo de 2016 se presenta en el registro general del Gobierno de Aragón documentación técnica de la modificación nº8 del Proyecto Supramunicipal de PLAZA al objeto de su aprobación definitiva. El contenido de la citada documentación fue aprobada por el Consejo de Administración de PLAZA S.A. celebrado el día 11 de noviembre de 2015. La documentación técnica que consta de Memoria, Normas Urbanísticas y Planos está fechada en febrero de 2016.

El objeto de la modificación nº8 del proyecto supramunicipal que se define en la citada documentación consiste en : la adecuación a la realidad física del acceso a la parcela "Interlogex Plaza 2007 S.L." y redefinición de las zonas verdes V-16-4 y V-16-2, modificación de la parcela ALI-23-1 que se reduce en su superficie, corrección del cuadro de superficies por errores numéricos detectados en la modificación nº7 y desajustes de medición con la realidad física; corrección en la delimitación de la plataforma recogiendo parte de una rotonda ya urbanizada; y modificación de las normas urbanísticas al objeto de permitir en las zonas ALI y ALIF el uso comercial como complementario del principal siempre que se encuentre vinculado y limitado al 1% de su superficie edificable con un máximo de 1.000m2 edificados por parcela.

El día 13 de abril de 2016 se emite informe técnico sobre la modificación nº8 del Proyecto Supramunicipal de PLAZA por parte del Servicio de Planificación y Gestión Urbanística de la Dirección General de Urbanismo. Asimismo se emite con fecha 2 de junio de 2016 informe-propuesta del Director General de Urbanismo en relación a la presente modificación.

Vistos el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, aprobado mediante Decreto-Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón; la Ley 4/2009, de 22 de junio, de Ordenación del Territorio de Aragón; la Ley 8/2014, de 23 de octubre, de modificación de la Ley 4/2009, de 22 de junio, de Ordenación del Territorio de Aragón; la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón; la Ley 4/2013, de 23 de mayo, por la que se modifica la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón; el Decreto de 5 de julio de 2015, de la Presidencia del Gobierno de Aragón, por el que se modifica la organización de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón y se asignan competencias a los Departamentos; el Decreto 14/2016, de 26 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la estructura orgánica del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, y demás normativa aplicable en la materia, se han apreciado los siguientes

#### **FUNDAMENTOS DE DERECHO**

**PRIMERO.-** En relación al régimen jurídico aplicable a la presente modificación nº8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, debe indicarse que fue aprobada inicialmente mediante Orden del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes de fecha 12 de abril de 2013 (BOA nº92 de fecha 14 de mayo de 2013). La presente modificación empezó su tramitación

procedimental de conformidad con la entonces vigente Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

**SEGUNDO.-** Con fecha 6 de agosto de 2013 entraron en vigor las modificaciones legales operadas por la Ley 4/2013, de 23 de mayo, por la que se modifica la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón. La Ley 4/2013 introdujo una nueva Disposición transitoria decimoctava (procedimiento de los planes y proyectos de interés general de Aragón) que establecía que la regulación contenida en los artículos 87 a 93 de la Ley 3/2009 tendrán un carácter transitorio en tanto no se regule la integridad del procedimiento de aprobación de los planes y proyectos de interés general de Aragón en la normativa sobre ordenación del territorio.

Con fecha 20 de noviembre de 2014 entró en vigor la Ley 8/2014, de 23 de octubre, de modificación de la Ley 4/2009, de 22 de junio, de Ordenación del Territorio de Aragón. La citada Ley 8/2014 modifica el Capítulo II del Título III que pasa a denominarse "Instrumentos Especiales de Ordenación Territorial: Planes y Proyectos de Interés General de Aragón", e introduce en los artículos 32 a 50 la regulación específica de los Planes y Proyectos de Interés General de Aragón. Así mismo, la Ley 8/2014 establece en la Disposición transitoria segunda, apartado 1, que las modificaciones de Proyectos Supramunicipales aprobados al amparo de la Ley 5/1999, o de Planes y Proyectos de Interés General de Aragón aprobados al amparo de la Ley 3/2009, que no hayan sido aprobados inicialmente antes de la entrada en vigor de esta ley, se someterán al régimen en ella establecido. De dicho precepto transitorio, se deduce que la modificación nº8 del Proyecto Supramunicipal de PLAZA, aprobada inicialmente antes de la entrada en vigor de la Ley 8/2014, podría seguir tramitándose de conformidad con lo establecido en la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

No obstante con fecha 21 de noviembre de 2015 entró en vigor el vigente Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, aprobado mediante Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón que en su Disposición derogatoria única, entre otras disposiciones, deroga expresamente la Ley 4/2009, de 22 de junio, de Ordenación del Territorio de Aragón y la Ley 8/2014, de 23 de octubre, de modificación de la Ley 4/2009, de 22 de junio, de Ordenación del Territorio de Aragón, quedando por tanto derogada la citada Disposición transitoria segunda de la ley 8/2014. Por otra parte, el vigente Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio no regula un régimen transitorio que habilite la tramitación de las modificaciones de los proyectos supramunicipales que se comenzaran con la normativa anterior, existiendo un vacío procedimental en estos supuestos.

Expuesto lo anterior, en atención al principio general de eficacia que debe guiar el actuar de las Administraciones Públicas y que se contempla en el artículo 3.1 de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón, y considerando que el vigente procedimiento de modificación de planes y proyectos de interés general contemplado en el artículo 42 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón, caso de considerar sustancial la modificación, remite al procedimiento general de aprobación del artículo 41, que señala como órgano competente para aprobar definitivamente los planes o sus modificaciones al Gobierno de Aragón, a propuesta

del Consejero del Departamento competente en materia de ordenación del territorio, de forma que el órgano decisorio es el mismo que el contemplado en el artículo 92.7 de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón, se considera ajustado a derecho que la presente modificación nº8 del Proyecto Supramunicipal de PLAZA sea aprobada definitivamente, en aplicación de los vigentes artículos 41 y 42 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón por el Gobierno de Aragón, a propuesta del Consejero competente en ordenación del territorio.

**TERCERO.-** La presente modificación nº 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza tiene por contenido los siguientes objetos:

1- En relación a la ordenación interior de la plataforma, en primer lugar se adecua la documentación gráfica del Proyecto a la realidad física resultante de las obras de urbanización en relación al acceso a la propiedad de la empresa Interlogex Plaza 2007, S.L. Esta adecuación conlleva un reajuste de las zonas verdes V-16.2 y V-16.4 afectadas por la ejecución de este acceso. La superficie de zona verde V-16.2 pasa de una superficie de 5.297m<sup>2</sup> a 4.646 m<sup>2</sup> y la zona verde V-16.4 pasa de una superficie de 4.580 m<sup>2</sup> a 5.231m<sup>2</sup>, en consecuencia la suma de la superficie final de las zonas verdes se mantiene.

En segundo lugar se modifica la zonificación de la parcela ALI-23.1 que se reduce al calificarse una parte como aparcamiento privado que pasa a denominarse AP.3 y por otra parte la parcela AP-3 ubicada junto al vial central A-120 se califica como área de servicios con la denominación AS-13 .La zona de área de servicios tiene el mismo aprovechamiento que el área logístico-industrial al tener los mismos coeficientes de edificabilidad y homogeneización, de manera que en el conjunto de la modificación no hay variación en los aprovechamientos .

La citada modificación está justificada en las necesidades de aparcamiento privado para la parcela ALI-23 con una capacidad aproximada de doscientas plazas y en la inexistencia de parcelas libres destinadas a aparcamiento privado en el entorno.

2- El segundo objeto consiste en la subsanación de errores numéricos detectados en el cuadro recogido en Modificación nº7 del Proyecto Supramunicipal de PLAZA al existir discrepancias con las superficies reales afectando a las parcelas correspondientes a zonas verdes (V-38 y V-39) y a reservas de la red viaria y viarios (RV-1, RV-2, RV-3, RV-4, RV-5 y V.VR), sin que el cómputo total de las mismas sufra variación.

Se corrige también la aplicación errónea del coeficiente de edificabilidad que se había otorgado a las parcelas de equipamiento privado, aplicándose con la modificación el previsto en las Normas Urbanísticas.

3- El tercer objeto supone la corrección en la delimitación de la plataforma recogiendo parte de una rotonda ya urbanizada, que se definió en la Modificación nº7 y que erróneamente no se incluyó en su totalidad en la citada modificación, dejando fuera un segmento de 2.087 m<sup>2</sup> y que ahora se propone incluir. En consecuencia se incluye la totalidad de la rotonda urbanizada, lo que conlleva un ligero aumento de la

superficie total de la plataforma que pasa a ser de 13.132.879 m<sup>2</sup>. La única parcela afectada es la del viario.

El citado cambio supone la modificación de la superficie en la norma urbanística "1.3 Ámbito" como consecuencia de la variación numérica de la delimitación total de la plataforma, siendo la nueva redacción que se propone del siguiente tenor:

"Las presentes Normas afectarán a toda actividad relativa al régimen y uso del suelo y de la edificación que se realice en el ámbito físico del presente Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.

Quedarán igualmente afectadas aquellas otras actividades que, aún fuera del ámbito físico definido, tengan por objeto la realización de las conexiones necesarias con los sistemas de infraestructuras procedentes, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.3 de la Ley 17/2001, de 29 de octubre, sobre la Plataforma Logística de Zaragoza.

**La superficie total del ámbito del Proyecto es de 13.132.879 m<sup>2</sup>, incluidos los Sistemas Generales Ferroviarios.**

El ámbito delimitado para el desarrollo del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza se encuentra dentro del término municipal de Zaragoza."

4- El cuarto objeto supone introducir el uso comercial como complementario en las parcelas ALI y ALIF, afectando a la Norma Urbanística 3.2.7 Áreas de usos logísticos en los apartados que se refieren al Área Logística Industrial ALI y Área Logística Intermodal Ferroviaria ALIF, siendo la nueva redacción del siguiente tenor:

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

#### Área Logística Industrial ALI

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

**Se establece como uso complementario el comercial siempre que se encuentre vinculado al uso principal. La superficie máxima destinada a comercial será del 1% de la superficie edificable máxima asignada a la parcela, sin superar en ningún caso los 1.000 m<sup>2</sup>. Para el cómputo de la superficie comercial se tendrá en cuenta exclusivamente la superficie efectivamente destinada a la venta, quedando excluida del cómputo la superficie destinada a oficinas o almacén.**

#### Área 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.

#### Área Logística Intermodal Ferroviaria ALIF

Se establece como uso principal el logístico, así como el uso industrial siempre que pueda considerarse vinculado o accesorio al logístico, con prioridad para aquellas actividades que necesiten de una conexión intermodal entre los sistemas ferroviario y carretero, o que necesiten disponer de transporte ferroviario para el desarrollo de su proceso productivo y de distribución. En caso de que por parte de alguna empresa se pretenda implantar derivaciones del sistema ferroviario, deberá contar con la pertinente autorización de la Autoridad Ferroviaria.

**Se establece como uso complementario el comercial siempre que se encuentre vinculado al uso principal. La superficie máxima destinada a comercial será del 1% de la superficie edificable máxima asignada a la parcela, sin superar en ningún caso los 1.000 m<sup>2</sup>. Para el cómputo de la superficie comercial se tendrá en cuenta exclusivamente la superficie efectivamente destinada a la venta, quedando excluida del cómputo la superficie destinada a oficinas o almacén.**

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.”

En la Memoria de la citada modificación se justifica que durante la fase de comercialización de las parcelas logístico industrial y logístico Intermodal ferroviario se ha puesto de manifiesto la necesidad de flexibilizar los usos de forma que se permitiera cierta actividad comercial, aunque siempre supeditado al uso característico. En consecuencia y para no desvirtuar el carácter marcadamente logístico-industrial de estas zonificaciones, se propone incluir el uso comercial siempre que se encuentre vinculado al uso principal y tenga un carácter complementario al mismo limitando a 1 % el porcentaje de superficie edificada que este uso pudiera tener frente al total asignado a este tipo de parcelas con un máximo de 1.000 m<sup>2</sup>, porcentaje que se ha reducido respecto al de la aprobación inicial. En relación a la introducción de este uso comercial se considera que con esta limitación no produce desequilibrios en relación a los restantes usos de las parcelas y se encuentra debidamente justificada en la necesidad de garantizar los fines de interés general representados por la Plataforma

Logística de Zaragoza, en cuanto elemento dinamizador de las actividades económicas y de transporte y su desarrollo empresarial.

**CUARTO.-** Por otra parte, en relación con la alegación presentada por el Ayuntamiento de Zaragoza en el trámite de audiencia cuyo contenido señalaba la falta de justificación y concreción de los cambios en los usos compatibles, complementarios y admisibles para la zona verde de dominio y uso público, al haberse introducido el uso interpretativo del parque lineal de PLAZA. Respecto a este punto, debe señalarse que el citado uso no está incluido en la presente modificación de conformidad con el documento de fecha 10 de septiembre de 2013 y posterior documentación técnica presentada para aprobación definitiva. En segundo lugar, por lo que respecta a lo alegado en relación con el aumento del uso comercial con la modificación de las normas urbanísticas al objeto de introducir entre los usos complementarios para las parcelas ALI y ALIF un porcentaje de usos comerciales del 2% de la edificabilidad atribuida a las parcelas, debe indicarse que en la documentación remitida para aprobación definitiva fechada febrero de 2016 se reduce el porcentaje admisible para usos comerciales en dichas parcelas al 1% de la edificabilidad con un límite máximo de 1.000 m<sup>2</sup>; y ello porque se considera que dicho uso comercial, en esta clase de parcelas y en el porcentaje ahora señalado, es suficiente para no producir desequilibrio alguno en relación al sistema de usos comerciales en el entorno de la plataforma. Por tanto debe considerarse estimada parcialmente la citada alegación.

**QUINTO.-** Vista la documentación obrante en el expediente administrativo, la documentación técnica aportada por la entidad promotora de la modificación, informes sectoriales favorables, informes elaborados por parte de la Dirección General de Urbanismo, informe técnico de fecha 13 de abril de 2016 elaborado por parte del Servicio de Planificación y Gestión Urbanística debe considerarse que la documentación técnica presentada por la empresa promotora de la modificación al objeto de aprobación definitiva (documentación de fecha febrero de 2016), se ajusta a los cambios habidos en la tramitación del presente expediente y a las exigencias requeridas en anteriores informes técnicos, considerándose debidamente justificada la presente modificación.

De acuerdo con estos antecedentes y cumplidos todos los trámites exigidos para aprobar la modificación número 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, a propuesta del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, titular del Departamento con competencia en materia de ordenación del territorio y urbanismo, y previa deliberación del Gobierno de Aragón, se adopta el siguiente acuerdo:

**PRIMERO.-** Aprobar la modificación número 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, PLAZA de conformidad con la documentación presentada por la entidad promotora PLAZA.S.A. fechada en febrero de 2016.

**SEGUNDO.-** Aprobar el Texto Refundido de las normas urbanísticas del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, PLAZA, que se incluye como anexo al presente Acuerdo.

**TERCERO.-** Resolver y estimar parcialmente la alegación presentada por el Ayuntamiento de Zaragoza en el trámite de audiencia de conformidad con los informes que forman parte del expediente administrativo.

**CUARTO.-** Dar general conocimiento del presente Acuerdo de aprobación definitiva de la modificación número 8 del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza, PLAZA, mediante su publicación en el "Boletín Oficial de Aragón", en unión del Texto Refundido de las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal que se incorpora como anexo, con la indicación de que, contra este Acuerdo, que agota la vía administrativa de conformidad con lo dispuesto en el artículo 54.1 del Texto Refundido de la Ley de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, aprobado mediante Decreto Legislativo 2/2001, de 3 de julio, del Gobierno de Aragón, 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, en ambos casos plazos a contar desde el día siguiente al de su notificación o publicación en el Boletín Oficial de Aragón.

**ANEXO****“MODIFICACION Nº 8 DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL DE LA PLATAFORMA  
LOGÍSTICA DE ZARAGOZA (PLAZA)”****TEXTO REFUNDIDO DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS****INDICE****1.- DISPOSICIONES, GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA.**

- 1.1.- Objeto
- 1.2.- Alcance
- 1.3.- Ámbito
- 1.4.- Eficacia
- 1.5.- Vigencia del Proyecto Supramunicipal
- 1.6.- Sistema de actuación.
- 1.7.- Órgano competente para la ejecución del Proyecto Supramunicipal
- 1.8.- Régimen de derechos y obligaciones de los propietarios.
- 1.9.- Terminología de conceptos
- 1.10.- Supletoriedad
- 1.11.- Conservación de la urbanización

**2.- REGIMEN URBANISTICO DEL SUELO**

- 2.1.- Zonificación y usos pormenorizados
- 2.2.- Desarrollo directo de las áreas delimitadas en el Proyecto Supramunicipal.
- 2.3.- Parcelación
- 2.4.- Modificación puntual del Proyecto Supramunicipal
- 2.5. Urbanización interior de áreas o subáreas

### **3.- NORMAS DE LA CONSTRUCCION Y DE LA EDIFICACION**

#### 3.1.- Normas Generales de la Edificación

- 3.1.1.- Medidas de protección por razones de seguridad de lugares expuestos a una eventual explosión.
- 3.1.2.- Medidas de protección por razones de seguridad de la base aérea
- 3.1.3.- Servidumbre aeronáuticas
- 3.1.4.- Compatibilidad de uso aplicando las medidas de protección acústica
- 3.1.5.- Medidas de protección del Canal Imperial de Aragón
- 3.1.6.- Ordenación de la Edificación
- 3.1.7.- Condiciones de ornato
- 3.1.8.- Medidas de protección del medio ambiente
- 3.1.9.- Limitaciones de vertidos
- 3.1.10.- Condiciones de protección contra incendios.
- 3.1.11.- Condiciones de estacionamiento y garajes
- 3.1.12.- Condiciones de accesibilidad
- 3.1.13.- Condiciones de evacuación de aguas
- 3.1.14.- Condiciones para la construcción de viales privados
- 3.1.15.- Condiciones de protección civil y atención de emergencias

#### 3.2.- Normas particulares de Zonas

- 3.2.1.- Sistema General Ferroviario
- 3.2.2.- Zona Verde de dominio y uso público
- 3.2.3.- Zona de Reserva Ferroviaria
- 3.2.4.- Zonas de Infraestructura
  - 3.2.4.1.- Infraestructuras Sanitarias
  - 3.2.4.2.- Infraestructuras Aeropuerto

- 3.2.4.3.- Infraestructuras eléctricas
- 3.2.5.- Zonas de equipamientos para servicio de interés público y social
  - 3.2.5.1.- Parque Deportivo
  - 3.2.5.2.- Equipamiento Social
  - 3.2.5.3.- Servicios
- 3.2.6.- Área Comercial
- 3.2.7.- Áreas de usos Logísticos
- 3.2.9.- Red viaria y aparcamientos públicos
  - 3.2.9.1.- Red viaria y aparcamientos públicos
  - 3.2.9.2.- Reserva viales RV
- 3.2.10.- Vía pecuaria
- 3.2.11.- Área de Infraestructuras AI
- 3.2.12.- Sistema General de Infraestructuras SGI
- 3.2.13.- Aparcamiento Privado

ANEXO Nº 1 PLANO Nº 2 USOS PORMENORIZADOS

ANEXO Nº 2 MAPA SONORO DEL AEROPUERTO

## **1.- DISPOSICIONES, GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA**

### **1.1 OBJETO**

El presente documento tiene por objeto la reglamentación del uso y de la edificación de los suelos incluidos en su ámbito, definido en el Anexo de la Ley 17/2001, de 29 de octubre, sobre la Plataforma Logística de Zaragoza, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 1.3 y 4 de la misma. El objetivo de las presentes normas urbanísticas es garantizar la adecuada inserción de los terrenos objeto de desarrollo en el territorio, su conexión con las redes y servicios necesarios para su puesta en funcionamiento sin perjuicio de la funcionalidad de los existentes, su adaptación al entorno y su articulación con las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente.

### **1.2 ALCANCE**

La reglamentación que se establece en las presentes Normas, se entiende subordinada a las disposiciones contenidas en instrumentos legales de rango superior. En concreto se atenderá a las prescripciones contenidas en la Ley Urbanística de Aragón (Ley 5/1999, de 25 de marzo) y los reglamentos que la desarrollen.

Aún prevaleciendo las determinaciones del Proyecto Supramunicipal sobre las del planeamiento municipal (Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza) se intenta su imbricación y articulación con éste para conseguir una adecuada coherencia territorial.

### **1.3 ÁMBITO**

Las presentes Normas afectarán a toda actividad relativa al régimen y uso del suelo y de la edificación que se realice en el ámbito físico del presente Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.

Quedarán igualmente afectadas aquellas otras actividades que, aún fuera del ámbito físico definido, tengan por objeto la realización de las conexiones necesarias con los sistemas de infraestructuras procedentes, de acuerdo con lo establecido en el artículo 1.3 de la Ley 17/2001, de 29 de octubre, sobre la Plataforma Logística de Zaragoza.

La superficie total del ámbito del Proyecto es de 13.132.879 m<sup>2</sup>, incluidos los Sistemas Generales Ferroviarios.

El ámbito delimitado para el desarrollo del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza se encuentra dentro del término municipal de Zaragoza.

#### **1.4 EFICACIA**

Las determinaciones del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza tendrán fuerza vinculante para las Administraciones Públicas y para los particulares y prevalecerán sobre las del planeamiento urbanístico a que afecten vigente en el municipio de Zaragoza (art. 81.3 Ley 5/1999 de 25 de marzo, Urbanística). El Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza deberá adaptarse para incorporar el Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza.

#### **1.5 VIGENCIA DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL**

La vigencia del Proyecto Supramunicipal será indefinida, sin perjuicio de las alteraciones de su contenido mediante modificación. Será inmediatamente ejecutivo una vez publicada su aprobación definitiva y el texto íntegro de sus normas.

#### **1.6 SISTEMA DE ACTUACIÓN**

Tomando en consideración los artículos 81.2 y 95.2 de la Ley 5/1999, Urbanística de Aragón y de acuerdo con los artículos 3 y 4 de la Ley 17/2001 de la Plataforma Logística de Zaragoza, dado el carácter y promoción pública de la Plataforma, se determina como Sistema de Actuación el de Expropiación. La administración actuante formulará de oficio el Proyecto de Reparcelación.

La declaración de utilidad pública e interés social a efectos de la expropiación de los bienes y derechos afectados en el ámbito delimitado para la Plataforma, se establece de manera explícita en el artículo 4 de la Ley 17/2001.

La Sociedad Plataforma Logística de Zaragoza PLAZA S.A. tendrá la condición de beneficiaria de las expropiaciones en virtud de la citada Ley 17/2001.

#### **1.7 ÓRGANO COMPETENTE PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL**

La ejecución del Proyecto Supramunicipal de la Plataforma Logística de Zaragoza corresponde al Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, competente por razón de la materia, en

virtud de los artículos 95.2 de la Ley 5/1999, Urbanística de Aragón y 3.2 de la Ley 17/2001 de la Plataforma Logística.

En consecuencia, para la aprobación del Proyecto de Reparcelación, no estando expresamente asignada la competencia a otro órgano, será órgano competente el Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte del Gobierno de Aragón, de conformidad con el artículo 4.3 de la Ley 5/1999, Urbanística de Aragón.

El otorgamiento de Licencias urbanísticas tanto de parcelación como de edificación corresponde al órgano competente del Ayuntamiento de Zaragoza, de acuerdo con el artículo 172 de la Ley 5/1999, Urbanística de Aragón.

### **1.8 RÉGIMEN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS**

De acuerdo con los artículos 76 de la Ley 5/1999 Urbanística de Aragón y 1 de la Ley 17/2001 sobre la Plataforma Logística de Zaragoza, así como su Anexo, la aprobación del Proyecto Supramunicipal autoriza la urbanización de los terrenos clasificados como suelo no urbanizable incluidos en su ámbito.

En consecuencia, mediante este instrumento Especial, se transforma directamente el suelo no urbanizable en urbano. Por consiguiente, con la ejecución de las obras de urbanización previstas en el Proyecto Supramunicipal, los terrenos edificables adquieren la consideración de solares por lo que los derechos y obligaciones de los propietarios serán los correspondientes a suelo urbano consolidado.

### **1.9 TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS**

Los términos de las presentes Normas Urbanísticas se interpretarán en relación con los conceptos y contenidos del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza en vigor, en particular con los recogidos en el Título Segundo de sus Normas Urbanísticas y Ordenanzas.

### **1.10 SUPLETORIEDAD**

En todo lo no especificado expresamente en las presentes Normas, será de aplicación lo establecido en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza y preceptos de la Ley 5/1999 Urbanística de Aragón

### **1.11 CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN**

1. La conservación y mantenimiento de las obras de urbanización, dotaciones e instalaciones y redes de los servicios públicos previstos en este Proyecto Supramunicipal corresponde a los propietarios actuales y futuros de parcelas incluidas en el mismo, estén o no edificadas, que deberán integrarse obligatoriamente en una entidad urbanística de conservación.

La entidad urbanística de conservación deberá constituirse antes de la recepción por PLAZA S.A. de la primera fase de las obras de urbanización de la Plataforma Logística.

Los propietarios de terrenos no incluidos en la primera fase deberán contribuir a los gastos de conservación cuando PLAZA S.A. reciba las obras de urbanización que determinen la conversión en solar de las áreas o subáreas en que se ubiquen sus respectivas parcelas.

2. La entidad urbanística de conservación de la Plataforma Logística de Zaragoza se regirá por lo establecido en las Leyes 17/2001, de 29 de octubre, sobre la Plataforma Logística de Zaragoza, y 14/2003, de 24 de marzo, que la reformó, y en sus disposiciones de desarrollo, en este Proyecto Supramunicipal y en sus propios estatutos, que serán elaborados por el Departamento competente en materia de urbanismo y aprobados mediante Decreto del Gobierno de Aragón, previa información pública y audiencia a los propietarios afectados por plazo común de veinte días. Supletoriamente le será de aplicación lo establecido en la normativa urbanística.

3. La participación de los propietarios en la obligación de conservación y mantenimiento de las obras de urbanización, dotaciones e instalaciones y redes de los servicios públicos se determinará conforme a los criterios establecidos en los estatutos de la entidad urbanística de conservación.

4. En tanto no se transfieran las obras de urbanización, dotaciones e instalaciones y redes de los servicios públicos previstos en este Proyecto Supramunicipal, las competencias y funciones que en relación con las entidades urbanísticas de conservación corresponden a la Administración conforme a la normativa urbanística serán ejercidas por el Departamento competente en materia de urbanismo.\*

## **2.- REGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO**

### **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
- Área Comercial
- Áreas de usos Logísticos
- Red viaria y aparcamientos
- Áreas de Infraestructuras.
- Aparcamientos Privados.

Usos pormenorizados

- |   |         |
|---|---------|
| - Sistema General Ferroviario                                       | SGF     |
| - Sistema General de Infraestructuras                               | SGI     |
| - 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 |
| - Área comercial  |         |
| - Área comercial  | AC      |
| - Áreas de usos Logísticos  |         |
| - Parque Empresarial  | PE      |
| - Área Logística Industrial   | ALI     |
| - Área Logística Intermodal Aeroportuaria                           | ALIA    |
| - Área Logística Intermodal Ferroviaria                             | ALIF    |
| - Área Logística Industrial Comercial                               | ALIC    |
| - Área de Servicios   | AS      |
| - Red viaria y aparcamientos públicos                               |         |
| - Red viaria y aparcamientos públicos                               |         |
| - Reserva viales  | RV      |
| - Áreas de Infraestructuras   | AI      |
| - Vía Pecuaria  |         |
| - Aparcamiento Privado  | AP      |

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

## **2.2.- Desarrollo directo de las áreas delimitadas en el Proyecto Supramunicipal**

Una vez aprobado definitivamente el Proyecto de Reparcelación, la edificación sobre la totalidad de una de las áreas o subáreas definidas en el

mismo puede someterse directamente a trámite de Licencia en las condiciones generales de aplicación de la presente normativa urbanística.

En desarrollo de lo anterior, pueden distinguirse dos casos diferenciados;

A. Edificación completa de un área o subárea con instalación industrial singularizada

El proyecto puede someterse directamente a Licencia. Dicho Proyecto debe contemplar la totalidad de las obras a realizar en el conjunto del área e incluirá, tanto la edificación, como el diseño y tratamiento a aplicar en la totalidad de los espacios libres resultantes en el área, incluyendo espacios de aparcamiento de acuerdo con la edificación proyectada.

B. Construcción completa de un área o subárea con edificaciones susceptibles de ser singularizadas en una operación posterior.

El proyecto del conjunto podrá someterse directamente a Licencia Municipal. Dicho Proyecto contemplará la totalidad de las edificaciones así como el tratamiento y diseño de las distintas superficies libres asignando, para cada edificación, tanto la porción de solar directamente vinculada a ella como su participación en espacios libres privados o viales privados mancomunados.

En cualquier caso, la porción de solar vinculada a una instalación singularizada será superior a la parcela mínima, los viales privados cumplirán las condiciones generales prescritas y se preverán los espacios libres privados de aparcamiento necesarios, de acuerdo con la edificación proyectada.

### **2.3.- Parcelación**

En caso de no tramitarse Proyecto de Edificación para la totalidad del ámbito físico de una de las áreas o subáreas definidas en el Proyecto de Reparcelación, la asignación de solar edificable exigirá la tramitación previa de un Proyecto de Parcelación de la totalidad del área o subárea en la que se sitúa.

Dicho Proyecto de Parcelación incluirá, tanto la ubicación, descripción y condiciones de uso y edificación de las diferentes parcelas edificables como, en su caso, el trazado y características de posibles viales privados y espacios de dominio y uso privado que se incluyan.

Las condiciones de edificabilidad y otras asignables a cada parcela serán aplicación directa a la misma, de las normas particulares de zona incluyendo, en su superficie, la correspondiente a espacios libres mancomunados.

No podrán otorgarse Licencias de Obras en las áreas o subáreas en las que se haya obtenido Licencia de Parcelación, sin que, previa o simultáneamente, se asegure la total ejecución de la urbanización de los viales privados y espacios de dominio y uso privado mancomunados resultantes del Proyecto de Parcelación conforme al artículo 16.2 de la Ley 5/1999 Urbanística de Aragón.

#### **2.4.- Modificación Puntual del Proyecto Supramunicipal.**

En caso de que el desarrollo de un área o subárea concreta requiera la apertura de nuevos viales de dominio y uso público en su ámbito, o bien se pretenda aplicar sobre alguna parcela condiciones de edificabilidad o posición diferentes a las derivadas de la aplicación directa de las Normas Particulares de zona, la tramitación de expedientes de Licencia estará sujeta, con carácter previo, a Modificación Puntual del Proyecto Supramunicipal.

Dicha Modificación, cuya tramitación será idéntica a la del Proyecto Supramunicipal, deberá contemplar la nueva ordenación, alineaciones, rasantes y Proyecto de Urbanización de los nuevos viales propuestos. Obviamente, la Modificación no precisará Declaración Previa de Interés Supramunicipal ni de Impacto Ambiental.

#### **2.5.- Urbanización interior de áreas o subáreas.**

La edificación en una parcela conllevará, necesariamente, la realización previa o simultánea de las obras de urbanización del área o subárea en la que se ubica. De acuerdo con el artículo 16.2 de la Ley Urbanística de Aragón, las obras de edificación y urbanización podrán realizarse simultáneamente siempre y cuando se asegure dicha ejecución simultánea mediante aval u otras garantías reglamentariamente establecidas.

### **3.- NORMAS DE LA CONSTRUCCION Y DE LA EDIFICACION**

#### **3.1.- Normas Generales de la Edificación**

Son de obligado cumplimiento las Normas Urbanísticas contenidas en el PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE ZARAGOZA exceptuando todo aquello que explícitamente se regula en la presente normativa.

Con carácter particular se establecen las siguientes normas:

##### 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 y el L2 sólo se podrá construir edificios considerados de baja densidad (aquellos cuya ocupación es menor de 25 personas)

### 3.1.2.- Medidas de protección por razones de seguridad de la base aérea

En el plano P-2 Usos Pormenorizados se dibuja el límite L3 (300 m) constituye la "zona próxima de seguridad" en la que no podrán realizarse sin autorización del Ministerio de Defensa obras, trabajos, instalaciones o actividades de clase alguna.

No obstante, será facultad de la Autoridad competente del Ministerio de Defensa autorizar los aprovechamientos agrícolas o forestales, así como las excavaciones o movimientos de tierra y construcción de cercas o setos, casetas o barracones de carácter temporal e instalaciones de líneas telegráficas, telefónicas y de transporte de energía eléctrica, siempre que inequívocamente no obstaculicen las finalidades militares de la propia zona.

Esta zona se regula por la siguiente normativa: Ley 8/1975, de 12 de marzo, de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional, Real Decreto 679/1978, de 10 de febrero, por el que se aprueba el reglamento de Zonas de Interés para la defensa nacional, y la Orden 2392/2006, de 13 de julio (BOE nº 175), del Ministerio de Defensa por la que se señalan los límites de la zona de seguridad de la base aérea de Zaragoza.

### 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 quedan supeditadas y limitadas por las servidumbres aeronáuticas aunque la aplicación de la Normativa Urbanística del Proyecto Supramunicipal permita alturas mayores.

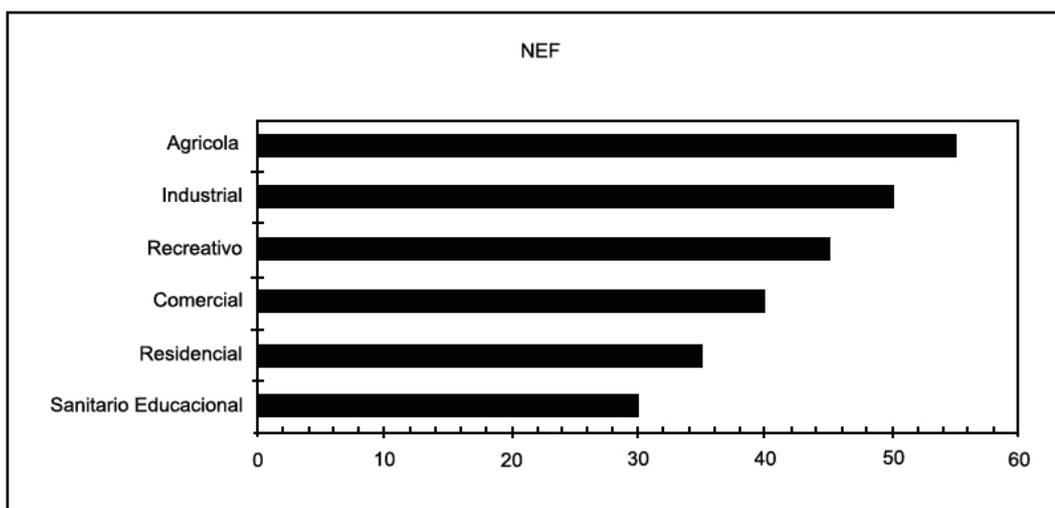
En las áreas de servidumbre definidas conforme a dichas normas en relación con el aeropuerto, las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas y la operación de aeronaves, deberán tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en el Decreto 584/72 con respecto a la construcción de nuevos obstáculos en altura, instalaciones que produzcan humo, nieblas y 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.

3.1.4.- Compatibilidad de uso aplicando las medidas de protección acústica

La instalación de los diferentes usos en los terrenos integrados dentro de la Plataforma Logística vendrá limitado por los valores establecidos, en cuanto a protección acústica, en el Anejo número 5 a la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, que a su vez toma como referencia el Mapa sonoro del Aeropuerto (parámetros N.E.F., horizonte 2007). Y que son los siguientes:



**Figura 1:** Límites máximos de utilización del uso del suelo según el índice NEF.

Se incorpora al texto de las Normas Urbanísticas como Anexo número 2 el mapa sonoro del aeropuerto con la representación de la Plataforma Logística de Zaragoza.

Como medida de protección acústica se recomienda elevar el nivel de aislamiento acústico de los edificios donde se prevea la estancia continuada de personas.

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.

En el plano P2 de usos pormenorizados se representan las bandas de protección de 50 m (L5) y 200 m (L6). Dicho plano se encuentra recogido en el Anexo nº 1 a las presentes Normas.

#### 3.1.6.- Ordenación de la Edificación

Se establece con carácter pormenorizado en las Normas Particulares de Zona.

Se podrán redactar Estudios de Detalle para implantaciones singulares de edificios que requieran una adecuación particular de la normativa de zona correspondiente.

Si una nave tiene una fachada a un vial con la altura máxima permitida y por causas funcionales debe mantener dicha altura constante en la fachada opuesta que dé a otro vial, ésta última podrá sobrepasar la altura máxima permitida si se debe a causa topográfica del desnivel del terreno.

Se permitirá la implantación de centros de transformación aéreos en las zonas de retranqueo de las parcelas de la Plataforma.

#### 3.1.7.- Condiciones de Ornato

Con carácter general son las establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza.

Cuando, por cualquier causa, fueran necesarias operaciones de renovación parcial de la pavimentación de una calle o espacio de uso público, se garantizará la homogeneidad de su textura, ejecución y calidad con respecto a las partes no afectadas por la obra.

Será prioritario el cuidado y la preservación de la vegetación existente en los espacios públicos, así como su extensión a cuantos espacios no la tengan y sean susceptibles de recibirla, sean públicos o bien privados visibles desde espacios públicos.

#### 3.1.8.- Medidas de protección del medio ambiente.

Las medidas para la protección del medio ambiente y para la corrección de los efectos de las actividades, así como la determinación de los niveles permitidos de emisión e inmisión de agentes contaminantes o productores de molestias, se regirán por las ordenanzas municipales de protección del medio ambiente en el término municipal de Zaragoza aprobadas por el Excelentísimo Ayuntamiento Pleno el 13 de febrero de 1986 (BOP de 10 al 19 de junio de 1986), o por la normativa que las complemente, modifique o sustituya.

Además serán de obligado cumplimiento las disposiciones vigentes dictadas por los organismos competentes a nivel Europeo, Nacional y Autonómico. Especialmente se tomarán en consideración: el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas (1961); la Ley de Protección de Ambiente Atmosférico (1975), y las leyes y disposiciones autonómicas.

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, $\mu\text{S/cm } 20^\circ \text{C}$ .....	3.000
Materia orgánica 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, selenio, 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 sí 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 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 compraba 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 sí 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 evacuar 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, $\mu\text{S/cm } 20^\circ \text{C}$ .....	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) .....	0.5
Níquel (mg/l).....	2
Estaño (mg/l).....	2
Selenio (mg/l).....	0.4
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 BOA de 10 de marzo de 2004.

3.1.10.- Condiciones de protección contra incendios

Se seguirán las directrices establecidas en la Normativa Estatal y en la normativa aplicable del Ayuntamiento de Zaragoza.

3.1.11.- Condiciones de estacionamiento y garajes.

Con carácter particular, se establecen las siguientes normas:

Cada parcela solucionará en su interior las zonas de movimiento, maniobra, carga y descarga y aparcamiento exigible sin afectar al viario.

Dado el número de plazas situado en el viario general, en cada parcela se requerirá una plaza por cada 133 m<sup>2</sup> construidos.

En casos especialmente justificados, en función del uso y actividades a desarrollar en el interior de la parcela, podrá reducirse, discrecionalmente, el número de plazas resultantes de acuerdo con la normativa anterior.

#### 3.1.12.- Condiciones de Accesibilidad

Tanto para los lugares de carácter público como privado, se seguirá tanto la legislación autonómica correspondiente (Decreto 19/1999, de 9 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación), como la normativa municipal correspondiente.

#### 3.1.13.- Condiciones de evacuación de aguas

Cada parcela o área dispondrá de dos redes para recogida y evacuación de aguas:

- una para saneamiento de aguas residuales (fecales)
- otra para saneamiento de aguas pluviales

En caso de que las características y parámetros de contaminación de las aguas residuales de una determinada industria supere los límites admisibles para su vertido y depuración de acuerdo con el artículo 3.1.9, la industria deberá llevar a cabo un tratamiento previo de depuración físico química que sitúe los parámetros de contaminación en valores inferiores a los admisibles.

#### 3.1.14.- Condiciones para la construcción de viales privados mancomunados.

Los viales de dominio privado mancomunado que se desarrollen en el interior de las áreas tendrán una anchura mínima de veinte metros y trazado regular. No se permitirán los terminados en fondo de saco a no ser que dispongan de una anchura mínima de 40 m en su extremo para que puedan girar los vehículos sin necesidad de maniobrar.

#### 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 pueden 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 libre 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.- Normas particulares de Zonas**

#### 3.2.1.- Sistema General Ferroviario

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 2387/2003, 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. La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.

En tanto se establezca mediante el 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 a dicho Sistema General se obtendrán mediante cesión obligatoria y gratuita. En cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Gobierno de Aragón en el Convenio de fecha 23 de marzo de 2002, suscrito por el Ministerio de Fomento, la Diputación General de Aragón, el Ayuntamiento de Zaragoza, la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), los suelos y/o parcelas calificados como SGF serán adjudicados en el proyecto de reparcelación a favor de ADIF y RENFE-Operadora, respectivamente, en cumplimiento del Convenio antes citado, previa tramitación del correspondiente procedimiento con informe favorable de las Direcciones Generales competentes en materia de patrimonio y servicios jurídicos de la Comunidad Autónoma, así como al Estado la correspondiente a las infraestructuras estatales.

En cuanto a la naturaleza jurídica de estos suelos, esta será la que corresponda por aplicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, al objeto de dar cumplimiento a la afección descrita en la Memoria del Proyecto Supramunicipal.

Estas parcelas deberán cumplir como mínimo las siguientes características urbanísticas:

Superficie:

Superficie de la parcela SGF de cesión a ADIF:

755.612 m<sup>2</sup>

Superficie de la parcela SGF de cesión a RENFE-Operadora:

144.607 m<sup>2</sup>

Superficie total de ambas parcelas de cesión a empresas ferroviarias:

900.219 m<sup>2</sup>

Régimen de los usos:

Uso principal: El de sistema de comunicaciones, en su categoría de red ferroviaria, estando incluidos en el mismo en todo caso, los de taller, fabricación y mantenimiento de material ferroviario, estocaje y almacenaje y en general todos aquellos usos relacionados con el movimiento de viajeros y mercancías por ferrocarril.

Usos compatibles: Todos aquellos no incluidos en el uso principal y que desarrollen actividades auxiliares y complementarias con la logística del transporte ferroviario, tales como terciario, servicios propios e instalaciones de las empresas ligadas al transporte de personas, mercancías o fabricación y

mantenimiento de material ferroviario, estacionamiento de material ferroviario, camiones y semiremolques, automóviles, etc.

Condiciones de la edificación:

El resto de parámetros tales como edificabilidad, ocupación en planta, altura máxima, etc, que deben cumplir las edificaciones relacionadas con este uso, serán los que debidamente justificada su necesidad se reflejan en los correspondientes proyectos técnicos, que deberán ser aprobados por las respectivas empresas ferroviarias.

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.

Los terrenos colindantes con las zonas de Sistema General Ferroviario habrán de tener en cuenta las determinaciones de la legislación sectorial ferroviaria (Ley 39/2003 de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y R.D. 2387/2004 de 30 de diciembre, Reglamento del sector Ferroviario, y modificación parcial por Orden FOM 2230/2005, de 6 de julio) y especialmente aquellas referidas a las limitaciones de la propiedad que las zonas de dominio público, de protección y línea límite de edificación establecen:

La zona de dominio público se establece a una distancia de 5 metros medidos a ambos lados de la plataforma y desde la arista exterior de la explanación ferroviaria.

La zona de protección se establece a una distancia de 8 metros medidos a ambos lados de la plataforma y desde la arista exterior de la explanación ferroviaria.

La línea límite de edificación se establece a una distancia de 20 metros medidos desde la arista exterior más próxima a la plataforma.

### 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 así mismo cualquier elemento de la infraestructura técnica de la urbanización, incluidos los pasos peatonales e instalaciones ferroviarias, así como edificios y almacenes para el mantenimiento de la Plataforma. También se podrán instalar soportes, marquesinas y mobiliario urbano destinados a usos informativos y publicitarios, cumpliendo la normativa de carreteras y de forma que no computen edificabilidad. Las edificaciones relacionadas con los usos compatibles complementarios y admisibles mencionados, así como los destinados al

mantenimiento de la Plataforma, 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 altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas. 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 xerófila 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.

### 3.2.3.- 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 correspondientes serán de dominio y uso público y de cesión obligatoria y gratuita.

#### 3.2.4.- Zonas de Infraestructuras

Se delimitan las siguientes:

##### 3.2.4.1.- Infraestructuras Sanitarias

Uso principal: construcción de las instalaciones necesarias para la depuración de las aguas residuales originadas desde la Plataforma Logística.

Usos compatibles y complementarios: aquellos necesarios para la puesta en funcionamiento de la estación depuradora, y en general las infraestructuras necesarias para el abastecimiento y saneamiento de la Plataforma Logística.

Usos prohibidos: el resto

Condiciones de edificabilidad: las requeridas para su funcionamiento.

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 la totalidad de las instalaciones.

Condiciones del efluente: las características del agua tratada serán las señaladas en el Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo.

Los suelos correspondientes serán de titularidad pública.

##### 3.2.4.2.- Infraestructuras Aeropuerto

Uso principal: canal de evacuación de aguas pluviales del aeropuerto y base militar.

Uso prohibido: el resto.

Condiciones estéticas: se procederá al plantado de una pantalla vegetal perimetral y al establecimiento de una valla de seguridad que queda integrada en las zonas verdes que atraviese.

Su titularidad corresponderá al Ministerio de Defensa.

#### 3.2.4.3.- Infraestructuras Eléctricas

Uso principal: construcción de las instalaciones necesarias para garantizar el adecuado suministro eléctrico a la Plataforma Logística.

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

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 la totalidad de las instalaciones.

Los suelos correspondientes serán de titularidad pública.

#### 3.2.5.- Zonas de Equipamientos para servicios de interés público y social.

Se diferencian las siguientes:

##### 3.2.5.1.- Parque Deportivo PD

Titularidad:

- 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: 0m a vial y 7 a otros linderos.
- Ocupación máxima: 70% parcela neta.
- Altura máxima: 4 plantas, 16,00 m. La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.

#### 3.2.5.2.- Equipamiento social

Se divide en:

- Equipamiento Social (ES)
- Centro Integrado de Equipamiento Social (CIES)

Titularidad:

- El Equipamiento Social ES-1 será de titularidad privada.
- Los Equipamientos Sociales ES-2, ES-3, ES-4, ES-5, ES-6 Y ES-7 y el Centro Integrado de Equipamiento Social 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: 1,50 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: 10m a vial en ES-1, ES-7 y CIES-1 y 3m a vial en ES-2, ES-3, ES-4, ES-5 y ES-6. Retranqueos mínimos a otros linderos 7m.
- Ocupación máxima: 70% parcela neta.
- Altura máxima: 5 plantas, 20,00 m. Por encima de la altura máxima se podrán colocar elementos propios de las instalaciones al servicio del edificio. La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.
- 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.

Condiciones de la edificación:

- Edificabilidad máxima: 1,50 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.
- Tipo de edificación: aislada en EC. Agrupada y aislada en CINS.
- Parcela mínima: 1.000 m<sup>2</sup>
- Ocupación máxima: 70% parcela neta.
- Fondo máximo: el resultante de las condiciones de posición.
- Área de movimiento máxima: la resultante de las condiciones de posición.
- Altura máxima: 5 plantas, 20,00 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. La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.
- Separación mínima entre edificios: la mitad de la altura de los circundantes con un mínimo de 4m.

Condiciones de posición:

- Retranqueos mínimos: 10m a vial y 7 a otros linderos en EC.
- Retranqueos mínimos: 0m a vial y 0m a otros linderos en el Centro Integrado de Negocios y Servicios.

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 proyectos que se sometan a licencia:

- 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 desde las calles Osca y Castillo de Capua, y vial circundante también público alrededor del área.
- De Estacionamiento: Para los edificios con uso comercial compatible se preverán dos plazas de estacionamiento por cada 100 m<sup>2</sup> de superficie construida del citado uso. Para otros usos, serán las fijadas por el Plan General de Zaragoza, así como las dimensiones mínimas de éstas, y la reserva necesaria para plazas de minusválidos.
- De Carga y Descarga: Para los edificios con uso comercial se preverá una plaza de carga y descarga por cada 1.000 m<sup>2</sup> de superficie construida dominante del citado uso.
- 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 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.

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.

Condiciones de la edificación:

- Parcela mínima: 500 m<sup>2</sup>
- Edificabilidad máxima AC-1.1-3= 144.554m<sup>2</sup>, AC-1.2= 12.500m<sup>2</sup>, AC-1.4= 94.338m<sup>2</sup>, AC-2.1-3= 55.000 m<sup>2</sup> y AC-2.2= 0m<sup>2</sup>.
- Ocupación máxima: la resultante de las condiciones de posición.
- Fondo máximo: el resultante de las condiciones de posición.
- Área 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. La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.
- Separación mínima entre edificios: la mitad de la altura de los circundantes con un mínimo de 4m.

Condiciones de posición:

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

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 Áreas Comerciales AC queda expresamente prevista en este planteamiento debiendo cumplir para su desarrollo las siguientes condiciones que deberán quedar recogidas y justificadas en el proyecto que se somete a licencia, debiendo el área completa donde se sitúe:

- 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 100m<sup>2</sup> de superficie construida. Para otros usos serán las fijadas por el Plan General de Zaragoza, así como

las dimensiones mínimas de éstas, y la reserva necesaria para plazas de minusválidos.

- De Carga y Descarga: Para los usos comerciales se preverá una plaza de carga y descarga por cada 1.000m<sup>2</sup> de superficie construida.
- 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.- 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 Logística Industrial Comercial	ALIC
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 y diseño, producción y difusión de medios audiovisuales.

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 al servicio de la actividad principal de la empresa instalada en la parcela, instalaciones complementarias de hostelería vinculadas al servicio de la empresa instalada en la parcela, estacionamientos privados con vigilancia permanente, cogeneración de energía y diseño, producción y difusión de medios audiovisuales.

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 servicios e infraestructuras, báscula, viviendas de empleados.

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

Área Logística Industrial ALI

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

Se establece como uso complementario el comercial, siempre que se encuentre vinculado al uso principal. La superficie máxima destinada a comercial será del 1% de la superficie edificable máxima asignada a la parcela, sin superar en ningún caso los 1.000 m<sup>2</sup>. Para el cómputo de la superficie comercial se tendrá en cuenta exclusivamente la superficie efectivamente destinada a la venta, quedando excluida del cómputo la superficie destinada a oficinas o almacén.

#### Área 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.

#### Área Logística Intermodal Ferroviaria ALIF

Se establece como uso principal el logístico, así como el uso industrial, siempre que pueda considerarse vinculado o accesorio al logístico, con prioridad para aquellas actividades que necesiten de una conexión intermodal entre los sistemas ferroviario y carretero, o que necesiten disponer de transporte ferroviario para el desarrollo de su proceso productivo y de distribución. En caso de que por parte de alguna empresa se pretenda implantar derivaciones del sistema ferroviario, deberá contar con la pertinente autorización de la Autoridad Ferroviaria.

Se establece como uso complementario el comercial, siempre que se encuentre vinculado al uso principal. La superficie máxima destinada a comercial será del 1% de la superficie edificable máxima asignada a la parcela, sin superar en ningún caso los 1.000 m<sup>2</sup>. Para el cómputo de la superficie comercial se tendrá en cuenta exclusivamente la superficie efectivamente destinada a la venta, quedando excluida del cómputo la superficie destinada a oficinas o almacén.

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.

#### Área Logística Industrial Comercial ALIC

Se establecen como usos principales el Logístico y el Comercial, y como complementarios y admisibles los usos industriales siempre que se encuentren vinculados al uso principal.

La superficie máxima destinada a comercial será del 25% de la superficie edificable máxima asignada a la parcela.

#### Áreas de Servicio AS

Usos:

Uso principal:

Grado I:

Usos logístico industriales incluidos los de almacenaje, distribución y venta de productos industriales.

Almacenaje, distribución y venta de productos 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.

Grado II:

Usos logísticos industriales incluidos los de almacenaje, distribución y venta de productos en general.

Todo tipo de servicios y usos terciarios que presten servicio a la Plataforma, incluidos los comerciales.

La superficie máxima destinada a exposición y venta en estos dos primeros casos será del 25% de la superficie construida.

Usos complementarios y admisibles:

Grado I:

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

Vivero, venta de plantas y de complemento de jardín.

Grado II:

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

Vivero, venta de plantas y de complemento 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 4.000m<sup>2</sup> en todas las áreas, excepto para las Áreas de Servicios que serán de 200m<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 1,20m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en general, y para las áreas Logístico Industrial Comerciales ALIC, será de 1m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. No computan edificabilidad los pasos técnicos de instalaciones realizados con "tramex" y similares.
- Altura máxima: 4 plantas, 16m. a excepción de las Áreas de Servicios AS, que tendrán una altura máxima de 5 plantas, 20m. La altura de la nave o la de determinados elementos funcionales de la instalación, incluyéndose en este concepto los silos, podrá excederse siempre que quede justificada su necesidad. La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.

Condiciones de posición para las Áreas de Usos Logísticos:

Los retranqueos mínimos serán los siguientes:

A alineaciones de viales rodados 10 metros, excepto para las Áreas de Servicios AS-1 y AS-2 en las que el retranqueo mínimo será de 7 metros.

A 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. Para las áreas logístico intermodal ferroviarias ALIF el retranqueo mínimo a viales podrá ser de cero metros, y el retranqueo mínimo entre parcelas colindantes del área ALIF-1 podrá ser de cero metros.

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. En las zonas de retranqueo mínimo a linderos paralelos a las líneas férreas de las áreas ALI-24, ALI-25 y ALI-27, se permitirá la instalación de elementos relacionados con el aprovechamiento de la energía solar como son paneles fotovoltaicos, etc.

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 paramentos 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 paramentos 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 50cm de altura, al que se le podrá superponer un cierre metálico con carácter de transparencia de altura 2,50m. 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 protegidos 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 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.

### 3.2.9.- Red viaria y aparcamientos públicos.

Se divide en:

#### 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 cuenten 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). También se podrán instalar soportes, marquesinas y mobiliario urbano destinados a usos informativos y publicitarios, debiendo cumplir para ello la normativa de carreteras.

Así mismo, se permite en el aparcamiento situado junto al Sistema General Ferroviario, el estacionamiento de vehículos y otros sistemas de transportes relacionados con la logística.

#### 3.2.9.2.- Reserva viales RV

Se establece una Reserva de viales para el futuro desdoblamiento de la carretera de la Base Aérea y ampliación de la rotonda de su enlace con la Autovía A-2.



instalaciones. Con carácter particular se prescribe la plantación de una pantalla vegetal que oculte las edificaciones.

Los suelos correspondientes serán de titularidad privada.

### 3.2.12.- Sistema General de Infraestructuras SGI.

Uso principal: construcción de las infraestructuras e instalaciones necesarias para garantizar el adecuado 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.

La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.

Los suelos correspondientes serán de titularidad pública.

### 3.2.13.- Aparcamiento Privado

Uso: aparcamiento de vehículos.

Usos compatibles y complementarios: se permitirán usos complementarios de la actividad del aparcamiento como oficinas de control, de seguridad, administrativas, aseos y duchas. Nunca usos hoteleros ni de restauración.

Usos no permitidos: el resto.

Condiciones de las parcelas: indivisibles.

Condiciones edificatorias:

Ocupación máxima: 5% sobre parcela neta.

Edificabilidad: será sobre parcela neta, y como máximo será de 0,05 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Altura máxima: 1 planta, 4 m. La altura máxima permitida de las construcciones quedará limitada y supeditada a la determinada por las servidumbres aeronáuticas.

Condiciones de posición, los retranqueos mínimos serán los siguientes:

- A alineaciones de viales rodados 10 metros.
- A otros linderos 7 metros.

Titularidad: privada.

ANEXO I. PLANO Nº 2. USOS PORMENORIZADOS



**ANEXO Nº 2 MAPA SONORO DEL AEROPUERTO**

