

CANFRANC



**MODIFICACIÓN AISLADA Nº14 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DE CANFRANC, RELATIVA AL ENTORNO DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL**

DOC. Nº1 - DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA (ABRIL 2017)

MODIFICACIÓN AISLADA Nº14 DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE CANFRANC, RELATIVA AL ENTORNO DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL

DOCUMENTO PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA (ABRIL 2017)

ÍNDICE

I. MEMORIA

I.1. INTRODUCCIÓN	Pág. 3
I.2. OBJETO	Pág. 3
I.3. ANTECEDENTES	Pág. 3
I.4. SITUACIÓN ACTUAL. PLANEAMIENTO VIGENTE	Pág. 7
I.5. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA	Pág. 8
I.6. ESTUDIO DE LOS EFECTOS SOBRE EL TERRITORIO	Pág. 16
I.7. PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE LA MODIFICACIÓN	Pág. 17
I.8. NORMATIVA APLICABLE Y TRAMITACIÓN	Pág. 27

II. NORMAS URBANÍSTICAS

II.1. NORMATIVA DEL PGOU. Redacción actual	Pág. 30
II.2. NORMATIVA DEL PGOU. Modificación propuesta	Pág. 34

III. ANEXOS

III.1. IDENTIDAD PROPIETARIOS CATASTRALES	Pág. 40
III.2. RELACIÓN EDIFICACIONES PROTEGIDAS	Pág. 51
III.3. FICHA NOTEPA	Pág. 74

IV. PLANOS

IV.1. PLANOS DE INFORMACIÓN	
PI-1. Clasificación del suelo. Sistemas generales. PGOU vigente	Escala 1/10.000
PI-8. Clasificación del suelo. Sistemas generales. PGOU vigente	Escala 1/2.000
PI-9. Calificación del suelo. PGOU vigente	Escala 1/2.000
PI-10. Alineaciones y rasantes. PGOU vigente	Escala 1/2.000
PI-11. Ámbitos de desarrollo del planeamiento. PGOU vigente	Escala 1/2.000
PI-ac. Plano de afecciones de carretera N-330	Escala 1/1.500
IV.2. PLANOS DE ORDENACIÓN	
PO-1. Clasificación del suelo. Sistemas generales. PGOU modificado	Escala 1/10.000
PO-8. Clasificación del suelo. Sistemas generales. PGOU modificado	Escala 1/2.000
PO-9. Calificación del suelo. PGOU modificado	Escala 1/2.000
PO-10. Alineaciones y rasantes. PGOU modificado	Escala 1/2.000
PO-11. Ámbitos de desarrollo del planeamiento. PGOU modificado	Escala 1/2.000

I. MEMORIA

I.1) INTRODUCCIÓN

La presente propuesta para la modificación aislada nº14 del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Canfranc en el entorno de la Estación Internacional se formula a iniciativa del Gobierno de Aragón. Su redacción se ha realizado con medios y personal propios del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, tanto de la Dirección General de Urbanismo (DGU) como de la sociedad "Suelo y Vivienda de Aragón S.L." (SVA) adscrita al mismo, contando además con colaboraciones externas en materias específicas tales como análisis de riesgos de inundación, geológicos, levantamientos taquimétricos y otros de similar índole.

El equipo redactor está integrado por:

- Pilar Alfaro Santafé	Licenciada en Derecho	DGU
- Raquel Aragón Blázquez	Estudiante de arquitectura, becaria en	DGU
- Manuel Aranda Calleja	Arquitecto	DGU
- Marta P. Castillo Forniés	Licenciada en Derecho	DGU
- Laura Fernández Dorado	Ingeniera de Caminos, C. y P.	DGU
- Amalia Lacasta Claver	Ingeniera de Caminos, C. y P.	SVA
- Victoria Mateos Peinado	Arquitecta	DGU
- Isabel Peralta Galve	Estudiante de arquitectura, becaria en	DGU
- Beatriz Santos Sánchez	Arquitecta	DGU
- María José Segura Val	Licenciada en Derecho	DGU
- Nuria Toral Larriba	Arquitecta	SVA
- David Valero Carbo	Delineante en prácticas	DGU

I.2) OBJETO

El presente documento tiene por objeto la modificación de las determinaciones urbanísticas relativas al entorno de la Estación Internacional de Canfranc clasificado como Suelo Urbanizable Delimitado en el PGOU vigente, de forma que se compatibilicen los usos ferroviarios actuales y futuros con la conservación y puesta en valor del conjunto de edificaciones existentes en este ámbito.

I.3) ANTECEDENTES

A finales del siglo XIX comenzaron a fraguarse los primeros proyectos para unir España y Francia por medio del ferrocarril, proyectos que tras extensas negociaciones concluyeron en el Convenio de 1904 para la construcción de tres ferrocarriles transpirenaicos y, finalmente, en la construcción de la Estación Internacional de Canfranc, inaugurada en 1928.

La espectacularidad y belleza de este edificio, así como sus valores artísticos y arquitectónicos fueron reconocidos por la Diputación General de Aragón, mediante su declaración como Bien de Interés Cultural, en la categoría de Monumento, por el Decreto 87/2002, de 6 de marzo, del Gobierno de Aragón.

No obstante, tras la interrupción del tráfico internacional en 1970 y la progresiva falta de uso de la estación se inició un proceso de deterioro tanto del edificio principal como del resto de elementos de la plataforma ferroviaria. Proceso que continúa hasta hoy, a pesar de las diversas propuestas y actuaciones planteadas por las administraciones públicas en un período que abarca prácticamente los últimos 20 años.

Sin ánimo exhaustivo, se relacionan algunos de los hitos más destacables que han incidido de alguna manera en este ámbito, ordenados cronológicamente:

*** 1994.- Primer convenio suscrito entre la DGA, RENFE (hoy ADIF) y el Ayuntamiento de Canfranc para la rehabilitación del edificio principal y la remodelación del resto de las instalaciones mediante una actuación urbanística concertada. Creación del Consorcio Canfranc 2000.**

* 1998.- Proyecto Básico de Rehabilitación del edificio principal.

* 1999.- Homologación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Canfranc a PGOU.

* 2001.- Concurso internacional de ideas para la ordenación del entorno de la Estación de Canfranc.

* 2002.- Publicación del Texto Refundido del PGOU.

* 2002.- Declaración como Bien de Interés Cultural (BIC) de la Estación.

* 2003.- Proyecto de Ejecución de Rehabilitación del edificio principal, dividido en 3 fases.

*** 2005.- Nuevo Convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, DGA, Ayuntamiento de Canfranc, ADIF, Consorcio Canfranc 2000 y Suelo y Vivienda de Aragón (SVA) para la rehabilitación, gestión de la promoción y desarrollo urbanístico de la Estación de Canfranc.**

* 2006.- Acuerdo marco suscrito entre ADIF, SVA y el Consorcio Canfranc 2000 para la ejecución de las obras ferroviarias.

* 2006.- Adenda al acuerdo marco anterior (ADIF-SVA) para la financiación y encomienda a ADIF de la asistencia técnica para la redacción y dirección de los proyectos constructivos correspondientes a las obras de la solución ferroviaria de Canfranc.

* 2007.- Redacción de un Proyecto constructivo de remodelación de las instalaciones ferroviarias, por encargo de ADIF.

* 2009.- Redacción de un Proyecto constructivo de nueva estación y nave para trenes, por encargo de ADIF.

* 2009.- Finalización de las fases 1ª y 2ª de las obras de rehabilitación del edificio principal.

* 2011.- Redacción del "Plan Maestro Circuito de Esquí Aragón", redactado por Ecosign Mountain Resort Planners Ltd para la Asociación Turística del Valle del Aragón, en el que se prevén actuaciones en la plataforma ferroviaria de Canfranc.

*** 2013.- Adenda para la modificación parcial y desarrollo puntual del Convenio de 2005 suscrito entre el Ministerio de Fomento, DGA, Ayuntamiento, ADIF, Consorcio Canfranc 2000 y SVA.**

* 2013.- Firma de un convenio entre la DGA y los Colegios Profesionales de arquitectos e ingenieros de caminos para diversas actuaciones conjuntas, entre ellas el análisis y elaboración de propuestas relativas a la Estación de Canfranc.

* 2013.- Constitución del grupo de trabajo previsto en la Adenda al Convenio de 2005.

* 2013.- Protocolo de acuerdo del Gobierno de Aragón y de la Región Aquitania en el que se establece la hoja de ruta 2012-2020 para la recuperación de los tráficos de la línea ferroviaria Pau-Canfranc-Zaragoza.

* 2013.- Ejecución, por parte de Suelo y Vivienda de Aragón, de trabajos en el edificio de la Estación Internacional, con el fin de garantizar su conservación y habilitar un recorrido turístico, garantizando las medidas de seguridad de estas visitas guiadas.

Se expone a continuación una breve reseña de los Convenios de 1994 y 2005, así como de la Adenda a este último suscrita en enero de 2013:

I.3.1) EL CONVENIO DE 1994

La progresiva falta de uso de la estación en las últimas décadas ha dado lugar a un avanzado grado de deterioro y mal estado de conservación. A consecuencia de ello, con fecha **27 de abril de 1994** fue suscrito un Convenio para la Rehabilitación de la Estación de Ferrocarril de Canfranc, entre la Diputación General de Aragón, RENFE (hoy ADIF) y el Ayuntamiento de Canfranc, en virtud del cual se ponía en común la voluntad de estas instituciones para impulsar la rehabilitación de la Estación, así como el desarrollo urbanístico de su entorno.

En ejecución de la Cláusula 3ª del citado Convenio fue constituida una Entidad Urbanística de naturaleza administrativa con la denominación de "Consortio Urbanístico Canfranc 2000", con objeto de rehabilitar, gestionar la actuación renovadora y urbanística proyectada sobre los terrenos, edificios e instalaciones de la Estación de Ferrocarril de Canfranc, que incluía la remodelación de instalaciones ferroviarias de la localidad y la ejecución del proyecto sobre los terrenos que resultasen liberados del servicio ferroviario.

El "Consortio Urbanístico Canfranc 2000" acordó en 2002 encomendar la gestión de las obras de rehabilitación estructural del edificio de la Estación Internacional a la Sociedad Pública "Suelo y Vivienda de Aragón, S. L.". Dicha Sociedad ha realizado hasta el momento diversos trabajos de rehabilitación del Edificio Principal de la Estación de Ferrocarril.

I.3.2) EL CONVENIO DE 2005

Vistos los planteamientos originarios que recogió el Convenio de 1994, y por ende, las facultades que éste otorgó al "Consortio Urbanístico Canfranc 2000", y coincidiendo éstas con el objeto social de la empresa pública Suelo y Vivienda de Aragón, ambas entidades consideraron conveniente suscribir un nuevo acuerdo que promoviera e impulsara definitivamente las actuaciones de rehabilitación del

antiguo edificio de la Estación y la transformación urbanística de su entorno, dotando a esa zona de las infraestructuras necesarias y de calidad que permitan el desarrollo de las importantes y diversas posibilidades turísticas, deportivas, socioeconómicas, culturales y simbólicas que ofrece.

Para ello, con fecha **11 de octubre de 2005** fue suscrito un nuevo Convenio entre el Ministerio de Fomento, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), el Gobierno de Aragón, el Consorcio Urbanístico Canfranc 2000, el Excmo. Ayuntamiento de Canfranc y la Sociedad Pública "Suelo y Vivienda de Aragón, S.L.U." para la rehabilitación, gestión de la promoción y desarrollo urbanístico de la Estación de Ferrocarril de Canfranc (Huesca).

Interesa señalar que la Cláusula 2ª del citado Convenio, en la que se establecían los compromisos de las partes firmantes, contiene en su apartado C) una referencia a la tramitación de una modificación del Plan General de Ordenación Urbana del municipio, con el fin de hacer viable el objeto del Convenio.

I.3.3) LA ADENDA DE 2013 AL CONVENIO DE 2005

Con fecha **14 de enero de 2013** se suscribió una Adenda al Convenio de 11 de octubre de 2005, que tenía por objeto modificar parcialmente y desarrollar puntualmente el contenido del citado Convenio, entre otros, en los siguientes extremos:

- a) Transmisión a título oneroso de la titularidad del edificio de la Estación Internacional a la Sociedad Pública "Suelo y Vivienda de Aragón, S.L.U." (SVA).
- b) Cesión, por parte de ADIF, del uso de una superficie de 10.245 m² circundante al edificio de la Estación Internacional, a cambio de la rehabilitación como acceso peatonal del antiguo paso subterráneo que parte del torreón central hasta el vestíbulo del edificio.
- c) Cesión de una superficie adicional de 4.403 m² a SVA, una vez que esta Sociedad Pública acometa a exclusiva cuenta y cargo una serie de modificaciones relativas al haz de vías existente, al acceso ferroviario al cocherón y material histórico almacenado en el mismo, y a las instalaciones de extracción de humos.

Tal como se establece en la propia Adenda, el resto de estipulaciones no modificadas del Convenio de 2005, en particular sus objetivos y procedimientos, mantienen su plena vigencia.

I.4) SITUACIÓN ACTUAL. PLANEAMIENTO VIGENTE

El planeamiento general vigente en el municipio de Canfranc es un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) obtenido por homologación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal (NNSS) del año 1985, homologación que fue acordada por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca con fecha 31 de agosto de 1999. En el acuerdo de homologación, publicado en el Boletín Oficial de Aragón nº156 (7 de diciembre de 1999) se establecía la prescripción de que se elaborase un Texto Refundido del planeamiento general en el plazo de seis meses.

Dicho Texto Refundido fue publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca (BOPHU) con fecha 12 de febrero de 2002.

En el PGOU vigente, el ámbito de la Estación Internacional y su entorno se configura como un Sector de Suelo Urbanizable Delimitado a desarrollar mediante un Plan Parcial, que deberá atenerse a los criterios y parámetros básicos establecidos en el artículo 197 de las Normas Urbanísticas (NNUU), cuyo contenido se refleja en el apartado I.9 del presente documento.

El PGOU establece como objetivo de la actuación el desarrollo urbanístico de los antiguos terrenos ferroviarios que en su mayor parte no se utilizan en la actualidad, para dar lugar a nuevos usos residenciales y terciarios, restringiendo el ámbito de uso ferroviario. Para ello se establecen una serie de criterios de ordenación reflejados en el citado artículo de las NNUU. Los parámetros fundamentales que definen el Sector son los siguientes:

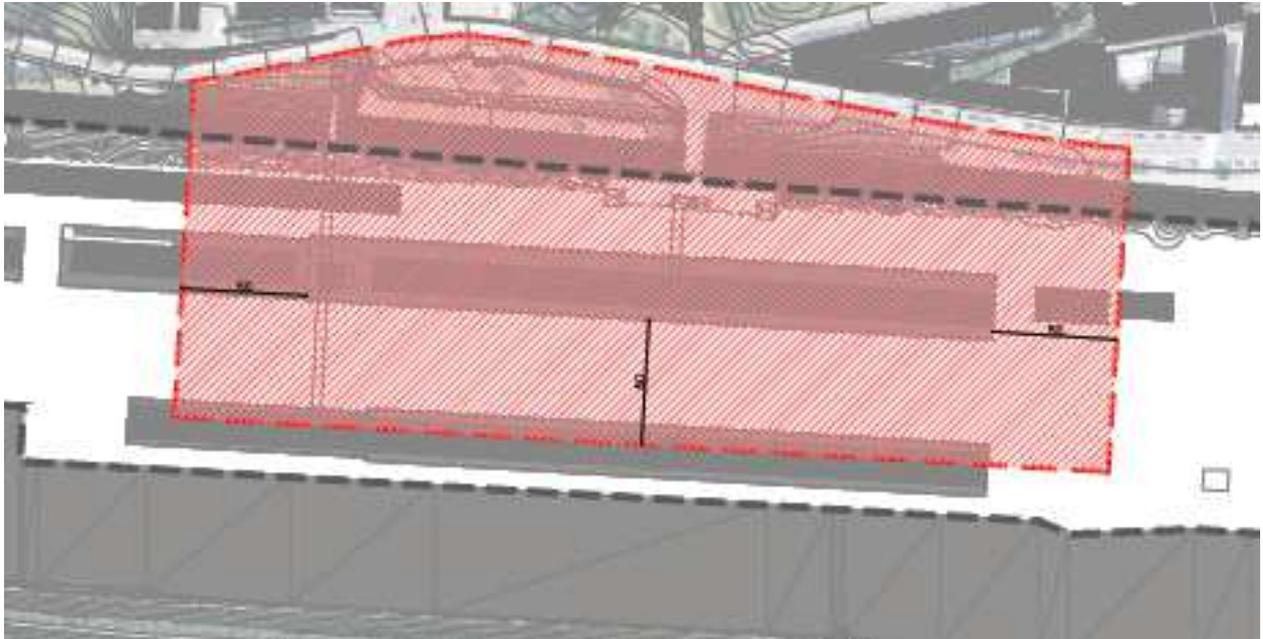
- * Superficie de suelo: 19,4 has (193.993,31 m²)
- * Índice de edificabilidad bruta residencial de nueva planta: 0,30 m²/m²
- * Índice de edificabilidad en terrenos ferroviarios y logísticos: 0,10 m²/m²
- * Edificabilidad adicional en rehabilitación de la Estación
- * Edificabilidad dotacional: no computa
- * Densidad máxima: 25 viv/ha (la superficie edificable en plazas hoteleras no será computable a efectos de densidad de viviendas)
- * Nº máximo de viviendas: 440

Con posterioridad a la homologación del PGOU se han aprobado definitivamente diversas modificaciones aisladas del planeamiento general. Ninguna de estas modificaciones afecta a las determinaciones previstas para el ámbito de la Estación Internacional.

Además del marco fijado por el planeamiento urbanístico, hay que indicar que el edificio de la Estación Internacional goza de protección como Bien de Interés Cultural en la categoría de monumento, al haber sido declarado como tal por el Gobierno de Aragón en 2002. La declaración incluye también el entorno comprendido dentro de los planos paralelos a las fachadas norte, sur y este del edificio a una distancia de 50 metros, extendiéndose el límite oeste del entorno hasta la carretera de acceso.

Con relación a la delimitación del entorno del BIC conviene aclarar que el grafiado del mismo que fue objeto de publicación en el BOA no se ajusta a su definición (límite a 50 m de las fachadas norte, sur y este), error que llevaría a

considerar que el hangar este se encuentra dentro del entorno. El grafiado correcto, que se incorpora a continuación, deja claro que solo el hangar oeste está, al menos parcialmente, dentro de dicho entorno, no así el hangar este que queda íntegramente fuera.



Entorno BIC Estación Internacional. Delimitación correcta según descripción del Decreto 87/2002 (50 m respecto fachadas norte, sur y este)

I.5) JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN

A pesar de las actuaciones parciales de rehabilitación en el edificio de la Estación Internacional realizadas por la empresa Suelo y Vivienda de Aragón, tras más de 15 años de vigencia del PGOU no se ha tramitado el Plan Parcial necesario para el desarrollo del ámbito, lo que ha contribuido a profundizar el progresivo deterioro del entorno.

A esta circunstancia se une el hecho de que algunos de los criterios básicos de la ordenación prevista en el PGOU homologado en 1999 deben ser revisados, en función de las nuevas circunstancias socio-económicas, del marco normativo que actualmente afecta al ámbito y de los distintos acuerdos o compromisos adoptados por las administraciones implicadas desde aquella fecha hasta hoy.

Concretamente, la necesidad y conveniencia de la modificación planteada se justifican conforme a los siguientes argumentos:

a) Delimitación de la zona afecta al Sistema General Ferroviario

El vigente artículo 197 de la Normativa del Texto Refundido del PGOU refleja una superficie total del ámbito de 19,4 has. Esta superficie corresponde a la totalidad de la explanada donde se asientan las instalaciones ferroviarias, si bien en ese total no se diferencia la parte correspondiente al Sistema General Ferroviario. El PGOU prevé reducir el ámbito de uso ferroviario que actualmente ocupa la

totalidad del Sector, pero no delimita gráficamente los terrenos reservados a este uso.

Como ya se ha indicado en los antecedentes, tras la firma del Convenio de 2005 en 2006 se suscribió un Acuerdo marco entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Suelo y Vivienda de Aragón y el Consorcio Canfranc 2000 para la ejecución de las obras ferroviarias, así como una Adenda a dicho acuerdo marco para la financiación y encomienda a ADIF de la asistencia técnica para la redacción y dirección de los proyectos constructivos correspondientes a las obras de la solución ferroviaria de Canfranc.

Tras ese acuerdo, en septiembre de 2007 ADIF formuló el *“Proyecto de Construcción de la Remodelación de las Instalaciones Ferroviarias de la Estación de Canfranc”* que entre otras cuestiones concreta la superficie que, dentro del ámbito de la plataforma de la estación, debe quedar afectada al Sistema General Ferroviario, pudiendo quedar el resto desafectado de dicho uso.

En 2009 ADIF formuló también un proyecto técnico para la construcción de una nueva estación y nave para trenes, situada junto al final de los andenes previstos en el proyecto de remodelación de vías.

Posteriormente, tal como preveía la Estipulación Tercera de la Adenda de enero de 2013 al Convenio de 2005 las partes firmantes constituyeron un grupo de trabajo para analizar las distintas alternativas posibles. En el marco de dicho grupo de trabajo se acordó que se analizaran de nuevo las necesidades ferroviarias futuras de la Estación de Canfranc para determinar los terrenos que podrán ser liberados del sistema general ferroviario.

Con esa finalidad, en mayo de 2013 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento presentó al grupo de trabajo un documento denominado *“JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE OCUPACIÓN DE LA REMODELACIÓN FUTURA DE LA PLAYA DE VÍAS DE LA ESTACIÓN DE CANFRANC”*. En el apartado 3.2 de este documento se indica lo siguiente: *“Por tanto, se considera (...) que el límite del ámbito de la actuación urbanística debe coincidir con el límite indicado en el proyecto de ADIF de 2007, “Proyecto de Construcción de la Remodelación de las Instalaciones Ferroviarias de la Estación de Canfranc”, cuyos planos se adjuntan en el apartado correspondiente.”*

Por tanto, en estos momentos se dispone de datos suficientes para concretar la superficie del ámbito que debe quedar afectada al Sistema General Ferroviario tal como prevé el artículo 7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. El resto de la actual plataforma ferroviaria puede quedar desafectado de este uso.

Ante esta situación, con vistas a facilitar el desarrollo tanto de la zona ferroviaria como del resto se considera conveniente plantear la división del ámbito, a efectos urbanísticos, en dos partes: por un lado, la zona desafectada del uso ferroviario, que constituiría un Sector de Suelo Urbanizable Delimitado, y por otro la zona reservada al uso ferroviario que se definiría como Sistema General Ferroviario. Esta diferenciación en dos zonas supone que el desarrollo de las actuaciones previstas en cada uno de ellas podrá ejecutarse de forma independiente.

De acuerdo con la mencionada propuesta de remodelación de ADIF, la delimitación del Sistema General Ferroviario incorpora el tramo de vía que, una vez atravesado el río, conecta la plataforma ferroviaria con la boca del Túnel Internacional, y que actualmente está fuera de la delimitación del Sector según el PGOU.

b) Inviabilidad de la ordenación prevista en el PGOU vigente

Tal como señala el art. 197.1 de las Normas del PGOU, las determinaciones del PGOU vigente respecto al Sector de la Estación se basan en las iniciativas en curso (en el momento de su redacción) por parte del Consorcio Urbanístico Canfranc 2000, que pretendían el desarrollo urbanístico de los antiguos terrenos ferroviarios que en su mayor parte no se utilizan en la actualidad, para dar lugar a nuevos usos residenciales (hotelero, residencia comunitaria, vivienda) y terciarios, restringiendo el ámbito de uso ferroviario.

En estos momentos, tal como se expone en el último acuerdo suscrito por las administraciones implicadas (la Adenda del año 2013) la actual situación del mercado inmobiliario difiere sustancialmente de la que se contemplaba al suscribir los convenios de 1994 y 2005, de tal manera que la financiación prevista en el mismo a través del desarrollo urbanístico de los terrenos de la estación se plantea como inviable en los próximos años, lo que a juicio de las partes conduce a hacer un nuevo planteamiento, no de los objetivos del Convenio que se consideran plenamente vigentes en su formulación, sino la manera de llevarlos a cabo y, en particular, de financiarlos.

c) Protección y recuperación del patrimonio edificado existente en el ámbito

Por otra parte, y sin perjuicio de la protección de la que ya goza el edificio de la Estación Internacional como Bien de Interés Cultural, este edificio principal no puede entenderse desligado de su entorno inmediato: la propia plataforma ferroviaria o playa de vías que constituye un conjunto de gran interés en sí mismo, al que contribuyen todos y cada uno de los elementos allí presentes, incluso aquellos edificios que, sin tener un especial valor arquitectónico, sí poseen un indudable valor histórico y ambiental, además de otras instalaciones o infraestructuras asociados al uso ferroviario: grúas, cambios de agujas, etc.

Estos elementos "auxiliares" incluyen edificaciones de diversas tipologías: dormitorios de maquinistas, cocheras, almacenes...

La regulación de los edificios de interés histórico-artístico en el PGOU vigente establece, en su art. 99, un único nivel o categoría de protección denominada "edificaciones de protección especial", en el que se incluye el edificio de la Estación Internacional (BIC) y el de la rotonda de máquinas. Hasta el momento, todas las propuestas de Planes Parciales que se han venido planteando desde la aprobación del PGOU contemplaban la demolición del resto de edificaciones existentes en la plataforma.

En estos momentos tanto el Ayuntamiento de Canfranc como el Gobierno de Aragón consideran que uno de los criterios fundamentales de actuación debe ser precisamente la recuperación, en la mayor medida posible, de este conjunto de

edificaciones e infraestructuras actualmente fuera de uso, no solo por su valor histórico y simbólico sino también por el potencial que suponen para el desarrollo turístico del municipio.

Asumiendo este criterio, se propone modificar la regulación del PGOU respecto a la protección del patrimonio edificado, incluyendo un segundo nivel de protección ambiental, que permitirá proteger una serie de edificaciones existentes en la plataforma ferroviaria, además de otras que en el futuro puedan incluirse en este nivel de protección si el Ayuntamiento lo considera oportuno.

En el Anexo 2 al presente documento figura la relación de edificaciones catalogadas dentro del Sector, que además de las dos que actualmente gozan de protección especial incluye otras nueve a las que se asigna una protección ambiental.

d) Inviabilidad del Sistema General Viario previsto en el PGOU vigente

El PGOU vigente prevé un nuevo viario de Sistema General que se plantea prácticamente como una variante de la carretera N-330, atravesando el Sector de norte a sur. Este viario arranca de la carretera N-330 en el Poblado Oficial, cruza el río Aragón mediante un nuevo puente, asciende por la ladera de la plataforma ferroviaria hasta el extremo sur de la misma, discurre en línea recta por la plataforma delimitando la nueva zona ferroviaria, y vuelve a la carretera N-330 por el nudo existente para acceso a la zona industrial al norte de la misma.

La delimitación del Sistema General Ferroviario planteada en los documentos de ADIF, y asumida por la presente modificación como punto de partida para la división del ámbito en dos zonas resulta incompatible con el trazado del Sistema General Viario previsto en el PGOU.

Además de esta circunstancia, la solución propuesta en el PGOU no parece proporcional y justificada en función de la gran inversión que supondría, y de la dificultad para su ejecución por la diferencia de cotas existente entre la plataforma y la zona opuesta.

Por ello, se considera necesaria la sustitución de este Sistema General Viario por un viario más sencillo de carácter local que dé servicio exclusivamente al ámbito de la Estación. La nueva conexión del Sector con la carretera N-330 se plantea en dos puntos:

- Construcción de dos nuevos pasos de 5 metros de anchura sobre el río Aragón, a ambos lados del puente existente situado frente a la fachada principal de la Estación Internacional. Estos pasos servirán como carriles de entrada y salida del tráfico viario, quedando el acceso actual reservado para el tránsito peatonal.

- Al norte del ámbito se plantea una segunda conexión con la N-330 ocupando terrenos propiedad de ADIF, que actualmente están calificados en su mayor parte como viario y Sistema General de Aparcamientos en Suelo Urbano Consolidado. Para facilitar la gestión y desarrollo del ámbito, estos terrenos se incluyen dentro de la nueva delimitación del Sector.

e) Afecciones sectoriales y territoriales. Otras previsiones a considerar

Por último, en este apartado se recogen una serie de cuestiones de relacionadas con afecciones sectoriales, instrumentos territoriales y otros documentos suscritos por las administraciones que, con distinto grado de intensidad, afectan al desarrollo urbanístico del entorno de la Estación y motivan también la necesidad de adaptación del planeamiento vigente.

e.1) Afecciones relacionadas con la hidrología

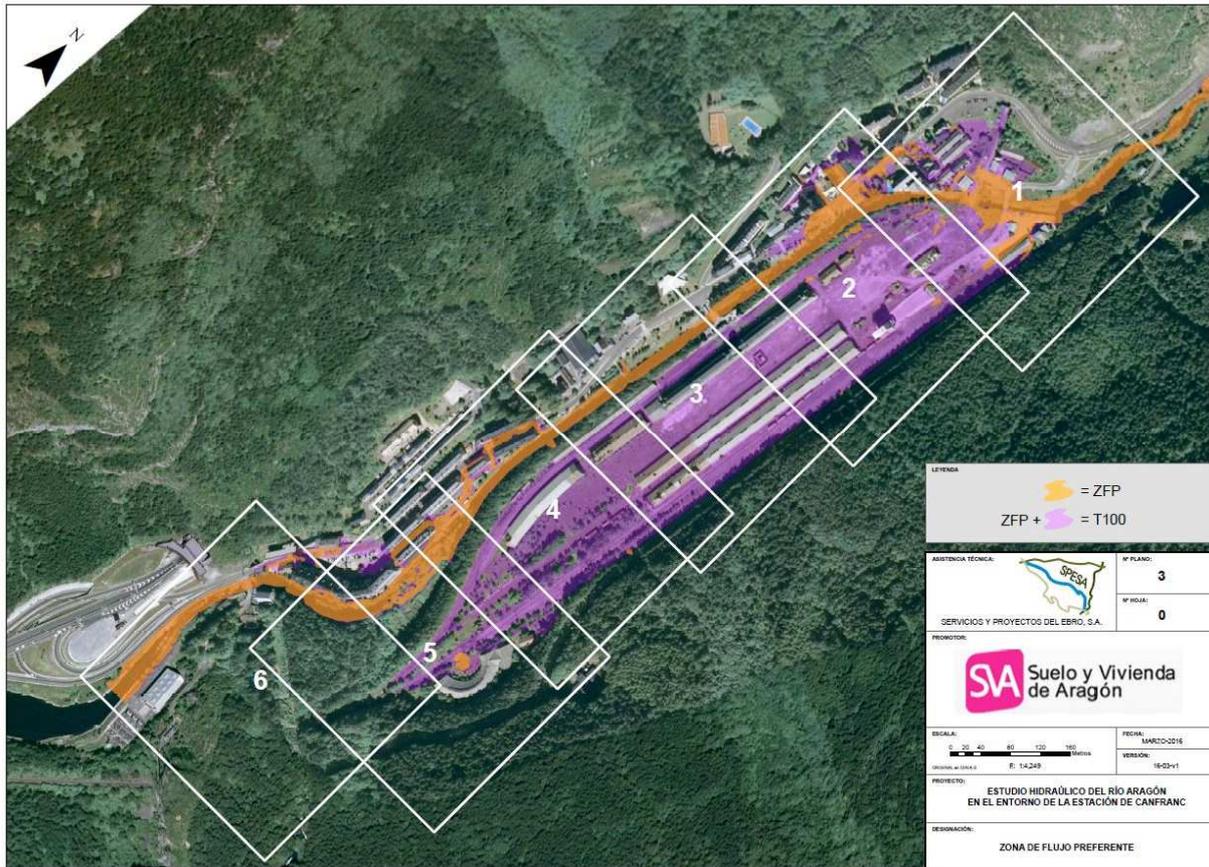
Según la información publicada por la Confederación Hidrográfica del Ebro en su portal informativo SITEBRO, prácticamente la mitad Norte del ámbito a que se refiere la presente modificación se encuentra en "ZONA DE FLUJO PREFERENTE" y la totalidad del mismo en "ZONA INUNDABLE".

No obstante, previo encargo realizado por Suelo y Vivienda de Aragón, la consultora SPESA ha realizado un análisis específico de la explanada de los Arañones de Canfranc, del que deriva que la Zona de Flujo Preferente se ajusta casi estrictamente al cauce del río Aragón, en este tramo (área coloreada en naranja), sin perjuicio de que la práctica totalidad del ámbito esté en zona inundable, en periodo de retorno de 100 años (área coloreada en morado).

Las limitaciones para edificar en ZFP son muy severas. Por referir algunas, no se permiten centros escolares, sanitarios, residencias de mayores o discapacitados, centros deportivos, áreas comerciales que supongan gran aglomeración, cambios de uso que incrementen la vulnerabilidad de la seguridad de las personas, garajes subterráneos sótanos o cualquier edificación bajo rasante.

Pero hay otro tipo de limitaciones respecto de las llamadas "Zonas INUNDABLES". Se entiende por zona inundable aquella que pueda resultar inundada en avenidas con periodo estadístico de retorno de 500 años.

A este respecto tanto los estudios realizados por CHE como los elaborados por SPESA, referidos al ámbito a que afecta este Plan Parcial, son coincidentes: toda la explanada del Entorno Estación de Canfranc es zona inundable. Ahora bien, resulta sustancial conocer los calados en esas inundaciones correspondientes a avenidas con periodo de retorno 500 años. Y a ese respecto el análisis y conclusiones formuladas por SPESA, lo son en el sentido de que tales calados, en nuestro caso, están bien entre 0,00 y 0,30 mts, bien entre 0,30 y 0,70 mts según zonas.



Plano de la Zona de Flujo Preferente, según estudio realizado por SPESA

Con carácter general, en las zonas inundables no se permitirán nuevas edificaciones. Los nuevos usos residenciales se dispondrán a una cota tal que no se vea afectada por avenidas con periodo de retorno de 500 años (en nuestro caso sería por encima de la cota + 0,30 mts o + 0,70 mts, según zonas). Se permiten garajes subterráneos y sótanos siempre que se garantice la estanqueidad del recinto.

Todas estas circunstancias refuerzan el criterio ya expuesto de centrar la recuperación urbanística del ámbito en la actuación sobre los edificios existentes y determinan la introducción, en la normativa urbanística, de una regulación específica sobre los usos autorizables, limitaciones a nuevas construcciones, y cotas de altimetría a que deben ajustarse las plantas edificadas que puedan suponer presencia habitual de personas.

e.2) Riesgos por aludes y desprendimientos

La Estación Internacional de Ferrocarril de Canfranc, así como la explanada donde se ubica la red ferroviaria y los edificios auxiliares a la misma se encuentran situadas en la margen izquierda del río Aragón dentro del paraje conocido como "Los Arañones". Este paraje es atravesado, mediante un tramo canalizado, por el río Aragón al que vierten sus aguas los torrentes de Picaubé, Cargates, San Epifanio y Borreguil de Samán por su margen izquierda (Este), y las laderas de La Rinconada y el torrente de Estiviellas por su margen derecha.

La zona de Los Arañones se encuentra en un fondo de valle pirenaico que ha estado, está y estará expuesta, principalmente, al riesgo de aludes, caídas de bloques y desprendimientos así como al riesgo torrencial que puedan provenir de los torrentes que se acaban de referir, o sus laderas anexas. Tampoco nos podemos olvidar del riesgo de inundación ligado al río Aragón, cuya canalización en el tramo que atraviesa Los Arañones no pudo evitar un desbordamiento lateral, en el año 2012, que afectó a la parte Norte ocasionando algunos daños.

Para minimizar los efectos de estos fenómenos naturales adversos, a comienzos de 1908 se construyeron, con el objetivo principal de defender la Estación de Canfranc y su plataforma, una serie de obras de protección frente a los señalados riesgos naturales. Por otra parte se llevó a cabo una importante labor de repoblación forestal, generando un monte eminentemente protector, con las principales especies arbóreas de los Pirineos y otras introducidas de los Alpes, plantando más de 10.000.000 de árboles.

Después de las primeras actuaciones de defensa frente a los riesgos naturales las afecciones por los torrentes, caídas de bloques o desprendimientos no han sido significativas. Durante este período de más de 100 años únicamente ha habido dos fenómenos que afectaran a la Estación de Canfranc y su entorno. En 1970 un alud proveniente del Torrente de San Epifanio alcanzó la playa de vías abriéndose paso por la masa forestal. Y en 1986 un alud descendió por el Torrente Estiviellas llevándose por delante un bosque maduro de pino silvestre y destruyendo parcialmente la sacristía de la Iglesia de Canfranc-Estación.

Después de estos incidentes únicamente se reconstruyó alguna defensa en el Torrente de Estiviellas y se realizó una nueva protección, en su zona de llegada, con elementos frenadores en hormigón armado, así como un dique-escollera de cierre. También en los últimos años se ha colocado un sistema estático de redes para sujeción del manto nivoso en su zona de salida.

Respecto al riesgo torrencial sólo es reseñable nombrar el desbordamiento y arrastre de acarros del Torrente de San Epifanio, y en menor medida del de Cargates, en el año 2012, que produjo la inundación parcial de la playa de vías y la acumulación de materiales de acarreo.

Con estos antecedentes se puede considerar que la solución dada para la defensa de la Estación de Canfranc y su entorno ha sido buena pero no completa, por cuanto se han constatado sucesos que han afectado a la zona a defender, siendo los más significativos los aludes de los años 1970 y 1986.

Por otra parte el estado de conservación de las obras, incluida la gestión de las masas forestales, no es el más adecuado y por ello se requieren trabajos complementarios de mantenimiento para garantizar, al menos, el nivel de seguridad que el sistema de defensa proyectado ofrecía en origen.

También hay que resaltar que la solución se considera adecuada atendiendo a la vulnerabilidad actualmente existente, es decir a los bienes y usos que hoy están expuestos a los riesgos naturales a los que nos estamos refiriendo. Por tanto un cambio en los inmuebles o usos expuestos supondrá un cambio de vulnerabilidad y, consecuentemente, del riesgo a considerar.

Por cuanto se acaba de exponer en relación a riesgos por aludes y desprendimientos se considera necesaria la elaboración de un estudio que dé cumplida respuesta a lo siguiente:

- Zonificación del nivel de riesgo actual para la Estación de Canfranc y su plataforma. Se tratará de una zonificación multiriesgo: aludes, caída de bloques y desprendimientos, riesgo torrencial y riesgo por inundación lateral del río Aragón (ya analizados en estudio específico que se incorpora como anexo a este documento). Dicha zonificación deberá expresar las características urbanizables en función de los riesgos naturales.
- Medidas de mitigación propuestas para la situación de riesgo que derive de la ordenación y usos previstos en el planeamiento. Tales medidas deberán ser consecuencia del análisis y evaluación de los cambios respecto de inmuebles y usos, basándose en criterios técnicos, económicos y de medio ambiente. Las medidas que se propongan no sólo deben dirigirse a soluciones de protección mediante la reconstrucción o realización de nuevas obras, sino que pueden, y deben, ser complementadas con otras de carácter preventivo y de intervención (planes de autoprotección, predicción local, etc.) ante situaciones de emergencia.
- Zonificación del nivel de riesgo después de las medidas de mitigación que se propongan.
- Establecimiento de un plan de actuación para la mejora del sistema de defensa de la Estación de Canfranc y su plataforma, en su caso.

Por otro lado, con independencia de las propuestas urbanísticas respecto de la explanada de Los Arañones, es necesario mantener en buen estado la conservación de las obras originarias de defensa de la Estación de Canfranc incluyendo las obras de ingeniería y la gestión de las masas forestales de carácter protector. Por ello se debería establecer un Plan de Restauración de las obras afectadas y deterioradas, así como un Plan de Gestión de las masas forestales creadas como mecanismo de reducción de riesgos, para mantener el nivel de seguridad y funcionalidad por las que fueron creadas, y disponer de un plan de mantenimiento anual del conjunto del sistema defensivo. Es importante recordar que sin el monte protector (obras de ingeniería más masas forestales) no podrían existir la Estación de Canfranc ni su plataforma, pero sin ésta tan poco hubiera existido el gran espacio forestal y protector de Los Arañones.

En atención a cuanto se ha manifestado en este apartado, en estos momentos se está elaborando un estudio de riesgos cuya finalización se prevé para el mes de noviembre del presente año, que será aportado como complemento a esta propuesta urbanística en los trámites correspondientes al Proyecto de Urbanización del Sector, y cuya valoración por los órganos y administraciones con competencias al respecto deberá hacerse con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho instrumento de ejecución.

e.3) Plan de Unión de las estaciones de esquí de los valles de Tena y del Aragón

El Consejo de Gobierno de Aragón aprobó, en sesión celebrada el 18 de marzo de 2015, la Declaración de Interés General del Plan de Unión de las estaciones de esquí de los valles de Tena y del Aragón. En estos momentos el PIGA se encuentra en fase de tramitación por lo que, si bien no existen determinaciones concretas derivadas del mismo a las que deba ajustarse el planeamiento urbanístico, ha de tenerse en cuenta su posible incidencia futura, tal como se refleja en la memoria que acompañó a la solicitud de Declaración de Interés General:

“Al encontrarse en una fase preliminar como es la solicitud de la declaración de interés general de Aragón, previa a la aprobación del plan, no resulta posible la inclusión de propuestas de actuación en núcleos existentes de su área de influencia que vayan más allá de las meras instalaciones de los remontes, que supongan la unión de las estaciones antecitada.

En cualquier caso, se ha llevado a cabo el análisis de los desarrollos residenciales de los municipios del área de influencia, se encuentra en el siguiente apartado, y su relación con los centros de esquí y de montaña así como las soluciones de transporte vinculadas a la propuesta realizada.

Si bien, como se ha indicado en la introducción, no resulta posible en este momento facilitar eventuales alternativas que deban incorporarse en los planeamientos correspondientes, máxime teniendo en cuenta que, en atención a lo dispuesto en la LUA, será el propio plan el que, de un lado, delimite el área de actuación y de otro, contenga la totalidad de las previsiones que la LOTA y el resto de normativa aplicable establecen.”

e.4) Protocolo de acuerdo entre el Gobierno de Aragón y la Región de Aquitania para la recuperación de los tráficos de la línea Pau-Canfranc-Zaragoza

En este documento, suscrito en marzo de 2013, ambas partes establecen un calendario de actuaciones que arranca en 2012 y concluye en 2020 con la reapertura del tráfico ferroviario transfronterizo. En lo que respecta al ámbito de la Estación, interesa destacar que se contempla la ejecución de la remodelación de la playa de vías de la Estación de Canfranc y de la nueva estación en el período 2016-2017.

I.6) ESTUDIO DE LOS EFECTOS SOBRE EL TERRITORIO.

La modificación del planeamiento vigente, en la medida que habilita el desarrollo independiente de la zona desafectada del uso ferroviario permitirá una actuación más ágil para la puesta en valor de la estación de Canfranc y su entorno, generando efectos positivos en el desarrollo turístico y socio-económico tanto del municipio de Canfranc como del valle del Aragón en su conjunto.

I.7) PARÁMETROS URBANÍSTICOS DE LA MODIFICACIÓN.

Para la consecución de los objetivos enunciados y justificados en el apartado I.5, la presente propuesta plantea las siguientes modificaciones en los parámetros urbanísticos del PGOU vigente:

I.7.1) DETERMINACIONES DEL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO

Tratándose de un ámbito remitido a planeamiento de desarrollo, en el Plan General se pretende establecer únicamente los criterios y principios básicos que deberá tener en cuenta el Plan Parcial en el que se concrete la ordenación pormenorizada del Sector.

a) Respetto a la delimitación

Una vez segregada la parte correspondiente al Sistema General Ferroviario, la superficie neta del Sector asciende a **131.906 m²**, incluyendo la nueva conexión viario al norte del ámbito, para la que se añaden terrenos actualmente calificados como viario y Sistema General de Aparcamientos en Suelo Urbano Consolidado.

El PGOU vigente se elaboró sobre una cartografía hoy totalmente obsoleta, mientras que las nuevas superficies del Sector y del Sistema General Ferroviario resultantes de la presente modificación se han determinado a partir de la cartografía digital actualmente disponible, pudiendo existir pequeñas diferencias derivadas de esta circunstancia.

El Sector resultante tiene un carácter discontinuo y está integrado por dos sub-ámbitos: la zona "A" con una superficie de 121.727 m² y la zona "B" (rotonda de máquinas y casa aneja) con una superficie de 10.179 m².

b) Principios básicos

Los principios básicos para la ordenación del ámbito, algunos de los cuales ya se han expuesto, son los siguientes:

- Se trata de mantener y rehabilitar para nuevos usos, en la mayor medida posible, los edificios e instalaciones existentes, conservando así el patrimonio ferroviario y la memoria del lugar.
- Previsión de una gran plaza central entre la antigua Estación Internacional y el edificio del muelle más occidental, conformando un espacio apto para la realización de actividades y eventos.
- Trazado de un parque lineal paralelo al río Aragón.
- Facilitar la accesibilidad peatonal desde el núcleo de Canfranc a la plataforma ferroviaria, integrando el pueblo, la plataforma y la ladera.
- La zona de la rotonda de máquinas y depósito de locomotoras, en el extremo sur de la explanada se destinará a usos dotacionales. Dado que esta zona queda físicamente separada del resto del Sector por el Sistema General Ferroviario, tanto el planeamiento de desarrollo como los proyectos de urbanización del Sector y de remodelación de la plaza de vías deberán

prever una conexión peatonal, preferiblemente subterránea, con el resto de la plataforma así como con el Paseo de los Melancólicos situado al este.

c) Determinaciones de ordenación

Respecto a las determinaciones fijadas para el Sector en el PGOU vigente se plantean las siguientes modificaciones:

c.1) Usos admisibles

Respecto a los usos admisibles previstos en el art. 197 del PGOU vigente se mantiene el residencial, terciario y dotacional, y se suprimen los usos ferroviario, logístico e industrial, puesto que éstos se desarrollarán en la zona calificada como Sistema General Ferroviario. El uso terciario engloba, entre otros, los comerciales y recreativos. Además se añaden los siguientes usos admisibles:

- * Hostelero, que comprende todos los enunciados en el art. 40.b) de las Normas del Texto Refundido del PGOU.
- * Aparcamiento
- * Servicios de transporte de viajeros

Se mantiene el uso residencial con el mismo parámetro de densidad del PGOU vigente (25 viviendas/ha), si bien se aplica sobre la nueva superficie del Sector, lo que supone una disminución del número máximo de viviendas que pasa de 440 a 329.

En todo caso, tanto las actuaciones que prevean nuevos usos sobre edificios existentes como las nuevas edificaciones que puedan plantearse deberán atenerse a las limitaciones derivadas de la afección del río Aragón. Por ello cualquiera de los usos admisibles que pueda suponer una presencia habitual de personas deberá mantener su cota de utilización por encima de 1,25 metros respecto a la rasante oficial. Por debajo de esta cota sólo serán autorizables usos que no supongan presencia habitual de personas, tales como estacionamientos, trasteros o almacenes compatibles.

Esta circunstancia determina la necesidad, para permitir un mejor aprovechamiento de los edificios existentes, de introducir pequeños ajustes en los artículos 64 y 65 de las Normas Urbanísticas del PGOU, que regulan (por remisión del art. 72) las condiciones de posición respecto a rasante de las plantas sótano, semisótano y baja para la zona de ordenación por definición volumétrica, que es la calificación asignada al Sector de la Estación. Concretamente se aumenta hasta 1,75 metros la altura sobre rasante permitida para el pavimento de planta baja, en caso de rehabilitación de edificios existentes y siempre que se justifique por razones de inundabilidad. También se aclara la definición de planta sótano y semisótano y se matiza que la altura se medirá respecto a la rasante natural del terreno o a la rasante oficial, cuando exista esta última.

c.2) Aprovechamiento urbanístico y cesiones

El índice de edificabilidad bruta residencial de nueva planta asignado por el PGOU vigente al Sector es de 0,30 m²/m². Entendiendo que dicho índice se refiere

a la superficie total del ámbito, ello supone una edificabilidad global de 58.197,99 m², a los que habría que añadir el volumen de la Estación rehabilitada y la edificabilidad dotacional, que no computan.

Además, el art. 197 de las vigentes Normas Urbanísticas prevé un índice de edificabilidad (cabe entender que adicional) de 0,10 m²/m² en terrenos ferroviarios y logísticos, si bien no es posible determinar la edificabilidad total de estos usos ya que, como se ha expuesto, el Plan General vigente no concreta la superficie correspondiente a tales terrenos.

Con el objeto de aclarar la situación respecto a los parámetros de aprovechamiento, se propone mantener el índice de edificabilidad de 0,30 respecto a la nueva superficie del Sector, lo que se traduce en una edificabilidad de **39.571,80 m²**.

Por otra parte, la edificabilidad prevista en terrenos ferroviarios y logísticos se materializará exclusivamente en el Sistema General Ferroviario adscrito, con el mismo índice de edificabilidad previsto para el Sector (0,30 m²/m²) pero destinada a los usos propios de esta zona (ferroviarios y logísticos).

En el cómputo de la edificabilidad se tendrán en cuenta tanto la correspondiente a construcciones de nueva planta como la de aquellas construcciones existentes que se rehabiliten, con la excepción (ya prevista en el PGOU vigente) de la edificabilidad correspondiente a la Estación Internacional y a la destinada a usos dotacionales.

En este sentido, ya se ha indicado que uno de los criterios básicos de la modificación es el de mantener y rehabilitar los edificios e instalaciones existentes en la mayor medida posible. Según datos catastrales la edificabilidad actualmente materializada en el ámbito es la siguiente:

REF. CATASTRAL	Descripción	Superficie construida (m ²)
3663911YN0336S0001EU	Edificio histórico (Est. Internacional)	9.141 m ² (*)
3663901YN0336S0001OU	Resto zona ferroviaria	22.000 m ²
3663910YN0336N0001JX	Silo	2.016 m ²
3663908YN0336N0001EX	Planta hormigón	324 m ²
3663909YN0336N0001SX	Oficinas	94 m ²
TOTAL		33.575 m²

(*) No computa a efectos del índice de edificabilidad

En función de estos datos se estima que la edificabilidad planteada en la modificación es suficiente para la implantación de los usos necesarios, permitiendo tanto la conservación de los edificios existentes como la construcción, en las zonas donde sea posible y con las limitaciones ya expuestas, de aquellos edificios de nueva planta necesarios para los usos a implantar.

c.3) Aprovechamiento medio

En cumplimiento del artículo 40.1.f) del TRLUA el PGOU debe fijar el

aprovechamiento medio del Sector. Al tratarse del único ámbito de Suelo Urbanizable Delimitado (SUZ-D) previsto en el PGOU, no es necesario calcular el aprovechamiento medio del conjunto del SUZ-D.

El PGOU vigente no define coeficientes de homogeneización de usos y tipologías edificatorias, por lo que se considera un mismo coeficiente (1,00) para todos los usos previstos. En consecuencia, conforme al art. 125 del TRLUA el valor del aprovechamiento medio del Sector se determina de la forma siguiente:

Superficie del Sector (S)	131.906 m²
Índice de edificabilidad	<u>0,30 m²/m²</u>
Aprovechamiento objetivo del Sector (Ao)	39.571,80 m²
Aprovechamiento medio del Sector (Am): Ao / S = 0,30 m²/m²	

c.4) Cesiones obligatorias

Las cesiones dotacionales para Sistema Local de Espacios Libres y Equipamientos deberán concretarse en el Plan Parcial que desarrolle el ámbito, cumpliendo tanto lo dispuesto en el art. 54 del TRLUA como el porcentaje del 30% mínimo para zonas verdes públicas y equipamientos previsto en el PGOU vigente,

También se mantiene la exigencia de cesión del 10% del aprovechamiento medio a favor del Ayuntamiento y la previsión de un uso dotacional para el edificio de la rotonda de máquinas.

En cuanto a la reserva para vivienda protegida, en estos momentos y conforme a la redacción actual del art. 5 de la Ley 24/2003 no es exigible para el municipio de Canfranc puesto que su población es inferior a 3.000 habitantes y el PGOU no establece ninguna previsión al respecto.

La dotación de plazas de aparcamiento a concretar en el Plan Parcial cumplirá también lo exigido en la legislación urbanística aplicable y en el art. 106 del PGOU.

c.5) Sistema de actuación y desarrollo

Se modifica el sistema de actuación previsto en el PGOU, pasando de compensación a cooperación. El desarrollo del Sector se realizará mediante Plan Parcial, Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización.

c.6) Catalogación de edificios a conservar y condiciones estéticas

Además de la protección "especial" establecida en el art. 99 del PGOU vigente para los edificios de la Estación Internacional (BIC), la rotonda de máquinas y casa aneja, se introduce un segundo nivel de protección "ambiental", que permitirá proteger el resto de edificaciones existentes en la plataforma ferroviaria, además de otras que en el futuro puedan incluirse en este nivel de protección si el Ayuntamiento lo considera oportuno.

En el **Anexo 2** al presente documento figura la relación de edificaciones catalogadas dentro del Sector, que incluye dos elementos con grado de

protección especial y nueve con grado de protección ambiental. Las intervenciones posibles en los edificios con protección ambiental se regirán por las siguientes condiciones:

- Se admite la demolición de la edificación exclusivamente en el caso de ruina legal o técnica argumentada previamente las causas o motivos y presentando la alternativa planteada que incluya, mediante una propuesta de intervención, una descripción de los aspectos formales y constructivos con mención expresa de las características y origen de los materiales exteriores a emplear. Podrán realizarse, no obstante, obras de demolición de cuerpos o elementos añadidos a la construcción original y sin valor arquitectónico o etnográfico de consideración.

- Se admiten los siguientes tipos de obra:

- * Obras de restauración, conservación y consolidación.
- * Obras de acondicionamiento, sin alterar la estructura original y manteniendo las características, estilo y condiciones de la construcción.
- * Obras de rehabilitación.
- * Obras de reestructuración, manteniendo siempre en este caso la estructura arquitectónica y tipológica.
- * Obras de sustitución total o parcial, solo en el caso de admitirse la demolición. Si se admite la demolición y posterior sustitución del edificio completo la corporación podrá exigir el cumplimiento de unas condiciones que preserven las condiciones ambientales en el entorno del edificio.
- * Obras de ampliación, siempre que se mantenga una unidad de criterio compositivo en lo que respecta al tamaño y la proporción de los huecos, la altura de cornisas y los materiales empleados.

- Podrá modificarse el uso de la edificación atendándose a lo dispuesto en las condiciones de uso de la zona en que se encuentre el edificio. Las actuaciones en el espacio urbano y las edificaciones colindantes de los edificios catalogados deberán ser respetuosas con éstos, tendiendo en lo posible a ponerlos en valor.

Se introduce también la posibilidad de que los edificios catalogados cuenten con fichas que establezcan condiciones particulares para estos elementos.

Las modificaciones propuestas se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro comparativo PGOU vigente-modificación propuesta SECTOR "ENTORNO ESTACIÓN INTERNACIONAL"		
	PGOU vigente	Modificación propuesta
SUPERFICIE SECTOR	193.993,31 m2	131.906 m2
Usos admisibles Sector	Residencial, terciario, dotacional, ferroviario, logístico, industrial en zona específica	Residencial, terciario, dotacional, hostelero, aparcamiento, transporte de viajeros
Índice edificabilidad Sector	0,30 m2/m2	0,30 m2/m2
Índice edificabilidad terrenos ferroviarios y logísticos	0,10 m2/m2	--
Edificabilidad Sector	58.197,99 m2	39.571,80 m2
Aprovechamiento medio	no se determina	0,30 m2/m2
Densidad de viviendas (sobre superficie neta del Sector)	25 viv/ha	25 viv/ha
Nº máximo de viviendas	440	329
Edificabilidad adicional en rehabilitación de la Est. Internacional	no computa	no computa
Edificabilidad dotacional	no computa	no computa
Cesiones para espacios libres y equipamientos	Cumplirán los mínimos exigibles s/Ley Mínimo 30% superficie ámbito	Cumplirán los mínimos exigibles s/Ley Mínimo 30% superficie ámbito
Previsión aparcamientos	1 plaza por vivienda	Cumplirán los mínimos exigibles s/TRLUA y PGOU
Cesión de aprovechamiento medio al Ayuntamiento	10%	10%
Condiciones especiales	Mínimo 30% espacio libre de edificación	Mínimo 30% espacio libre de edificación Limitaciones de usos y rasantes en zona inundable
Elementos protegidos	Protección especial: Estación Internacional y rotonda de máquinas	1. Protección especial: Estación Internacional y rotonda de máquinas 2. Protección ambiental: edificios incluidos en anexo A2
Sistema de actuación y desarrollo	Compensación Plan Parcial+PC+PU	Cooperación Plan Parcial+PR+PU

1.7.2) DETERMINACIONES DEL SISTEMA GENERAL FERROVIARIO

A partir de la propuesta de ocupación de la remodelación futura de la playa de vías formulada por ADIF, en esta modificación se concreta la superficie que debe seguir quedando afectada al servicio ferroviario, que a efectos urbanísticos se define como Sistema General Ferroviario (SGF). La superficie del SGF asciende a **67.023 m²** incluyendo el tramo de vía que, una vez atravesado el río, conecta la plataforma ferroviaria con la boca del Túnel Internacional.

La presente modificación de PGOU contiene las determinaciones urbanísticas necesarias para hacer posible la ejecución del Sistema General Ferroviario. No obstante, en caso de que sea necesario modificar o completar su ordenación pormenorizada deberá formularse un Plan Especial tal como prevé la legislación sectorial aplicable y el art. 13 de las Normas Urbanísticas del PGOU. El Plan Especial se tramitará de acuerdo con el procedimiento establecido para los Planes Parciales en el TRLUA.

Así mismo se deberán revisar los proyectos ferroviarios ya elaborados para la remodelación de las instalaciones ferroviaria y la nueva estación y nave para trenes con objeto de adaptarse a las determinaciones establecidas en la presente modificación de PGOU.

Para ello se completa el artículo 130 del PGOU (Sistema General de la Infraestructura Ferroviaria. Definición) introduciendo determinaciones relativas a los usos admisibles y la edificabilidad máxima admisible.

En cuanto a los usos, además de las actividades propias del administrador de infraestructuras ferroviarias podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquéllas. Por tanto, además del uso global ferroviario se establecen como permitidos todos aquellos complementarios o relacionados con el mismo, y en particular los de carácter logístico e industrial.

Respecto a la edificabilidad, se propone fijar un índice de 0,30 m²/m² (igual que el definido para el Sector) sobre la superficie delimitada como Sistema General Ferroviario. Esto se traduce en una edificabilidad de hasta **20.106,90 m²**, que se estima suficiente para las necesidades del servicio ferroviario.

Serán igualmente de aplicación las condiciones establecidas en los siguientes artículos del PGOU: 15.3 (ejecución de los Sistemas Generales), 125, 126, 127, 131 y 195.

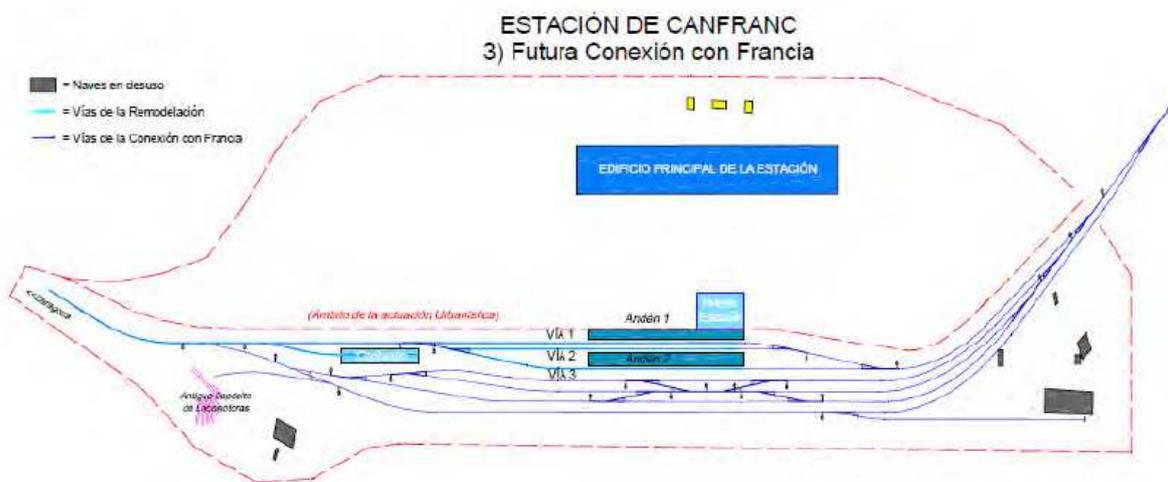
En el proyecto formulado por ADIF en 2009 se diseñaba un edificio de nueva planta para la estación anexo a la playa de vías, que permite al acceso a los andenes a través de la cabecera de las vías, que en una primera fase están diseñadas en fondo de saco, advirtiendo que en el futuro hay que prever un acceso a distinto nivel al andén 2, que quedará aislado al dar continuidad a las vías que en la primera fase no son pasantes.

Siguiendo los criterios de recuperación y puesta en valor de los edificios existentes en los que se basa la presente modificación, se plantea ubicar la futura

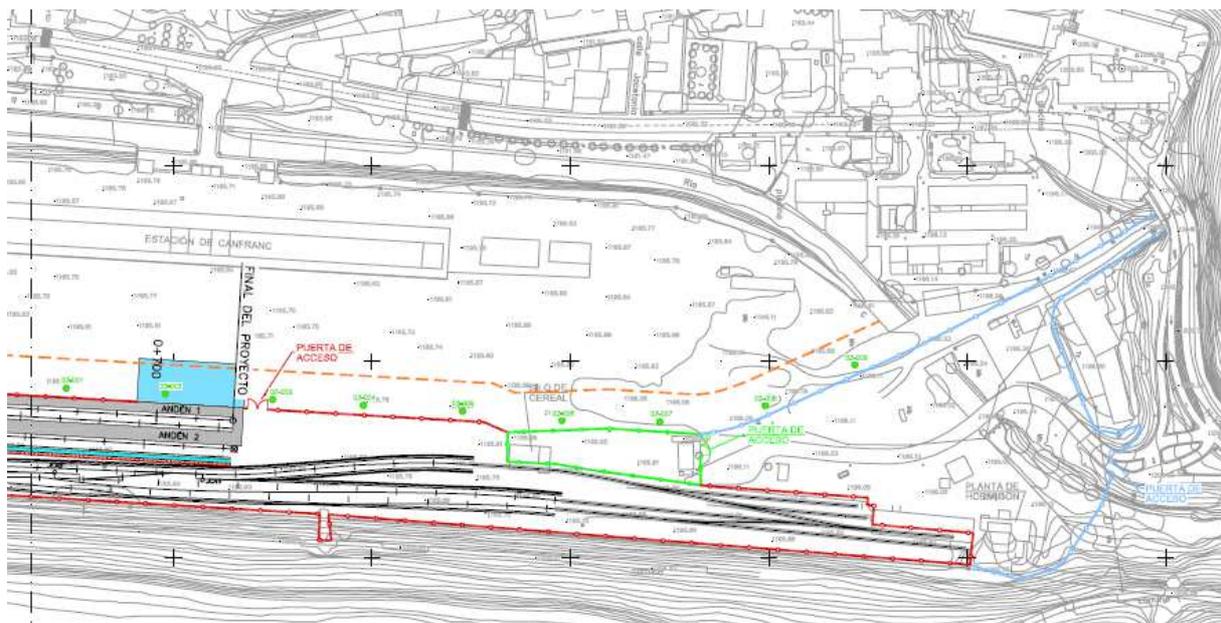
estación en la porción central del muelle o hangar oeste, en el eje central de la antigua Estación Internacional.

Esta ubicación resulta accesible para los usuarios del ferrocarril, al estar próxima al acceso peatonal al Sector; integrada en el futuro conjunto urbano, relacionada con el gran espacio peatonal que se pretende generar al este de la antigua Estación Internacional, y plenamente conforme con la propuesta ferroviaria de futuro que se redactó en 2007-2009 por encargo de ADIF.

La zona reservada para futura estación se incluye dentro del Sistema General Ferroviario y tiene unas dimensiones suficientes para albergar el programa de necesidades mínimas aportado por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.



Esquema de la zona ferroviaria según propuesta de ADIF. Escenario final (reapertura de la conexión con Francia)



Esquema de remodelación de vías según propuesta de ADIF (parte norte de la plataforma). En azul se indica la ubicación de la nueva estación de viajeros, alineada con el eje de la Estación Internacional



Vista del ámbito desde el norte. La ubicación de la nueva estación en el hangar oeste permitirá su conservación conformando, junto con la Estación Internacional, una gran plaza central de carácter peatonal apta para la realización de actividades y eventos

I.7.3) SISTEMA DE COMUNICACIONES. CONEXIONES CON LA TRAMA URBANA

Se propone la supresión del Sistema General Viario que atraviesa el Sector previsto en el PGOU vigente por las razones ya indicadas. En su lugar se plantea un sistema viario local del Sector que conectará con la carretera N-330 en dos puntos:

- Construcción de dos nuevos pasos de 5 metros de anchura sobre el río Aragón, a ambos lados del puente existente situado frente a la fachada principal de la Estación Internacional. Estos pasos servirán como carriles de entrada y salida del tráfico viario, quedando el acceso actual reservado para el tránsito peatonal.
- Al norte del ámbito se plantea otra conexión con la N-330 ocupando terrenos que actualmente están calificados como viario y Sistema General de Aparcamientos. Para facilitar la gestión y desarrollo del ámbito, estos terrenos se incluyen dentro de la nueva delimitación del Sector.

A efectos de la presente modificación de PGOU el trazado de estos accesos se establece con carácter orientativo, debiendo concretarse en el correspondiente proyecto técnico, que podrá asimismo introducir ajustes en el mismo.

Para las zonas de protección del viario estatal señaladas en los planos (zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección) regirán las limitaciones a los usos establecidas en los arts. 28 a 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y su Reglamento General (RD 1812/1994, de 2 de septiembre).

I.7.4) SERVICIOS URBANOS

Tratándose de un ámbito de Suelo Urbanizable sujeto a planeamiento de desarrollo, el Plan Parcial correspondiente concretará el trazado y características de las redes de comunicaciones y servicios y de su conexión con los sistemas generales y las redes existentes en el núcleo urbano de Canfranc-Estación.

Respecto a la infraestructura de saneamiento y depuración, Canfranc-Estación cuenta con una red de saneamiento recientemente renovada. En la parte alta del núcleo la red es separativa mientras que en la parte baja es unitaria. Las aguas residuales producidas son exclusivamente domiciliarias, procedentes de 929 viviendas según el padrón de aguas de 2005. Estas aguas residuales son recogidas por una balsa de decantación antes de su vertido final al río Aragón.

Actualmente, el edificio dónde se ubica dicha balsa es utilizado como almacén. La instalación carece totalmente de la funcionalidad para la que fue concebida, no pudiéndose considerar la misma como sistema de depuración.

En 2008 el Instituto Aragonés del Agua tramitó un proyecto de construcción de una nueva EDAR para dar servicio a los núcleos de Canfranc y Canfranc-Estación, si bien esta nueva infraestructura no llegó a construirse.

La nueva EDAR proyectada se situaba en la parcela 74 del polígono 4 del catastro de rústica, al sur del núcleo de Canfranc, estando diseñada para una población de 4.000 habitantes equivalentes y un caudal medio de diseño de 33,3 m³/h. Para conducir las aguas residuales desde Canfranc-Estación hasta la depuradora se preveía un colector de 4.594,31 metros.

La nueva red de saneamiento del Sector conectará con la red municipal existente, cumpliendo los criterios del Decreto 38/2004, de 24 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento de los vertidos de aguas residuales a las redes municipales de alcantarillado.

En aplicación del punto 5º de las ordenanzas de la Revisión del Plan Aragonés de Saneamiento y Depuración (aprobadas por Decreto 107/2009, del Gobierno de Aragón) se aplicarán las cargas urbanísticas correspondientes en concepto de tratamiento de aguas residuales, a concretar en el Plan Parcial del Sector. El importe de dichas cargas deberá incluirse en el estudio económico del Plan Parcial, así como el coste de las redes, colectores y emisarios necesarios para enlazar con la red municipal que será por cuenta de los promotores de la actuación.

I.8) NORMATIVA APLICABLE Y TRAMITACIÓN

I.8.1) LEY 3/2009, DE URBANISMO DE ARAGÓN, Y REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO

La justificación legal de la modificación se basa en el artículo 83.3 del TRLUA que establece que la alteración del contenido de los planes y demás instrumentos de ordenación urbanística podrá llevarse a cabo mediante la revisión de los mismos o la modificación de alguno de sus elementos. En este caso, tratándose de una modificación aislada de planeamiento general su tramitación atenderá a lo dispuesto en el art. 85.2 TRLUA correspondiendo la aprobación definitiva al Consejo Provincial de Urbanismo. Respecto al cumplimiento de los requisitos especiales previstos en el artículo 86 TRLUA cabe indicar lo siguiente:

- La modificación no clasifica nuevo suelo urbano.
- Tal como se ha expuesto en los apartados anteriores, la propuesta disminuye la densidad residencial.
- No se plantea una diferente zonificación o uso urbanístico de los espacios verdes y libres de dominio público previstos en el plan.
- Si bien no se incrementa la edificabilidad, sí se modifican los usos del suelo, por lo que en el **Anexo 1** se incluye la documentación catastral acreditativa de la identidad de todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas.

I.8.2) DIRECTRICES PARCIALES DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DEL PIRINEO ARAGONÉS

Conforme al artículo 76 de estas Directrices, que son de aplicación en el municipio, el núcleo de Canfranc-Estación se incluye dentro de las poblaciones del grupo c) (poblaciones con desarrollo turístico). Para esta tipología de poblaciones, no existen limitaciones relativas a los parámetros de aprovechamiento urbanístico en Suelo Urbanizable Delimitado.

I.8.3) NORMA TÉCNICA DE PLANEAMIENTO (NOTEPA)

Tratándose de la modificación de un planeamiento general no redactado conforme a la NOTEPA, resulta de aplicación el apartado 3 de la Disposición transitoria única del Decreto 54/2011, del Gobierno de Aragón. Por tanto, únicamente se deberán cumplimentar las fichas de datos urbanísticos correspondientes al objeto de la modificación conforme al Anexo V de dicha Norma Técnica. En los anexos a este documento se aporta la ficha correspondiente al Sector.

I.8.4) TRAMITACIÓN

Con fecha 9 de noviembre de 2016 el Pleno del Ayuntamiento de Canfranc aprobó inicialmente la modificación aislada nº14 del PGOU con una serie de prescripciones. El expediente se sometió a información pública por plazo de 2 meses mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial de Aragón nº225, de 22 de noviembre de 2016. Durante el periodo de información pública no se ha presentado ninguna alegación.

Así mismo, en la tramitación del expediente se han solicitado los informes sectoriales preceptivos, habiéndose emitido los siguientes:

- Comisión Provincial de Patrimonio Cultural de Huesca	31/5/2016
	31/1/2017
- Ministerio de Fomento - Secretaría General de Infraestructuras	29/6/2016
- Confederación Hidrográfica del Ebro	22/9/2016
- Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón	09/06/2016
	25/10/2016
- Instituto Aragonés del Agua	30/11/2016
- Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información (Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital)	21/12/2016
- ADIF	19/01/2017
- Dirección General de Justicia e Interior (Gobierno de Aragón)	17/03/2017

En paralelo a la tramitación urbanística, el expediente se ha sometido a evaluación ambiental estratégica simplificada según el procedimiento establecido en el art. 22 de la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón (LPPAAr). Con fecha 2 de marzo de 2017 el INAGA ha emitido Resolución por la que se decide no someter la modificación nº14 del PGOU de Canfranc al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, estableciendo el condicionamiento ambiental a tener en cuenta.

Para justificar el cumplimiento de las prescripciones impuestas en algunos de los informes sectoriales se ha elaborado un documento específico **(DOC. Nº2)**, en el que se describen los cambios respecto al documento aprobado inicialmente. Estos cambios, que en ningún caso tienen un carácter sustancial, derivan tanto de dichas prescripciones como de otras cuestiones advertidas con posterioridad a la aprobación inicial y que se ha considerado oportuno atender.

II. NORMAS URBANÍSTICAS

II.1) NORMATIVA DEL PGOU. REDACCIÓN ACTUAL

La actual redacción del artículo 13 de las Normas Urbanísticas del PGOU vigente indica lo siguiente respecto al desarrollo de los Sistemas Generales:

Artículo 13. Desarrollo de las determinaciones sobre Sistemas Generales (REDACCIÓN ACTUAL)

Para el desarrollo de las determinaciones del PGOU sobre los sistemas generales se atenderá a lo siguiente:

- a) Se podrán formular Planes Especiales para el desarrollo de los Sistemas Generales que territorialmente se asientan sobre suelo urbano.
- b) Se deberán formular Planes Especiales para el desarrollo de los Sistemas Generales que territorialmente se asientan en el suelo no urbanizable o en suelo urbanizable.
- c) El desarrollo de los Sistemas Generales incluidos en algún sector de suelo urbanizable se realizará en formulación del Plan Parcial correspondiente a dicho sector.

Se transcribe la actual redacción de los arts. 64 y 65 del PGOU vigente, que regulan las condiciones de posición respecto a rasante:

Artículo 64. Planta sótano y semisótano (REDACCIÓN ACTUAL)

Es aquella en la que en ningún punto la cota de la parte superior del forjado de techo del sótano superará en más de 1,00 m. la rasante natural del terreno en que se emplaza.

La planta semisótano es la que se ajusta a la definición general del art. 46.5 de estas ordenanzas.

Tanto la planta sótano como la semisótano no computarán a los efectos de contabilización del número de plantas, siempre que no se destinen –dadas las características del terreno- al uso residencial, y que no presenten en sus fachadas más huecos que aquellos que teniendo unas dimensiones máximas de 1,00x1,00 m., estén distanciados entre sí 5 m. y una única puerta de 4 m. de anchura.

Artículo 65. Planta baja (REDACCIÓN ACTUAL)

En ningún punto la cota del pavimento de planta baja será inferior en más de 1,00 m. a la del punto correspondiente del terreno exterior definitivo, ni superará en más de 1,40 m. a la del punto correspondiente de la rasante natural del terreno en que se emplaza.

Así mismo se adjunta la redacción vigente del artículo 99 que regula condiciones estéticas y disposiciones para las edificaciones de protección especial:

Artículo 99. Edificaciones de protección especial (REDACCIÓN ACTUAL)

Se prohíbe el derribo total o parcial de los elementos estructurales de fachada y cubierta, de los siguientes edificios:

- * Estación Internacional del ferrocarril de Canfranc
- * Rotonda de máquinas en la plataforma ferroviaria
- * Torreta militar situada al Oeste de la CN-330
- * Fuerte de Coll de Ladrones

Las reformas que puedan realizarse en dichos edificios no afectarán a la composición de fachada, ni significarán modificación sustancial de los espacios interiores fundamentales de los mismos, a estimación de la Comisión Provincial del Patrimonio Histórico Artístico, hasta la redacción de un Plan Especial de Protección del Patrimonio que determine con mayor detalle los elementos objeto de protección, así como las medidas especiales para tal fin.

Así mismo, en la forma señalada por el art. 153 de esta Normativa, en aquellas edificaciones del Poblado Oficial, que se señalan en el plano anexo, no se permitirá la demolición de los elementos que determinan el volumen aparente de la edificación ni la reforma o modificación de los mismos.

Los vigentes arts. 126 y 130 regulan el ejercicio de la facultad de edificar y urbanizar en el suelo destinado a Sistemas Generales y la definición del Sistema General de la Infraestructura Ferroviaria, con la siguiente redacción:

Artículo 126. Ejercicio de la facultad de edificar y urbanizar en el suelo destinado a Sistemas Generales (REDACCIÓN ACTUAL)

1. La urbanización de los sistemas generales que se asienten en suelo no urbanizable y en las áreas urbanizables precisará de la previa formulación de un Plan Especial adecuado a la finalidad perseguida y la redacción del Proyecto de Urbanización que lo desarrolle. Las obras de edificación que se prevean en dichos sistemas precisarán de las obras previas de urbanización que de acuerdo con el Plan Especial sean suficientes para el funcionamiento de dicha edificación.

2. En las áreas urbanizables, para la urbanización de los Sistemas Generales que se hubieran incluido en algún sector de planeamiento será precisa la formulación del planeamiento parcial y la inscripción en el registro de la propiedad de los terrenos a favor del Ayuntamiento o administración actuante. Para la edificación prevista en dichos Sistemas será precisa la ejecución de la urbanización.

3. En el suelo urbano podrán realizarse las obras de urbanización de acuerdo con las determinaciones del presente PGOU o con aquellos Planes Especiales que puedan formularse, debiendo adquirir los terrenos el grado de urbanización preciso, en el caso en que se prevea su edificación, con anterioridad a la construcción de dicha edificación.

Artículo 130. Sistema General de la Infraestructura Ferroviaria. Definición. (REDACCIÓN ACTUAL)

Dicho sistema está formado por aquellas instalaciones que son precisas para el desarrollo de las comunicaciones ferroviarias.

Podemos distinguir dos elementos fundamentales:

- a) El conjunto que compone la infraestructura viaria (vías, defensas, taludes...)
- b) El conjunto superestructural de la Estación en el que se ubican una serie de usos anejos íntimamente relacionados con la actividad que allí se desarrolla.

Se transcribe también la redacción actual del art. 193 dedicado a la delimitación del Suelo Urbano Consolidado que recoge una referencia a la UE "Patronato Norte", ámbito que resultó suprimido por la modificación nº11 del PGOU:

Artículo 193. Delimitación (REDACCIÓN ACTUAL)

Para la ejecución de la urbanización en los ámbitos de desarrollo del suelo urbano no consolidado se han delimitado unidades de ejecución, que permiten la distribución justa de beneficios y cargas derivadas del planeamiento.

Las unidades de ejecución delimitadas son las siguientes:

* UA-1: operación de reforma integral

Requiere Estudio de Detalle (ED-1): Canfranc-Pueblo/Renovación de la imagen/clave 16

* UA-3: operación de reforma integral. Requiere Plan Especial (PE-1)

* UE "Patronato Norte": ordenación detallada por el Plan

Se adjunta por último la redacción del art. 197 del PGOU vigente, que establece las condiciones para el desarrollo del Sector Entorno de la Estación Internacional:

Artículo 197. Sector Entorno de la Estación Internacional (REDACCIÓN ACTUAL)

1. Objetivo de la actuación.

La propuesta se basa en las iniciativas en curso por parte del Consorcio Urbanístico Canfranc 2000, que pretende el desarrollo urbanístico de los antiguos terrenos ferroviarios que en su mayor parte no se utilizan en la actualidad, para dar lugar a nuevos usos residenciales (hotelero, residencia comunitaria, vivienda) y terciarios, restringiendo el ámbito de uso ferroviario.

El desarrollo del nuevo sector de suelo urbanizable "Entorno de la Estación Internacional" permitirá:

* La rehabilitación de la Estación Internacional

* La recuperación de plusvalías de urbanización por el Ayuntamiento: en particular las cesiones gratuitas de espacios libres, suelo para dotaciones, la completa urbanización y la cesión del 10% de aprovechamiento medio.

* La puesta en marcha de una operación que significará una oferta de suelo para el desarrollo de usos fundamentalmente dirigidos al desarrollo turístico del municipio.

2. Criterios de la ordenación.

El Plan Parcial contemplará:

* La rehabilitación de la Estación Internacional (BIC)

* Un nuevo viario de Sistema General con objeto de dar servicio a la plataforma ferroviaria: arranca de la carretera N-330 en el Poblado Oficial, cruza el río Aragón mediante un nuevo puente, asciende por la ladera de la plataforma ferroviaria hasta el extremo sur de la misma, discurre en línea recta por la plataforma delimitando la nueva zona ferroviaria, y vuelve a la carretera N-330 por el nudo existente para acceso a la zona industrial al norte de la misma. El trazado descrito puede observarse en los planos del presente PGOU.

* Como hipótesis de futuro la restitución de tráfico ferroviario por el túnel internacional, si bien modifica el trazado de la vía que conecta el túnel con la nueva estación que se proyecta en la zona este de la plataforma, junto al vial de sistema general descrito, con objeto de posibilitar un futuro paso superior del mencionado vial sobre la vía hacia el túnel.

* Nuevas conexiones de la plataforma ferroviaria con el núcleo residencial, a saber:

- 2 nuevos pasos peatonales sobre el río Aragón, uno al norte del Paseo de Ribera (paseo marítimo), junto al "Pepito Grillo", y otro al norte del Poblado Oficial

- Un nuevo puente para vehículos con objeto de dar accesibilidad a la nueva zona edificable de "Los Huertos" integrada en el nuevo sector de suelo urbanizable del Entorno de la Estación Internacional

- Remodelación del antiguo puente ferroviario hacia el túnel para dar lugar a un vial que conecte con la zona del Patronato Norte además de la nueva vía hacia el túnel

* Rotonda de máquinas y casa aneja: uso dotacional

* Rotonda de máquinas: edificio catalogado (protección arquitectónica)

3. Parámetros de aprovechamiento del Sector y de las cesiones obligatorias.

Superficie: 19,4 Ha. (193.993,31 m²)

Ordenación: por definición volumétrica cuyas características se detallan a continuación:

a) Usos admisibles: residencial (vivienda, hoteles, etc.), terciario, dotacional, ferroviario, logístico, industrial en zona específica.

b) Condiciones de volumen:

* Índice de edificabilidad bruta residencial de nueva planta: 0,30 m²/m²

* Índice de edificabilidad en terrenos ferroviarios y logísticos: 0,10 m²/m²

* Edificabilidad adicional en rehabilitación de la Estación

* Edificabilidad dotacional: no computa

** Densidad máxima: 25 viv/Ha. (la superficie edificable en plazas hoteleras no será computable a efectos de densidad de viviendas)*

** Número máximo de viviendas: 440*

c) Cesiones y dotaciones.

** 10% del aprovechamiento medio a favor del Ayuntamiento*

** 30% mínimo para zonas verdes públicas y equipamientos (cesión obligatoria, gratuita y urbanizada al Ayuntamiento)*

** Los estándares dotacionales del Plan Parcial deberán cumplir los módulos de reserva fijados por el art. 47 de la LUA.*

** Se preverá una plaza de aparcamiento por vivienda, que deberá ubicarse en el interior de los perímetros reguladores, pudiendo ocuparse en éstos la totalidad de su superficie en planta sótano.*

d) Condiciones especiales.

** 30% del terreno espacio libre de edificación*

e) Sistema de actuación y desarrollo.

** Sistema de actuación por "compensación".*

** El desarrollo del planeamiento se efectuará mediante Plan Parcial, Proyecto de Compensación y Proyecto de Urbanización.*

II.2) NORMATIVA DEL PGOU. MODIFICACIÓN PROPUESTA

Además de los cambios que se reflejan en los planos de la presente modificación, tal como se ha expuesto en los apartados anteriores, se modifica el artículo 13 de las Normas Urbanísticas del PGOU vigente para establecer el carácter potestativo de los Planes Especiales para el desarrollo de los Sistemas Generales cuando el Plan General establezca las determinaciones necesarias para su ejecución sin necesidad de planeamiento de desarrollo.

También se modifican los arts. 64 y 65 del PGOU para ajustar las condiciones de las plantas sótano, semisótano y baja en cuanto a situación respecto a rasante.

Así mismo se modifica el art. 99 para incluir un segundo nivel de protección ambiental en el que se incluyen las edificaciones del Anexo 2, y reflejar también el régimen aplicable a la Estación Internacional derivado de su declaración como Bien de Interés Cultural.

Se cambia la redacción de los arts. 126 y 130 estableciendo las determinaciones que deberán tenerse en cuenta en el Sistema General Ferroviario. En el art. 193 se elimina la referencia a la UE "Patronato Norte" que resultó suprimida por la modificación puntual nº11 del PGOU. Por último, se modifica el art. 197 que establece las condiciones para el desarrollo del Sector Entorno de la Estación Internacional. La nueva redacción propuesta para estos artículos queda como sigue:

Artículo 13. Desarrollo de las determinaciones sobre Sistemas Generales (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

Se deberán formular Planes Especiales para el desarrollo de los Sistemas Generales salvo que el PGOU, o en su caso el planeamiento derivado, establezca directamente las determinaciones necesarias para su desarrollo, en cuyo caso únicamente cabrá exigir la formulación de un Plan Especial cuando resulte necesario para modificar o completar la ordenación pormenorizada prevista en el planeamiento.

Artículo 64. Planta sótano y semisótano (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

Planta sótano es aquella en la que en ningún punto la cota de la parte superior del forjado de techo del sótano superará en más de 1,00 m. la rasante natural del terreno en que se emplaza, o de la rasante oficial cuando exista esta última

Planta semisótano es la que se ajusta a la definición general del art. 46.5 de estas ordenanzas.

Tanto la planta sótano como la semisótano no computarán a los efectos de contabilización del número de plantas, siempre que no se destinen –dadas las características del terreno- al uso residencial, y que no presenten en sus fachadas más huecos que aquellos necesarios para los usos admisibles en dichas plantas (aparcamiento, instalaciones, etc).

Artículo 65. Planta baja (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

En ningún punto la cota del pavimento de planta baja será inferior en más de 1,00 m. a la del punto correspondiente del terreno exterior definitivo, ni superará en más de 1,40 m. a la del punto correspondiente de la rasante natural del terreno en que se emplaza, o de la rasante oficial cuando exista esta última.

En rehabilitación de edificios existentes y siempre que se justifique por razones de inundabilidad podrá aumentarse hasta 1,75 m. la altura sobre rasante permitida para el pavimento de planta baja.

Artículo 99. Edificaciones protegidas (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

99.1 Edificaciones de protección especial

Se prohíbe el derribo total o parcial de los elementos estructurales de fachada y cubierta, de los siguientes edificios:

- * Estación Internacional del ferrocarril de Canfranc (BIC)
- * Rotonda de máquinas en la plataforma ferroviaria
- * Torre de guerra situada al Oeste de la CN-330
- * Fuerte de Coll de Ladrones

Las reformas que puedan realizarse en dichos edificios no afectarán a la composición de fachada, ni significarán modificación sustancial de los espacios interiores fundamentales de los mismos, a estimación de la Comisión Provincial del Patrimonio Histórico Artístico, hasta la redacción de un Plan Especial de Protección del Patrimonio que determine con mayor detalle los elementos objeto de protección, así como las medidas especiales para tal fin.

Así mismo, en la forma señalada por el art. 153 de esta Normativa, en aquellas edificaciones del Poblado Oficial, que se señalan en el plano anexo, no se permitirá la demolición de los elementos que determinan el volumen aparente de la edificación ni la reforma o modificación de los mismos.

El edificio de la Estación Internacional goza de protección como Bien de Interés Cultural en la categoría de monumento (Decreto 87/2002, de 6 de marzo, del Gobierno de Aragón). Por tanto cualquier actuación sobre el edificio o su entorno se atenderá al régimen establecido para estos Bienes en la Ley 3/1999, de 10 de marzo, de Patrimonio Cultural de Aragón.

99.2 Edificaciones de protección ambiental

En aquellos edificios señalados en los planos del PGOU con un nivel de protección ambiental, las intervenciones posibles se regirán por las siguientes condiciones:

- Se admite la demolición de la edificación exclusivamente en el caso de ruina legal o técnica argumentada previamente las causas o motivos y presentando la alternativa planteada que incluya, mediante una propuesta de intervención, una descripción de los aspectos formales y constructivos con mención expresa de las características y origen de los materiales exteriores a emplear. Podrán realizarse, no obstante, obras de demolición de cuerpos o elementos añadidos a la construcción original y sin valor arquitectónico o etnográfico de consideración.

- Se admiten los siguientes tipos de obra:

- * Obras de restauración, conservación y consolidación.
- * Obras de acondicionamiento, sin alterar la estructura original y manteniendo las características, estilo y condiciones de la construcción.
- * Obras de rehabilitación.
- * Obras de reestructuración, manteniendo siempre en este caso la estructura arquitectónica y tipológica.
- * Obras de sustitución total o parcial, solo en el caso de admitirse la demolición. Si se admite la demolición y posterior sustitución del edificio completo la corporación podrá exigir el cumplimiento de unas condiciones que preserven las condiciones ambientales en el entorno del edificio.
- * Obras de ampliación, siempre que se mantenga una unidad de criterio compositivo en lo que respecta al tamaño y la proporción de los huecos, la altura de cornisas y los materiales empleados.

- Podrá modificarse el uso de la edificación atendándose a lo dispuesto en las condiciones de uso de la zona en que se encuentre el edificio. Las actuaciones en el espacio urbano y las edificaciones colindantes de los edificios catalogados deberán ser respetuosas con éstos, tendiendo en lo posible a ponerlos en valor.

99.3 Condiciones particulares de los edificios protegidos

En las fichas de catálogo podrán establecerse condiciones complementarias particulares para cada edificio.

En los edificios protegidos podrán excepcionarse las condiciones generales de volumen y estética establecidas en el Plan General únicamente por razones justificadas en la conservación de las características formales y constructivas que motivan la protección.

Artículo 126. Ejercicio de la facultad de edificar y urbanizar en el suelo destinado a Sistemas Generales (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

1. La urbanización de los sistemas generales precisará de la previa formulación de un Plan Especial en los supuestos previstos en estas Normas, y en todo caso la redacción del Proyecto de Urbanización que lo desarrolle. Las obras de edificación que se prevean en dichos sistemas precisarán de las obras previas de urbanización que de acuerdo con el planeamiento sean suficientes para el funcionamiento de dicha edificación.

2. En las áreas urbanizables, para la urbanización de los Sistemas Generales que se hubieran incluido en algún sector de planeamiento será precisa la formulación del planeamiento parcial y la inscripción en el registro de la propiedad de los terrenos a favor del Ayuntamiento o administración actuante. Para la edificación prevista en dichos Sistemas será precisa la ejecución de la urbanización.

3. En el suelo urbano podrán realizarse las obras de urbanización de acuerdo con las determinaciones del presente PGOU o con aquellos Planes Especiales que puedan formularse, debiendo adquirir los terrenos el grado de urbanización preciso, en el caso en que se prevea su edificación, con anterioridad a la construcción de dicha edificación.

Artículo 130. Sistema General de la Infraestructura Ferroviaria. Definición. (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

Dicho sistema está formado por aquellas instalaciones que son precisas para el desarrollo de las comunicaciones ferroviarias.

Podemos distinguir dos elementos fundamentales:

a) El conjunto que compone la infraestructura viaria (vías, defensas, taludes...)

b) El conjunto superestructural de la Estación en el que se ubican una serie de usos anejos íntimamente relacionados con la actividad que allí se desarrolla.

Los instrumentos de ordenación y ejecución para el desarrollo del Sistema General Ferroviario correspondiente a la playa de vías de la estación de Canfranc atenderán a las siguientes condiciones básicas:

* Superficie del ámbito: 67.023 m²

* Se establece un índice de edificabilidad máximo para los usos permitidos de 0,30 m²/m² sobre la superficie bruta del Sistema General Ferroviario.

* Además de las actividades propias del administrador de infraestructuras ferroviarias se admitirán usos de carácter industrial, logístico, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquéllas.

* El proyecto de remodelación de la playa de vías deberá prever una conexión peatonal, preferiblemente subterránea, entre la zona de la rotonda de máquinas y el resto de la plataforma desafectada del uso ferroviario. Igualmente se contemplará la posible conexión ferroviaria con las instalaciones de la rotonda de máquinas para favorecer su posible uso como museo ferroviario.

* Se garantizará la conexión de la parcela catastral situada al norte del ámbito con la trama viaria y las redes de servicios del núcleo.

A los efectos de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se establecen en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, una zona de dominio público, otra de protección y un límite de edificación. Tanto las referidas zonas como el límite de edificación se registrarán por lo establecido en el Título II, Capítulo III de dicha Ley y en sus disposiciones de desarrollo.

Artículo 193. Delimitación (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

Para la ejecución de la urbanización en los ámbitos de desarrollo del suelo urbano no consolidado se han delimitado unidades de ejecución, que permiten la distribución justa de beneficios y cargas derivadas del planeamiento.

Las unidades de ejecución delimitadas son las siguientes:

* UA-1: operación de reforma integral

Requiere Estudio de Detalle (ED-1): Canfranc-Pueblo/Renovación de la imagen/clave 16

* UA-3: operación de reforma integral. Requiere Plan Especial (PE-1)

Artículo 197. Sector Entorno de la Estación Internacional. (MODIFICACIÓN PROPUESTA)

1. Objetivo de la actuación.

La propuesta pretende el desarrollo urbanístico de los terrenos de la Estación Internacional y su entorno que resultarán liberados del servicio ferroviario conforme a la remodelación proyectada de la playa de vías, para dar lugar a nuevos usos residenciales (hotelero, residencia comunitaria, vivienda) y terciarios.

El desarrollo del nuevo sector de suelo urbanizable "Entorno de la Estación Internacional" permitirá:

* La restauración de la Estación Internacional y la recuperación, en la mayor medida posible, de los edificios e instalaciones existentes para albergar los nuevos usos previstos.

* La puesta en marcha de una operación para el desarrollo de usos fundamentalmente dirigidos al desarrollo turístico del municipio.

2. Criterios de la ordenación

El Plan Parcial contemplará:

* La rehabilitación de la Estación Internacional (BIC).

* Un nuevo acceso viario desde la N-330 junto a la zona del Patronato Norte. El trazado del nuevo viario que figura en los planos del PGOU se establece con carácter orientativo, debiendo concretarse en el Plan Parcial, que asimismo podrá modificarlo en función de la viabilidad técnica de la propuesta, siempre que se garanticen los objetivos indicados.

* La ampliación del acceso situado frente a la Estación Internacional con dos carriles laterales para tráfico rodado, quedando la parte central reservada al tránsito peatonal.

* La conservación y recuperación de la rotonda de máquinas y casa aneja para destinarlos a uso dotacional. Dado que esta zona queda físicamente separada del resto del Sector por el Sistema General Ferroviario, se deberá prever una conexión peatonal, preferiblemente subterránea, con el resto de la plataforma así como con el Paseo de los Melancólicos situado al este.

* Establecimiento de un nivel de protección ambiental para el resto de edificios considerados de interés, con vistas a su conservación y recuperación para albergar los nuevos usos previstos.

* La previsión de una gran plaza central entre la antigua Estación Internacional y el edificio del muelle occidental, conformando un espacio apto para la realización de actividades y eventos.

* El trazado de un parque lineal paralelo al río Aragón, así como el tratamiento paisajístico del conjunto.

* Facilitar la accesibilidad peatonal desde el núcleo de Canfranc a la plataforma ferroviaria, integrando el pueblo, la plataforma y la ladera.

3. Parámetros de aprovechamiento del Sector y de las cesiones obligatorias

Superficie del Sector: 131.906 m²

Ordenación: por definición volumétrica cuyas características se detallan a continuación:

a) Condiciones de usos:

* Usos admisibles: residencial (vivienda, hoteles, etc.) terciario, dotacional, hostelero, aparcamiento, transporte de viajeros.

* Hasta que no haya alcanzado aprobación definitiva el Proyecto de

Reparcelación correspondiente al Plan Parcial, lo que habrá requerido la previa desafectación de estos suelos respecto del uso ferroviario, se consideran usos compatibles con los expresamente contemplados en las Normas del Plan Parcial, cualesquiera de los relacionados con la función ferroviaria.

b) Condiciones de volumen:

* Índice de edificabilidad bruta: 0,30 m²/m²

* En el cómputo de la edificabilidad máxima no se incluirá la edificabilidad adicional en rehabilitación de la Estación ni la correspondiente a dotaciones.

* Aprovechamiento medio: 0,30 m²/m²

* Densidad máxima: 25 viv/Ha. (la superficie edificable en plazas hoteleras no será computable a efectos de densidad de viviendas)

* Número máximo de viviendas: 329

c) Cesiones y dotaciones.

* 10% del aprovechamiento medio a favor del Ayuntamiento

* 30% mínimo para zonas verdes públicas y equipamientos (cesión obligatoria, gratuita y urbanizada al Ayuntamiento)

* Los estándares dotacionales del Plan Parcial, así como la previsión de aparcamientos deberán cumplir los módulos de reserva fijados por la legislación urbanística aplicable y el art. 106 del PGOU.

d) Condiciones especiales.

* Al menos un 30% del terreno deberá quedar como espacio libre de edificación.

* Tanto las actuaciones que prevean nuevos usos sobre edificios existentes como las nuevas edificaciones que puedan plantearse deberán atenerse a las limitaciones derivadas de la afección del río Aragón. Por ello cualquiera de los usos admisibles que pueda suponer una presencia habitual de personas deberá mantener su cota de utilización por encima de 1,25 m respecto a la rasante oficial. Por debajo de esta cota sólo serán autorizables usos que no supongan presencia habitual de personas, tales como estacionamientos, trasteros o almacenes compatibles.

e) Sistema de actuación, desarrollo y plazos.

* Sistema de actuación por cooperación. El desarrollo del planeamiento se efectuará mediante Plan Parcial, Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización.

* Plazos: 1 año para la presentación del Plan Parcial; 1 año para la presentación del Proyecto de Reparcelación y Proyecto de Urbanización, a partir de la aprobación definitiva del Plan Parcial.

III. ANEXOS

III.1) IDENTIDAD PROPIETARIOS CATASTRALES

Cuadro resumen de parcelas afectadas por la modificación:

Ref.	REF. CATASTRAL	Propietario	Superficie suelo s/catastro
01	3663901YN0336S0001OU	ADIF	182.142 m2
02	3663911YN0336S0001EU	Suelo y Vivienda de Aragón	7.159 m2
03	3663910YN0336N0001JX	Silos Aragoneses de Canfranc, S.A.	170 m2
04	3663908YN0336N0001EX	Hormigones de la Jacetania, S.A.	327 m2
05	3663909YN0336N0001SX	Silos Aragoneses de Canfranc, S.A.	95 m2
06	3668903YN0336N0001YX	ADIF	1.348 m2 (*)
07	3668906YN0336N0001PX	ADIF	2.700 m2 (*)
08	3668901YN0336N0001AX	ADIF	3.334 m2 (**)
09	22105A003001150000DL	Ayuntamiento de Canfranc	4.171 m2 (**)
10	22105A006001290000DW	Ayuntamiento de Canfranc	3.371 m2 (**)

(*)Incluidas parcialmente en el Sector (nuevo viario de conexión a N-330 al norte del ámbito) y en la UE "Patronato Norte"

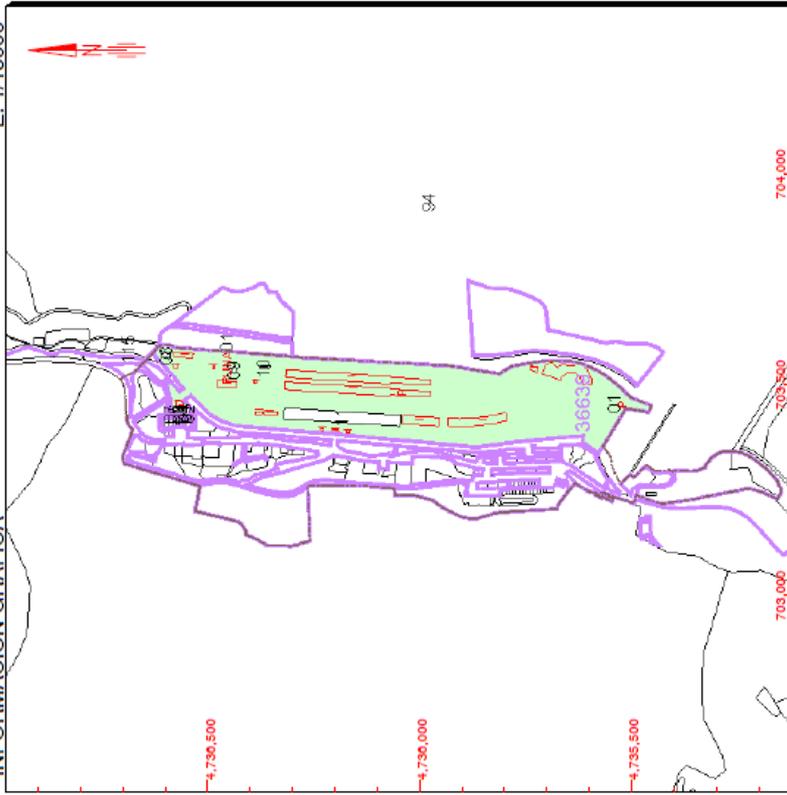
(**) Incluidas parcialmente en el Sistema General Ferroviario

CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

E: 1/15000

INFORMACIÓN GRÁFICA



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

- 704.500 Coordenadas U.T.M. Huzco 30 ETRS89
- Límite de Manzana
 - Límite de Parcela
 - Límite de Construcciones
 - Mobiliario y asarac
 - Límite zona verde
 - Hidrografía

VER ANEXO DE COLINDANTES



Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]

Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016

Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
3663901YN0336S0001OU

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	
AV FERNANDO EL CATOLICO 2[D]	
22880 CANFRANC [HUESCA]	
USO LOCAL PRINCIPAL	AÑO CONSTRUCCIÓN
Industrial	1903
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]
100,000000	22.000
VALOR SUELO [€]	VALOR CONSTRUCCIÓN [€]
1.871.799,96	1.338.129,17
VALOR CATASTRAL [€]	AÑO VALOR
3.209.929,13	2016

DATOS DE TITULARIDAD

APellidos y NOMBRE RAZÓN SOCIAL	
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	
NIF	Q2801660H
DOMICILIO FISCAL	
CL HIEDRA 9 ESTACION DE CHAMARTIN EDI	
28036 MADRID [MADRID]	
DERECHO	
100,00% de Propiedad	

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	
AV FERNANDO EL CATOLICO 2[D]	
CANFRANC [HUESCA]	
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	SUPERFICIE PARCELA GRABADA [m²]
22.000	182142
TIPO DE FINCA	
Parcela construida sin division horizontal	



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS



SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL Catastro

Sede Electrónica del Catastro

Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]

Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016

Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
3663911YN0336S0001EU

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	AV FERNANDO EL CATOLICO 2[E]		AÑO CONSTRUCCIÓN	1903	
	22880 CANFRANC [HUESCA]				
USO LOCAL PRINCIPAL	Industrial		SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	9.141	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	100,000000		VALOR CATASTRAL [E=€]	1.317.244,74	
VALOR SUELO [E=€]	60.860,00	VALOR CONSTRUCCIÓN [E=€]	1.256.384,74	AÑO VALOR	2016

DATOS DE TITULARIDAD

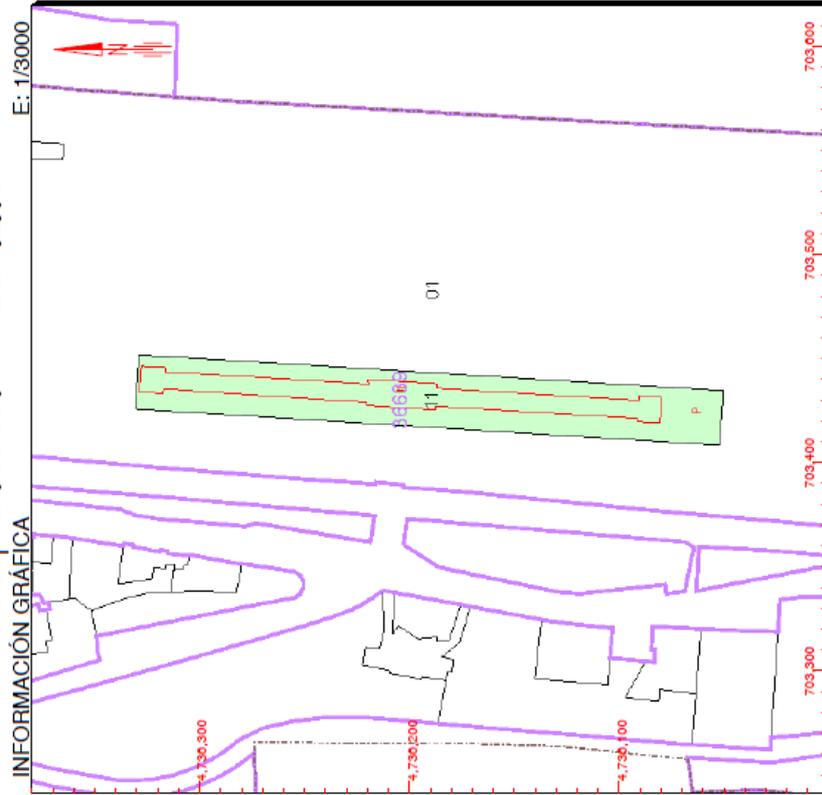
APELLIDOS Y NOMBRAMIENTO SOCIAL	SUELO Y VIVIENDA DE ARAGON SL	NIF	B60907328
DOMICILIO FISCAL	AV DIAGONAL PLAZA 30 PLATAFORMA LOGISTICA DE Z		
	50197 ZARAGOZA [ZARAGOZA]		
DERECHO	100,00% de Propiedad		

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	AV FERNANDO EL CATOLICO 2[E]		
	CANFRANC [HUESCA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	9.141	SUPERFICIE PABELLA GRABADA [m²]	7169
		TIPO DE FINCA	Parcela construida sin division horizontal

CERTIFICACION CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRAFICA BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

703.000 Coordenadas U.T.M. Huco 30 ETRS89

- 703.000 Límite de Manzana
- 703.000 Límite de Parcela
- 703.000 Límite de Construcciones
- 703.000 Mobilario y aeras
- 703.000 Límite zona verde
- 703.000 Hidrografía

VER ANEXO DE COLINDANTES



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL Catastro

Sede Electrónica del Catastro

CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA

BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

E: 1/500

INFORMACIÓN GRÁFICA

Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]
 Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016
 Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
 3663910YN0336N001JX

DATOS DEL INMUEBLE

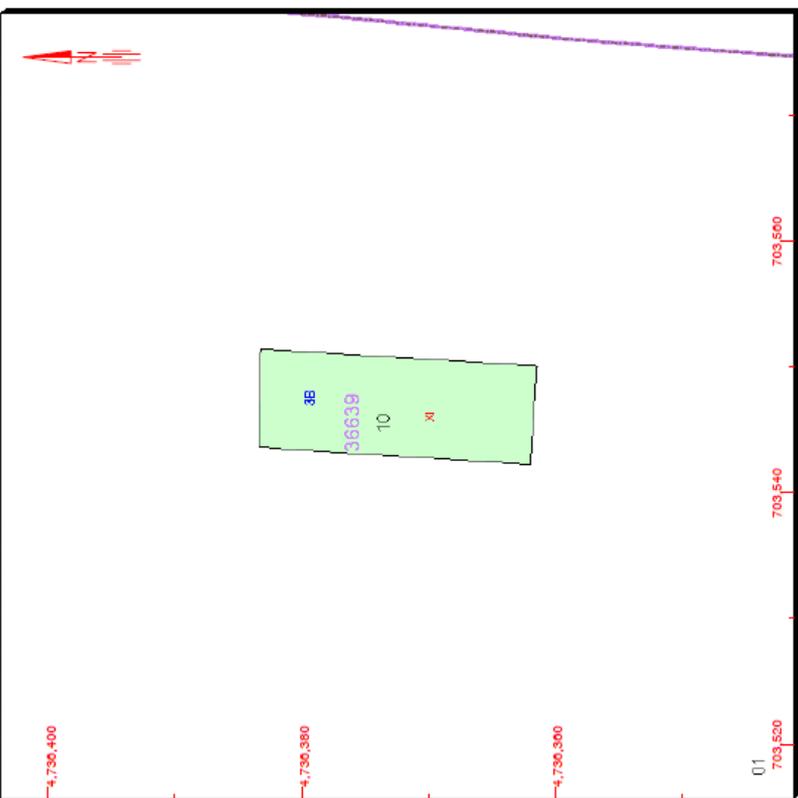
LOCALIZACIÓN	CIM A 3[B]		
	22880 CANFRANC [HUESCA]		
USO LOCAL PRINCIPAL	Industrial	AÑO CONSTRUCCIÓN	1988
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	100,000000	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	2.016
VALOR SUELO [€]	1.428,00	VALOR CONSTRUCCIÓN [€]	66.077,66
		VALOR CATASTRAL [€]	67.506,66
		AÑO VALOR	2016

DATOS DE TITULARIDAD

APellidos y NOMBRE RAZÓN SOCIAL	SILOS ARAGONESES DE CANFRANC SA	NIF	A60017334
DOMICILIO FISCAL	CR BARCELONA KM 338		
	60172 ALFAJARIN [ZARAGOZA]		
DERECHO	100,00% de Propiedad		

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	CIM A 3[B]	TIPO DE FINCA	Parcela construida sin división horizontal
	CANFRANC [HUESCA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	2.016	SUPERFICIE PARCELA GRÁFICA [m²]	170



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

- 703.580 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETR360
- Limita de Manzana
- Limita de Parcela
- Limita de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Limita zona verde
- Hidrografía

VER ANEXO DE COLINDANTES



Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]

Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016

Finalidad: PLANEAMIENTO URBANISTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
3663908YN0336N0001EX

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	CM A 6		
	22880 CANFRANC [HUESCA]		
USO LOCAL PRINCIPAL	Residencial	AÑO CONSTRUCCIÓN	1903
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	100,000000	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m ²]	324
VALOR SUELO [Eur]	2.762,50	VALOR CONSTRUCCIÓN [Eur]	9.807,68
		VALOR CATASTRAL [Eur]	12.570,18
		AÑO VALOR	2016

DATOS DE TITULARIDAD

APellidos y NOMBRE RAZÓN SOCIAL	HORMIGONES DE LA JACETANIA SA	NIF	A22048250
DOMICILIO FISCAL	AV LLANO DE LA VICTORIA		
	22700 JACA [HUESCA]		
DERECHO	100,00% de Propiedad		

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	CM A 6		
	CANFRANC [HUESCA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m ²]	324	SUPERFICIE PARCELA GRÁFICA [m ²]	327
		TIPO DE FINCA	Parcela construida sin división horizontal

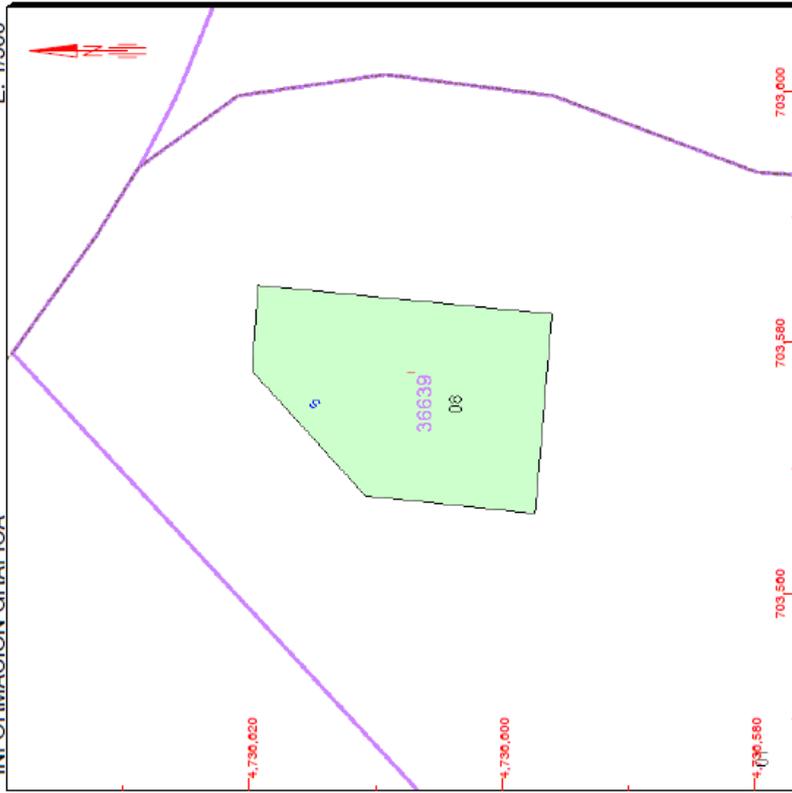
CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA

BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/500



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

703.000 Coordenadas U.T.M. Huzo 30 ETRG80

- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aerías
- Límite zona verde
- Hidrografía

VER ANEXO DE COLINDANTES



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL Catastro

Sede Electrónica del Catastro

CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA

BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]
Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016
Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
3663909YN0336N0001SX

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	CM A 3[A]		
	22880 CANFRANC [HUESCA]		
USO LOCAL PRINCIPAL	Oficinas		
	AÑO CONSTRUCCIÓN	1988	
	COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m ²]	94
	100,000000		
VALOR SUELO [€]	VALOR CONSTRUCCIÓN [€]	VALOR CATASTRAL [€]	AÑO VALOR
799,00	13.073,63	13.872,63	2016

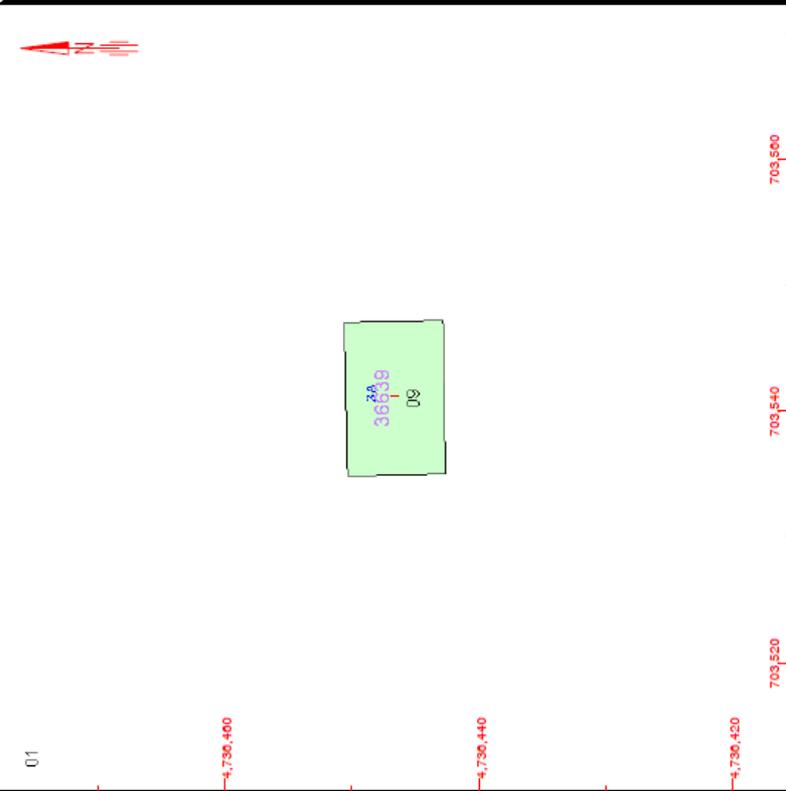
DATOS DE TITULARIDAD

APellidos y NOMBRE RAZÓN SOCIAL	NIF
SILOS ARAGONESES DE CANFRANC SA	A60017334
DOMICILIO FISCAL	
CR BARCELONA KM 338	
60172 ALFAJARIN [ZARAGOZA]	
DERECHO	
100,00% de Propiedad	

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	
CM A 3[A]	
CANFRANC [HUESCA]	
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m ²]	SUPERFICIE PARCELA GRÁFICA [m ²]
94	96
	TIPO DE FINCA
	Parcela construida sin división horizontal

INFORMACIÓN GRÁFICA E: 1/500



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

- 703.580 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETR380
- Límite de Manzana
 - Límite de Parcela
 - Límite de Construcciones
 - Mobiliario y aceras
 - Límite zona verde
 - Hidrografía

VER ANEXO DE COLINDANTES



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL Catastro

Sede Electrónica del Catastro

CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA

BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]
 Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016
 Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
 3668903YN036N0001YX

DATOS DEL INMUEBLE

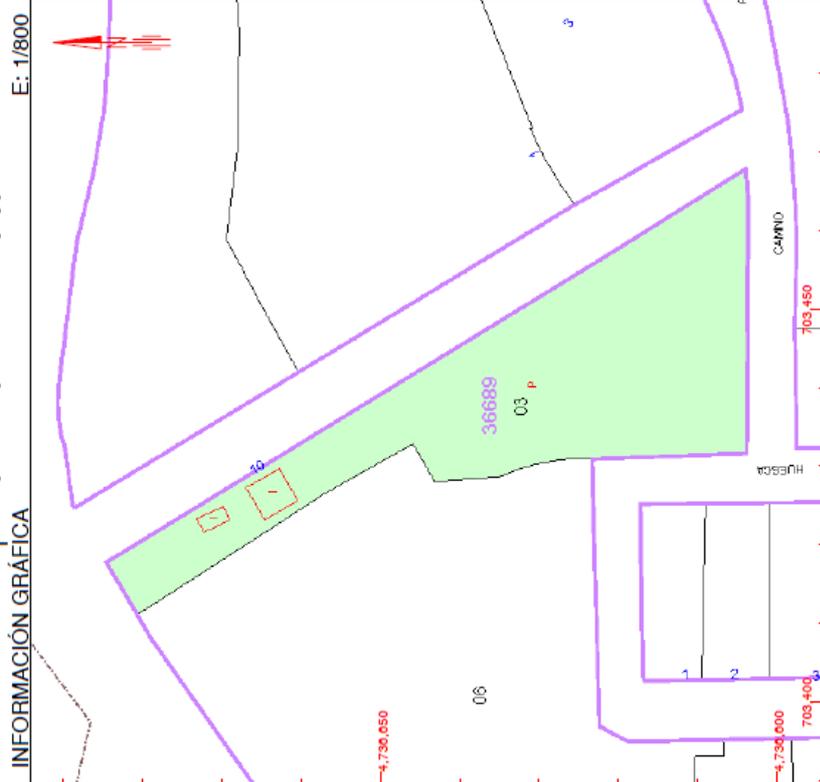
LOCALIZACIÓN	AV FERNANDO EL CATOLICO 10		
	22880 CANFRANC [HUESCA]		
USO LOCAL PRINCIPAL	Almacen,Estac.	AÑO CONSTRUCCIÓN	1970
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	100,000000	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	30
VALOR SUELO [€/m²]	293,963,44	VALOR CONSTRUCCIÓN [€/m²]	2,187,90
		VALOR CATASTRAL [€/m²]	296,151,34
		AÑO VALOR	2016

DATOS DE TITULARIDAD

AFELIADOS Y NOMBRERAZON SOCIAL		NIF	Q2801660H
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS			
DOMICILIO FISCAL	CL HIEDRA 9 ESTACION DE CHAMARTIN EDI		
	28036 MADRID [MADRID]		
DERECHO	100,00% de Propiedad		

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	AV FERNANDO EL CATOLICO 10		
	CANFRANC [HUESCA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	30	SUPERFICIE PARCELA GRÁFICA [m²]	1348
		TIPO DE FINCA	Parcela construida sin división horizontal



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

- 703.500 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRCS0
- Limita de Manzana
- Limita de Parcela
- Limita de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Limita zona verde
- Hidrografía

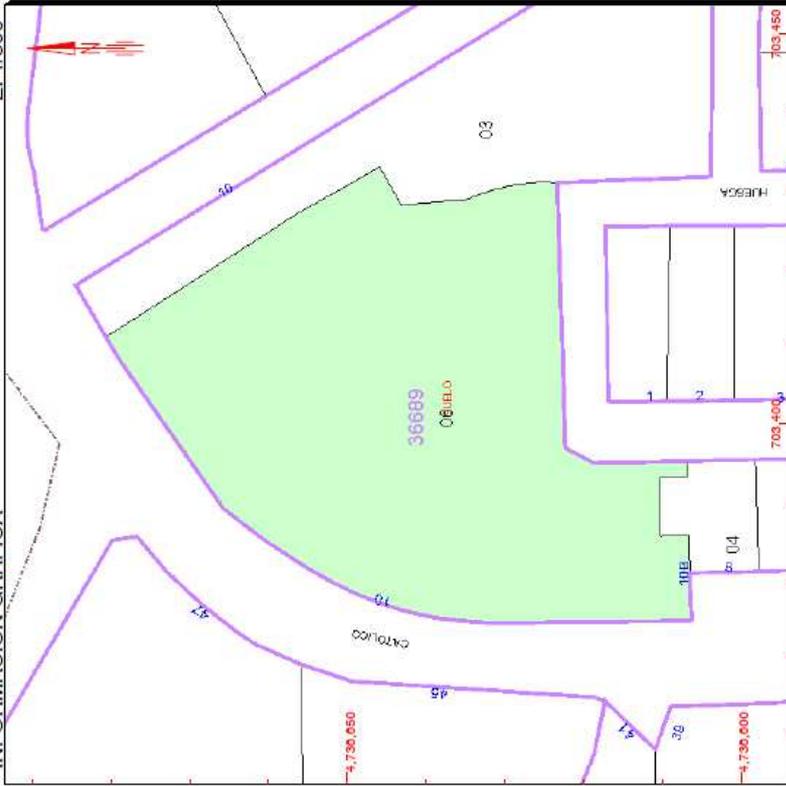
VER ANEXO DE COLINDANTES

CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/800



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

703.450 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRG59

- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Límite zona verde
- Hidrografía

VER ANEXO DE COLINDANTES

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO
Sede Electrónica del Catastro

Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]
Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016
Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
3668906YN0336N0001PX

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	AV FERNANDO EL CATALICO 10 Suelo		
	22880 CANFRANC [HUESCA]		
USO LOCAL PRINCIPAL	Suelo sin edif.	AÑO CONSTRUCCIÓN	
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	100,000000	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	--
VALOR SUELO [€]	485.993,49	VALOR CONSTRUCCIÓN [€]	0,00
		VALOR CATASTRAL [€]	485.993,49
		AÑO VALOR	2016

DATOS DE TITULARIDAD

APELLIDOS Y NOMBRAMIENTO SOCIAL	MF
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	Q2801660H
DOMICILIO FISCAL	
CL HIEDRA 9 ESTACION DE CHAMARTIN EDI	
28036 MADRID [MADRID]	
DERECHO	
100,00% de Propiedad	

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	AV FERNANDO EL CATALICO 10	
	CANFRANC [HUESCA]	
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	0	SUPERFICIE PARCELA GRÁFICA [m²]
		2700
		TIPO DE FINCA
		Suelo sin edificar



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL Catastro

Sede Electrónica del Catastro

CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA URBANA

Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

E: 1/1500

Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]

Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016

Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
3668901YN0336N0001AX

DATOS DEL INMUEBLE

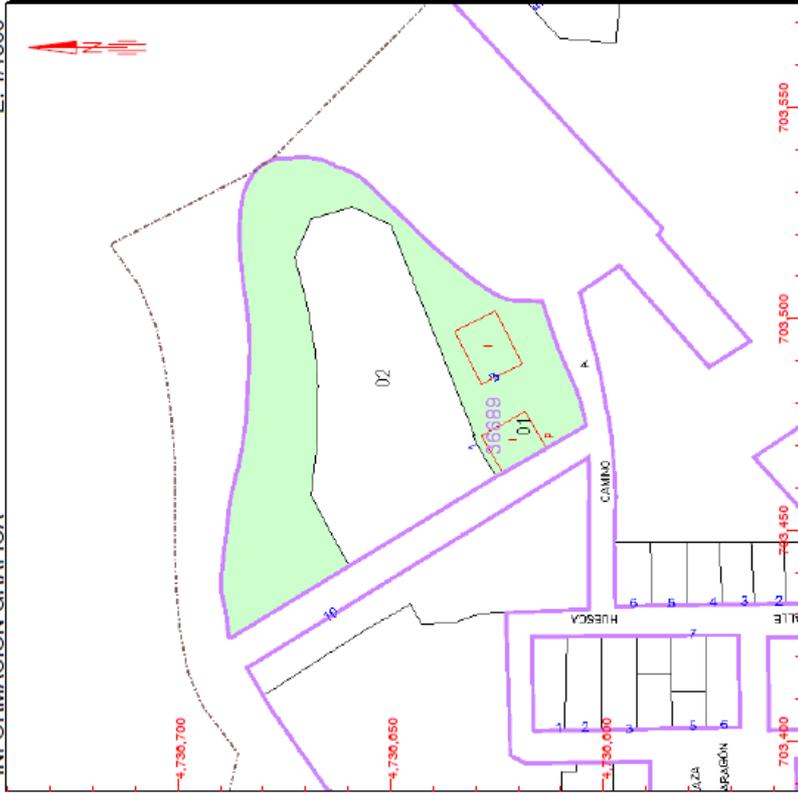
LOCALIZACIÓN	CM A 3		
	22880 CANFRANC [HUESCA]		
USO LOCAL PRINCIPAL	Almacén, Estac.	AÑO CONSTRUCCIÓN	1990
COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	100,000000	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	272
VALOR SUELO [€/m²]	51.934,15	VALOR CONSTRUCCIÓN [€/m²]	24.478,30
		VALOR CATASTRAL [€]	76.412,45
		AÑO VALOR	2016

DATOS DE TITULARIDAD

APELLIDOS Y NOMBRAMIENTO SOCIAL		NIF	Q2801660H
ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS			
DOMICILIO FISCAL	CL HIEDRA 9 ESTACION DE CHAMARTIN EDI		
	28036 MADRID [MADRID]		
DERECHO	100,00% de Propiedad		

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	CM A 3		
	CANFRANC [HUESCA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m²]	272	SUPERFICIE PARCELA GRÁFICA [m²]	3334
		TIPO DE FINCA	Parcela construida sin división horizontal



Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante

703.000 Coordenadas U.T.M. Huco 30 ETRS89

- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Límite zona verde
- Hidrografía

VER ANEXO DE COLINDANTES

					
GOBIERNO DE ESPAÑA		MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS		SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA	
GOBIERNO DE ARAGÓN		DIRECCIÓN GENERAL DEL Catastro		Sede Electrónica del Catastro	

Solicitante: DIPUTACION GENERAL DE ARAGON [CONSEJO PROVINCIAL DE URBANISMO EN HUESCA]

Fecha de emisión: Miércoles, 24 de Febrero de 2016

Finalidad: PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE
22105A006001290000DW

DATOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN	Polígono 6 Parcela 129				
	CAMBO. CANFRANC [HUESCA]				
USO LOCAL PRINCIPAL	Agrario [Pastos 00]	AÑO CONSTRUCCIÓN	--		
	COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN	SUPERFICIE CONSTRUIDA [m ²]	--		
	VALOR SUELO [€]	VALOR CONSTRUCCIÓN [€]	VALOR CATASTRAL [€]	AÑO VALOR	2016
	0,00	0,00	27,02		

DATOS DE TITULARIDAD

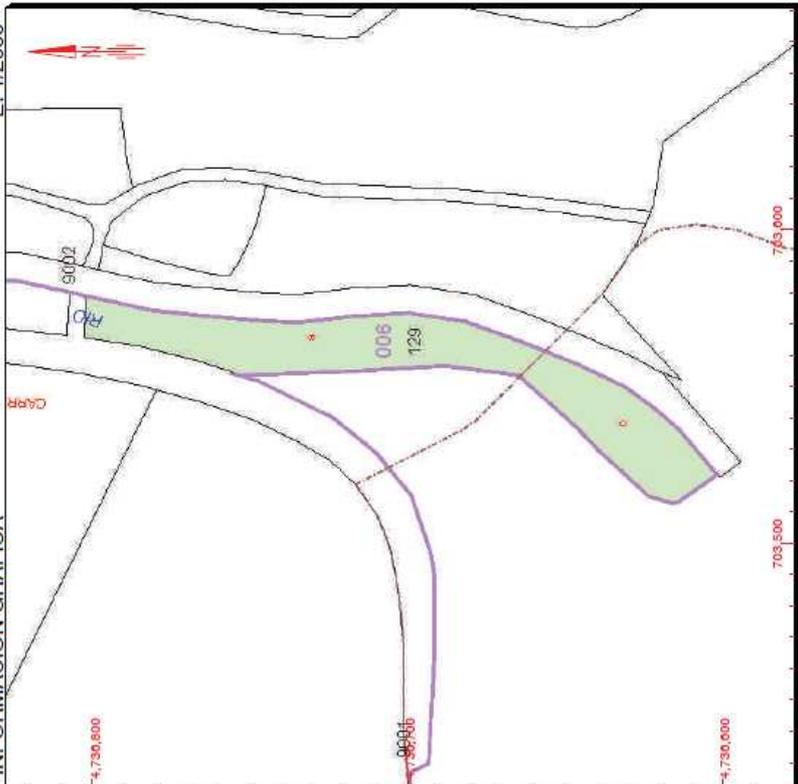
APellidos y NOMBRE RAZÓN SOCIAL	AYUNTAMIENTO DE CANFRANC	NIF	P2210500A
DOMICILIO FISCAL	CL FERNANDO CATOLICO		
	22888 CANFRANC [HUESCA]		
PERECHO	100,00% de Propiedad		

DATOS DE LA FINCA A LA QUE PERTENECE EL INMUEBLE

SITUACIÓN	Polígono 6 Parcela 129		
	CAMBO. CANFRANC [HUESCA]		
SUPERFICIE CONSTRUIDA [m ²]	3371	TIPO DE FINCA	Suelo sin edificar

INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/2000



CERTIFICACIÓN CATASTRAL DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
BIENES INMUEBLES DE NATURALEZA RÚSTICA
Municipio de CANFRANC Provincia de HUESCA

Este certificado refleja los datos incorporados a la Base de Datos Nacional del Catastro. Solo podrá utilizarse para el ejercicio de las competencias del solicitante.

VER ANEXO DE COLINDANTES

703.700 Coordenadas U.T.M. Huso 30 ETRS89
 Límite de Manzana
 Límite de Parcela
 Límite de Construcciones
 Mobiliario y aceras
 Límite zona verde
 Hidrografía

Documento firmado con CSV por: DIRECCION GENERAL DEL CATASTRO (verificable en https://www.sede.catastro.gob.es) | Fecha de firma: 24/02/2016

III.2) RELACIÓN DE EDIFICACIONES PROTEGIDAS EN EL ÁMBITO DEL SECTOR “ENTORNO DE LA ESTACIÓN INTERNACIONAL”

Cuadro-resumen

Ref.	Denominación	Nivel protección
I.01	Estación Internacional	Integral
I.02	Depósito de locomotoras (rotonda de máquinas)	Integral
A.03	Cocherón de carruajes	Ambiental
A.04	Almacén curvo	Ambiental
A.05	Pabellón postal	Ambiental
A.06	Cocheras francesas	Ambiental
A.07	Dormitorios de maquinistas franceses	Ambiental
A.08	Hangar oeste de transbordo	Ambiental
A.09	Muelle francés	Ambiental
A.10	Caseta	Ambiental
A.11	Dormitorios de maquinistas españoles	Ambiental

PROPIEDAD DEL BIEN: Suelo y Vivienda de Aragón

SITUACIÓN: Avda Fernando el Católico, nº 2

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999
Bien de Interés Cultural, categoría de **Monumento**

Mediante Decreto 87/2002, de 6 de marzo, el Gobierno de Aragón declaró este edificio Bien de Interés Cultural (BIC) en la categoría de Monumento, acuerdo publicado en BOA número 35 de 22 de marzo de 2002, que incluye una descripción del Bien y la delimitación de su entorno (50 metros alrededor del edificio, medidos desde cada una de sus cuatro fachadas).

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Integral

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

El edificio principal de la estación, proyectado de forma longitudinal está formado por siete piezas totalmente independientes, que se disponen a partir del edificio central de viajeros, que marca el eje del conjunto mediante su cúpula. En cada uno de los bloques se disponían los distintos servicios: hall central, aduanas, servicios del ferrocarril, oficinas, hotel y restaurante. Todo ello se sitúa encima de una plataforma, que configura los andenes, rodeada por una marquesina de protección.



Edificio de planta baja y dos alzadas más con una superficie total construida de 9.050 m² aproximadamente.

Dimensiones: Longitud 241 m.; Anchura 12,50 m.; Altura 16,12 m. (hasta cumbrera general)

La cimentación está integrada por muros de mampostería, de la profundidad necesaria para salvar la altura desde la cota originaria del terreno natural y la resultante de los rellenos necesarios para posibilitar la actual explanada estación (unos 14 metros). Los muros están aligerados con arcos de luz variable (entre 2,50 y 3,50 metros). Se disponen longitudinalmente bajo cada una de las dos fachadas principales del edificio, y están enlazados por otros transversales.

La estructura general del edificio es de hormigón armado tanto en los elementos verticales como en los horizontales, salvo en cubierta. Jácenas de cuelgue con una luz en torno a 6,25 metros y forjados macizos de hormigón con luces de unos 3,50 metros.

Una de las muchas novedades tecnológicas de este edificio, para su época, es la fachada, a base de hormigón, vertido previos encofrados. Las carpinterías son de madera.

La cubierta es amansardada, con estructura de cerchas curvas metálicas. Sobre las cerchas correas también metálicas que, a su vez, soportan los tablonos machihembrados. El material final de cobertura era originariamente la pizarra. Tras la rehabilitación ejecutada entre los años 2006 – 2009, la pizarra se sustituyó por zinc.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

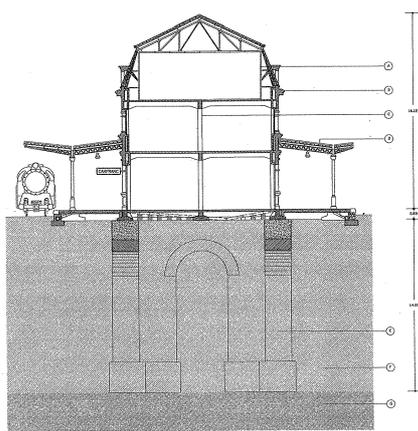
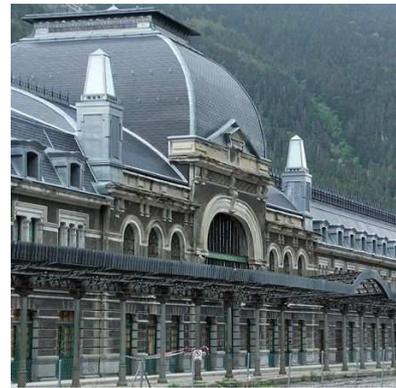
Entre enero de 2006 y agosto de 2009 se ejecutaron obras de consolidación y rehabilitación estructural del edificio que incluyeron demoliciones interiores, refuerzos estructurales, ensayos reconstrucción de torreones, nueva cubierta, sustituyendo la pizarra por zinc, entre lo más significado. Con posterioridad

se han ejecutado otras intervenciones menores, tales como sellados de protección en puertas y ventanas, restauración de taquillas, carpinterías y lienzos del vestíbulo, acceso subterráneo...

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Las establecidas en la Ley 3/1999 de Patrimonio Cultural Aragonés para los Bienes de Interés Cultural, régimen de bienes inmuebles (artículo 34).

1. En los Bienes de Interés Cultural queda prohibida toda construcción que altere su carácter o perturbe su contemplación, así como la colocación de publicidad comercial y de cualquier clase de cables, antenas y conducciones aparentes.
2. Las obras y demás actuaciones en los Bienes de Interés Cultural irán preferentemente encaminadas a su conservación, consolidación y rehabilitación y evitarán los intentos de reconstrucción, salvo cuando se utilicen partes originales de los mismos y pueda probarse su autenticidad. Si se añadiesen materiales o partes indispensables para su estabilidad o mantenimiento, las adiciones deberán ser reconocibles.
3. Las restauraciones de los Bienes de Interés Cultural respetarán las aportaciones de todas las épocas existentes. La eliminación de alguna de ellas sólo se autorizará con carácter excepcional y siempre que los elementos que traten de suprimirse supongan una evidente degradación del bien y su eliminación fuere necesaria para permitir una mejor interpretación histórica del mismo. Las partes suprimidas quedarán debidamente documentadas.



Sección según Ezequiel Usón



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Integral

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

El depósito de locomotoras es una nave de planta única destinada al entretenimiento de locomotoras con suficiente espacio para albergar 12 máquinas y un taller. El acceso se hacía a través de un puente giratorio.

Con forma de sector circular de radio interior 25 metros y exterior 46 metros formado perimetralmente por muro de piedra, y con solera de hormigón de 25 cms de espesor. Superficie construida aproximada (incluidas sector circular y anejo): 2.720 m²

La cimentación está formada por zapatas aisladas de hormigón y la estructura por pórticos metálicos, separados 6 metros entre sí en la circunferencia interior y 11,00 metros en la exterior. Estos pórticos están formados por postes verticales de 7 metros de altura, a base de dos perfiles UPN 160, sobre los que apoyan cerchas metálicas de celosía tipo Pratt Triangular.

El cerramiento es de ladrillo revocado hasta arranque de cerchas, en la fachada exterior (Este). La fachada interior (Oeste) no se encuentra cerrada.

La cubierta es de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por perfiles UPN 100, separadas entre sí 50 cms.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

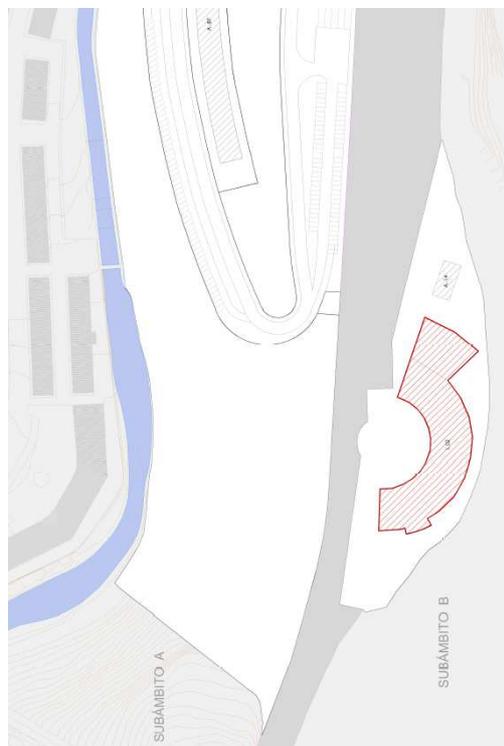
El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar los pórticos estructurales y, en caso necesario, reforzar cimentaciones.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

En el supuesto de que la recuperación y posterior explotación del edificio no se lleve a cabo por el ayuntamiento, los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

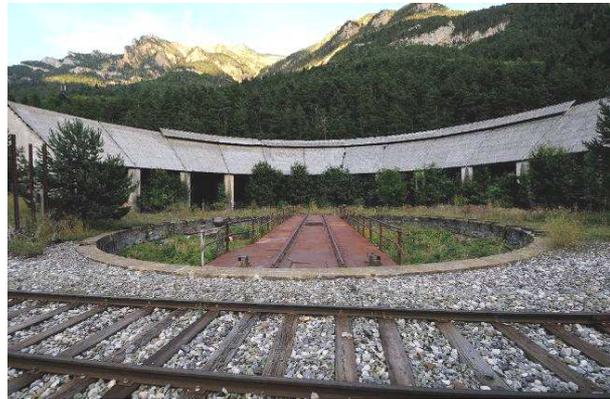


Las condiciones estéticas generales serán las siguientes:

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada.
2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como aparatos de aire acondicionado o antenas. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación no fuese posible su utilización, se reforzarán o sustituirán por otros nuevos que mantengan el diseño, configuración y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA EDIFICACIÓN

Nave industrial de planta única destinada a hangar de reparaciones, vía de pruebas y estacionamiento de vagones, con cota de pavimento a nivel de vías.

Estructura de hormigón, cerramiento de ladrillo en toda la nave hasta 5 m. de altura. Cubierta de fibrocemento

Superficie construida aproximada: 1.518 m²

Dimensiones: Longitud 168,60 mts; Anchura 9,00 mts;

Altura: 4,80 mts hasta arranque de cubierta, 8,25 mts hasta línea de cumbrera.

Cimentación con zapata corrida en todo el perímetro de la nave, bajo murete de piedra de 55 cm. de anchura por 75 cm. de profundidad.

Estructura de pórticos formados por dos pilares de ladrillo macizo como soporte vertical sobre los que apoyan cerchas de celosía tipo Pratt Triangular sin tensores. Distancia entre pórticos 4 m.

Cerramientos de ladrillo revocado con ventanales a base de cerquillos metálicos.

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 100 bulonadas.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

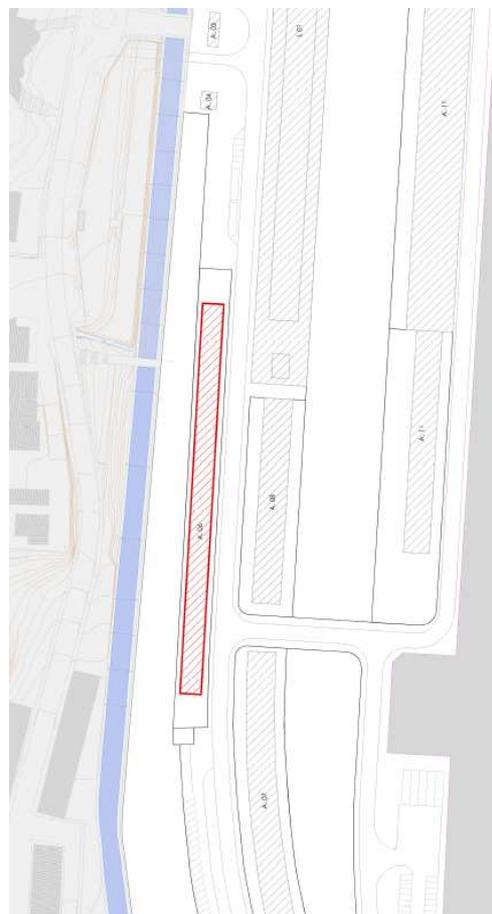
CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar la estructura y reforzar cimentación.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.
2. Las carpinterías exteriores serán de madera.



3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga no sea posible su utilización se reforzarán y/o sustituirán por nuevos que mantengan el diseño y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA EDIFICACIÓN

Para el transbordo de gran velocidad se construyó un muelle cerrado en curva al que servían una vía de ancho ibérico y otra de ancho internacional. Su interior también se dividía en dos partes, correspondiendo la norte a la aduana española y la sur a la francesa.

Se trata de una nave industrial de planta única destinada a uso almacén, con cota de pavimento a nivel de andén, elevado 95 cm sobre rasante actual de terreno.

Superficie construida aproximada: 1.634 m²

Dimensiones: Longitud 135,00 mts, medidos en el eje longitudinal; Anchura 12,10 mts; Altura máxima 7,80 mts, hasta arranque de cubierta, 11,20 mts hasta exterior de cumbrera, medidos desde plinto de apoyo (95 cm más respecto rasante del terreno).



Cimentación con zapata corrida en todo el perímetro de la nave, bajo murete de piedra de 45 cm. de anchura por 40 cm. de profundidad. Bajo los silos, cimentación reforzada en forma de tronco de cono en la zona central, y prismática bajo el perímetro exterior de hormigón.

Estructura de pórticos metálicos formados por 2 largueros de 7,80 metros de longitud, como soporte vertical sobre el andén, materializados con 2 perfiles UPN de 200 mm. bulonados cada 950 mm. Sobre estos postes apoyan cerchas de celosía tipo Howe Triangular con tensor en medio formadas por perfil angular, que vuelan a cada lado 4,00 m., medidos en horizontal. Distancia entre pórticos 4,07 m.

Cerramientos de ladrillo revocado con ventanales a base de cerquillos de hormigón en toda la parte exterior de la nave hasta una altura de 4 m, siendo el resto, hasta arranque de cerchas, de listones de madera dispuestos verticalmente. Carpintería de madera, solo en zona superior de cerramientos verticales

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 120 bulonadas. Falso techo de escayola y cañizo, soportado por una estructura de madera.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar la estructura y reforzar cimentación.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

El diseño de fachada incluirá en la mitad superior un tratamiento con lamas de madera que permitan el paso de luz y evoquen el diseño original.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.
2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbre hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga no sea posible su utilización se reforzarán y/o sustituirán por nuevos que mantengan el diseño y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

Edificación tipo nave, de planta única destinada a uso almacén que en origen se encargaba de la gestión aduanera del correo que llegaba en los trenes franceses y españoles antes de ser transbordado.

Con cota de pavimento a nivel de andén está elevado 45 cms sobre cota actual de terreno. El andén tiene un fondo de 6,50 mts en la fachada oeste y de 5,65 mts en el este.

Superficie construida aproximada: 1.073 m²

Dimensiones: Longitud 88,365 mts; Anchura 12,10 mts; Altura máxima 7,30 mts hasta arranque de cubierta, 11,05 hasta exterior de cumbrera (45 cm más desde rasante de terreno)

Cimentación con zapata corrida en todo el perímetro de la nave por debajo del murete de piedra de 45 cm. de anchura por 40 cm. de profundidad.

Estructura de pórticos metálicos formados por 2 largueros de 7,30 m. de longitud, como soporte vertical sobre el andén, materializados con 2 perfiles UPN de 200 mm. bulonados cada 950 mm. Sobre estos postes apoyan cerchas de celosía tipo Howe Triangular con tensor en medio formadas por perfil angular, que vuelan a cada lado 4,40 m. Medidos en horizontal
Distancia entre pórticos 4,02 m.

CERRAMIENTOS Y CUBIERTA

De ladrillo revocado con ventanales a base de cerquillos de hormigón en toda la parte exterior de la nave. Carpintería de madera.

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 120 bulonadas.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

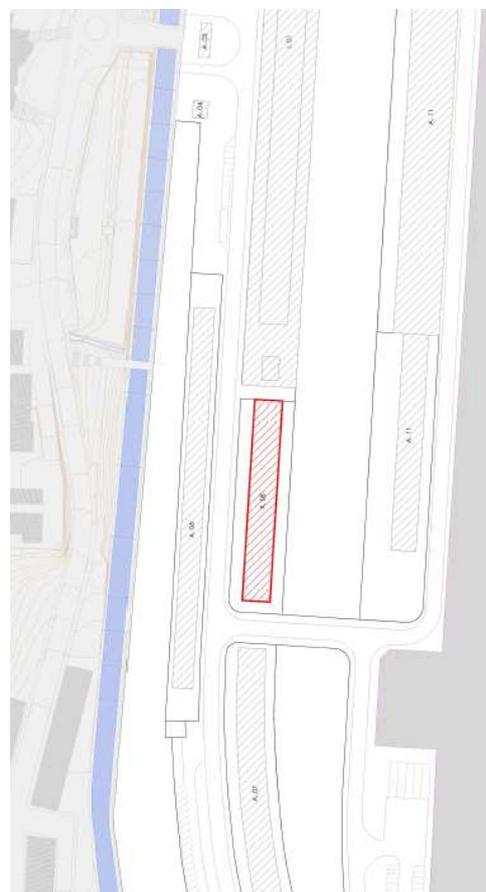
El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o reforzar la estructura y cimentación.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo



existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstas deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.
2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga no sea posible su utilización se reforzarán o sustituirán por nuevos elementos que mantengan el diseño y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

Situada junto al dormitorio de los maquinistas galos y aunque fue modificada hace años, su longitud original era de 24 metros, cubría 3 vías y sólo tenía entrada por uno de sus testeros al que se llegaba por medio del carro transbordador.

Es un edificio de planta baja, con estructura de hormigón ciclópeo, forjado de estructura metálica y cubierta resuelta con cerchas de celosía metálica apoyadas sobre pilares de ladrillo revocado y placas de fibrocemento. Solera de hormigón en masa de 45 cm., en el suelo de la planta baja.

Superficie construida aproximada: 351 m²

Dimensiones: Longitud: 28,50 m.; Anchura: 12,30 m.; Altura máxima: 9.50 m.



Cimentación formada por zapatas corridas de hormigón en todo el perímetro del edificio, bajo murete de hormigón de 45 cm. de anchura y 80 cm. de profundidad.

Estructura de pilares de ladrillo revocado sobre los que se apoyan las cerchas de cubierta.

Cerramiento de ladrillo revocado y de hormigón ciclópeo entre pilares de ladrillo. Carpintería exterior de madera. Puertas, ventanas, marcos de ventana.

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 100 bulonadas.

Falso techo de escayola y cañizo, soportado por una estructura de madera.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar la estructura y reforzar cimentación.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada

en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.

2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga no sea posible su utilización se reforzarán o sustituirán manteniendo el diseño y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

Los dormitorios de maquinistas estaban en dos edificios idénticos, uno situado junto al depósito de locomotoras y otro en la zona norte de la explanada.

Se trata de un edificio de planta baja y una alzada más, de estructura de hormigón ciclópeo, forjado de estructura metálica y cubierta resuelta con cerchas de celosía metálica apoyadas en pilares de ladrillo revocado y placas de fibrocemento. Solera de hormigón en masa de 45 cm, en el suelo de la planta baja.

Superficie construida aproximada: 195 m² por planta (total 390 m²)

Dimensiones: Longitud: 20,10 m.; Anchura: 9,65 m.; Altura máxima: 5,90 hasta arranque de cubierta

Cimentación formada por zapatas corridas de hormigón en todo el perímetro del edificio, bajo murete de hormigón de 45 cm. de anchura y 80 cm. de profundidad.

Estructura con pilares de ladrillo revocado sobre los que se apoyan las cerchas de cubierta. Cerramiento de ladrillo revocado y de hormigón ciclópeo.

Forjados integrados por vigas y viguetas metálicas, con bovedillas cerámicas y relleno de senos mediante hormigón en masa.

Cerramiento de ladrillo revocado y de hormigón ciclópeo entre pilares de ladrillo. Carpintería exterior de madera. Puertas, ventanas, marcos de ventana.

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 100 bulonadas.

Falso techo de escayola y cañizo, soportado por una estructura de madera.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar la estructura y reforzar cimentación.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.
2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Fachadas, pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga no sea posible su utilización se reforzarán o sustituirán por nuevos manteniendo el diseño y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

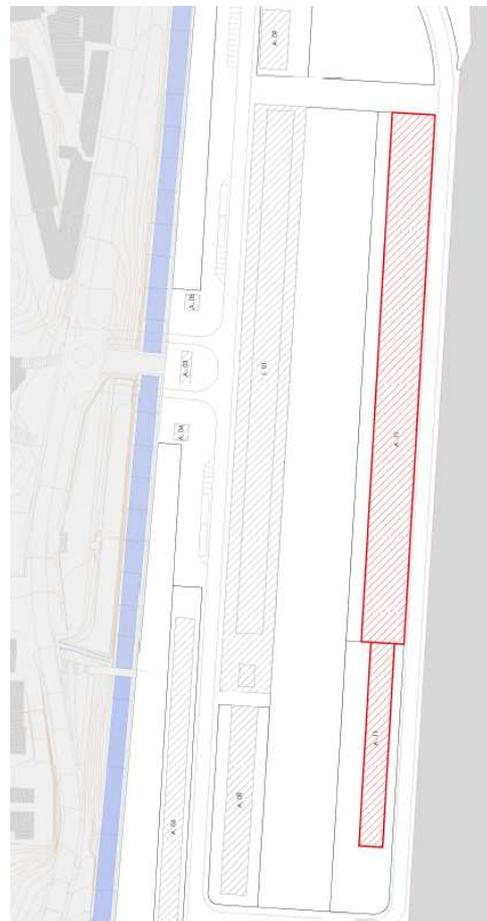
DESCRIPCIÓN

Nave de planta única con dos zonas diferenciadas: una de mayor anchura, con cerramientos verticales, y otra ligeramente más estrecha, cubierta pero abierta por los laterales. Todo montado sobre andén elevado 1,00 mts sobre cota de terreno, formado perimetralmente por muro de piedra, y con solera de hormigón de 25 cms de espesor. Superficie construida aproximada: Zona abierta 975 m²; Zona cerrada 4.900,00 m²

Dimensiones

Zona abierta: Longitud 96,00 mts; Anchura 10,15 mts.; Altura 6,20 metros hasta arranque de cubierta, 10,05 hasta exterior de cumbrera, medidos desde plinto elevado.

Zona cerrada: Longitud 245,00 mts.; Anchura 20,00 mts; Altura 4,35 mts hasta arranque de cubierta, 11,05 mts hasta exterior de cumbrera, medidos desde rasante del terreno



Cimentación formada por Zapatas corridas de hormigón en todo el perímetro del edificio, bajo murete de piedra de 45 cm. de anchura y 40 cm. de profundidad.

Estructura con pórticos metálicos, separados 4 metros entre sí, formados por postes verticales a base de dos perfiles UPN 160, sobre los que apoyan cerchas metálicas de celosía tipo Pratt Triangular.

El cerramiento en la zona cerrada es de ladrillo revocado hasta una altura de 4 metros y el resto de altura ventanales prefabricados de hormigón.

En zona abierta, los 3 metros superiores, bajo arranque de cerchas, mediante paños de madera en todo el perímetro de la nave

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 100 bulonadas.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar la estructura y reforzar cimentación.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

El diseño de fachada incluirá en la mitad superior un tratamiento con lamas de madera que permitan el paso de luz y evoquen el diseño original.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.
2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga no sea posible su utilización, se reforzarán o sustituirán por nuevos elementos que mantengan el diseño y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

Nave de planta única, con uso almacén, montada sobre andén elevado 90 cms sobre cota de terreno, formado perimetralmente por muro de piedra, y con solera de hormigón de 25 cms de espesor.

Superficie construida aproximada (incluidas las dos zonas): 415 m²

Dimensiones: Longitud: 49,60 m.; Anchura 8,20 m.; Altura 6,50 m. Hasta arranque de cubierta, 9,70 mts hasta exterior de cubierta

Cimentación con zapatas corridas de hormigón en todo el perímetro del edificio, bajo murete de piedra de 45 cm. de anchura y 40 cm. de profundidad.

Estructura formada por pórticos metálicos, separados 4 metros entre sí, formados por postes verticales de 7 mts. De altura, a base de dos perfiles UPN 160, sobre los que apoyan cerchas metálicas de celosía tipo Pratt Triangular.

Cerramientos de ladrillo revocado hasta una altura de 3 metros y el resto de altura, hasta arranque de cerchas, mediante panel de madera maciza.

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 100 bulonadas, con vuelos de 3 mts respecto cara de cerramiento en los dos frentes longitudinales.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

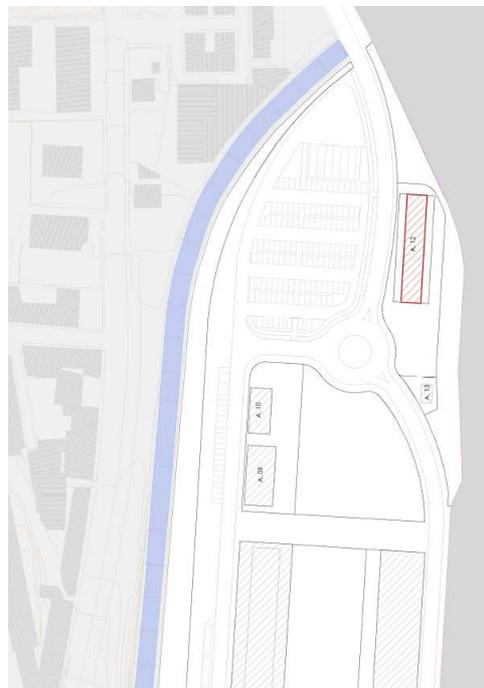
CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar la estructura y reforzar cimentación.

Se mantendrán los volúmenes y la configuración existentes.

El diseño de fachada incluirá en la mitad superior un tratamiento con lamas de madera que permitan el paso de luz y evoquen el diseño original.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.



1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.
2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga no sea posible su utilización se reforzarán o sustituirán manteniendo el diseño y disposición original.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

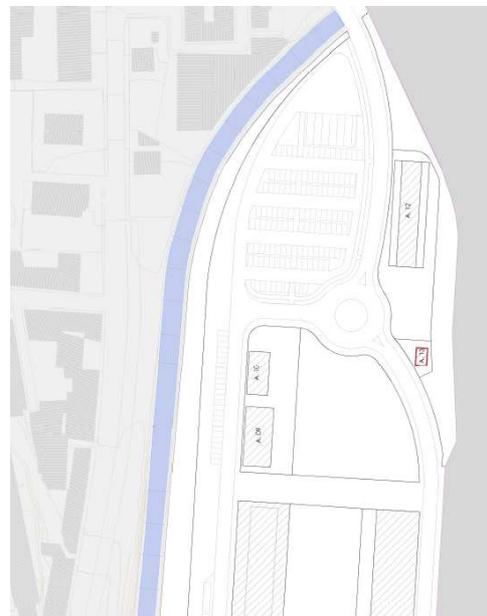
Pequeña construcción destinada a uso almacenamiento de pequeño material.

Edificación sólo de planta baja, rectangular, de hormigón ciclópeo y cubierta de fibrocemento.

Superficie construida aproximada 35 m².

Dimensiones: Longitud 7,70 metros; Anchura 4,50 metros;

Altura 3 metros hasta arranque de alero.



Cimentación con zapata corridas de hormigón en todo el perímetro de la edificación.

Estructura formada por paredes de carga, de ladrillo macizo, como soporte vertical sobre los que apoyan correas metálicas.

Cerramientos verticales de ladrillo revocado liso, carpintería de madera.

Cubierta de placas de fibrocemento montada, apoyadas sobre correas formadas por perfiles UPN 100.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

El inmueble se encuentra en buen estado de conservación pero es necesario sustituir la cubierta.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación.

Condiciones estéticas generales:

1. Las cubiertas serán de pizarra.
2. No se admitirán huecos en cubierta.
3. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
4. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Fachadas.



PROPIEDAD DEL BIEN: ADIF

SITUACIÓN

CLASIFICACIÓN DEL SUELO: Suelo Urbanizable Delimitado

CATEGORÍA DE PROTECCIÓN SEGÚN LEY 3/1999

Puede ser considerado como un elemento inmueble del Patrimonio Aragonés

GRADO DE PROTECCIÓN SEGÚN EL PGOU: Ambiental

AÑO DE CONSTRUCCIÓN: 1928

AUTOR: Fernando Ramírez de Dampierre

DESCRIPCIÓN

El edificio de dormitorio de maquinistas, idéntico al de franceses, estuvo más tiempo en uso y tenía en la planta baja oficinas, comedor, aseos, duchas y un pequeño almacén.

Edificio de planta baja y una alzada más, de estructura de hormigón ciclópeo, forjado de estructura metálica y cubierta resuelta con cerchas de celosía metálica apoyadas en pilares de ladrillo revocado y placas de fibrocemento. Solera de hormigón en masa de 45 cm., en el suelo de la planta baja. Superficie construida aproximada: 195 m² por planta (total 390 m²)

Cimentación con zapatas corridas de hormigón en todo el perímetro del edificio, bajo murete de hormigón de 45 cm. de anchura y 80 cm. de profundidad.

Estructura formada por pilares de ladrillo revocado sobre los que se apoyan las cerchas de cubierta. Cerramiento de ladrillo revocado y de hormigón ciclópeo.

Forjados integrados por vigas y viguetas metálicas, con bovedillas cerámicas y relleno de senos mediante hormigón en masa.

Cerramiento de ladrillo revocado y de hormigón ciclópeo entre pilares de ladrillo. Carpintería exterior de madera. Puertas, ventanas, marcos de ventana.

Cubierta de fibrocemento, apoyado sobre correas formadas por 2 perfiles UPN 100 bulonadas.

Falso techo de escayola y cañizo, soportado por una estructura de madera.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

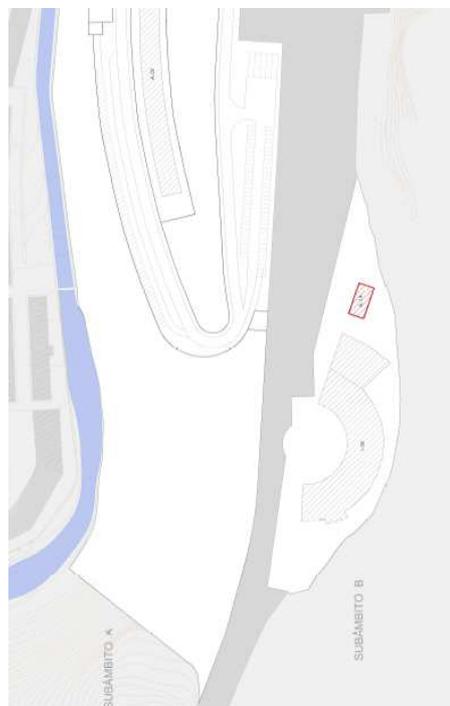
El inmueble se encuentra en mal estado de conservación.

CONDICIONES DE INTERVENCIÓN

Rehabilitación y renovación integral dada la necesidad de sustituir sus cubiertas por ser de materiales contaminantes, así como la de sustituir o complementar la estructura y reforzar cimentación.

Los desmontajes en operaciones de renovación integral no podrán ser objeto de licencia previa independiente de la correspondiente a la rehabilitación integral, sino integradas en un proyecto único de rehabilitación con renovación, de forma que se garantice el desarrollo progresivo y simultáneo de ambos trabajos. Además deberán contar con aval por importe del 20% del presupuesto de ejecución por contrata correspondiente a las obras objeto de licencia, como garantía de reposición de lo existente en caso de interrupción de las mismas. El aval se cancelará tras la declaración responsable de primera ocupación o de inicio de actividad según proceda.

1. Todos los paramentos vistos tendrán el tratamiento de fachada y éstos deberán tener acabados dominantes mediante revoco y pintura. Podrán tener paños completos de fachada



en piedra vista, sin que superen el 25% de la superficie total de fachada y revestimientos parciales de madera en aquellos en los que ya existe tal tratamiento de acabado exterior.

2. Las carpinterías exteriores serán de madera.
3. Las cubiertas serán de plancha metálica en color gris plata, acero inoxidable o aluminio en su color natural.
4. No se admitirán huecos aislados en cubierta para ventanas puntuales, pero si podrán sustituirse la placa metálica por paños transparentes, o translúcidos, que, en tal caso serán completos desde cumbrera hasta alero.
5. No se admitirán elementos exteriores a fachada tales como tendederos, aparatos de aire acondicionado o antenas de ningún tipo. Todos ellos deberán preverse en el interior de fachada y camuflados a vistas.
6. Por encima de cubiertas solo se autorizarán chimeneas (de tubo metálico visto), antenas (una por edificio) y sistemas de retención de nieve.

ELEMENTOS A CONSERVAR

Fachadas, pórticos y cerchas. En caso de que por su estado de conservación o nuevas necesidades de carga sea necesario reforzar o sustituir algún elemento se hará manteniendo el diseño y disposición de los originales.



III.3) FICHA NOTEPA SECTOR "ESTACIÓN INTERNACIONAL"

FICHA DE SECTORES / UNIDADES DE EJECUCIÓN				ORIGEN DATOS
TÍTULO DEL TRABAJO	MODIFICACIÓN Nº14 PGOU			
NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL SECTOR / U.E.	1			
NOMBRE DEL SECTOR / UNIDAD DE EJECUCIÓN	ENTORNO ESTACIÓN INTERNACIONAL			
FECHA	17/04/2017			
1) DATOS GENERALES				
CÓDIGO INE	22078			IAEST
PROVINCIA	HUESCA			
MUNICIPIO	CANFRANC			
NÚCLEOS O ENTIDADES	CANFRANC ESTACIÓN			
REDACTOR	DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO GOBIERNO DE ARAGÓN			
2) ORDENACIÓN ESTRUCTURAL				
SUPERFICIE TOTAL	13,1906		Ha	PLANEAM
CLASIFICACIÓN DE SUELO	Suelo Urbanizable			PLANEAM
CATEGORÍA DE SUELO	Suelo Urbanizable Delimitado			PLANEAM
USO GLOBAL	Residencial, Terciario y Dotacional			PLANEAM
DENSIDAD	25		viv/ha	PLANEAM
SUPERFICIE DE SG INCLUIDOS			Ha	PLANEAM
SUPERFICIE DE SG ADSCRITOS			Ha	PLANEAM
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD	0,3		m ² /m ²	PLANEAM
APROVECHAMIENTO MEDIO DEL SECTOR	0,3		m ² /m ²	PLANEAM
VIVIENDA PROTEGIDA %			%	PLANEAM
PLAZO PARA INICIAR LA URBANIZACIÓN	(A partir de la aprobación definitiva de los instrumentos de desarrollo)	2	años	PLANEAM
SISTEMA DE ACTUACIÓN	COOPERACIÓN			PLANEAM
3) ORDENACIÓN PORMENORIZADA				
APROVECHAMIENTO OBJETIVO		39571,8	m ²	PLANEAM
APROVECHAMIENTO SUBJETIVO		35614,62 (90%)	m ²	PLANEAM
DESGLOSE DE SISTEMAS GENERALES INCLUIDOS	DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES		Ha	PLANEAM
	DE EQUIPAMIENTOS		Ha	PLANEAM
	DE INFRAESTRUCTURAS		Ha	PLANEAM
	DE SERVICIOS URBANOS			PLANEAM
DESGLOSE DE SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES		Ha	PLANEAM
	DE EQUIPAMIENTOS		Ha	PLANEAM
	DE INFRAESTRUCTURAS		Ha	PLANEAM
	DE SERVICIOS URBANOS		Ha	PLANEAM

DESGLOSE DE DOTACIONES LOCALES	DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES	a concretar en Plan Parcial	Ha	PLANEAM DESARR
	DE EQUIPAMIENTOS	a concretar en Plan Parcial	Ha	PLANEAM DESARR
	DE INFRAESTRUCTURAS	a concretar en Plan Parcial	Ha	PLANEAM DESARR
	DE SERVICIOS URBANOS	a concretar en Plan Parcial	Ha	PLANEAM DESARR
Nº DE UNIDADES DE EJECUCIÓN	a concretar en Plan Parcial			PLANEAM DESARR
USOS COMPATIBLES	Hostelero, aparcamiento, transporte de viajeros Hasta que no haya alcanzado aprobación definitiva el Proyecto de Reparcelación correspondiente al Plan Parcial, lo que habrá requerido la previa desafectación de estos suelos respecto del uso ferroviario, se consideran usos compatibles cualesquiera de los relacionados con la función ferroviaria.			PLANEAM
USOS INCOMPATIBLES	Industrial			PLANEAM
ÁREAS DE TANTEO Y RETRACTO				PLANEAM
NÚMERO DE VIVIENDAS	LIBRES	329	viv	PLANEAM
	PROTEGIDAS		viv	PLANEAM
	TURÍSTICAS		viv	PLANEAM
	TOTALES		viv	
PLAZOS	URBANIZACIÓN	2	años	PLANEAM
	CESIÓN	2	años	PLANEAM
	EDIFICACIÓN	8	años	PLANEAM