



**ORDEN de 18 de diciembre de 2013, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, por la que se publica el Acuerdo adoptado por el Gobierno de Aragón en su reunión celebrada el día 3 de diciembre de 2013, por el que se aprueba definitivamente la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.**

Adoptado por el Gobierno de Aragón el día 3 de diciembre de 2013 Acuerdo por el que se aprueba definitivamente la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, se procede a su publicación en Anexo a la presente orden.

Zaragoza, 18 de diciembre de 2013.

**EL Consejero de Obras Públicas, Urbanismo,  
Vivienda y Transportes,  
RAFAEL FERNÁNDEZ DE ALARCÓN HERRERO**

#### ANEXO

#### ACUERDO DE 3 DICIEMBRE DE 2013, DEL GOBIERNO DE ARAGÓN, POR EL QUE SE APRUEBA DEFINITIVAMENTE LA MODIFICACIÓN NÚMERO 2 DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL DEL AERÓDROMO/AEROPUERTO DE TERUEL

El Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel fue aprobado mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de fecha 18 de diciembre de 2007 y publicado en el «Boletín Oficial de Aragón» de 11 de enero de 2008, de conformidad con lo señalado en la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón. Mediante Acuerdo del Gobierno de Aragón de 8 de febrero de 2011, publicado en «Boletín Oficial de Aragón» de 14 de marzo de 2011, se aprobó la modificación nº 1 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.

Con fecha 27 de julio de 2012 se acordó por el Consejo Rector del Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel remitir al Departamento de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes, para su oportuna tramitación, una propuesta de modificación nº 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, motivada por la necesidad de ampliar los usos recogidos en las normas urbanísticas del Proyecto Supramunicipal, para dotar a las instalaciones de una mayor operatividad y mejora de la explotación.

El 17 de septiembre de 2012, a instancia de la Dirección General de Transportes y Planificación de Infraestructuras, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental emitió Informe relativo a la modificación nº 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeropuerto de Teruel considerando que dicha modificación no tiene efectos ambientales significativos distintos a los ya evaluados en la Declaración de Impacto Ambiental formulada mediante Resolución de 31 de octubre de 2007 del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental.

Con fecha 4 de marzo de 2013 se remite a la Dirección General de Urbanismo por la Dirección General de Transportes y Planificación de Infraestructuras la documentación integrante de la modificación nº 2 del Proyecto Supramunicipal para su informe y oportuna tramitación. En la memoria de la documentación presentada se describe el objeto de la modificación como la introducción expresa en las normas urbanísticas del uso de desmantelamiento y reciclado de aeronaves en el subsistema de actividades aeroportuarias del Sistema General aeroportuario y la flexibilización de los usos en la zona industrial aneja al Sistema General

Mediante Orden de 6 de marzo de 2013 del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo, Vivienda y Transportes (publicada en «Boletín Oficial de Aragón» de 19 de marzo de 2013), se aprobó inicialmente la modificación nº 2 del Proyecto Supramunicipal y se sometió por plazo de dos meses, a los trámites de información pública, audiencia de los Ayuntamientos de Teruel y de Cella e informe, conforme a la normativa sectorial aplicable, de las siguientes autoridades y organismos: Consejo de Ordenación del Territorio, Confederación Hidrográfica del Júcar; Agencia Estatal de Seguridad Aérea; Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa del Departamento de Industria e Innovación; Dirección General de Interior del Departamento de Política Territorial e Interior; Instituto Aragonés del Agua y la empresa pública PLATEA (Plataforma Logístico-Industrial de Teruel).

Durante el mencionado plazo de dos meses se han presentado los siguientes informes:

- Con fecha 14 de marzo de 2013, informe de la Dirección General de Interior del Departamento de Política Territorial e Interior



- Con fecha 6 de mayo de 2013, informe de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Teruel
- Con fecha 6 de mayo de 2013, informe de la Confederación Hidrográfica del Júcar
- Con fecha 7 de mayo de 2013, informe del Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón.
- Con fecha 7 de mayo de 2013, informe del Instituto Aragonés del Agua
- Con fecha 13 de junio de 2013, informe de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento

Con fecha 10 de octubre de 2013 se remite a la Dirección General de Urbanismo informe de la Dirección General de Transportes y de Planificación de Infraestructuras de 3 de octubre de 2013 en el que se propone la estimación de las alegaciones del Ayuntamiento de Teruel y, como consecuencia de ello, se proponen algunas variaciones en la documentación aprobada inicialmente. Con fecha 11 de octubre de 2013 se presenta en esta Dirección General por el Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel la documentación definitiva en la que se incorporan dichas variaciones. Según consta literalmente en la memoria el objeto de la modificación es el siguiente:

"1. Adecuar la normativa urbanística que rige el vigente Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel a los posibles usos que la plataforma permite de forma que las empresas que se instalen en el aeropuerto puedan obtener las autorizaciones y licencias preceptivas para desarrollar todas aquellas actividades susceptibles de implantarse en el aeropuerto.

En este sentido las actuales normas urbanísticas impiden el desarrollo de actividades tales como el desmantelamiento y el reciclado de aviones en el Sistema General Aeroportuario, en el que según el artículo 1.3.2.1.1 de las Normas Urbanísticas el único uso permitido es el uso público aeroportuario, que debe entenderse -según el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea como aquellos usos "para asistir da modo regular el tráfico aéreo; permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga." Dado que la previsión es que se desarrollen usos tales como el desmantelamiento y el reciclado de aviones dentro del subsistema de actividades aeroportuarias y en los hangares dentro del subsistema de movimiento de aeronaves del sistema general aeroportuario definido en el vigente Proyecto Supramunicipal, el objeto de la presente modificación es adaptar las Normas Urbanísticas de forma que se permitan dichos usos.

2. Flexibilizar la normativa urbanística de la zona industrial aneja al Sistema General aeroportuario, permitiendo como usos compatibles con los usos principales de carácter industrial aeronáuticos cualquier uso relacionado directa o indirectamente con la actividad aeronáutica, prohibiendo expresamente únicamente los usos residenciales.

3. Incluir dentro de las obras del aeropuerto el hangar construido en la zona correspondiente al Subsistema de movimiento de aeronaves, adyacente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves".

Con fecha 4 de noviembre de 2013, previo informe de sus servicios técnicos y de acuerdo con el artículo 92.4 de la Ley 3/2009, se ha emitido informe de la Dirección General de Urbanismo en el que se estiman las alegaciones del Ayuntamiento de Teruel, de conformidad con el informe de la Dirección General de Transportes de 3 de octubre de 2013, y se informa favorablemente la documentación de la modificación nº 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel presentado por el Consorcio con fecha 11 de octubre de 2011

La tramitación descrita es conforme con lo dispuesto en el artículo 92 de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón en cuanto régimen aplicable al procedimiento para adoptar la decisión sobre la aprobación definitiva de la modificación del citado proyecto. En este sentido, cabe señalar que las alteraciones introducidas durante la tramitación del procedimiento no suponen variación sustancial, en la medida que el objeto esencial de la modificación (introducción del uso de desmantelamiento y reciclado de aeronaves en el Sistema General Aeroportuario y flexibilización de los usos en el zona industrial aneja al Sistema General) ya se recoge en la documentación aprobada inicialmente, a lo que hay que añadir que tales variaciones responden a la estimación de las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Teruel durante el trámite de audiencia. Por todo ello, para su incorporación al documento definitivo no resulta exigible la reiteración del trámite de información pública, audiencia al Ayuntamiento y solicitud de los informes sectoriales preceptivos.

El Ayuntamiento de Teruel formula una serie de alegaciones de carácter urbanístico a los que se da respuesta motivada, estimándolas, en los informes de la Dirección General de Transportes de 3 de octubre de 2013 y de la Dirección General de Urbanismo de 4 de noviembre de 2013.



El resto de los informes emitidos durante el plazo de información pública, así como el informe de la Dirección General de Urbanismo de fecha 4 de noviembre de 2013, se han pronunciado en sentido favorable a la modificación propuesta.

Las modificaciones introducidas se justifican por la necesidad de garantizar la plena realización de los fines de interés general representados por el Aeródromo/Aeropuerto en cuanto infraestructura estratégica en materia de servicios aeronáuticos para el conjunto de la Comunidad Autónoma, impulsando su utilización y el desarrollo de actividad empresarial asociada a la misma.

A la vista de la documentación obrante en el expediente administrativo y atendidos los diversos informes anteriormente mencionados, resulta procedente someter a aprobación definitiva la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.

El Gobierno de Aragón es competente para aprobar definitivamente la modificación nº 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, de conformidad con el artículo 92.7 de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

De acuerdo con estos antecedentes y cumplidos todos los trámites exigidos en la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, y previa deliberación del Gobierno de Aragón, en su reunión del día 3 de diciembre de 2013, se adopta el siguiente

#### ACUERDO

Primero.— Aprobar definitivamente la modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, conforme a la documentación presentada por el Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel con fecha 11 de octubre de 2013, firmada por técnico competente. El objeto de la modificación consiste en lo siguiente:

- Se introducen expresamente los usos de desmantelamiento y reciclado de aeronaves en el subsistema de actividades aeroportuarias y en la zona para ubicación de hangares de mantenimiento del Subsistema de Movimiento de Aeronaves del Sistema General Aeroportuario. El apartado 1.3.2.1.1 de las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal queda redactado en la forma recogida en el Anexo.

- Se flexibiliza la normativa urbanística de la zona industrial aneja al Sistema General aeroportuario, permitiendo como usos compatibles con los usos principales de carácter industrial aeronáuticos cualquier uso relacionado directa o indirectamente con la actividad aeronáutica, prohibiendo expresamente sólo los usos residenciales. El apartado 1.3.2.2 de las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal queda redactado en la forma recogida en el Anexo.

- Se incluye el proyecto constructivo del hangar ubicado en la zona correspondiente al Subsistema de movimiento de aeronaves, adyacente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves

Segundo.— Resolver las alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Teruel durante el período de información pública, estimándolas, de conformidad con los argumentos expuestos en los informes de la Dirección General de Transportes de 3 de octubre de 2013 y de la Dirección General de Urbanismo de 4 de noviembre de 2013.

Tercero.— Extender diligencia por la autoridad administrativa competente en todos los planos y demás documentos integrantes de la modificación nº 2 Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel en que se haga constar que son los aprobados definitivamente.

Cuarto.— Las determinaciones de ordenación contenidas en esta modificación número 2 del Proyecto Supramunicipal vincularán a los instrumentos de planeamiento de los municipios afectados y prevalecerán sobre los mismos de acuerdo con lo establecido en el artículo 97.3 de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

Quinto.— De acuerdo con la Disposición Adicional Quinta de la Ley 3/2009, dar general conocimiento del Acuerdo de aprobación definitiva mediante su publicación en el "Boletín Oficial de Aragón", junto con la nueva redacción de los apartados 1.3.2.1.1 "Sistema General Aeroportuario" y 1.3.2.2 "Zona Industrial" de las Normas Urbanísticas, con la indicación de que contra el mismo, que agota la vía administrativa, podrá interponerse ante el mismo órgano que lo dicta recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes o recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de



Justicia de Aragón en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación o publicación en el "Boletín Oficial de Aragón".

#### ANEXO

#### APARTADOS 1.3.2.1.1 Y 1.3.2.2 DE LAS NORMAS URBANISTICAS DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL DEL AERÓDROMO/AEROPUERTO DE TERUEL

##### 1.3.2.1.1 Sistema General Aeroportuario:

- Denominación: El Sistema General Aeroportuario comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados SGA en el Plano de Zonificación.

- Usos: El uso del suelo incluido en este ámbito es Uso Público Aeroportuario, con categoría de Sistema General y conformado por las instalaciones que se describen en las presentes Normas.

- Usos compatibles: En los hangares de mantenimiento que pudieran construirse en el Subsistema de movimiento de aeronaves y en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se permiten las actividades mantenimiento, estacionamiento, desmantelamiento y reciclado de aeronaves.

- Usos prohibidos: El resto.

- Titularidad: Los suelos que conforman el Sistema General Aeroportuario serán de titularidad pública.

Este Sistema General se compone de los siguientes Subsistemas:

##### A). Subsistema de Movimiento de Aeronaves:

Usos: El uso del suelo comprendido en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves es un Uso Público Aeroportuario, con carácter de Sistema General.

En dicho Subsistema se integran:

- Campo de Vuelos, constituido por las infraestructuras necesarias para la circulación de las aeronaves previamente al despegue y tras el aterrizaje garantizando sean realizadas en condiciones de seguridad. Está formado por los siguientes elementos:

- Pista de vuelo. Pista de 2.825 m de longitud y 45 m de anchura adecuada para aeronaves tipo E, con área de seguridad extremo de pista y sin zona libre de obstáculos ni zona de parada. El rodaje de aeronaves hasta cabecera de pista en despegues y hasta la plataforma en aterrizajes se realizará por la propia pista de vuelos.

- Plataformas de viraje situadas en cada uno de los dos extremos de la pista

- Calle de salida de pista. Situada perpendicularmente a la pista, conecta ésta con la plataforma de aeronaves. Tiene una longitud aproximada de 505 m desde el eje de pista y una anchura variable de mínimo 44,20 metros.

- Calle de rodaje. Situada paralela a la pista, sirve para el acceso a la plataforma de aeronaves. Tiene una longitud de 650 m y un ancho de 23 m, más arcenes de 7,5m. Se accede a la misma por la calle de salida perpendicular a la pista y recorre el frente de la plataforma de aeronaves, permitiendo el acceso a la misma. El eje de la calle de rodaje se encuentra a 262 m del eje de pista.

- Galería de servicios: Galería transitada que cruzará perpendicularmente la pista y cuyo objeto será la ubicación de servicios. Tiene una sección libre interior de 2,00 m de anchura por 2,50 m de altura y esta ejecutado por prefabricado.

- Vial perimetral: Vial perimetral a la pista de vuelos que discurre paralelo a la valla de seguridad. Se trata de una vial de seguridad de 4 metros de ancho.

- Plataforma de mantenimiento de aeronaves. Infraestructura prevista para la realización de actividades de mantenimiento de aeronaves; puesta a punto y reparación; estacionamiento y preparación de aeronaves.

La plataforma de aeronaves dispone de dos zonas pavimentadas:

- una zona de pavimento rígido, destinada a la realización de las actividades mencionadas anteriormente; y

- una zona de pavimento flexible que permite el acceso de las aeronaves desde la calle de rodaje hasta las posiciones de la plataforma.

La zona de pavimento rígido tiene una dimensión total de 600 metros x 100 metros, compuesta de 6 posiciones de 100x100, dispuestas longitudinalmente y paralelas a la pista de vuelo. Cada una de estas posiciones se consideran suficientes para el estacionamiento de una aeronave de tipo E/D (B747, A330, A340, B767) ó 2 aeronaves de tipo C (MD80, A320, 727, 717) y la circulación y estacionamiento de los vehículos que se requieran en la realización de todas las actividades para las que está destinada la misma.



La zona de pavimento flexible tiene unas dimensiones de 600 metros x 23,5 metros y se encuentra dispuesta al frente de la zona de pavimento rígido entre ésta y el borde exterior de la calle de rodaje de acceso a la plataforma. La distancia entre el eje de la calle de rodaje y el borde de la zona de pavimento rígido es por lo tanto de 61,5 metros.

Cada posición requiere por lo tanto un total de 136 x 100 metros (100x100 de rígido + 36x100 de flexible)

- Zona para la ubicación de hangares de mantenimiento

Junto a la plataforma de mantenimiento, entre esta y la campa de estacionamiento de aeronaves, se cuenta con una superficie explanada de anchura aproximada 100m para la posible ubicación de hangares de mantenimiento.

B). Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

Usos: El uso del suelo comprendido en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias es un Uso Público Aeroportuario, con carácter de Sistema General. Se permiten adicionalmente las actividades de mantenimiento, estacionamiento, desmantelamiento y reciclado de aeronaves comerciales

En dicho Subsistema se integran dos zonas:

B.1). Estacionamiento de larga estancia:

- Campa de aeronaves para estacionamiento de larga estancia: Con capacidad para el estacionamiento de 156 aeronaves, 60 aeronaves tipo E/D y 96 aeronaves tipo C.

Las posiciones de estacionamiento de aeronaves tipo E/D se distribuyen en grupos de 10 aeronaves; y las de tipo C se distribuyen en grupos de 16 unidades.

B.2). Zona de servicios aeroportuarios:

- Edificio para Salvamento y Extinción de Incendios: Las características del edificio se ajustan a la clasificación del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel con la categoría 6 OACI, con una superficie total construida de 664,92 m<sup>2</sup>. Su altura máxima, por servidumbres aeronáuticas será de 20 m.

Se prevé la construcción de un aparcamiento con capacidad para 18 vehículos.

- Edificio de Servicios Generales y Sala de Control: Alberga las instalaciones necesarias para la gestión administrativa y apoyo técnico de las funciones de control y de mantenimiento del aeropuerto. Atendiendo a las diferentes funciones que en él se realizan, se divide en las siguientes áreas:

- Área técnica de operaciones de control
- Área técnica de mantenimiento
- Administración
- Área de instrucción
- Aseos
- Almacenes
- Cafetería
- Cuarto instalaciones
- Mostradores de información al público, a PMR y posible facturación
- Oficina meteorológica
- Sala de espera
- Otros

El Aeropuerto de Teruel contará con una Sala de Control integrada en el Edificio de Servicios Generales, con altura suficiente para disponer de plena visión de las plataformas de estacionamiento de larga estancia y de la pista. Desde la sala de control se dispondrá de un sistema de comunicación de voz que permita suministrar a los pilotos información. El Edificio de Servicios Generales es rectangular con una sala de control en la primera planta, una superficie total construida de 1.221,02 m<sup>2</sup> repartida entre la planta baja y la primera planta.

- Aparcamientos: Se prevé la construcción de un aparcamiento con capacidad para 26 vehículos y superficie de 500 m<sup>2</sup> próximo a los edificios de Servicios Generales y SEI.

- Viales interiores y accesos: Se ha ejecutado un vial interior al recinto aeroportuario que permite el acceso al aeródromo desde la Zona Industrial. Se ha ubicado una caseta de control de accesos para controlar la entrada al Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

- Zona de Abastecimiento Energético: Contendrá las acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Sistema General Aeroportuario.

- Central Eléctrica: Instalaciones necesarias para cubrir las necesidades energéticas del Aeropuerto, excluyendo las necesidades de consumo eléctrico correspondientes a la zona industrial contigua.

- Suministro de Combustible de Aeronaves: Consistente en un depósito de almacenamiento con una capacidad aproximada de 250 m<sup>3</sup>.



- Suministro de Agua: Conjunto de instalaciones necesarias para garantizar el abastecimiento de agua del Sistema General.

- El sistema de saneamiento será separativo. Se han construido dos redes para la recogida y evacuación de aguas, una para el saneamiento de aguas residuales y otra para el saneamiento de aguas pluviales, utilizando los barrancos que discurren cercanos al ámbito.

- Recogida y Tratamiento de Residuos: Se establece un sistema para recogida y evacuación de grasas e hidrocarburos para evitar que dichas sustancias alcancen los cauces naturales.

C). Subsistema de medios de extinción de incendios del Departamento de Medio Ambiente

Usos: El uso del suelo comprendido en el Subsistema de medios de extinción de incendios del Departamento de Medio Ambiente es un Uso Público Aeroportuario, con carácter de Sistema General.

Se trata de una zona destinada a la ubicación y distribución de los diversos medios de extinción de incendios forestales gestionados por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón en el futuro aeródromo de Teruel. Dicha superficie contiene espacio suficiente para albergar: plataformas de estacionamiento, hangares, edificación para la Base Helitransportada, depósitos, zonas para aparcamiento y para instalaciones.

Para el despegue y aterrizaje de los helicópteros y de los aviones de carga en tierra se necesitará el uso de la pista del propio aeródromo.

- Ayudas a la navegación: Comprenden el conjunto de instalaciones que sirven para determinar las rutas y procedimientos de aproximación y despegue dentro del espacio aéreo controlado en condiciones de total seguridad. El conjunto de Ayudas podrá modificarse o ampliarse en cualquier momento según las exigencias del tráfico aéreo o el desarrollo tecnológico aeronáutico. Estarán formadas por:

- Ayudas visuales para la navegación: indicadores de dirección de viento; señal designadora de pista, de eje de pista, de eje de calle de rodaje, etc.; luces de umbral, luces de borde de pista, sistema PAPI; sistema sencillo de iluminación de aproximación de 420 metros, luces de protección de pista en el acceso desde la calle de rodaje, perpendiculares a la pista, etc.

- Ayudas radioeléctricas para la navegación. Se prevé la implantación de un VOR/DME que permita la utilización de procedimientos instrumentales de no precisión en las aproximaciones por ambas cabeceras. Su implantación se realizará en una segunda fase de construcción del aeropuerto.

- Desarrollo del Sistema General: Las obras de nueva construcción y las de conservación en los ámbitos de los Subsistemas de Actividades Aeroportuarias y de Movimiento de Aeronaves tienen carácter de obras públicas de interés general, por lo que al amparo de lo previsto en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, no estarán sujetas a los actos de control preventivo municipal contenidos en el artículo 84.1.b de la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, por lo que no estarán sujetas a licencia municipal de obras y estarán exentas del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras.

Las edificaciones contenidas en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias quedan sometidas a las restricciones impuestas por las Servidumbres Aeronáuticas legales de conformidad con lo establecido en el Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas y demás legislación sobre la materia, y que vienen establecidas en el Plan Director del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel y en los planos de Obstáculos y de Servidumbres Radioeléctricas.

- Edificabilidad: Además de la prevista, aquella que se requiera para el adecuado funcionamiento del Sistema General (como la construcción de hangares de mantenimiento en la franja comprendida entre la plataforma de mantenimiento y la campa de estacionamiento de aproximadamente 100 m de anchura), teniendo en cuenta los límites impuestos por las servidumbres aeronáuticas existentes.

#### 1.3.2.2 Zona Industrial

- Denominación: La Zona de Actividades Industriales comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados ZI (ZI-1 o ZI-2 según la parcela mínima establecida) y CPI en el Plano de Zonificación.

- Usos principales: La actividad industrial en los sectores complementarios y relacionados con la actividad aeronáutica e industrial en el sentido más amplio. Incluyendo el mantenimiento, reparación y desguace de aeronaves, tratamiento, gestión y reutilización de piezas y componentes.

- Usos compatibles: Cualquier uso relacionado directa o indirectamente con la actividad aeronáutica

- Usos prohibidos: Usos residenciales

- Condiciones particulares:



Las empresas instaladas deberán informar al organismo de Dirección del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel de la actividad a instalar y sus principales características por si pudieran interferir en las operaciones del aeropuerto, y en su caso, adoptar las medidas correctoras.

Todas las empresas instaladas deberán cumplir la normativa vigente reguladora de actividades, en especial la Ley 7/2006, de 22 de junio, de Protección Ambiental, adoptando las medidas correctoras pertinentes.

Los propietarios de las parcelas se harán cargo por su cuenta del movimiento de tierras que sea necesario llevar a cabo en el interior de las mismas.

Se ha previsto una zona de maniobra de 150 metros de anchura conectada con la campa de estacionamiento de aeronaves. Dicha zona de maniobra dará servicio a las parcelas industriales. Se establecerá una carga o canon a las parcelas adyacentes a dicha zona de maniobra para permitir su derecho de uso en las condiciones que fije el Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel. Por tanto, las parcelas no podrán extender sus límites sobre dicha zona de maniobra.

Asimismo, deberán localizarse en suelo privado un total de 635 plazas de aparcamiento para el cumplimiento de los módulos de reserva establecidos por la Ley 3/2009 de Urbanismo de Aragón, los cuales determinan 1.042 plazas de aparcamiento para todo el ámbito del proyecto.

Como se dispone de una superficie de 94.345 m<sup>2</sup> de zona industrial y si se establece una plaza de aparcamientos por cada 120 m<sup>2</sup> de superficie construida, resultan 786 plazas para vehículos, lo que supera, y por lo tanto, se cumple, los estándares mínimos para este uso pormenorizado.

- Condiciones de ornato:

Como condiciones estéticas para la Zona Industrial se establecen las siguientes:

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

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

Se buscará la calidad visual en el tratamiento de los frentes de fachada y en los espacios abiertos recayentes al viario, permitiéndose materiales y composiciones vanguardistas, como son los hormigones vistos, chapas, aceros, vidrios, tableros de madera, etc.

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

Tanto las paredes medianeras como los paramentos susceptibles de posterior ampliación, deberán tratarse como una fachada, debiendo ofrecer calidad de obra terminada, prohibiéndose la utilización de materiales sin revestir que por su naturaleza deban serlo (bloques de hormigón, ladrillos no caravistas...).

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

Los tratamientos de las cubiertas y lucernarios deberán considerar ésta como una quinta fachada del edificio, utilizando soluciones más amplias y singulares que mejoren tanto la imagen como el aprovechamiento de la iluminación natural.

La altura máxima de las naves podrá sobrepasarse por elementos funcionales de las instalaciones industriales siempre que quede justificada su necesidad, pero respetando en cualquier caso las limitaciones de altura y obstáculos impuestas por las servidumbres aeronáuticas.

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

El proyecto de edificación definirá la urbanización completa de los espacios exteriores de las parcelas no ocupadas por la edificación, pavimentándose adecuadamente los espacios de acceso, aparcamiento y maniobra, tratándose los restantes espacios con jardinería.

Cuando lo haya, el cierre de las parcelas que den a la vía pública estará formado por un zócalo de hormigón visto de 50 cm de altura o de ladrillo ó bloque caravista, al que se le podrá superponer un cierre metálico con carácter de transparencia de altura 2,00 m. Por el interior de la parcela, adosadas al cierre, se plantarán especies vegetales conformando una pantalla arbolada.



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

Parámetros urbanísticos de las edificaciones:

- Parcela mínima ZI-1: 5.000 m<sup>2</sup>.
- Parcela mínima ZI-2: 14.000 m<sup>2</sup>.
- Edificabilidad máxima industrial (en parcelas ZI-1 y ZI-2): 0,80 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.
- Edificabilidad máxima para zona de maniobra (en parcela CPI): 0,35 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> sobre parcela neta.
- Tipo de edificación: aislada.
- Retranqueos mínimos: 10 m a viales y 5 a otros linderos.
- Retranqueos a zona ferroviaria: Se permite un retranqueo de cero metros a los linderos con las zonas de vías férreas siempre que se ocupe con construcciones, instalaciones o infraestructuras ligadas a los usos ferroviarios.
- Ocupación máxima: 75 %.
- Altura máxima: 2 plantas, con altura máxima de conformidad con las limitaciones impuestas por servidumbres aeronáuticas.

Titularidad: Los suelos correspondientes serán de titularidad privada, salvo la zona de maniobra (CPI), independientemente de los usos privados autorizados en la misma.