



ORDEN VMV/268/2021, de 15 de marzo, por la que se aprueba la modificación número 4, de carácter no sustancial, del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.

El Consejo de Gobierno de Aragón acordó, con fecha 18 de diciembre de 2007, la aprobación del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, asumiendo íntegramente el condicionado ambiental de la declaración de impacto ambiental del proyecto.

El mencionado Proyecto Supramunicipal ha sufrido tres modificaciones: la número 1 fue aprobada por el Gobierno de Aragón con fecha 8 de febrero de 2011 (“Boletín Oficial de Aragón”, número 31, de 14 de febrero de 2011), la número 2, el 3 de diciembre de 2013 (“Boletín Oficial de Aragón”, número 10, de 16 de enero de 2014) y la número 3 mediante Orden VMV/54/2016, de 11 de enero (“Boletín Oficial de Aragón”, número 31, de 16 de febrero de 2016).

Con fecha 19 de diciembre de 2018, se acordó por el Consejo Rector del Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel remitir al Departamento competente para su tramitación, la propuesta de modificación número 4, motivada por razones de operatividad y para la consecución de una mejor explotación de las instalaciones que consiste en incorporar al Proyecto las parcelas pertenecientes al Consorcio del Aeropuerto; incorporar un nuevo sector de uso industrial de 40.543,45 m², fruto de la incorporación de las parcelas del antiguo acuartelamiento, colindante al sur del Subsistema de Movimiento de Aeronaves definiendo sus normas particulares y adecuando dicha zona a los módulos de reserva de la legislación urbanística vigente; adecuar la normativa urbanística que rige el Proyecto Supramunicipal a los posibles usos que el aeropuerto permite de forma que las empresas que se instalen puedan obtener las autorizaciones y licencias preceptivas para desarrollar todas aquellas actividades susceptibles de implantarse en el aeropuerto, dando un abanico más amplio al sector aeronáutico y espacial e incluir las obras realmente ejecutadas en etapas anteriores y las previstas.

Previa la tramitación del procedimiento establecido en el artículo 42 apartados 1 y 2 del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, aprobado mediante Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, la modificación pretendida fue declarada no sustancial por Orden de 9 de julio de 2020, del Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, iniciándose el procedimiento para su aprobación si procede, conforme a lo establecido en el apartado 5 del mencionado artículo 42 del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón.

Mediante Resolución de 15 de julio de 2020, de la Dirección General de Ordenación del Territorio (“Boletín Oficial de Aragón”, número 144, de 22 de julio de 2020) se ha sometido a los trámites de información pública y audiencia al Ayuntamiento de Teruel por plazo de un mes así como a informe de los siguientes organismos: Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Dirección General de Carreteras del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda; Dirección General de Transportes del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda; Dirección General de Industria y PYMES, del Departamento de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial y Subdirección Provincial de Urbanismo de Teruel, del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda.

De los diversos informes solicitados y del trámite de audiencia, se han recibido los emitidos por la Subdirección Provincial de Urbanismo de Teruel, la Dirección General de Transportes y la Dirección General de Carreteras del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, el Ayuntamiento de Teruel, la Dirección General de Industria y PYMES del Departamento de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea.

Con fecha 5 de agosto de 2020, emite informe la Subdirección Provincial de Urbanismo de Teruel con consideraciones referidas a las dimensiones del espacio libre denominado “Unión ZVI y ZV2” para ser computado como paso peatonal, que no se aprecian con detalle en plano; de las dimensiones exigibles de las zonas verdes ZV-1, ZV-2 y ZV-3 para ser computables como tales, de la viabilidad del acceso a la nueva zona industrial.

Con fecha 19 de agosto de 2020, el Ayuntamiento de Teruel presenta alegación relativa al incremento de tráfico rodado que originará la nueva zona industrial III, colindante con la carretera A-1512, aunque manifiesta al respecto que compete a la Dirección General de Carreteras del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón, establecer las condiciones técnicas que deben reunir estos accesos.

Con fecha 21 de agosto de 2020, emite informe favorable la Dirección General de Transportes del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, con considera-



ciones de carácter formal relativas a la redacción obsoleta en determinados apartados de la memoria y de las normas urbanísticas y a incongruencias y erratas en la planimetría.

Con fecha 2 de octubre de 2020, emite informe favorable la Dirección General de Carreteras del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda con consideraciones referidas al acceso a la nueva zona industrial, a las limitaciones a la construcción en la nueva zona industrial, y a las zonas de protección que impone la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón.

Con fecha 16 de octubre de 2020, emite informe la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en el que señala que emitirá el informe solicitado previo informe del órgano competente en materia de aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Aragón sobre la compatibilidad del proyecto de planeamiento con las mencionadas servidumbres aeronáuticas y que considera interrumpido el plazo de emisión de informe mientras no se reciba el informe del órgano competente de la comunidad autónoma anteriormente señalado, señalando que el informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil es preceptivo y vinculante, por lo que es necesario disponer de informe expreso favorable para la aprobación definitiva del planeamiento.

Con fecha 3 de noviembre de 2020, emite informe favorable la Dirección General de Industria y PYMES del Departamento de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial calificando como muy positiva la actuación.

Por último, con fecha 28 de enero de 2021, emite informe de carácter favorable, la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea con la conformidad de la Dirección General de Aviación con condiciones relativas a la inclusión del plano de servidumbres aeronáuticas y la modificación de normas urbanísticas en el sentido de recoger las limitaciones existentes en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

De los informes y de la alegación mencionados se dio traslado al promotor a los que dio respuesta presentando, el 24 de febrero de 2021, escrito de análisis y valoración y documento de la modificación número 4 fechado en febrero de 2021, en el que, una vez revisado se observaron errores y la falta de alguna subsanación, razón por la que, debidamente informado el promotor, procedió a la presentación en fecha 10 de marzo de 2021 de un documento para aprobación definitiva fechado en marzo de 2021.

Las consideraciones formuladas en los distintos informes y en la alegación del Ayuntamiento de Teruel han sido analizadas y tomadas en consideración en la redacción definitiva del proyecto, tal y como se establece en el informe-propuesta de la Dirección General de Ordenación del Territorio que obra en el expediente. Y en particular, el acceso a la nueva zona industrial ZI 3 se realizará mediante una intersección en T directamente de la carretera A-1512 cuya definición en detalle se incorporará en los documentos urbanísticos que desarrollen el ámbito.

A la vista de la documentación obrante en el expediente administrativo y, en particular, de las modificaciones introducidas en la documentación integrante de la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, que en ningún caso alteran la estructura general de la modificación sometida a información pública, y atendidos los diversos informes anteriormente mencionados, resulta procedente la aprobación de la modificación.

Corresponde la competencia para aprobar la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, de carácter no sustancial, al Consejero de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, de conformidad con el artículo 42.5.b) del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, aprobado mediante Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón.

De acuerdo con estos antecedentes y cumplidos todos los trámites exigidos, resuelvo:

Primero.— Aprobar la modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, de conformidad con lo señalado en el artículo 42.5.b) del texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, aprobado mediante Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón.

Segundo.— Mostrar conformidad con la documentación remitida por el promotor, Consorcio del Aeropuerto de Teruel y aprobar el texto refundido de las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, que se incluye como anexo.



Tercero.— Extender diligencia conforme a lo establecido por Decreto 213/1992, de 17 de noviembre, de la Diputación General de Aragón, sobre expedición de certificaciones y compulsas, en todos los planos y documentos integrantes de la Modificación número 4 del 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 4 del Proyecto Supramunicipal vincularán a los instrumentos de planeamiento de los municipios afectados y prevalecerán sobre los mismos de acuerdo con lo establecido en el artículo en el artículo 46.3 del Decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón.

Quinto.— Dar general conocimiento de la presente Orden mediante su publicación en el “Boletín Oficial de Aragón”, en unión del texto refundido de las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal que se incorpora como anexo, con la indicación de que contra la misma, 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”.

Zaragoza, 15 de marzo de 2021.

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



ANEXO

TEXTO REFUNDIDO DE LAS NORMAS URBANÍSTICA DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL DEL AERÓDROMO/AEROPUERTO DE TERUEL.

1. NORMAS URBANÍSTICAS

Las normas urbanísticas reglamentarán el uso de los terrenos y de la edificación pública y privada y regularán, como mínimo, las siguientes cuestiones:

- Generalidades y terminología convencional
- Régimen urbanístico del suelo
- Normas de la edificación

1.1 GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA CONVENCIONAL

1.1.1 OBJETO

El presente documento tiene por objeto la reglamentación del uso y de la edificación de los suelos incluidos en su ámbito.

El objetivo de las presentes Normas Urbanísticas es regular el uso y la edificación del suelo comprendido en el ámbito del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, garantizar la adecuada inserción de los terrenos objeto de desarrollo en el territorio, su conexión con las redes y servicios necesarios para su puesta en funcionamiento sin perjuicio de la funcionalidad de los existentes, su adaptación al entorno y su articulación con las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente.

1.1.2 ALCANCE

La reglamentación que se establece en las presentes Normas, queda subordinada a las disposiciones contenidas en instrumentos legales de rango superior.

En concreto, el Proyecto Supramunicipal del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel fue aprobado atendiendo a las prescripciones contenidas en la Ley Urbanística de Aragón (Ley 5/1999, de 25 de marzo) y a su Reglamento de desarrollo parcial, aprobado por Decreto 52/2002 de 19 de febrero.

No obstante, durante el desarrollo del Proyecto, la Ley 5/1999, así como su Reglamento, se han visto sustituidas por la nueva Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón, y su modificación por la ley 4/2013, de 23 de mayo. En consecuencia, de ahora en adelante, las nuevas modificaciones en el ámbito tratado, estarán sujetas al Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, aprobado por Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón.

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

1.1.3 ÁMBITO

El ámbito de aplicación de las presentes normas abarca la totalidad de la actividad relativa al suelo y edificación que se desarrolle en el ámbito territorial del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo -Aeropuerto de Teruel. Dicho ámbito y los distintos usos del suelo son los definidos en el Plano de Zonificación.



1.1.4 EFICACIA

Las determinaciones del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel tendrán fuerza vinculante para las Administraciones Públicas y para los particulares y prevalecerán sobre las del planeamiento urbanístico vigentes en el Municipio de Teruel. El Plan General de Ordenación Urbana de Teruel deberá adaptarse para incorporar el Proyecto Supramunicipal del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel.

1.1.5 VIGENCIA

La vigencia del Proyecto Supramunicipal será indefinida, sin perjuicio de las modificaciones que sea necesario acometer, que en cualquier caso deberán realizarse de conformidad con los procedimientos oportunos.

De acuerdo con lo que establece la normativa urbanística, las determinaciones de ordenación contenidas en el Proyecto Supramunicipal del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel vincularán a los instrumentos de planeamiento de los Municipios afectados y prevalecerán sobre los mismos.

1.1.6 SISTEMA DE ACTUACIÓN

Dado el carácter y promoción pública del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel, y de conformidad con lo que establecía el artículo 95.2 de la Ley Urbanística de Aragón, se determinó como Sistema de Actuación el de expropiación, regulado en los artículos 132 y ss. de la Ley 5/1999. Se creó entonces el Consorcio del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel, formado por el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Teruel, según lo previsto en los artículos 5 y siguientes del Reglamento de desarrollo de la Ley Urbanística.

Dicho Consorcio tiene la condición de beneficiario de las expropiaciones precisas para la puesta en marcha del Proyecto, quedando subrogado en las facultades que corresponden a la Comunidad Autónoma a los efectos de lo establecido en el artículo 214 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio.

La declaración de utilidad pública e interés social y la necesidad de ocupación a efectos de la expropiación de los bienes y derechos afectados en el ámbito delimitado para el Aeródromo - Aeropuerto de Teruel quedó determinada con la aprobación del Proyecto Supramunicipal.

1.1.7 ÓRGANO COMPETENTE PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

De conformidad con lo expresado por el artículo 95.2 de la Ley 5/1999 Urbanística de Aragón, la ejecución del Proyecto Supramunicipal corresponde al Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón.

Corresponderá a este mismo órgano la aprobación del Proyecto de Reparcelación de la zona industrial aneja al Aeródromo - Aeropuerto de Teruel.

La ejecución corresponde al Consorcio del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel, por estar entre sus finalidades propias, de conformidad con lo que dispone el artículo 6 del Reglamento de desarrollo de la Ley Urbanística, y el artículo 8 de los Estatutos del Consorcio del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel, que recoge las facultades otorgadas a esta entidad pública para el cumplimiento de los objetivos y fines para los cuales se ha constituido.

El otorgamiento de licencias urbanísticas tanto de parcelación como de edificación corresponde al órgano competente del Ayuntamiento de Teruel, de acuerdo la normativa urbanística en vigor.



1.1.8 RÉGIMEN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS

De acuerdo con el artículo 76 de la Ley 5/1999 Urbanística de Aragón, la aprobación del Proyecto Supramunicipal autorizó la urbanización de los terrenos clasificados como suelo no urbanizable incluidos en su ámbito.

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

1.1.9 CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

La conservación y mantenimiento de las obras de urbanización, dotaciones e instalaciones y redes de los servicios públicos previstos en el Proyecto Supramunicipal se podrá llevar a cabo a través de una Entidad de Conservación. La Entidad de Conservación se constituirá mediante Convenio, de conformidad con lo dispuesto en la normativa urbanística en vigor.

La constitución de la Entidad de Conservación y sus Estatutos deberán ser aprobados por Acuerdo del Gobierno de Aragón de conformidad con lo establecido en la normativa urbanística.

La participación de los propietarios en la obligación de conservación y mantenimiento de las obras de urbanización, dotaciones e instalaciones de servicios públicos se determinará conforme a los criterios establecidos en los Estatutos de la Entidad de Conservación.

1.1.10 TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS

Los términos que estructuran la normativa urbanística del Proyecto Supramunicipal se interpretarán en relación con los conceptos y contenidos establecidos en el Plan General de Ordenación Urbana de Teruel en vigor.

1.1.11 SUPLETORIEDAD

En todo lo no especificado expresamente en las presentes *Normas Urbanísticas*, será de aplicación lo establecido en el Plan General de Ordenación Urbana de Teruel y en la normativa urbanística en vigor.

1.2 RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

1.2.1 OBJETO Y EFECTOS

De acuerdo con lo señalado en la normativa urbanística en vigor, la aprobación del Proyecto Supramunicipal autorizó a la urbanización de los terrenos incluidos en su ámbito, en este caso clasificados en el Plan General de Ordenación Urbana de Teruel como suelo no urbanizable ordinario, asimilable a la clase de suelo no urbanizable genérico establecida en dicha normativa.

Los suelos correspondientes a la zona industrial, una vez finalizadas las obras de urbanización previstas en el Proyecto Supramunicipal, tendrán la condición de suelo urbano. Los suelos restantes, correspondientes a los sistemas generales, mantendrán su condición de suelo no urbanizable genérico.

1.2.2 ZONIFICACIÓN Y USOS PORMENORIZADOS

La calificación del suelo comprendido dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel, queda establecida de la siguiente manera:



- SISTEMAS GENERALES:

- SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO (SGA)
 - Subsistema de Movimiento de Aeronaves (sMA).
 - Subsistema de Actividades Aeroportuarias (sAA).
 - Subsistema de zona de Servicios Aeroportuarios (sZSA).
- SISTEMA GENERAL VIARIO (SGV)
- ZONA INDUSTRIAL (ZI)
- RED FERROVIARIA (RF)
- SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES (ZV)
- INFRAESTRUCTURAS (IF)
- RED VIARIA Y APARCAMIENTO (RV+AV)

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

1.2.3 DESARROLLO DE LA EDIFICACIÓN

Una vez aprobado el Proyecto Supramunicipal y el Proyecto de Reparcelación correspondiente, la edificación sobre las parcelas resultantes podrá someterse directamente al trámite de licencia en las condiciones generales de aplicación de la presente normativa urbanística. Los proyectos de edificación deberán incluir tanto la edificación como el diseño y tratamiento a aplicar en la totalidad de los espacios libres resultantes en la parcela, incluyendo los de aparcamiento.

1.2.4 APERTURA DE VIALES

La apertura de nuevos viales no contemplados en el interior de las áreas de la zona industrial delimitada por el Proyecto Supramunicipal o en cualquier otra área concreta del mismo, ya sean de titularidad privada o de dominio y uso público, podrá realizarse mediante Estudios de Detalle, siempre que se respeten las determinaciones del Proyecto Supramunicipal, así como el contenido y limitaciones expresamente reguladas en la normativa urbanística en vigor. En caso contrario será preciso realizar una modificación del Proyecto Supramunicipal que deberá contemplar la nueva ordenación, alineaciones, rasantes y proyecto de urbanización de los nuevos viales propuestos.

Obviamente, la Modificación no precisará Declaración Previa de Interés Supramunicipal ni de Impacto Ambiental.

1.2.5 CONDICIONES DE ESTACIONAMIENTO

Conforme al art. 54.4 c) del Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, se deberá establecer una plaza de aparcamiento por unidad de reserva, debiendo localizarse al menos la mitad en espacio de uso público. Como se han localizado aproximadamente la mitad en espacios de uso público, será necesario establecer la mitad restante en el interior de las parcelas.

Así pues, se establece una plaza de aparcamiento cada doscientos metros cuadrados o fracción de superficie construida en el interior de la parcela.

La disposición de los edificios y de los espacios libres de cada parcela permitirá que la dotación de las plazas de estacionamiento y las operaciones de carga, descarga y maniobra de vehículos tengan lugar en el interior de la parcela y sin afectar al viario público. Las plazas de aparcamiento por la creación del acceso a las futuras parcelas industriales deberán ser ubicadas en el interior de la parcela correspondiente.



1.2.6 PARCELACIÓN

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

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

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

No podrán otorgarse Licencias de Obras en las áreas o subáreas en las que se haya obtenido Licencia de Parcelación, sin que, previa o simultáneamente, se asegure la total ejecución de la urbanización de los viales privados y espacios de dominio y uso privados mancomunados resultantes del Proyecto de Parcelación conforme al artículo 29 del Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón.

La edificación en una parcela no prevista originalmente conllevará, necesariamente, la realización previa o simultánea de las obras de urbanización. De acuerdo con la normativa urbanística en vigor, las obras de edificación y urbanización podrán realizarse simultáneamente siempre y cuando se asegure dicha ejecución simultánea mediante aval u otras garantías reglamentariamente establecidas.

Las obras de urbanización suplementarias que sea necesario realizar para completar la urbanización de la zona industrial podrán desarrollarse directamente a través de proyectos de obras ordinarias que deberán presentarse acompañando al proyecto de edificación.

1.2.7 DESARROLLO DEL PROYECTO

Dada la extensión y la ordenación prevista del Proyecto Supramunicipal, se ha realizado su desarrollo en una única etapa con diversas fases de urbanización y construcción apoyándose en los ejes viarios previstos.

1.3 NORMAS DE EDIFICACIÓN Y URBANIZACIÓN

1.3.1 NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN

Las presentes Normas son directamente aplicables y de obligado cumplimiento. Son igualmente aplicables las Normas Urbanísticas contenidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Teruel, o normativa que lo sustituya, modifique o complemente, en aquello que no se regule expresamente en las presentes Normas y siempre que no entre en contradicción con las mismas.

1.3.1.1 Servidumbres Aeronáuticas

Las servidumbres legales aeronáuticas son limitaciones derivadas del dominio público sobre el espacio aéreo. Vienen reguladas en las siguientes normas de obligado cumplimiento: Ley 48/60, de 21 de julio (BOE nº 176, de 23 de julio) sobre navegación aérea, Decreto 584/72, de 24 de febrero (BOE nº 69, de 21 de marzo) de servidumbres aeronáuticas y Real Decreto



247/2019, de 5 de abril por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel (BOE nº 104, de 1 de mayo).

Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple o pudiera permitirse conforme a la Modificación número 4, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, no pueden vulnerar las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel, que vienen representadas en los planos nº 2.- Servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Teruel de servidumbres aeronáuticas de la "Modificación número 4 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel" salvo que quede acreditado que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/72, en su actual redacción, y Real Decreto 247/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel.

Para la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, será de aplicación lo indicado en los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción, y Real Decreto 247/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel.

Al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, cualquier actuación deberá ser conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, de servidumbres aeronáuticas en su actual redacción, y Real Decreto 247/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel, circunstancia que debe recogerse en los documentos de planeamiento. En particular: "Las personas físicas o jurídicas sólo podrán desarrollar actuaciones, tales como construcciones, instalaciones o plantaciones, con pleno respeto al contenido de la normativa sobre servidumbres aeronáuticas. A tales efectos, no podrán desarrollarse actuaciones que se encuentren en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que puedan ser consideradas obstáculos, si las autorizaciones emitidas por las administraciones públicas no cuentan con el previo acuerdo favorable de la Autoridad Nacional de Supervisión Civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias. No será necesario el previo acuerdo favorable para las actuaciones que lleven a cabo los gestores aeroportuarios o prestadores de servicios de navegación aérea en el interior del recinto de los aeródromos y de las instalaciones radioeléctricas para la navegación aérea en el ejercicio de sus funciones como tales."

1.3.1.1.1 Limitaciones Urbanísticas derivadas de las servidumbres

A) LIMITACIONES DERIVADAS DE LAS SERVIDUMBRES FÍSICAS, RADIOELÉCTRICAS Y DE OPERACIÓN

El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, de servidumbres aeronáuticas, establece los tres tipos de servidumbres aeronáuticas que considera necesarias para garantizar la seguridad de los movimientos de las aeronaves:



- Servidumbres físicas: son las servidumbres de los aeródromos y sus alrededores, establecidas en garantía de la seguridad de la navegación aérea. Estas servidumbres definen unas áreas y superficies de subida, aproximación y entorno, en las que ningún nuevo obstáculo podrá sobrepasar en altura los límites establecidos para esas áreas y superficies. Conforme al artículo 8 del Decreto 584/72, en su actual redacción, y Real Decreto 247/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas, medios necesarios para la construcción y similares) o plantación, que se eleve a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno, requerirá pronunciamiento previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en relación con su incidencia en la seguridad de las operaciones aéreas.

- Servidumbres radioeléctricas: son las servidumbres que permiten garantizar el buen funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas con el objeto de evitar perturbaciones a este tipo de instalaciones, para lo cual se establece una zona de limitación de alturas y otra de seguridad:

a) Zona de limitación de alturas: en la que se prohíbe que ningún elemento sobre el terreno sobrepase la altura máxima establecida para esta zona.

b) Zona de seguridad: en la que se prohíbe la construcción o la modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin el previo consentimiento del ministerio correspondiente.

- Servidumbres de la operación de las aeronaves: son las servidumbres necesarias para garantizar las diferentes fases de las clases de maniobras que existen para la aproximación por instrumentos a un aeródromo. Por tanto, cada tipo de servidumbre se establecerá en función del tipo de ayuda que se utilice como procedimiento de aproximación. Así, en las áreas y superficies que se determinen en función de la ayuda que se utilice para la aproximación de la aeronave, se podrá restringir la creación de nuevos obstáculos, eliminar los ya existentes o señalarlos.

Dichas servidumbres están sujetas a aprobación por Real Decreto, según prevé el artículo segundo del Decreto 584/72, modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, de Servidumbres Aeronáuticas. El Real Decreto 247/2019, de 5 de abril establece específicamente las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel.

Dado que las superficies limitadoras de obstáculos comprendidas en el conjunto de Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación contienen restricciones al libre ejercicio edificatorio, y puesto que son de obligado cumplimiento, los Planes Generales Urbanísticos de los municipios afectados deberán incluir en su normativa las determinaciones que garanticen el cumplimiento de las restricciones o limitaciones mencionadas, siempre y cuando estas servidumbres estén publicadas por Real Decreto.

B) INFORMES Y PERMISOS EN ESPACIOS SUJETOS A SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

- La aprobación de cualquier Plan o instrumento general de ordenación territorial, así como la realización de construcciones, instalaciones o plantaciones en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, deberá ser compatible con el Plan Director del Aeródromo /Aeropuerto de Teruel, requiriendo además, antes de su aprobación inicial en el primer caso, o de su ejecución en el segundo, informe previo del Ministerio de Fomento, que tendrá carácter



vinculante, de conformidad con el Decreto 584/1972 de Servidumbres Aeronáuticas, sus posteriores modificaciones y Real Decreto 247/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel. Asimismo, la administración urbanística competente para autorizar dicho plan o proyecto, deberá solicitar informe preceptivo al Consorcio del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel, con el fin de garantizar la compatibilidad de la actuación con la zona de influencia de esta instalación.

C) ZONAS DE PROTECCIÓN DE LA CARRETERA

La Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de carreteras de Aragón y al Decreto 206/2003, de 22 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, definen las zonas de protección de la carretera (artículo 87 del Decreto citado).

Se establecen en las carreteras las siguientes zonas:

- a) Zona de dominio público.
- b) Zona de servidumbre.
- c) Zona de afección.

Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho (8) metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres (3) metros en el resto de carreteras, a cada lado de la vía, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. (Artículo 39.1 de la Ley).

La zona de servidumbre de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de dominio y, exteriormente, por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de veinticinco (25) metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho (8) metros en las demás carreteras, medidos desde las citadas aristas. (Artículo 42.1 de la Ley).

La zona de afección consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y, exteriormente, por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien (100) metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de cincuenta (50) metros en las demás carreteras, medidos desde las citadas aristas.

Así mismo los documentos normativos establecen la línea límite de edificación:

Se establece a ambos lados de las carreteras la línea límite de edificación, desde la cual y hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las ya existentes. (Artículo 44.1 de la Ley).

La línea límite de edificación, en las redes de carreteras definidas en el artículo 14 del Reglamento, se sitúa a cincuenta (50) metros en autopistas, autovías y vías rápidas, a dieciocho (18) metros en las carreteras de la Red Básica y a quince (15) metros en las integrantes en la Red Comarcal y Local, medidos a partir de la arista exterior de la calzada más próxima.

El diseño y desarrollo urbanístico de las parcelas ZI-3.21, ZI-3.22, ZI-3.31 y ZI-3.32 del sector



industrial ZI-3 deberá considerar en los documentos de planeamiento que desarrollen este ámbito, las limitaciones y consideraciones que se establecen en la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de carreteras de Aragón y al Decreto 206/2003, de 22 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón, respecto a las zonas de protección de la carretera.

1.3.1.2 Ordenación de la edificación

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

1.3.1.3 Condiciones de Accesibilidad

Tanto para los lugares de carácter público como privado se seguirá la normativa aplicable: Ley 5/2019, de 21 de marzo, de derechos y garantías de las personas con discapacidad en Aragón, el Decreto 19/1999, de 9 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, del Transporte y de la Comunicación, la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y la normativa municipal correspondiente, o aquella otra que la sustituya, modifique o complementa.

1.3.1.4 Condiciones de protección contra incendios

Dentro del Sistema General Aeroportuario se ha previsto la construcción de un edificio para salvamento y extinción de incendios cuyo objeto es el salvamento del pasaje y tripulación de las aeronaves (Edificio SEI). Las características del edificio se ajustan a las recomendaciones de la OACI de conformidad con la categoría asignada al Aeródromo - Aeropuerto de Teruel (categoría 6). Tiene acceso directo a la pista y en un lateral del mismo se ubica un depósito de 75 m³. Cuenta con servicio permanente 24 horas. La tipología del edificio se ajusta al "Modelo de cuartel de bomberos" para categoría 6 del aeropuerto.

Se han seguido las recomendaciones de OACI en cuanto al suministro de agentes extintores principales y secundarios y número de vehículos de servicio de extinción de incendios característicos de un aeropuerto de categoría 6.

La protección de incendios en la zona industrial se realiza a través de hidrantes. De conformidad con la normativa sobre incendios vigente, deben estar funcionando los dos hidrantes más próximos a un incendio suministrando un caudal de 16,67 l/s con una presión de 10 mca durante dos horas como mínimo, por lo que dichos hidrantes necesitan 245 m³ durante las dos horas en que están en funcionamiento.

El depósito de agua potable del polígono, se dividirá en dos partes y estará cubierto mediante losa, una para la red de agua potable y la red de riego con un consumo estimado de 180 m³ y otra parte para la red contra incendios que dispondrá una capacidad de 240 m³.

1.3.1.5 Condiciones de Ornato

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

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



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

1.3.1.6 Condiciones de saneamiento

Tanto en el Sistema General Aeroportuario como en la Zona Industrial se ha dispuesto de red separativa para la recogida y evacuación de aguas, una para el saneamiento de aguas residuales y otra para la evacuación de aguas pluviales, utilizando los barrancos que discurren cercanos al ámbito. En los terrenos aeroportuarios se ha diseñado un sistema para recogida y evacuación de grasas e hidrocarburos para evitar que dichas sustancias alcancen los cauces naturales.

En la zona industrial, la depuración de las aguas residuales generadas se realiza mediante un sistema de depuración compacto, ubicado en la zona de infraestructuras I del polígono, y posterior vertido de las aguas residuales tratadas al cauce más próximo (Barranco Hondo). Además, en esta zona industrial y de conformidad con la normativa de limitación de vertidos, las empresas deberán llevar a cabo tratamientos de depuración previos a su vertido a la red de saneamiento para garantizar valores de contaminación inferiores a los valores admisibles.

1.3.1.7 Limitaciones de vertidos

Los vertidos de todo tipo de instalaciones a la red de alcantarillado deberán incorporar una arqueta de control de vertidos para inspección y control de los mismos por parte del Ayuntamiento, de la Administración inspectora competente o entidad de conservación que se cree. Las arquetas deberán recoger la totalidad del agua residual generada en cada industria y tendrán que estar situadas en su acometida individual previa a su conexión con la red de alcantarillado, en terreno de uso público, fuera del recinto de cada empresa lindando con el vallado o límite de la misma, que permita el libre acceso al personal autorizado, en cualquier horario, en la que se puedan tomar muestras y realizar mediciones de caudal.

Las obras de urbanización garantizarán la no entrada de aguas parásitas de otros orígenes en la red de residuales, como las procedentes de acequias, barrancos, escurideros, cauces canalizados y aguas freáticas, etc.

La conexión a la red de pluviales se realizará, en cualquier caso, mediante arquetas de decantación de sólidos en suspensión y para posibilitar actuaciones ante derrames accidentales en la red de pluviales. Estas arquetas deberán situarse en el interior de cada parcela y previo a la acometida individual de cada parcela con la red de pluviales.

En caso de ser necesario por la concreta actividad de cada empresa, deberán instalarse arquetas de decantación de hidrocarburos y/o grasas en el interior de cada parcela y previo a la acometida individual de cada parcela con la red de pluviales

1.3.1.8 Medidas de protección del medio ambiente

Las medidas para la protección del medio ambiente y para la corrección de los efectos de las actividades, así como la determinación de los niveles permitidos de emisión e inmisión de agentes contaminantes o productores de molestias incluyendo los ruidos, se regirán por la normativa vigente de protección del medio ambiente.

Aquella industria que supere los niveles permitidos deberá adoptar las medidas correctoras oportunas.

1.3.1.9 Condiciones de estacionamiento



De conformidad con lo que establece el artículo 54.3 b) 2º del Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el Texto Refundido de la ley de Urbanismo de Aragón, deberá establecerse una plaza de aparcamiento por cada doscientos metros de superficie o fracción realmente construida.

Las plazas de aparcamiento tendrán unas dimensiones libres mínimas de dos metros y veinte centímetros de anchura y cuatro metros y medio de longitud.

Las plazas de aparcamiento en viario público que resulten afectadas por la creación de accesos a las futuras parcelas industriales, deberán ser reubicadas en el interior de la parcela correspondiente, incrementando la dotación exigida anteriormente.

La disposición de los edificios y de los espacios libres de cada parcela permitirá que la dotación de plazas de estacionamiento y las operaciones de carga, descarga y maniobra de vehículos tengan lugar en el interior de la parcela y no afecten al viario público

1.3.1.10 Condiciones para la construcción de viales

Los viales de dominio y uso público y los viales de dominio y uso privado mancomunado entre los propietarios de las diversas parcelas que se desarrollen en el interior de las áreas tendrán una anchura mínima de 16 metros y trazado regular, no permitiéndose terminaciones en fondo de saco que no resuelvan en su extremo el giro de los camiones (radio de giro mínimo 12 metros). Se plantarán árboles cada ocho plazas de aparcamiento de vehículos, preferentemente coincidiendo con los pasos de peatones; y cada cuatro puestos de aparcamiento de vehículos pesados.

La apertura de viales de dominio y uso público reducirá proporcionalmente a su superficie y de acuerdo a la asignada en su zonificación, la edificabilidad global del área donde se inserte. La apertura de viales de dominio privado no reducirá la edificabilidad del área donde se inserten y la edificabilidad que le corresponda se repartirá proporcionalmente entre las parcelas del área.

1.3.1.11 Condiciones de protección hidráulicas

Toda actuación que se quiera ejecutar en el dominio público hidráulico y/o dentro de su zona de policía, además de respetar la servidumbre de paso mínima de 5 metros, tendrá como requisito previo e indispensable a la iniciación de las obras, la obtención de la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar de acuerdo con la legislación vigente. Igualmente se deberá obtener autorización previa para el vertido de las aguas tanto residuales como pluviales, así como si se prevé realizar captaciones de agua superficial o subterránea.

1.3.1.12 Condiciones de Seguridad y Protección Civil

En las instalaciones aeroportuarias será de aplicación la normativa específica relativa a seguridad y emergencias, y en especial la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea.

En la zona industrial se aplicarán las siguientes condiciones de protección civil y atención de emergencias.

De carácter documental:

Con carácter previo a la concesión de la licencia de actividad, se facilitará una relación de los productos que, directa o indirectamente, intervienen, o que puedan generarse como consecuencia de la pérdida de control de un proceso industrial. Para cada uno de ellos se indicará:

1. Designación comercial y técnica del producto.



2. Cantidad o consumo anual, indicando su uso a lo largo del tiempo.
3. Composición química (número de CAS).
4. Modo de suministro.
5. Almacenamiento.
6. Situaciones de emergencia o accidentales, posibles en todo el proceso: transporte, almacenaje, manipulación, consumo y eliminación final.
7. Compatibilidad y efectos inducidos, con otros productos del proceso propio, o de situación geográfica próxima.
8. Riesgos internos y externos (flora, fauna y medio ambiente) que se derivan del uso de ese producto.
9. Medidas de seguridad y de protección habituales y en situaciones de emergencia.
10. Se establecerán una serie de Procedimientos, para las distintas situaciones de emergencia que previsiblemente se puedan producir, organizando la cadena de responsabilidad de las distintas personas, que puedan estar implicadas en la gestión de cada una de ellas, los avisos a Instituciones, y en todo caso a Protección Civil mediante el teléfono 112.

De protección pasiva:

1. Se tomarán las precauciones necesarias, para evitar los vertidos incontrolados de los materiales que son objeto de manipulación, almacenaje o fabricación, que correspondan a situaciones de emergencia.
2. Pavimentación de todas las zonas de tránsito o almacenaje, o la protección necesaria, para evitar la contaminación de acuíferos, por derrames eventuales, en maniobras de manipulación y trasiego, o por accidente, de elementos que pueda afectar al medio natural.
3. Recogida mediante colectores de las aguas de lluvia, en las zonas en que puede haber derrames, o que, como consecuencia de baldeos o limpiezas industriales, pueden arrastrar elementos contaminantes.
4. Todos los colectores verterán finalmente al sistema de depuración y, una vez efectuado el tratamiento, a una única arqueta de vertido final.
5. Ejecución de cubetos donde se recoja, en posibles roturas, los elementos contaminantes de silos, o zonas en las que se encuentren acopiados de manera provisional o definitiva.
6. Disponer de balsas o depósitos de recogida donde se puedan retener los vertidos accidentales para poder gestionar a posteriori su inertización. La situación geográfica de las mismas, deberá impedir su desbordamiento o inundación.

De control:

1. Se dispondrá de un vertido final único, para el saneamiento de aguas residuales (fecales), salvo que se demuestre técnicamente su improcedencia.
2. Existirá una arqueta final para cada una de las redes (aguas residuales (fecales) y aguas pluviales), fuera del recinto de la Empresa, que permita el libre acceso, al personal autorizado, en cualquier horario, en la que se puedan tomar muestras y realizar mediciones de caudal.
3. Se efectuará, con carácter anual, un simulacro en el que se aparente una emergencia. Se podrá realizar conjuntamente con otros simulacros programados con Protección Civil o internos, pero en todo caso se dará aviso previo de las acciones a ejecutar.

1.3.2 NORMAS PARTICULARES DE ZONAS



1.3.2.1 Sistemas Generales

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.

– Uso principal: 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 y desarrollado en los Subsistemas de Movimiento de Aeronaves, Actividades Aeroportuarias y de Zona de Servicios Aeroportuarios.

– Usos prohibidos: Cualquier otro incompatible con actividades aeroportuarias.

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

– Desarrollo del Sistema General: Las obras de nueva construcción y las de conservación en este ámbito tienen carácter de obras públicas de interés general y es de aplicación la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social. En su artículo 166 establece que las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por el gestor no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

– 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 sus posteriores modificaciones, Real Decreto 247/2019, de 5 de abril, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Teruel y demás legislación sobre la materia, y que vienen establecidas en el Plan Director del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel.

– Edificabilidad: Además de la prevista y ejecutada, aquella que se requiera para el adecuado funcionamiento del Sistema General (como la construcción de hangares y las obras y edificaciones necesarias para los usos permitidos) teniendo en cuenta los límites impuestos por las servidumbres aeronáuticas existentes.

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. Se permite el uso industrial y aeronáutico cumpliendo con la normativa aeronáutica vigente.

En dicho Subsistema se integran los Campos de Vuelos, constituidos por las infraestructuras necesarias para la circulación de las aeronaves previamente al despegue y tras el aterrizaje, garantizando que sean realizadas en condiciones de seguridad. Está formado por los siguientes elementos:



- Pistas de vuelo. Pista de 2.825 m de longitud y 45 m de anchura, con área de seguridad extremo de pista, zona de parada y sin zona libre de obstáculos. 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 los extremos de la pista.
- Calle de salida de pista. Situada perpendicularmente a la pista, conecta ésta con la plataforma de aeronaves.
- Calle de rodaje. Situada paralela a la pista, sirve para el acceso a la plataforma de aeronaves.
- Galería de servicios: Galería transitable que cruza perpendicularmente la pista y cuyo objeto es la ubicación de servicios.
- 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.
- 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 que designa la 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 para la navegación. Se prevé la implantación de procedimientos instrumentales de no precisión en las aproximaciones por ambas cabeceras. Su implantación se realizará en coordinación con ENAIRE y AESA.

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 relacionan de forma no exhaustiva las actividades incluidas en este uso:
 - Mantenimiento, estacionamiento, desmantelamiento y reciclado de aeronaves.
 - Fabricación, ensamblaje y producción de piezas y elementos para actividades aeronáuticas y espaciales.
 - Actividades de I+D+i, experimentación, certificación, testeo y pruebas de materiales y equipos, todos ellos relacionadas con las actividades aeronáuticas y espaciales.
 - Actividades administrativas, comerciales y de formación relacionadas con las actividades aeronáuticas y espaciales.
 - Equipamientos docentes, tales como aulas, simuladores y residencia temporal de estudiantes y pilotos
 - Usos no permanentes para anuncios publicitarios, usos recreativos, deportivos o culturales.
 - Y en general cualquier uso complementario y/o industrial y logístico relacionado con actividades aeroportuarios y/o aeroespaciales.

En dicho Subsistema se integrarán las diferentes áreas o zonas con usos independientes mediante concesiones o autorizaciones administrativas:

- Plataformas 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, así como el desmantelamiento y reciclado de las aeronaves.



- Campa de aeronaves para estacionamiento de larga estancia: Con capacidad para el estacionamiento de aeronaves y construcción de hangares, edificaciones y obras necesarias para los usos permitidos.

- Plataformas de estacionamiento y mantenimiento de helicópteros: Dicha superficie contiene espacio suficiente para albergar: plataformas de estacionamiento, hangares, edificación para la Base Helitransportada, depósitos, zonas para aparcamiento y para instalaciones. También podrá destinarse a otros usos similares relacionados con los helicópteros, tales como el servicio 112, etc.

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.

- Plataforma para actividad de prueba de motores de cohetes. Con superficie en concesión para empresas externas con el fin de desarrollar actividad relacionada con estos usos.

- Aparcamientos: Se prevé la construcción de un aparcamiento de 1.500 m² de superficie.

C.- Zona de servicios aeroportuarios:

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

En esta zona se integran los usos propios de los servicios al aeropuerto en los que se integran o podrán integrarse:

- 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. Su altura máxima, por servidumbres aeronáuticas será de 17 m. El edificio cuenta con 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 que podrán modificarse en función de las necesidades reales:

- 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, tales como centros de negocios, vivero de empresas, oficinas en alquiler para usos administrativos, comerciales, mercadotecnia, etc.

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.

- Edificio de Servicios Generales Nº2: Se prevé la construcción de un segundo edificio de servicios generales. se divide en las siguientes áreas que podrán modificarse en función de las necesidades reales:



- Oficinas
- Administración
- Área de instrucción
- Aseos
- Almacenes
- Cafetería
- Cuarto instalaciones
- Mostradores de información al público
- Sala de espera
- Otros, tales como centros de negocios, vivero de empresas, oficinas en alquiler para usos administrativos, comerciales, mercadotecnia, etc.
- Aparcamientos: Actualmente existen dos aparcamientos con una capacidad total de 130 vehículos y una superficie total de 3.500 m² próximo a los edificios de Servicios Generales. Se prevé ampliar la zona de parking a 9.000 m².
- 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 los depósitos de almacenamiento necesarios, con sus instalaciones de carga y descarga y medias de seguridad y control.
- 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.

1.3.2.1.2 Sistema General Viario

- Denominación: El Sistema General Viario comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados SGV en el Plano de Zonificación.
- Usos: Conjunto de infraestructuras necesarias para garantizar la conexión y el acceso del ámbito territorial con la red viaria.
- Usos prohibidos: El resto.
- Titularidad: Los suelos que conforman el Sistema General de Viario serán de titularidad pública.

El acceso principal a las instalaciones del Aeródromo - Aeropuerto de Teruel se emplaza en el PK 6+000 de la carretera autonómica A-1512. La intersección con dicha carretera se encuentra a unos 6 km de la N-234 y a 5 km de la carretera TE-V-9011 que comunica la A-1512 con la localidad de Cella.



La longitud total del trazado de la carretera de acceso es de unos 2.800 metros aproximadamente, partiendo desde la intersección canalizada de conexión con la carretera A-1512 en dirección perpendicular a la misma para bordear posteriormente la zona de la campa de las instalaciones aeroportuarias hasta enlazar con los viales del polígono industrial y los del Sistema General Aeroportuario.

La carretera se encuadra en la tipología denominada C-80 perteneciente al Grupo 2, tratándose de una carretera convencional, de calzada única, con accesos autorizados a las propiedades colindantes, interurbana y cuyas condiciones orográficas corresponden a un relieve llano, habiéndose diseñado la misma para una velocidad de proyecto de 80 Km/h.

La sección de la carretera está compuesta por dos carriles de 3,50 metros más dos arcenes de 1,50 metros y dos bermas de 1,00 metros. Así pues, la anchura total de la plataforma es de 12,00 metros.

La conexión con la carretera autonómica A-1512 es una intersección con la tipología de intersección canalizada, con el fin de interferir lo menos posible con el tráfico que circula por dicha carretera que tiene como origen y destino principal Albarracín.

La nueva zona industrial ZI-3 no tiene conexión directa con las instalaciones aeroportuarias principales y precisa de un acceso independiente en la carretera A-1512. Esta zona ocupa los terrenos de un antiguo acuartelamiento que disponía de su propio acceso a la carretera. Este acceso está operativo y en servicio.

Se aprovecha el actual acceso para la zona industrial ZI-3 por lo que no se crea un acceso nuevo en la carretera. No obstante, el diseño del viario local requiere el traslado de este acceso unos 100 metros hacia el Oeste. A tal fin se proyecta una intersección en T con la carretera A-1512 en el PK 3+000, quedando a 3 km de la carretera N-234 y a su vez a 3 km del actual acceso principal a las instalaciones generales del aeropuerto.

La intersección proyectada en T se diseña con cuñas de cambio de velocidad, permitiendo el giro a izquierdas directo desde la carretera debido a la moderada IMD prevista en la nueva zona industrial y a las favorables condiciones de visibilidad en el tramo.

El camino existente afectado por el traslado del acceso tendrá continuidad por el viario local de la nueva zona industrial ZI-3.

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, ZI-2 y ZI-3 según la parcela mínima establecida).

– Usos Principales: La actividad industrial en los sectores complementarios y relacionados con la actividad aeronáutica, espacial e industrial en el sentido más amplio. Incluyendo el mantenimiento, reparación y desguace de aeronaves, tratamiento, gestión y reutilización de piezas y componentes, formación aeronáutica y espacial incluida la residencia temporal para estudiantes y pilotos si es necesario.

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 o 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: 1.000 m²
- Parcela mínima ZI-2: 6.000 m².
- Parcela mínima ZI-3: 1.000 m²
- Edificabilidad máxima industrial
- En parcelas ZI-1: 0.70 m²/m² sobre parcela neta.
- En parcelas ZI-2: 0,475 m²/m² sobre parcela neta.
- En parcelas ZI-3: 0.70 m²/m² sobre parcela neta.

- Tipo de edificación:

- Aislada o agrupaciones de edificios industriales entre medianeras (naves nido) que cumplan las siguientes condiciones:

1.- La ocupación de suelo por cada edificio de la agrupación no será superior a 2.500 metros cuadrados.

2.- El cumplimiento de las condiciones de ocupación de suelo y edificabilidad se referirá al conjunto del suelo sobre el que se proyecta la agrupación. Dicho suelo constituirá una única parcela indivisible, no inferior a la señalada como mínima, de dominio común entre los propietarios de los edificios, siendo igualmente de dominio común los espacios destinados a estacionamiento, carga, descarga y maniobra de vehículos, cuyo mantenimiento y conservación serán privados.

3.- Los retranqueos mínimos a linderos se aplicarán al conjunto de la agrupación.

4.- La ordenación de la edificación, de la dotación del estacionamiento y del acceso, carga y descarga de vehículos, se establecerá mediante un estudio de detalle, salvo que el conjunto de las naves agrupadas se incluya en un único proyecto de edificación.

- Retranqueos mínimos:

- En parcelas ZI-1: 5 metros a vial y 3 metros a linderos. Por acuerdo entre propietarios podrá eliminarse el retranqueo si se inscribe en el Registro de la Propiedad.

- En parcelas ZI-2: 5 metros a vial y 5 metros a linderos.

- En parcelas ZI-3: 5 metros a vial y 3 metros a linderos. Por acuerdo entre propietarios podrá eliminarse el retranqueo si se inscribe en el Registro de la Propiedad.



- No deberán respetar el retranqueo a vial los postes o torres de servicios o instalaciones, los transformadores, las casetas de servicios e infraestructuras, surtidores, básculas, marquesinas y elementos similares.

- 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:

- En parcelas ZI-1: 70%

- En parcelas ZI-2: 47,5%

- En parcelas ZI-3: 70%

- Altura máxima: 2 plantas, con altura máxima de conformidad con las limitaciones impuestas por servidumbres aeronáuticas.

- Titularidad: Los suelos correspondientes serán de titularidad privada

1.3.2.3 Zona de Infraestructuras

- Denominación: La Zona de Infraestructuras comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados IF en el Plano de Zonificación.

- Usos: Los dirigidos a dotar de las infraestructuras necesarias para el adecuado funcionamiento de la zona industrial. En concreto, infraestructuras relacionadas con el abastecimiento a agua, tratamiento de aguas residuales, laminación de aguas pluviales, energía eléctrica, gas y telecomunicaciones.

- Se contempla la instalación de un sistema de laminación de los barrancos constituido una balsa de laminación de 85.632 m3 excavada con talud 2H/1V sin revestir. La balsa será de planta rectangular con una base inferior de 50 x 360 metros, calado máximo de 4,00 metros de profundidad más 0,10 metros de resguardo.

- Usos prohibidos: El resto.

- Parámetros urbanísticos: Los requeridos para su funcionamiento. Cumplirán las reglamentaciones sectoriales aplicables.

- Condiciones medioambientales: Se adoptarán las medidas necesarias para minimizar el impacto ambiental y visual de las construcciones e instalaciones. Con carácter particular se prescribe la plantación de una pantalla vegetal que oculte la totalidad de las instalaciones y una valla de seguridad que quede integrada en el entorno de las instalaciones.

- Condiciones estéticas: Las construcciones e instalaciones que se emplacen en estas parcelas serán preferiblemente subterráneas o intentarán quedar ocultas a la vista si es posible según su naturaleza y se dará a su superficie libre de edificación un tratamiento de zona ajardinada integrada en la red viaria.

- Titularidad: Los suelos correspondientes serán de dominio y uso público.

1.3.2.4 Zona Verde

- Denominación: Los terrenos denominados zona verde dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal, pertenecen al sistema de espacios libres. Según el artículo 54.2 del Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, aprobado por Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón están conformados para equipamientos, o para espacios libres: parques y jardines, plazas y espacios peatonales y áreas de juego.



Y en el artículo 54.4 Texto Refundido de la Ley de Urbanismo de Aragón, aprobado por Decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón indica que podrán destinarse a incrementar el sistema local de espacios libres o aparcamientos.

- Usos: Estos terrenos se destinan inicialmente a la plantación de arbolado y jardinería, con inclusión de actividades de ocio y recreativas o culturales, compatibles con su naturaleza, y la práctica de deportes, predominantemente al aire libre, sin perjuicio de que puedan existir instalaciones cubiertas que cumplan los parámetros urbanísticos expresados en esta norma. También podrán destinarse a aparcamientos si se considerara necesario.

Además de los usos descritos anteriormente se permitirá cualquier elemento de la infraestructura técnica de la urbanización, estando preferiblemente enterrados cuando sea posible técnicamente.

En las zonas verdes, podrán autorizarse las siguientes construcciones y usos:

a) Quioscos y similares de una sola planta con una superficie máxima de 20 m²t a razón de 1 por cada 5.000 m²s o fracción superior a 3.000 m²s.

b) Instalaciones deportivas al aire libre, que ocupen como máximo el 50 % de la superficie de la zona verde, permitiéndose una edificación de 200 m²t cada 5.000 m²s o fracción superior a 3.000 m²s, destinada al uso y mantenimiento de las mismas.

c) Asimismo podrá localizarse en los mismos:

- Centros de transformación para el suministro de energía eléctrica de acuerdo con las compañías suministradoras y con la aprobación pertinente previa informe de los servicios técnicos municipales.

- Infraestructuras de abastecimiento de agua potable: Pozos de captación de agua, Plantas potabilizadoras y depósitos.

- Infraestructuras de saneamiento: Estaciones de bombeo.

Se minorará el impacto visual y medioambiental de estas infraestructuras, mediante actuaciones debidamente justificadas, basadas en técnicas de jardinería y paisajismo como barreras vegetales, montículos para depósitos de agua enterrados, etc.

La implantación de las infraestructuras anteriores se procurará que sean enterradas, no obstante, los elementos elevados (sobre rasante) ocuparán como máximo un 5 % de superficie

del espacio libre. En el caso de Infraestructuras hidráulicas, la superficie de zona verde destinada a este uso, no será superior al 20 % de la superficie de la zona verde donde se ubique.

Se procurará de forma preferente la plantación de especies de arbolado de porte bajo de manera que no interfieran la operativa aeroportuaria, ajustándose en todo caso a las limitaciones de altura impuestas por las servidumbres aeroportuarias. Se procurará la plantación de especies autóctonas, aquellas que no tengan requerimientos elevados de agua y las que sean propias de las condiciones ambientales existentes en la zona.

- Usos prohibidos: el resto.

Parámetros urbanísticos de las edificaciones:

- La ocupación máxima de las edificaciones será del 10% de la superficie del área.

- La edificación máxima de cada área será de 0,05 m²/m².

- La altura máxima: 2 plantas, con altura máxima de conformidad con las limitaciones impuestas por servidumbres aeronáuticas.

- Titularidad: Los suelos correspondientes serán de dominio y uso público.



1.3.2.5 Red viaria y aparcamiento

- Denominación: Comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados RV + AV en el Plano de Zonificación y destinados a red viaria y aparcamientos públicos.

- Usos: Además de los propios conforme a su naturaleza, se permite la instalación de infraestructuras que den servicio al sector, y que deberán ir enterradas cuando sea técnicamente posible.

- Usos prohibidos: El resto.

- Reserva de plazas de aparcamiento.

En los viales se han previsto zonas de aparcamiento para vehículos, con unas dimensiones mínimas para dichas plazas de 2,20 m de ancho y 4,50 m de longitud. Al ser viales de anchura mayor a 16 metros deberá plantarse un árbol cada 10 metros en cada una de las aceras, que podrán sustituirse por parterres que contengan un número equivalente de árboles.

- Condiciones de acceso a las parcelas:

Para permitir el acceso a las parcelas se admite intervenir en la reserva para paso de instalaciones afectadas, siempre que se garantice la seguridad de las instalaciones subyacentes, colocando como mínimo una losa de hormigón armado de 20 cm de espesor, con el armado necesario para permitir el paso de los vehículos pesados previstos, un adecuado tratamiento de los acabados y que no afecten a más de 1/4 de la longitud del frente de la parcela que da a la zona de instalaciones.

- Condiciones de conexión a las redes de instalaciones:

- Se permite a los propietarios acometer a las redes de instalaciones urbanas en las zonas de reserva de paso de las mismas, siempre que cumplan las condiciones fijadas para ello en el Proyecto de Urbanización y con la preceptiva autorización por parte del organismo gestor de las mismas.

Una vez efectuada la conexión deberán restituir las condiciones originales de los acabados de los elementos afectados (aceras, zonas de reserva para instalaciones, etc.).

- Condiciones urbanísticas: Los viales y aparcamientos cumplirán con las determinaciones del art.85 del Reglamento de desarrollo parcial de la Ley Urbanística en materia de organización, planeamiento urbanístico y régimen especial de pequeños municipios, o normativa que lo sustituya.

- Titularidad: Los suelos correspondientes serán de dominio y uso público.

1.3.2.6 Red Ferroviaria

- Denominación: La Red Ferroviaria comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados RF en el Plano de Zonificación.

- Usos: El objeto es la construcción de un apartadero ferroviario que permita la conexión con la línea de ferrocarril y dotar de acceso de este tipo a la zona industrial aneja al Aeródromo - Aeropuerto de Teruel.

- Usos prohibidos: El resto.

- Titularidad: Los suelos que conforman la Red Ferroviaria serán de titularidad pública.

El futuro apartadero ferroviario consistirá en un ramal que se dividirá en dos a su entrada a la zona industrial para permitir su acceso a todas las parcelas del polígono; si bien en una primera fase se prevé únicamente el acceso que discurre paralelo a la pista de aterrizaje.