



**ORDEN de 14 de febrero de 2011, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se publica el Acuerdo adoptado por el Gobierno de Aragón en su reunión celebrada el día 8 de febrero de 2011, por el que se aprueba la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.**

Adoptado por el Gobierno de Aragón el día 8 de febrero de 2011 Acuerdo por el que se aprueba la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, se procede a su publicación en anexo a la presente Orden.

Zaragoza, 14 de febrero de 2011.

**El Consejero de Obras Públicas, Urbanismo  
y Transportes,  
ALFONSO VICENTE BARRA**

**ANEXO****ACUERDO de 8 de febrero de 2011, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la modificación número 1 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 mediante Orden del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en el «Boletín Oficial de Aragón», número 4, de 11 de enero de 2008. Este proyecto se aprobó de conformidad con lo señalado en la Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística de Aragón.

Con fecha 2 de julio de 2010 el Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel presentó una propuesta de modificación del Proyecto Supramunicipal, motivada por la necesidad de realizar una mejor definición del Proyecto. Mediante Orden de 19 de julio de 2010, del Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, publicada en el «Boletín Oficial de Aragón», número 150, de 2 de agosto de 2010, se aprobó inicialmente y se sometió por un plazo de dos meses a los trámites de información pública, audiencia del Ayuntamiento de Teruel y al Ayuntamiento de Cella y a informe de las autoridades competentes la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.

En cumplimiento de los trámites legalmente establecidos y de acuerdo con la normativa que en cada caso resulta de aplicación, se solicitó informe al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; a la Confederación Hidrográfica del Júcar; a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea; a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; a la Dirección General del Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; a la Dirección General de Carreteras y a la Dirección General de Transportes del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes; a la Dirección General de Industria y Pequeña y Mediana Empresa del Departamento de Industria, Comercio y Turismo; a la Dirección General de Interior del Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior; al Instituto Aragonés de Gestión Ambiental y al Instituto Aragonés del Agua.

De los diversos informes solicitados se han recibido los emitidos por la Dirección General de Interior del Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias y la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Transportes del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón y la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Concretamente, con fecha 3 de agosto de 2010 emite informe la Dirección General de Interior del Departamento de Política Territorial, Justicia e Interior en el que indica que *“las variaciones que se plantean en esta modificación nº 1 (...) no son significativas por lo que respecta los riesgos analizados (...)”*

Con fecha 24 de agosto de 2010 emite informe favorable la Dirección General de Carreteras del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Con fecha 30 de agosto de 2010 emite informe la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento en el que se indica que *“las modificaciones incluidas en la modificación nº 1 del Proyecto Supramunicipal no comprenden aspectos que afecten a la infraestructura ferroviaria de titularidad estatal en mayor medida de lo que ya resultaba afectada por el proyecto primitivo, que ya fue informado por esta Dirección General, por lo que sigue vigente el informe realizado en su momento. En dicho informe se requería comprobar la compatibilidad entre esta nueva infraestructura aeroportuaria y las infraestructuras ferroviarias y su zona de protección. Al hallarse la obra iniciada, se entiende que esta labor de coordinación ya se ha desarrollado.”*

Con fecha 9 de septiembre de 2010 emite informe el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental en el que se indica que *“(...) el citado proyecto ha sido sometido a evaluación de impacto ambiental, habiéndose formulado la Declaración de Impacto Ambiental mediante Resolución de 31 de octubre de 2007, del Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Una vez revisada la documentación aportada, se comprueba que no incluye modificaciones sustanciales del proyecto (...), responden a cambios para una mejor definición del proyecto, por lo que no supone efectos ambientales distintos a los ya evaluados en la Declaración de Impacto Ambiental anteriormente citada. Por todo ello, resulta de aplicación las condiciones establecidas en la Resolución de 31 de octubre de 2007, por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del citado Proyecto.”*

Con fecha 27 de septiembre de 2010 emite informe la Dirección de Patrimonio y Urbanismo de Aragón de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) en el que se realiza una serie de consideraciones.

Con fecha 28 de septiembre de 2010 emite informe la Dirección General de Transportes del Departamento de obras Públicas, Urbanismo y Transportes, en el que afirma que *“son modificaciones favorables al proyecto, no teniendo nada que objetar en el ámbito de las competencias de esta Dirección General.”*

Con fecha 7 de octubre el Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón informa que *“desde un punto de vista territorial, el impacto de la propuesta de modificación es escaso, puesto que no se ocupan nuevos suelos u otros elementos que pudieran ser susceptibles de protección ambiental, paisajística o cultural”*. Asimismo, se realiza una serie de consideraciones sobre los parámetros urbanísticos que han sido tomadas en consideración en la redacción de la modificación número 1 del Proyecto.

Con fecha 8 de octubre de 2010 emite informe la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento en el que se afirma que la modificación no afecta al planeamiento aeroportuario, por lo que no procede iniciar ningún tipo de actuación.

Con fecha 19 de enero de 2011 emite informe la Confederación Hidrográfica del Júcar, en el que se indica que la modificación ha sido objeto de autorización.

Las consideraciones formuladas en los distintos informes recibidos han sido analizadas y tomadas en consideración en la redacción definitiva del proyecto, tal y como se establece en el informe de la Dirección General de Urbanismo del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes que obra en el expediente administrativo de

conformidad con el artículo 92.4 de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

Asimismo, en el plazo establecido para el trámite de información pública no se han presentado alegaciones.

A la vista de la documentación obrante en el expediente administrativo y, en particular, de las puntuales modificaciones introducidas en la documentación integrante de la modificación número 1 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 aprobar definitivamente la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.

El Gobierno de Aragón es competente para aprobar definitivamente la modificación número 1 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 8 de febrero de 2011, se adopta el siguiente

#### ACUERDO

**Primero:** Aprobar la modificación número 1 del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, de conformidad con lo señalado en el artículo 92.7 de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón.

**Segundo:** Mostrar conformidad con la documentación remitida por el Consorcio del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, promotor del Proyecto Supramunicipal, y aprobar el Texto Refundido de las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel, que se incluye como anexo a este Acuerdo.

**Tercero:** Las determinaciones de ordenación contenidas en esta modificación número 1 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.

**Cuarto:** Dar general conocimiento del presente Acuerdo mediante su publicación en el "Boletín Oficial de Aragón", en unión del Texto Refundido de las Normas Urbanísticas del Proyecto Supramunicipal que se incorpora como Anexo, con la indicación de que contra este Acuerdo, que agota la vía administrativa, 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".

**“TEXTO REFUNDIDO DE LAS  
NORMAS URBANÍSTICAS  
DEL PROYECTO SUPRAMUNICIPAL 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, a la cual estarán sujetas, de ahora en adelante, las nuevas modificaciones en el ámbito tratado.

Aún 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 de 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 conformidad 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 citada Ley.

Se creó 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 REGIMEN 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 REGIMEN 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)
  - SISTEMA GENERAL VIARIO (SGV)
  - ZONA DE RESERVA AEROPORTUARIA (SGAR)
- ZONA INDUSTRIAL (ZI)
- ZONA INDUSTRIAL. CAMPA PARA PARCELA INDUSTRIAL (CPI)
- RED FERROVIARIA (RF)
- SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES (ZV)

- EQUIPAMIENTO POLIVALENTE (EP)
- EQUIPAMIENTO EDUCATIVO Y SOCIAL (EDS)
- INFRAESTRUCTURAS (IF)
- RED VIARIA Y APARCAMIENTO (RV+AV)

La calificación del suelo y la pormenorización de los usos previstos queda reflejada 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) de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón, se deberá establecer una plaza de aparcamiento por cada tres habitantes, debiendo localizarse, además, un veinte por ciento más de plazas en espacio de uso público, incluidos el subsuelo de redes viarias y espacios libres, siempre que no se menoscabe el uso de los mismos.

*“En suelos industriales o de servicios, en función de la superficie construida permitida, se computará una unidad de reserva por cada treinta y cinco metros cuadrados de superficie construida a tales usos”.*

Así pues, se establece una plaza de aparcamiento cada ciento cinco metros cuadrados de superficie construida.

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 27.2 de la Ley 3/2009 de Urbanismo de Aragón.

### **1.2.7 OBRAS DE URBANIZACIÓN**

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.

### **1.2.8 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 LA CONSTRUCCIÓN Y DE LA EDIFICACIÓN**

### **1.3.1 NORMAS GENERALES DE LA 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: Decreto 584/1972 de 24 de febrero; Decreto 2490/1974 de 9 de agosto, Decreto 1844/1975 de 10 de julio y Real Decreto 1541/2003 de 5 de diciembre.

Tal como establece el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordene ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, incorporará entre sus determinaciones las que resulten necesarias para garantizar la efectividad de las servidumbres impuestas. Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

#### **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, 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.
- 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 señalizarlos.

Dichas servidumbres están sujetas a aprobación por Real Decreto, según prevé el artículo segundo del Decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas.

Las limitaciones derivadas de las servidumbres son las que quedan plasmadas en el Plano de Servidumbres Limitadoras de Obstáculos y el plano de Servidumbres Radioeléctricas, que se adjuntan al presente documento urbanístico.

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. 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.

### **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 3/1997, de 7 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de

Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, del Transporte y de la Comunicación y 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, y la normativa municipal correspondiente, o aquella otra que la sustituya, modifique o complemente.

#### **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 m<sup>3</sup>. 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> y otra parte para la red contra incendios que dispondrá una capacidad de 240 m<sup>3</sup>.

#### **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 dominio público, fuera del recinto de cada empresa, que permita el libre acceso al personal autorizado, en cualquier horario, en la que se puedan tomar muestras y realizar mediciones de caudal.

Queda prohibida la entrada de aguas parásitas de otros orígenes en la red de residuales, como las procedentes de acequias, barrancos, escorrederos, cauces canalizados y aguas freáticas, etc.

Se han dispuesto arquetas en las redes de pluviales para decantación de sólidos en suspensión y para posibilitar actuaciones ante derrames accidentales en la red de pluviales. Estas arquetas están situadas en la acometida individual de cada parcela previa a su conexión 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 registrarán 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 54.4 c) de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón, se deberá establecer una plaza de aparcamiento por cada tres habitantes, debiendo localizarse, además, un veinte por ciento más de plazas en espacio de uso público, incluidos el subsuelo de redes viarias y espacios libres, siempre que no se menoscabe el uso de los mismos. En suelos industriales o de servicios, en función de la superficie construida permitida, se computará una unidad de reserva por cada treinta y cinco metros cuadrados de superficie construida a tales usos, es decir, una plaza de aparcamiento por cada ciento cinco metros de superficie realmente construida.

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 sin afectar 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.

Los nuevos viales deberán cumplir las condiciones señaladas en el art. 54.4 c) de la Ley 3/2009, de 17 de junio, de Urbanismo de Aragón o normativa que lo sustituya.

### **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.
- 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 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 que 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, 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 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 7,5

- m. Se accede a la misma por la calle de salida perpendicular a la pista, de 460 m, 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 transitable 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 está ejecutada 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).

Junto a la plataforma de mantenimiento, entre ésta y la campa de estacionamiento de aeronaves, se cuenta con una superficie explanada de anchura aproximada 90 m 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.

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.

#### **1.3.2.1.2 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.

Se proyecta un acceso a las instalaciones del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel desde la carretera autonómica A-1512, tanto a las instalaciones aeroportuarias como al polígono industrial adyacente.

Se ha previsto que los accesos al polígono industrial por carretera sigan siendo con una intersección con la carretera autonómica A-1512. La intersección proyectada con dicha carretera se encuentra a unos 4 km de la N-234 y a 7 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 proyectado y los del Sistema General Aeroportuario.

Siguiendo el criterio de clasificación indicado en el apartado 2.1. de la Instrucción de Carreteras, la carretera a proyectar 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 proyectada estará 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 será de 12,00 metros.

Se ha proyectado en la conexión con la carretera autonómica A-1512 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.

#### **1.3.2.1.3 Zona de Reserva Aeroportuaria**

- Denominación: La Zona de Reserva Aeroportuaria comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados SGAR en el Plano de Zonificación. La reserva aeroportuaria tiene por objeto garantizar el futuro desarrollo del Aeródromo/Aeropuerto de Teruel.
- Usos: El uso del suelo incluido en este ámbito es Uso Público Aeroportuario, con categoría de Sistema General.
- Usos Prohibidos: El resto.
- Titularidad: Los suelos correspondientes son de titularidad pública.

El desarrollo de las Reservas Aeroportuarias se realizará mediante futuras modificaciones del Proyecto Supramunicipal.

#### **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: 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 prohibidos: El resto.
- 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.

### 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 m<sup>3</sup> 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 de Equipamientos**

- Denominación: La zona de equipamientos comprende los terrenos incluidos dentro del ámbito del Proyecto Supramunicipal denominados EP y EDS en el Plano de Zonificación.
- Usos: Son los que define el artículo 79 del reglamento de desarrollo parcial de la Ley Urbanística:
  - a) El equipamiento docente es el destinado a usos de enseñanza o investigación en cualquiera de los distintos grados o especialidades reconocidos por cualquiera de las Administraciones públicas competentes en la materia.
  - b) El equipamiento social es el destinado a usos administrativos, culturales, asociativos, sanitarios, asistenciales, residencias comunitarias y religiosos.
  - c) El equipamiento polivalente es el que puede ser destinado a cualquiera de los usos señalados anteriormente.

- Usos prohibidos: El resto.
- Parámetros urbanísticos de las edificaciones:

En caso de existir un único edificio, el proyecto de edificación deberá definir los parámetros urbanísticos. En caso de que se prevean varios edificios, deberá formularse y aprobarse estudio de detalle.

- Tipo de edificación: aislada.
- Parcela mínima: 1.000 m<sup>2</sup>.
- Retranqueos mínimos: 10 m a viales y 5 a otros linderos.
- Altura máxima: 2 plantas, con altura máxima de conformidad con las limitaciones impuestas por servidumbres aeronáuticas.
- Los espacios libres no destinados a viales privados o aparcamientos, se tratarán con elementos de jardinería y arbolado.
- Titularidad: Los suelos correspondientes serán de dominio y uso público.

#### **1.3.2.5 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 a) de la Ley 3/2009 de Urbanismo de Aragón, están conformadas por parques y jardines y

franjas, plazas, paseos peatonales y áreas de juego. Estos terrenos vienen señalados como ZV en el plano de zonificación.

- Usos: Estos terrenos se destinan 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.

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 m<sup>2</sup> a razón de 1 por cada 5.000 m<sup>2</sup>s o fracción superior a 3.000 m<sup>2</sup>s.
- b) Instalaciones deportivas al aire libre, que ocupen como máximo el 50 % de la superficie de la zona verde, permitiéndose una edificación de 200 m<sup>2</sup> cada 5.000 m<sup>2</sup>s o fracción superior a 3.000 m<sup>2</sup>s, 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 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.
- 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.

#### **1.3.2.6 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.

El número total de plazas de aparcamiento es de 1.042, de las cuales 407 se destinan para espacio de uso público.

- 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.

#### **1.3.2.7 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.”