

8. Se realizarán análisis previos para detectar la existencia en el subsuelo de restos arqueológicos y estimara a priori su valor.

9. Previo inicio de las obras se realizará un trasplante de las especies arbóreas afectadas por las obras que por algún motivo se considere conveniente conservar.

10. Las construcciones que se diseñen se integrarán correctamente en el entorno, contemplándose la adaptación a la arquitectura urbana de la zona.

11. Se establece un conjunto de medidas de control y seguimiento de planeamiento.

ORDEN de 1 de diciembre de 2008, por la que se dispone la publicación de la Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 19 de diciembre de 2007, por la que se aprueba el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Córdoba.

Para general conocimiento tras la inscripción y depósito del Instrumento urbanístico de referencia en el Registro Municipal del Ayuntamiento de Córdoba y en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los Bienes y Espacios Catalogados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.1 y 2 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, se acuerda la publicación de la Resolución, y de la normativa correspondiente al citado Instrumento urbanístico según los contenidos de los Anexos 1 y 2, respectivamente.

Sevilla, 1 de diciembre de 2008

JUAN ESPADAS CEJAS
Consejero de Vivienda y Ordenación del Territorio

ANEXO 1. ORDEN

RESOLUCIÓN DE 19 DE DICIEMBRE DE 2007, DE LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, SOBRE EL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE CÓRDOBA

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Córdoba se formula en desarrollo de las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba, aprobado por Orden Ministerial de fecha 23 de julio de 2001. Ha sido redactado por la entidad Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, de acuerdo con el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio y tramitado por el Ayuntamiento de Córdoba, de acuerdo con la legislación urbanística de aplicación en el momento de aprobación inicial del mismo. El objeto del mismo es tanto establecer, desarrollar y definir como ejecutar o proteger el sistema general aeroportuario, conforme a lo previsto en el art. 14.1.a de la Ley 7/2002, de 11 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, con incidencia y ámbito supramunicipal.

El Plan Especial ha sido aprobado mediante acuerdos del Pleno del Ayuntamiento de forma inicial el 17 de diciembre de 2004, y provisionalmente por Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 28 de noviembre de 2005 y ratificación del acuerdo de Aprobación Provisional en sesión de 27 de julio de 2006 del Pleno del Ayuntamiento.

Constan entre otros los informes favorables del Delegado Provincial de Obras Públicas y Transportes de Córdoba, con fecha 20 de junio de 2006, de la Dirección General de Urbanismo de 18 de diciembre de 2007.

El artículo 4.3.b) del Decreto 220/2006, de 19 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de

la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, en relación con el artículo 31.2.B.b) y 42.4.b) y c) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, atribuye al titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes la competencia para aprobar definitivamente los instrumentos de planeamiento que tengan incidencia o interés supramunicipal.

Vistos los informes mencionados y las disposiciones legales de aplicación y de acuerdo con las competencias que tengo atribuidas por el artículo 4.3.b) del Decreto 220/2006,

RESUELVO

Primero. Aprobar, según lo previsto en el artículo 33.2.a) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, el Plan Especial del Sistema General del Aeropuerto de Córdoba, de acuerdo con el documento aprobado provisionalmente por Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 28 de noviembre de 2005 y ratificación del Acuerdo de Aprobación Provisional en sesión de 27 de julio de 2006 del Pleno del Ayuntamiento.

Segundo. Este Acuerdo se notificará al Ayuntamiento de Córdoba y, tras su inscripción en los Registros de Instrumentos Urbanísticos municipal y autonómico, se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, según lo previsto en el artículo 41.1 y 2 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, entrando en vigor al día siguiente de su publicación.

Contra el presente Acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer recurso contencioso-administrativo, ante la correspondiente Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de la notificación o, en su caso, publicación de esta Resolución, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. La Consejera de Obras Públicas y Transportes. Fdo.: Concepción Gutiérrez del Castillo.

ANEXO II. NORMATIVA URBANÍSTICA

1. Condiciones generales.
 - 1.1. Preliminares.
 - 1.1.1. Naturaleza y objeto.

1. Este documento contiene la Normativa de Aplicación del presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Córdoba, redactado al amparo del artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificado parcialmente por el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, desarrollada mediante Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

2. La elaboración y tramitación del Plan Especial se lleva a cabo en desarrollo de parte del ámbito delimitado por el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba, aprobado mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001, y con arreglo a lo previsto en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio, y la Ley 7/2002, de 11 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

3. El Plan Especial, en base al artículo 8 del citado Real Decreto 2591/1998, tiene por objeto la ordenación Urbanística y territorial del Sistema General Aeroportuario de Córdoba, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de rango regional. La presente normativa de aplicación del Plan Especial se ajusta a la legislación Urba-

nística aplicable en lo que se refiere a las determinaciones y documentos de los Planes Especiales.

1.1.2. Ámbito y alcance.

1. La presente normativa será de aplicación dentro del ámbito señalado en los planos del Plan Especial para el Sistema General Aeroportuario Córdoba.

2. Dicho ámbito incluye no solo los suelos ocupados por las actuales infraestructuras e instalaciones, sino también las áreas previstas para la ampliación del Sistema General Aeroportuario, según están contenidas en su Plan Director.

3. Dentro del propio Sistema General Aeroportuario. Además del Subsistema de Movimiento de Aeronaves y del Subsistema de Actividades Aeroportuarias (descritos mas adelante) se definen unas Reservas Aeroportuarias, donde se contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de los subsistemas y sus Zonas existentes.

4. Debido a las singulares características del Sistema General Aeroportuario como intercambiador modal de transporte de naturaleza tridimensional, y con carácter de instrucción al planeamiento municipal del entorno, se incluyen en la presente Normativa las limitaciones a la propiedad que constituyen el conjunto de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, y asociadas Sistema General Aeroportuario de Córdoba.

5. Igualmente debido a la necesidad de garantizar la posibilidad de futuras ampliaciones, el presente documento contempla los ámbitos que se enumeran a continuación, con el alcance que se precisa en cada caso:

a) Áreas de Cautela. Con el fin de no hipotecar la posibilidad de futuras ampliaciones del Sistema General Aeroportuario hasta su máxima expansión posible, se propone al organismo competente en materia de urbanismo y como recomendación al planeamiento, la previsión, bajo la denominación que estime mas oportuna, de los suelos señalados como Área de Cautela en los planos de este Plan Especial, al objeto de que sean considerados en los Planes Generales o Normas Subsidiarias correspondientes.

Básicamente, su determinación se justifica con el fin de permitir la prolongación de la pista dejando la posibilidad abierta a cualquier solución futura que estudios posteriores, fundamentados en la evolución del tráfico que realmente se produzca, comparado con el estimado para el periodo de estudio, apunten como mejor solución.

b) Coordinación de Acceso, Servicios e Infraestructuras. Para garantizar la necesaria coherencia de los planeamientos urbanísticos de las superficies exteriores al Sistema General Aeroportuario, se propone, desde el Plan Especial, una coordinación de la ordenación del entorno del S.G.A. con la denominación de Coordinación de Accesos, Servicios e Infraestructuras.

1.1.3. Vigencia, revisión y modificación.

1. El presente Plan Especial se aprueba por tiempo indefinido, debiendo ser revisado cuando sea modificado el contenido del Plan Director que desarrolla.

2. En lo referente a la modificación del ámbito o de elementos puntuales del presente Plan Especial, se llevarán a cabo siguiendo el procedimiento establecido para su formulación.

1.1.4. Interpretación.

1. La interpretación del Plan Especial compete a las Administraciones y organismos encargados de la ejecución del Plan y de velar por el cumplimiento de sus determinaciones.

2. La interpretación del Plan y los supuestos de conflictos entre documentos, se resolverán partiendo de la base de que cada documento debe interpretarse en función de su contenido, y teniendo en cuenta que el texto de la Normativa prevalecerá sobre la documentación gráfica, con excepción de aquellos supuestos en que la interpretación de la documentación gráfica coincida con la que se desprenda de la Memoria,

en cuyo caso prevalecerá dicha interpretación mas favorable al cumplimiento de los objetivos del Plan Director y del Plan especial que lo desarrolla.

3. Las Actuaciones grafiadas en el Plan de Desarrollo no se consideran con carácter vinculante pudiendo estar sujetas a modificaciones debidas a posteriores requerimientos técnicos, operativos o ambientales.

1.1.5. Régimen del Suelo.

1. El suelo comprendido dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario es de titularidad y dominio publico y se encuentra regulado en la vigente Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y sus posteriores desarrollos, extendiéndose el dominio eminente del Estado al espacio aéreo, según determina dicha Ley.

2. El uso del suelo previsto dentro del ámbito del Plan Especial es el Uso Publico Aeroportuario, con categoría de Sistema General, y con las infraestructuras, instalaciones y actividades aeroportuarias que se describen en las Normas.

1.1.6. Tramitación del Plan Especial.

1. Con carácter general, la tramitación del presente Plan Especial se ajustara a lo previsto en la legislación urbanística aplicable: Ley 7/2002, de 11 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

2. Asimismo, la tramitación deberá ajustarse a lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

1.1.7. Sistema de actuación: Expropiación.

1. Según se establece en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, lleva implícita la declaración de utilidad publica, a efectos expropiatorios, de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto. Por lo que el Sistema de Actuación será el de expropiación.

1.2. Normativa general de aplicación.

1. En todo lo que concierne al ámbito del presente documento le será de aplicación, tanto la propia normativa aeronáutica, como la urbanística, la medioambiental y otras normativas vigentes.

2. Normativa Aeronáutica: Será de aplicación la normativa específica del sector Aviación Civil, constituida por la Ley 48/1960, de 21 de julio sobre Navegación Aérea y demás disposiciones que la han desarrollado.

3. Normativa Urbanística: Serán de aplicación la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, Ley 7/2002, de 11 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, la Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre el Régimen de del Suelo y Valoraciones, y el Real Decreto Legislativo 1/1992, de 26 de junio, Texto Refundido de la Ley del Suelo y Ordenación Urbana, en sus artículos que permanecen vigentes, y con carácter supletorio lo contenido en los Reglamentos que desarrollan la Ley del Suelo de 1976.

4. Normativa Medioambiental: La normativa vigente en el ámbito estatal, esta contenida en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, sobre Evaluación de Impacto Ambiental, cuyo reglamento se desarrollo según el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre. Esta legislación constituye la respuesta del Estado a la directiva 85/337/CEE de la Comunidad Europea, incorporando al derecho español las recomendaciones comunitarias relacionadas con la tutela y protección del medio ambiente. Actualmente es de aplicación la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, que incorpora la Directiva 97/11/CE, de 27 de junio. En el ámbito autonómico, la normativa medio-

ambiental esta recogida en la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental.

2. Normas para el desarrollo del Plan Especial.

2.1. Régimen general.

2.2.1. Modificaciones del Ámbito del Sistema General Aeroportuario.

1. La modificación del ámbito del Sistema General Aeroportuario se llevara a cabo mediante la elaboración por la Entidad Publica Empresarial Aena de un documento de modificación del Plan Director, que se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación, la cual se realizara mediante Orden Ministerial, según lo previsto en el Real Decreto 2591/1998, todo ello sin perjuicio de la correspondiente tramitación de la modificación que corresponda en los planeamientos generales de los municipios afectados.

2.1.2. Ejecución del Plan Especial.

1. Las etapas de desarrollo del Plan Especial se conformaran según vayan cumpliéndose las previsiones de demanda del Plan Director, ejecutándose en consecuencia.

2. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el ámbito de este Plan Especial, tanto en lo que se refiere al Subsistema de Movimiento de Aeronaves como al Subsistema de Actividades Aeroportuarias, se realizara mediante las obras de ejecución, reparación, conservación, modificación o demolición que sean necesarias para el desarrollo previsto en el Plan Especial.

3. Las actuaciones y obras del Sistema General Aeroportuario de Córdoba, se encuentran sometidas al cumplimiento de las condiciones derivadas de los procedimientos de protección ambiental que corresponda de acuerdo con la legislación vigente.

2.2. Clases de proyectos.

2.2.1. Proyectos de Infraestructuras Aeroportuarias.

1. Son los instrumentos técnicos para la ejecución material de los elementos infraestructurales e instalaciones previstos en el ámbito aeroportuario según el presente Plan Especial; tanto en lo que se refiere a obras de nueva ejecución, como a las operaciones de reparación, conservación, modificación o demolición.

2. Abarcan la ejecución de todas las infraestructuras vinculadas a la actividad aeroportuaria, tanto en lo que respecta al campo de vuelos e instalaciones y servicios auxiliares, como a las infraestructuras de red viaria, redes de servicios básicos, redes energéticas, y redes de comunicaciones y de servicios de seguridad o protección; con las puntualizaciones recogidas en el apartado siguiente, en lo que se refiere a los Proyectos de Urbanización.

3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Infraestructuras Aeroportuarias se ajustara a la normativa tecnológica del sector específico a que se refiere en cada caso.

2.2.1. Proyectos de Urbanización.

1. Son los instrumentos técnicos elaborados para la ejecución integral de las obras de infraestructuras destinadas a la creación de espacio urbanizados para la implantación de conjuntos de instalaciones o edificaciones destinadas a actividades aeroportuarias.

2. Los Proyectos de Urbanización deberán desarrollar las previsiones de ordenación contenidas en el Plan Especial, bien sea directamente, o bien mediante la previa redacción de un Proyecto de Ordenación, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaria.

3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Urbanización se atenderá a lo previsto en la legislación urbanística aplicable, y a las especificaciones tecnológicas y vigentes en los distintos ámbitos estructurales a que se refieran.

2.2.3 Proyectos de Edificación.

1. Son los instrumentos técnicos para el desarrollo de las obras de ejecución, reparación, conservación o modificación

de los edificios o inmuebles previstos en el presente Plan Especial.

2. Los Proyectos de Edificación desarrollaran las previsiones contenidas en este Plan Especial, en todo lo que se refiere a las condiciones de tipo de actividad, posición, volumen y relación con el entorno, bien sea directamente, o bien mediante la redacción previa de un Proyecto de Ordenación y en su caso Proyecto de Urbanización, cuando así lo requiera la planificación aeroportuaria.

3. El contenido técnico y documental de los Proyectos de Edificación se atenderá a la normativa específica vigente en materia de edificación, y a la que sea de aplicación general en dicha materia en el municipio correspondiente.

2.2.4. Proyectos de Ordenación.

1. Tiene el objeto de garantizar la coordinación global entre los distintos elementos del aeropuerto e informar del desarrollo del mismo a las autoridades urbanísticas, a la vez que permite completar las determinaciones del Plan Especial cuando ello convenga para obtener el grado de precisión necesario para la redacción de los Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación.

2. Los Proyectos de Ordenación se atenderán a los criterios de ordenación previstos en el Plan Especial, estableciendo los viarios y la ordenación de volúmenes que serán de aplicación para las instalaciones y edificaciones comprendidas en su ámbito. Podrán asimismo adaptar o completar la red viaria y la de infraestructuras cuando ello sea necesario para proporcionar los accesos y enlaces adecuados. Su tramitación se realizara de acuerdo con lo previsto en el artículo 2.3 de estas Normas.

2.2.5. Estudios de Detalle.

1. Tiene por objeto completar o adaptar algunas determinaciones del planeamiento cuando se requiera modificación de los criterios de ordenación fijados en el artículo 4.2.4 y 4.2.5 y para ello podrán establecer:

a) Establecer, en desarrollo de los objetivos definidos por el Plan Especial, la ordenación de los volúmenes, el trazado local del viario secundario y la localización del suelo dotacional público.

b) Fijar alineaciones y rasantes de cualquier viario, y reajustarlas, así como las determinaciones de ordenación referidas en la letra anterior, en caso de que estén establecidas en dicho instrumento de planeamiento.

Todo ello de acuerdo con el artículo 15.1 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. Su tramitación se realizará conforme a lo determinado en la legislación urbanística vigente.

2.3. Tramitación de los proyectos.

2.3.1. Normativa de aplicación.

1. Se regula por lo determinado en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y en el artículo 10 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

2.3.2. Obras promovidas por Aena.

1. La Entidad Publica Empresarial Aena promoverá los proyectos de infraestructuras, instalaciones o edificaciones que sean necesarios, bien por si misma, como entidad titular de la gestión del dominio público aeroportuario, o bien a través de otras entidades o particulares, que fueran concesionarios de actividades o servicios en el recinto aeroportuario, según esta previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones reglamentarias correspondientes.

2. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación, bien sean promovidas por Aena o por otro órgano de la Administración General del Estado, en el ámbito del Sistema General Aeroportuario, por vía de Proyectos de Infraestructuras, de Urbanización o de Edificación, en cualquiera de los dos subsistemas, de Movimiento de Aeronaves y de Actividades Aeroportuarias, tiene carácter de obras publicas de interés

general, por lo que al amparo de lo establecido en el artículo 101 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, no estarán sujetas a 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 tanto, no estarán sujetas a licencia municipal de obras y estarán exentas de Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras.

3. Dichas obras deberán ajustarse a lo previsto en el presente Plan Especial, para cuya comprobación se someterán a informe de las Administraciones Autonómica y Municipal competentes en cada caso, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa. Se entenderá asimismo que el informe de las Administraciones Autonómica y Municipal sustituye la tramitación que hubiera sido procedente para otros supuestos, según la legislación urbanística general.

4. En todo caso, los Proyectos de infraestructuras, Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación redactados y promovidos por Aena se ajustarán a la normativa tecnológica, reglamentaria y procedimental, que rija en los sectores afectados, según la legislación general vigente.

2.3.3. Obras promovidas por Terceros.

1. Los particulares y empresas de derecho privado podrán promover obras de edificación dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario, si hubieran sido objeto de la preceptiva autorización y concesión por parte de Aena, como agentes u operadores para ejercer actividades o prestar servicios aeroportuarios. Dichas obras estarán sujetas al trámite de obtención de licencia municipal según la normativa general y específica en cada caso, así como el régimen fiscal o tributario corriente.

2. Con el fin de crear el marco funcional y espacial adecuado para los Proyectos de Edificación promovidos por particulares, Aena promoverá y visará, en caso de ser necesario, la redacción de los Proyectos de Ordenación y Proyectos de Urbanización encaminados a definir los parámetros volumétricos de las edificaciones, y a proporcionar las infraestructuras de acceso y servicio correspondientes.

3. Los Proyectos de Ordenación, que se atenderán a lo previsto en los artículos 2.2.4 y 2.3.2 de estas Normas, definirán viarios y líneas de fachada o cerramientos a que debe ajustarse la edificación, así como sus condiciones de tipo de actividad, volumen y posición, a los efectos de la concesión de la oportuna licencias de obra municipal.

4. Para la obtención de permisos, licencias y demás autorizaciones, los concesionarios deberán presentar documentación gráfica con la ordenación del conjunto del área o del edificio donde se ubique, con el informe de conformidad de Aena.

3. Afecciones y limitaciones al desarrollo urbanístico del sistema general aeroportuario y su entorno.

3.1. Servidumbres aeronáuticas legales.

1. Las limitaciones impuestas por Servidumbres Aeronáuticas Físicas, Radioeléctricas y de Operación, al desarrollo urbanístico del Sistema General Aeroportuario y su entorno se derivan del dominio eminente del Estado sobre el espacio cerero. Son normas de obligado cumplimiento, según lo establecido en los vigentes Decretos 584/1972, de 24 de febrero, y 2490/1974, de 9 de agosto, Decreto 1844/1975, de 10 de julio, y Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre.

2. Las Servidumbres Aeronáuticas Físicas, Radioeléctricas y de Operación se derivan de las normas internacionales establecidas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), publicadas en el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Volumen 1, Diseño y Operaciones de Aeródromos; en el Manual de Servicios de Aeropuertos; en el Documento 8168-OPS/611, volúmenes I y II; Procedimientos para los

Servicios de Navegación Aérea, Operación de Aeronaves; y en el Anexo 10, Telecomunicaciones Aeronáuticas.

3. En cumplimiento de lo determinado en 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 orden de los ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que estas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el objeto de cada uno de los instrumentos referidos, para garantizar la efectividad de las servidumbres establecidas.

Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.

3.2. Las limitaciones urbanísticas derivadas de las servidumbres aeronáuticas.

3.2.1. Limitaciones Derivadas de las Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación.

1. Dichas Servidumbres Aeronáuticas están sujetas a aprobación por Real Decreto, según lo previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea, y posterior normativa específica.

2. Siendo así que las superficies limitadoras de obstáculos comprendidas en el conjunto de Servidumbres Físicas, Radioeléctricas y de Operación contiene restricciones al libre ejercicio edificatorio, y dado que estas limitaciones son norma de obligado cumplimiento, los Planes Generales Urbanísticos de los Municipios afectados (Jerez de la Frontera, Lebrija y, en menor medida, El Puerto de Santa María), deberán incluir en su normativa las determinaciones que garanticen el cumplimiento de las restricciones o limitaciones mencionadas.

3. La altura máxima de las construcciones e instalaciones en los espacios y zonas afectadas estará sometida a lo determinado en las Servidumbres Aeronáuticas vigentes en el Aeropuerto de Córdoba.

3.2.2. Limitaciones derivadas de las Servidumbres Acústicas.

1. Los criterios de análisis de los niveles sonoros generados por la operación del aeropuerto y las huellas sonoras resultantes se encuentran recogidos en el Plan Director del Aeropuerto de Jerez, aprobado por Orden Ministerial de 23 de julio de 2001.

2. En cumplimiento del artículo 63 de la Ley 55/1999, el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordene ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, han de incorporarlas limitaciones que estas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos

De acuerdo con los criterios establecidos por el Ministerio de Fomento, los planeamientos citados deben excluir la implantación de nuevos usos residenciales, rotacionales educativos, hospitalarios y otros usos incompatibles con los niveles de ruido iguales o superiores a Leq día 60 dB (A) y Leq noche 50 dB (A). Todo ello sin perjuicio del cumplimiento de lo determinado por otras normativas estatales, autonómicas o locales, como el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

3.2.3. Informes y permisos en espacios sujetos a Servidumbres Aeronáuticas.

1. Los Planes o instrumentos generales de ordenación Urbanística o territorial, o los del su Revisión o Modificación, que afecten a la Zona de Servicio del aeropuerto o sus espacios circundantes, sujetos a las servidumbres aeronáuticas, establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, deberán ser compatibles con las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto de Jerez, requiriendo, antes de su aprobación inicial o tramite equivalente, informe previo del Ministerio de Fomento, el cual tendrá carácter vinculante, de acuerdo con la Disposición Adicional segunda del R.D. 2591/1998, de 4 de diciembre.

2. La realización de construcciones, instalaciones o plantaciones en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas, requerirá informe favorable de la Administración Aeronáutica competente, de acuerdo con el Decreto 584/1972, de Servidumbres Aeronáuticas. La Administración Urbanística solicitará el mencionado informe antes de otorgar la correspondiente licencia.

3. Cuando se trate de actuaciones promovidas por la Administración Local o Autonómica se solicitará directamente informe de la Dirección General de Aviación Civil con anterioridad a la aprobación del proyecto correspondiente.

4. Condiciones particulares.

4.1. Subsistema de movimiento de aeronaves.

4.1.1. Definiciones.

1. El uso del suelo previsto en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves es el Uso Público Aeroportuario con carácter de Sistema general.

2. El Subsistema de Movimiento de Aeronaves engloba, como elementos constitutivos del Uso Aeroportuario, el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves, las ayudas a la navegación y los servicios de control de tránsito; con las infraestructuras e instalaciones que se describen en el apartado siguiente.

3. Toda modificación o ampliación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves, no recogida en el Plan Director y que implique modificaciones de carácter sustancial, conllevará la previa modificación de dicho Plan Director, por el procedimiento señalado en el artículo 2.1.1 de estas Normas.

4.1.2. Elementos del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

1. El campo de vuelo está constituido por todas las infraestructuras aeroportuarias por donde circulan las aeronaves antes de despegar o después de aterrizar: pistas, calles de rodadura y apartaderos de espera, así como los espacios libres asociados a todas estas infraestructuras, que tiene por objeto garantizar la seguridad en la circulación de las aeronaves.

2. La plataforma es la superficie comunicada directamente con el campo de vuelos, y destinada al estacionamiento de las aeronaves, con el fin de que se permita el embarque/carga o desembarque/descarga de pasajeros/mercancías, así como el apoyo de servicio en tierra a dichas aeronaves (catering, suministro de combustible, limpieza, etc.).

3. Las ayudas a la navegación contienen todo el conjunto de instalaciones, tanto radioeléctricas como visuales, que sirven para materializar las rutas y procedimientos de aproximación y despegue dentro del espacio aéreo controlado, con garantías totales de seguridad.

El conjunto de Ayudas a la Navegación podrá modificarse o ampliarse en todo momento, según lo requieran la evolución del tráfico o el desarrollo tecnológico aeronáutico.

4. Las Instalaciones Auxiliares constituyen el conjunto de infraestructuras y servicios necesarios para la operación del Subsistema de Movimiento de Aeronaves. Incluyen los viales interiores y aparcamientos de los vehículos de servicio, los puestos de carga, y las instalaciones para equipos de servicio, así como las áreas de acceso restringido que establecen el contacto entre este Subsistema y los Terminales de Pasajeros y de Carga.

4.1.3 Desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves.

1. El desarrollo del Subsistema de Movimiento de Aeronaves responde a las especificaciones de su Plan Director. Sus características se han descrito y pormenorizado en los capítulos de Ordenación; así como en los correspondientes planos de la serie III «Ordenación», del presente Plan Especial.

4.2. Subsistema de actividades aeroportuarias.

4.2.1. Definiciones.

1. El uso de suelo previsto en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias es el Uso Público Aeroportuario, con carácter de Sistema General.

2. El Subsistema de Actividades Aeroportuarias engloba todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios que completan el proceso de intercambio modal dentro del ámbito aeroportuario, garantizando su eficacia funcional y la calidad del servicio adecuada al rango del Sistema General Aeroportuario de Córdoba, estando sus actividades reguladas en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

3. Para cumplir los fines mencionados en el párrafo anterior, y dentro del marco del Uso Público Aeroportuario, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se organiza según las Zonas y Líneas descritas en el capítulo «Ordenación. Principios Generales». En el siguiente artículo 4.2.2 «Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias» de estas Normas, se enumeran dichas actividades, aunque no de forma exhaustiva, según sus Zonas y Líneas Funcionales.

4. La totalidad del ámbito ocupado por el Subsistema de Actividades Aeroportuarias está constituido por suelo de dominio público, bajo la titularidad de la Entidad Pública Empresarial de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, organismo responsable asimismo de su gestión. Ello no obstante, y a tenor de lo previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones legales que la han desarrollado, Aena puede otorgar a operadores o agentes públicos o privados, y mediante la reglamentaria concesión administrativa, la prestación de determinados servicios aeronáuticos para garantizar una mayor eficacia y calidad de dichos servicios. En este supuesto podrá ser de aplicación todo lo previsto en el artículo 2.3.3 «Obras Promovidas por terceros» de estas normas.

5. La ejecución material de las infraestructuras, instalaciones y edificaciones contenidas en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se realizará mediante la redacción y tramitación de los Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización, Proyectos de Edificación, y en su caso Proyectos de Ordenación descritos en estas normas y con los procedimientos indicados a tal efecto.

4.2.2. Elementos del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

1. La Zona de Pasajeros contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios relacionados con el tráfico de pasajeros desde su acceso al ámbito aeroportuario hasta su embarque en la aeronave. Las principales actividades aeroportuarias previstas en la zona, y desarrolladas según Líneas Funcionales, son las siguientes.

Primera Línea: Edificios y Aérea Terminal de Pasajeros. Servicios de seguridad, operativos y personales, comerciales y de atención al pasajero en áreas o recintos de acceso restringido.

Segunda Línea: Servicios de recepción de pasajeros y facturación. Servicios personales y comerciales. Agentes y operadores, compañías aéreas, agencias de viajes. Servicios de hostelería y hoteles de viajeros. Elementos e infraestructuras de intercambio con el transporte terrestre: Red viaria, aparcamientos de vehículos y terminales e intercambiadores de transporte público. Elementos de intercambio entre terminales. Aparcamientos, instalaciones y servicios de alquiler de vehículos.

Tercera Línea: Servicios empresariales, centros de reunión comunicaciones, exposiciones y de ocio. Servicios administrativos de compañías aéreas y empresas de transporte aéreo.

2. La Zona de Carga contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo de mercancías, bien sean aviones de carga o bodega de aviones de pasajeros. Las principales actividades aeroportuarias previstas en la zona, y desarrolladas según las tres líneas, son, entre otras, las siguientes.

Primera Línea: Edificios Terminales. Agentes de handling de carga y operadores. Servicios de correo, mensajería y paquetería urgente, y demás agentes especializados.

Segunda Línea: Servicios y despachos de aduanas. Edificios y servicios para transitorios. Servicios personales y comerciales de atención a usuarios. Elementos de intercambios con las redes de transporte terrestre: Red viaria, aparcamientos de vehículos e intercambiadores de transporte público.

Tercera Línea: Instalaciones y almacenes de operadores privados. Oficinas administrativas de la Zona. Servicios empresariales y logísticos a operadores. Viario y aparcamiento de servicio.

3. Zona de Servicio a Aeronaves: Corresponde al área denominada como «Zona Industrial» dentro del Plan Director, y contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y mantenimiento de las aeronaves. Su desarrollo puede conllevar la creación de plataformas de aeronaves y calles auxiliares. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según tres Líneas funcionales, son las siguientes.

Primera Línea: Servicios de asistencia directa a las aeronaves que requieren contacto con el campo de vuelos, con sus instalaciones, talleres y hangares.

Segunda Línea: Servicios de campo para asistencia a las aeronaves. Redes de circulaciones y aparcamientos para vehículos de servicio.

Tercera Línea: Oficinas administrativas de la Zona. Servicio de atención al personal. Instalaciones, almacenes, y talleres auxiliares. Viario y aparcamientos auxiliares de la Zona.

4. Zona de Servicios: Contiene infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a la atención y gestión técnica del Aeropuerto. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres líneas, son las siguientes.

Primera Línea: Torre de control. Bloque Técnico. Instalaciones y servicios de agentes de handling, catering, y demás operadores en contacto con el campo de vuelos.

Segunda línea: Instalaciones y servicios de asistencia y mantenimiento de rampas y campo de vuelos. Aparcamientos de vehículos de servicio y elementos de asistencia.

Tercera Línea: Servicios de atención al personal. Almacenes, cocheras y talleres de mantenimiento de elementos y vehículos de servicio. Instalaciones, administración y almacenes de catering y demás operadores. Oficinas y servicios de la Administración aeroportuaria. Viario y aparcamientos de servicio de la zona.

5. Zona de Aviación General: Contiene infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al transporte aéreo en aeronaves no comerciales, aerotaxis y aviación privada y deportiva. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según tres líneas, son las siguientes.

Primera Línea: Edificio Terminal, hangares y talleres de asistencia a las aeronaves.

Segunda Línea: Servicios de atención al usuario y servicios administrativos y operativos. Viario y aparcamiento de vehículos.

Tercera Línea: Servicios auxiliares. Actividades sociales, culturales y deportivas. Viario y aparcamiento de vehículos.

6. Zona de Abastecimiento Energético: Contiene las acometidas, instalaciones, elementos terminales y redes de distribución de las infraestructuras energéticas y básicas necesarias para el funcionamiento del Sistema General Aeroportuario. Estas redes son, entre otras, las siguientes.

Almacenamiento, distribución y servicio de combustible. Sistemas de información y comunicaciones. Transformación y distribución de energía eléctrica. Sistema de alumbrado y señalización. Protección y lucha contra incendios. Tratamiento, almacenamiento y abastecimiento de agua. Drenaje, saneamiento y depuración de aguas residuales. Recogida y tratamiento de residuos. Viario y aparcamiento de vehículos.

4.2.3 Desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

1. Por lo que se refiere al futuro desarrollo del Subsistema Actividades Aeroportuarias, sus características se han descrito y pormenorizado en los capítulos de «ordenación», así como los correspondientes planos de «ordenación» del presente Plan Especial.

2. La Zonificación definida en el presente Plan Especial para el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, donde se contiene las diversas Zonas Funcionales, podrá ser objeto de modificaciones puntuales cuando lo requiera la evolución del Sistema Aeroportuario.

3. La división en Zonas y Líneas de Actividades Aeroportuarias es de naturaleza conceptual, y no se traduce necesariamente en una segregación espacial, por lo que el desarrollo de cualquiera de las Zonas se podrá realizar en el área prevista para otras, pudiendo asociarse distintas actividades en respuesta a criterios de técnica aeroportuaria en permanente desarrollo y evolución.

4.2.4. Criterios generales de ordenación.

1. Los criterios de ordenación tendrán en cuenta las siguientes particularidades del Sistema General Aeroportuario, dado que el Sistema General es un dominio público sin aprovechamiento lucrativo:

a) El sistema general, constituye una única parcela, por lo que sus viarios deben considerarse como viarios interiores al Sistema General, no delimitando, por lo tanto, alineaciones ni rasantes oficiales. Las parcelas que puedan definirse, lo son únicamente a efectos de delimitación de los terrenos objeto de concesión.

b) A efectos de determinar la ordenación resultante, se define la Intensidad Edificatoria como la relación entre la superficie edificada o que pueda edificarse y la superficie del área de referencia sobre la que se actúa. Se considerara como superficie edificada la así computable según las Normas Urbanísticas del planeamiento municipal.

c) Se define como Intensidad Edificatoria del Sistema General Aeroportuario el cociente entre la superficie de las edificaciones existentes, o previstas en el Plan Director, y la superficie total del ámbito del Sistema General Aeroportuario.

d) Se define como Intensidad Edificatoria del Subsistema General Aeroportuario el cociente entre la superficie de las edificaciones existentes, o previstas en el Plan Director, y la superficie de dicho Subsistema.

2. La intensidad edificatoria bruta del Sistema General Aeroportuario no podrá superar la cuantía de 0,10 m²/ m².

3. Todas las instalaciones y edificaciones del Subsistema de Actividades Aeroportuarias responderán en su ordenación a las restricciones y limitaciones contenidas en el conjunto de Servidumbres Aeronáuticas legales establecidas de acuerdo con el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas, Ley 55/1999, de 29 de noviembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y legislación vigente en la materia.

4. La altura máxima de las edificaciones será de 15 m, sin sobrepasar las tres plantas o niveles de edificación, excepto en la 1.ª línea funcional y en aquellos casos en que la especificidad de las actividades justifiquen una altura singular.

5. En cuanto a la integración paisajística, y tratamiento estético de las edificaciones e instalaciones estas deberán responder en su adecuación formal, texturas y acabados, tanto a la actividad desarrollada como a la tradición arquitectónica del lugar y entorno en que se ubican, permitiendo a su vez, las innovaciones formales propias de la tecnología aeroportuaria.

En cuanto a su entorno, se tendrá en cuenta su percepción visual desde los accesos y vistas más frecuentes, así como la disposición del conjunto de las edificaciones, incluyendo, en caso necesario para su integración en el paisaje, la instalación de pantallas.

6. Los taludes y espacios libres se mantendrán con su vegetación natural o ajardinada con especies de fácil conservación y bajo consumo hídrico, y se cuidará el tratamiento del borde del ámbito aeroportuario.

7. Las redes viarias del Sistema General Aeroportuario y sus enlaces con el Sistema General de Comunicaciones se adaptará al relieve y características del terreno, siempre que no existan otros condicionantes derivados de requerimientos funcionales aeronáuticos.

8. Aparcamientos y áreas de maniobra. En cada área de ordenación se reservará suelo destinado a plazas de aparcamiento público y espacios de maniobra de carga y descarga de vehículos, de acuerdo con las necesidades de las actividades previstas, por lo que no es necesario su fijación en el interior de cada parcela.

4.2.5. Criterios de ordenación para las obras promovidas por terceros:

1. A los efectos previstos en el artículo 2.3.3 de estas Normas, las instalaciones y edificaciones en régimen de concesión de uso, además de las limitaciones antes mencionadas, se atenderán a los siguientes criterios de ordenación:

a) Ocupación máxima de la edificación: 60% de la superficie de suelo objeto de concesión o parcela.

b) Retranqueos a linderos:

- A viario internos- mínimo de 5 m.

d) Aparcamientos: Se reservará un mínimo de 1 plaza por cada 100 m² de superficie construida dentro de la parcela objeto de concesión.

e) Áreas exclusivas de carga y descarga: Se preverá espacio libre suficiente para el aparcamiento y maniobra de los vehículos dentro de la parcela objeto de concesión.

2. Cuando los requerimientos funcionales de la actividad o actividades a implantar, se requiera modificar o ajustar las anteriores condiciones de ordenación, se realizará mediante estudio de Detalle que se tramitara de acuerdo con la legislación Urbanística vigente.

4.3. Reserva aeroportuaria.

1. La zona de Reserva Aeroportuaria contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las otras zonas.

2. Por lo que se refiere al futuro desarrollo de los suelos de Reserva Aeroportuaria, sus características se recogen en los capítulos de «Ordenación» del presente Plan Especial.

2. En el caso de que el Plan Especial no haya incorporado en su ordenación Reservas Aeroportuarias se podrá realizar mediante Proyectos de Ordenación.

3. El desarrollo posterior de estas Reservas Aeroportuarias se llevará a cabo a través de un Proyecto de Ordenación.

4.4. Normas transitorias.

1. Se permitirá la reforma, consolidación, adecuación o ampliación de todas las instalaciones aeroportuarias actuales y áreas urbanizadas existentes, con independencia del Subsistema o Zona en que se encuentren ubicadas.

RESOLUCIÓN de 24 de noviembre de 2008, de la Secretaría General de Planificación y Desarrollo Territorial, por la que se emplaza a los terceros interesados en el recurso contencioso-administrativo núm. 2215/2008 ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Granada.

En cumplimiento de lo ordenado por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de Granada, comunicando la interposición del recurso contencioso-administrativo número 2215/2008, interpuesto

por la Entidad Local Autónoma Balanegra, contra Orden de 28 de julio de 2008, por la que se aprueba la modificación del Plan de Ordenación del Territorio del Poniente Almeriense, y a tenor de lo dispuesto en el artículo 49.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa,

HE RESUELTO

Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y emplazar a cuantos resulten interesados para que puedan comparecer y personarse en Autos ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en Granada, en el plazo de nueve días siguientes a la publicación de la presente Resolución.

Sevilla, 24 de noviembre 2008.- La Secretaria General de Planificación y Desarrollo Territorial, Rocio Allepuz Garrido.

RESOLUCIÓN de 17 de noviembre de 2008, de la Delegación Provincial de Granada, por la que se dispone la publicación de la Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de 14 de julio de 2008, por la que se aprueba definitivamente la Innovación núm. 6 de Planeamiento General del municipio de Láchar. R.I.U.:18/000050/2008.

Para general conocimiento y tras haberse procedido previamente a la inscripción y depósito del Instrumento urbanístico de referencia en el Registro Municipal de Láchar y en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los Bienes y Espacios Catalogados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.1 y 2 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, a continuación se procede a la publicación de la Resolución y Normativa Urbanística correspondiente al citado instrumentos urbanístico:

1. Resolución de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de fecha 14 de julio de 2008 por la que se aprueba definitivamente la Innovación núm. 6 del Planeamiento General del término municipal de Láchar en el ámbito del Suelo Urbanizable PP-2R.

2. Normas Urbanísticas del referido instrumento de planeamiento recogidas en el Anexo de la presente Resolución.

Láchar: Innovación núm. 6 al Planeamiento General. Ref.: 00029/2002/6.

«Examinado el expediente de innovación del Planeamiento General del término municipal de Láchar en el ámbito del Suelo urbanizable PP-2R aprobado por el Ayuntamiento en fecha 17 de abril de 2008 y elevado a la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo a los efectos previstos en el artículo 33. 4 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre.

Atendiendo a lo dispuesto en el citado Texto Legal, Reglamento de Planeamiento, Decreto 220/2006, por el que se regula el ejercicio de competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo y la Disposición Adicional Primera y artículo 4 del Decreto 239/2008, de 13 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio.

Vistos los informes de la Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes los de legislaciones sectoriales legalmente establecidos y en virtud de las facultades atribuidas a tenor de lo dispuesto en el art. 13.2.a) del Decreto 220/2006, la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urba-