

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, PESCA Y MEDIO AMBIENTE

ORDEN de 29 de noviembre de 2012, por la que se dispone la publicación de la Normativa Urbanística del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla).

Mediante Orden de 26 de mayo de 2011 de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, se acordó la aprobación definitiva de manera parcial del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), al suspenderse la figura de los Proyectos de Ordenación, de conformidad con el artículo 33.2.c) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. El resto del documento quedó aprobado definitivamente a reserva de la simple subsanación de una serie de deficiencias, supeditándose el registro y publicación del Plan Especial al cumplimiento de la misma, conforme al artículo 33.2.b) de la misma Ley.

Posteriormente, mediante Orden de 20 de julio de 2012, de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, sobre el cumplimiento de la anterior Orden de 26 de mayo de 2011, se considerada ésta cumplimentada, si bien señala nuevas deficiencias a subsanar y supedita, igualmente, el registro y publicación del Plan Especial a la realización de dichas subsanaciones.

La Dirección General de Urbanismo, una vez verificada la subsanación de las deficiencias contenidas en el artículo 1.A) de la Orden de 26 de mayo de 2011 y en el artículo 1 de la Orden de 20 de julio de 2012, ha emitido Resolución de 6 de septiembre de 2012, por la que se declaran subsanadas tales deficiencias, procediendo a la inscripción y depósito del instrumento de planeamiento en los Registros de Instrumentos Urbanísticos correspondientes.

De acuerdo con los artículos 40 y 41.2 de la citada Ley 7/2002, de 17 de diciembre, en fecha 3 de octubre de 2012 y con el Número de Registro 5.438, se ha procedido a la inscripción y depósito del Plan Especial de referencia en el Registro Autonómico de Instrumentos de Planeamiento, de Convenios Urbanísticos y de los Bienes y Espacios Catalogados, Unidad Registral de la provincia de Sevilla, Libro Registro de Sevilla, Sección Instrumentos de Planeamiento.

En virtud de lo anterior y de lo dispuesto en el artículo 41.1 de la referida Ley 7/2002, de 17 de diciembre; y de conformidad con las competencias atribuidas a la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente por el artículo 10 del Decreto del Presidente 3/2012, de 5 de mayo, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías, y el artículo 1 del Decreto 151/2012, de 5 de junio, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente,

SE DISPONE

La publicación del contenido de las Normas Urbanísticas del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada (Sevilla), que se acompaña como Anexo.

Contra la presente Orden, por su naturaleza de disposición administrativa de carácter general, cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación o, en su caso, notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10, 14 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, y con cumplimiento de los requisitos previstos en la misma; así como en el artículo 23.3 del Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo. Todo ello, sin perjuicio de que pueda ejercitarse, en su caso, cualquier otro recurso que se estime procedente.

Sevilla, 29 de noviembre de 2012

LUIS PLANAS PUCHADES
Consejero de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente

A N E X O

NORMAS URBANÍSTICAS

1. CONDICIONES GENERALES.

1.1. Preliminares.

1.1.1. Naturaleza y objeto.

1. En este apartado se contienen las Normas de Aplicación del presente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, 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 el 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 del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, aprobado mediante Orden Ministerial de 23 de julio de 2001, con arreglo a lo previsto en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio; y la Ley 7/2002, de 17 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 del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, como elemento fundamental de la estructura general y orgánica del territorio, y como pieza esencial del Sistema General de Comunicaciones de máximo rango nacional y regional. Las presentes Normas de aplicación del Plan Especial se ajusta a la legislación urbanística aplicable en lo que se refiere a las determinaciones y documentos de los Planes Especiales.

1.1.2. Ámbito y alcance.

1. Las presentes Normas serán de aplicación dentro del ámbito señalado en los planos del Plan Especial para el Sistema General Aeroportuario de Sevilla.

2. Dicho ámbito incluye no sólo los suelos ocupados por las actuales infraestructuras e instalaciones, sino también las áreas necesarias para el desarrollo del Sistema General Aeroportuario, según están previstas 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 más adelante), se definen unas Reservas Aeroportuarias, que contienen 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 las presentes Normas las limitaciones a la propiedad que constituyen el conjunto de servidumbres aeronáuticas legales, incluidas las acústicas.

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) Sistema General Aeroportuario. Las administraciones públicas con competencia territorial deberán calificar el ámbito del aeropuerto y su Zona de Servicio, delimitado por el Plan Director, como Sistema General Aeroportuario, en cumplimiento de artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

De acuerdo con el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, la zona de servicio aeroportuaria del Plan Director se encuentra declarada de utilidad pública. La ejecución de obras en esta zona se realizará conforme a las previsiones del Plan Director, de acuerdo con lo regulado 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.

b) Área 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, mantener la misma calificación urbanística de los suelos señalados como Área de Cautela Aeroportuaria, por el Plan Director y por este Plan Especial; en los Planes Generales correspondientes.

Básicamente, su determinación se justifica con el fin de garantizar el futuro crecimiento del aeropuerto hasta una configuración del campo de vuelos con dos pistas paralelas con una separación de ejes de 1.310 m, incluyendo la ampliación de la plataforma y la ampliación del edificio terminal de pasajeros. Para ello se estima una superficie del área de cautela de 243,07 ha.

c) Coordinación de Accesos, 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 de su entorno 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 de elementos puntuales del presente Plan Especial, se llevará 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 Especial 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 las Normas 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 sobre la derivada de las Normas. Si a pesar de ello subsistieran dudas en las determinaciones, prevalecerá la interpretación más favorable al cumplimiento de los objetivos del Plan Director y del Plan Especial que lo desarrolla.

3. Las Actuaciones incluidas en el Plan de Desarrollo no se consideran con carácter vinculante pudiendo estar sujetas a modificaciones debidas a posteriores requerimientos técnicos, de seguridad, 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 público; 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 Legislación.

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

1.1.6. Tramitación del Plan Especial.

1. Con carácter general, la tramitación del presente Plan Especial se ajustará a lo previsto en la legislación urbanística aplicable: Ley 7/2002, de 17 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, 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 pública, 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 Plan Especial 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 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. A nivel estatal es de aplicación el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo, y, con carácter supletorio, la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana (Texto Refundido aprobado por Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril), así como los Reglamentos que la desarrollan.

4. Normativa Medioambiental: La normativa vigente en el ámbito estatal, está contenida en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

En el ámbito autonómico, la normativa medioambiental está recogida en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL.

2.1. Régimen General.

2.1.1. Modificaciones del Ámbito del Sistema General Aeroportuario.

1. La modificación del ámbito del Sistema General Aeroportuario, cuando sea de carácter sustancial, se llevará a cabo mediante la elaboración por la Entidad Pública Empresarial Aena de un documento modificación del Plan Director, que se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobación, la cual se realizará mediante Orden Ministerial, según lo establecido en el Real Decreto 2591/1998.

2.1.2. Ejecución del Plan Especial.

1. Las etapas de desarrollo del Plan Especial se conformarán 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 realizará 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 Sevilla, 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. Desarrollo del Plan Especial: Proyectos y Estudios de Detalle.

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 Subsistema de Movimiento de Aeronaves 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 ajustará a la normativa tecnológica del sector específico a que se refiere en cada caso.

2.2.2. Proyectos de Urbanización.

1. Son los instrumentos técnicos elaborados para la ejecución integral de las obras de infraestructuras destinadas a la creación de espacios urbanizados para la implantación de conjuntos de instalaciones o edificaciones destinadas a actividades aeroportuarias en el Subsistema de 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 Estudio de Detalle 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 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 necesarios para el desarrollo del presente Plan Especial.

2. Los Proyectos de Edificación desarrollarán 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 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. Entre ellas, el Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

2.2.4. Estudios de Detalle.

1. Tienen por objeto completar o adaptar 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, para ello podrán:

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

b) Fijar las 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 el Plan Especial.

Su tramitación se realizará de acuerdo con la legislación urbanística vigente.

2.3. Tramitación de los proyectos.

2.3.1. Normativa de aplicación.

1. Se regulan 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. Proyectos y Obras Promovidas por Aena.

1. La Entidad Pública Empresarial Aena promoverá los proyectos de infraestructuras, instalaciones o edificaciones que sean necesarios; bien por sí 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 está previsto en la vigente Ley de Navegación Aérea y disposiciones reglamentarias correspondientes.

2. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación, promovidas por Aena en el ámbito del Sistema General Aeroportuario, por vía de Proyectos de Infraestructuras, Proyectos de Urbanización o Proyectos de Edificación, en cualquiera de los dos Subsistemas, de Movimiento de Aeronaves y de Actividades Aeroportuarias, tienen carácter de obras públicas 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 los actos de control preventivo municipal contenidos en el artículo 84.1b 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 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 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 dicho informe sustituye a 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 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.

Previamente a la tramitación de la licencia municipal correspondiente y para garantizar el ordenamiento espacial y funcional de las obras promovidas por terceros, Aena supervisará y dará su conformidad a los Proyectos de Edificación, Urbanización o Estudios de Detalle.

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 las 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 aéreo. Son normas de obligado cumplimiento, según establece el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, y sus modificaciones: Decreto 2.490/1974, 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 I, 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 ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito 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 está 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 contienen restricciones al libre ejercicio edificatorio, y dado que estas limitaciones son norma de obligado cumplimiento, los Planes Generales Urbanísticos de los Municipios afectados (Sevilla, La Rinconada, Santiponce, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Camas, Carmona y el Viso del Alcor), 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 del Aeropuerto de Sevilla.

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 Sevilla, 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 incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyan 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, dotacionales 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.

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 de su Revisión o Modificación, que afecten a la Zona de Servicio del aeropuerto o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas, establecidas ó a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, deberán ser compatibles con las mismas, así como con las disposiciones del Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, requiriendo, antes de su aprobación inicial o trámite 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 y sus modificaciones. 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 Vuelos 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 tienen 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 las máximas garantías 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 normativo o 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 del 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 del 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, como elementos constitutivos del Uso Aeroportuario, 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 del Sistema General Aeroportuario de Sevilla, estando sus actividades reguladas en el artículo 2.2 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

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 Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), 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 correspondiente 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 Estudios de Detalle 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 esta zona, y desarrolladas según tres Líneas Funcionales son, entre otras, las siguientes.

- Primera Línea: Edificios y Área Terminal de Pasajeros. Servicios de seguridad, operativos, comerciales y de atención al pasajero y empleados en áreas o recintos de acceso restringido.
- Segunda Línea: Servicios de recepción de pasajeros y facturación. Servicios comerciales y de atención a pasajeros y empleados. 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 sea en aviones de carga o en bodega de aviones de pasajeros. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales, son, entre otras, las siguientes.

- Primera Línea: Edificios Terminales de carga. Agentes de handling de carga y operadores. Servicios de Correos, mensajería y paquetería urgente, y demás agentes especializados.
- Segunda Línea: Servicios y despachos de aduanas. Dependencias y servicios para transitarios. Servicios personales y comerciales de atención a usuarios y empleados. Elementos de intercambio 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 aparcamientos de servicio.

3. Zona Industrial: (Denominada «Zona de Servicio a Aeronaves» en el cuadro genérico «Estructura Funcional de los Aeropuertos» de este documento) contiene las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados al mantenimiento, asistencia y fabricación de las aeronaves. La previsión del incremento de las actividades en esta zona, puede conllevar la creación de plataformas de aeronaves y calles auxiliares. Las principales actividades aeroportuarias previstas en esta Zona, y desarrolladas según las tres Líneas Funcionales son, entre otras, 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, necesarios para el mantenimiento y fabricación de aeronaves.
- Segunda Línea: Servicios de campo de vuelos para asistencia a las aeronaves. Redes de circulaciones y aparcamientos para vehículos de servicio.
- Tercera Línea: Oficinas administrativas de la Zona. Servicios de atención a empleados. Instalaciones, almacenes, y talleres auxiliares. Viario y aparcamientos auxiliares de la Zona.

4. Zona de Servicios: Contiene las 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 Funcionales son, entre otras, las siguientes.

- Primera Línea: Torre de Control. Bloque Técnico. Instalaciones y servicios de agentes de handling, Servicio de Extinción de Incendios, 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 empleado. Almacenes, cocheras, y talleres de mantenimiento de elementos y vehículos de servicio. Instalaciones, administración y

5. Zona de Aviación General: Contiene las 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 las tres Líneas Funcionales son, entre otras, 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 aparcamientos 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 y elementos terminales de las 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 combustibles. Sistemas de información y comunicaciones. Transformación y distribución de energía eléctrica. Sistemas 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 de Actividades Aeroportuarias, sus características se han descrito y pormenorizado en los capítulos de «Ordenación»; así como en los correspondientes planos de «Ordenación» del presente Plan Especial.

2. La Zonificación definida en el presente Plan Especial para el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, que contiene las diversas Zonas Funcionales, podrá ser objeto de variaciones o adaptaciones cuando lo requiera la evolución del Sistema Aeroportuario, mediante Plan Especial o Estudio de Detalle.

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 o en la Zona de Reserva Aeroportuaria, pudiendo asociarse distintas actividades en respuesta a criterios normativos, de seguridad y técnico-operativos 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) 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

b) Se define como Intensidad Edificatoria del Subsistema de Actividades Aeroportuarias el cociente entre la superficie de las edificaciones existentes y previstas en el Plan Director, y la superficie de dicho Subsistema.

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

d) 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 o recuadros que puedan definirse en el Sistema General lo son únicamente a los efectos de delimitación de terrenos objeto de concesión.

2. Todas las instalaciones y edificaciones 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, y sus modificaciones Decreto 2490/1974, y Real Decreto 1541/2003, Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social y legislación vigente en la materia.

3. La Intensidad Edificatoria bruta del Sistema General Aeroportuario no podrá superar la cuantía de 0,21 m²/m².

4. Para el desarrollo del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, la intensidad edificatoria no superará la cuantía de 0,40 m²/m².

5. 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.

6. En cuanto a la integración paisajística, las edificaciones 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. Se tendrá en cuenta su percepción visual desde los accesos y vistas más frecuentes, así como la disposición del conjunto de las edificaciones.

7. Los taludes y espacios libres se mantendrán con su vegetación natural o ajardinadas con especies de fácil conservación y bajo consumo hídrico.

8. 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.

4.2.5. Criterios de Ordenación para 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 a 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 mínimos a linderos:

- A vial de acceso a la Zona de Pasajeros-10 m.

- A viales internos-mínimo de 5 m.

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

d) 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 por requerimientos funcionales de la actividad o actividades a implantar, se requiera completar o adaptar las anteriores condiciones de ordenación, se realizará mediante Estudio de Detalle que se tramitará de acuerdo con la legislación urbanística vigente.

4.3. Reserva Aeroportuaria.

1. Según el artículo 3.3 de la Orden de 23 de julio de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Sevilla, «la Reserva Aeroportuario contiene los espacios necesarios para posibilitar en desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las áreas anteriormente mencionadas», de acuerdo con el artículo 166.1 de la Ley 13/1996.

4.4. Normas transitorias.

1. En ambos Subsistemas se permitirá la reforma, consolidación, adecuación o ampliación de las instalaciones aeroportuarias actuales, así como las obras nuevas necesarias para posibilitar la actividad diaria del aeropuerto, teniendo que ser justificada por Aena la necesidad de dichas obras.

2. Las áreas con urbanización consolidada podrán mantener los criterios de ordenación existentes, no siendo de aplicación en ellas los criterios fijados en el artículo 4.2.5.