

Annex n.º 2



PLA DIRECTOR URBANÍSTIC I AEROPORTUARI DE L'AERÒDROM

LA SEU D'URGELL - ANDORRA

LLIBRE 5. NORMATIVA

Desembre 2014

Índex

5. NORMATIVA	5
5.1. Normativa urbanística	5
TÍTOL 1. DISPOSICIONS GENERALS	5
TÍTOL 2. DETERMINACIONS RELATIVES AL SISTEMA AEROPORTUARI.....	17
TÍTOL 3. CONDICIONS D'EDIFICACIÓ.....	28
TÍTOL 4. ALTRES AFECTACIONS FORA DEL SISTEMA AEROPORTUARI.....	35
5.2. Normativa aeroportuària	37
5.2.1 Normativa espanyola.....	37
5.2.2 Normativa Internacional.....	38

5. NORMATIVA

5.1. Normativa urbanística

TÍTOL 1. DISPOSICIONS GENERALS

CAPÍTOL 1. DEFINICIÓ, CONTINGUT I VIGÈNCIA DEL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC AEROPORTUARI

Article 1. Naturalesa jurídica i finalitat del PDUA

El present Pla Director Urbanístic Aeroportuari (PDUA) té naturalesa urbanística i també de pla aeroportuari i es formula d'acord amb les previsions del Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports 2009-2015, aprovat definitivament pel Govern de la Generalitat de Catalunya a instàncies del Conseller del Departament competent en matèria aeroportuària, el 20 de gener de 2009, tal i com preveu l'article 4.7 de la Llei 14 / 2009, d'Aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries.

El Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports 2009-2015 té caràcter de pla territorial sectorial, conforme a la Llei 23/1983 de 21 de novembre de política territorial, i el PDUA té caràcter de planejament general conforme l'article 55 del DL 1/2010, Text refós de Llei d'urbanisme, consolidat amb les modificacions introduïdes per la Llei 3/2012.

La delimitació d'aquest PDUA també és coherent amb allò establert al Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran.

La redacció d'aquest PDUA compleix amb la disposició transitòria segona, apartat 1, de la Llei 14/2009 en quant al termini per l'adequació de les infraestructures existents a les determinacions d'aquest Llei i té la finalitat de qualificar la zona de servei de l'Aeròdrom La Seu d'Urgell - Andorra com a Sistema general aeroportuari de titularitat pública, de determinar les servituds aeronàutiques i les limitacions derivades d'aquestes servituds que afecten als terrenys de l'entorn, d'ordenar detalladament els seus usos, condicions d'edificació i les seves instal·lacions (normativa urbanística) i d'especificar les condicions que s'han de respectar en el seu funcionament (normativa aeronàutica), segons estableix l'article 5 de la Llei 14/2009 d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries. En tot allò no regulat per aquesta Llei, són d'aplicació les determinacions de la normativa urbanística a Catalunya, pels plans directors urbanístics.

Les determinacions del PDUA de l'Aeròdrom La Seu d'Urgell - Andorra són directament executables, sense ésser necessària la redacció de cap altre figura de planejament, prèvia redacció dels corresponents projectes executius de l'obra a realitzar (Art. 56.3 del DL 1/2010, consolidat per les modificacions de la Llei 3/2012).

Aquest planejament respecta en totes les seves prescripcions el "DL 1/2010, Text refós de la Llei d'urbanisme, consolidat per les modificacions de la Llei 3/2012", la "Llei 14/2009 d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries" i altres legislacions i directrius relacionades.

Article 2 . Àmbit d'aplicació

L'àmbit d'aplicació d'aquest PDUA és el determinat en els corresponents documents gràfics i és el necessari per l'establiment de l'àrea de servei de l'Aeroport de La Seu d'Urgell - Andorra.

La superfície total de l'àmbit d'aquest PDUA és de 970.314,63 m², dels quals 578.482,13 m² estan dins el terme municipal de Montferrer i Castellbó i 391.832,50 m² estan dins el terme municipal de Rivera d'Urgellet.

També formen part de l'àmbit d'aplicació d'aquest PDUA els terrenys afectats per les prescripcions provocades per les servituds aeronàutiques i d'impacte acústic en els terrenys de l'entorn del Sistema general aeroportuari.

El PDUA, a part de l'establert dins el Sistema general aeroportuari, també contempla, en l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, la repercussió de l'activitat prevista en la vialitat externa a l'àmbit i amb caràcter no normatiu fa una proposta de la possible connexió amb la xarxa viària actual, en especial en les interseccions de la carretera N-260 amb la carretera de Montferrer a Aravell i entre aquesta i l'accés a l'aeroport.

Article 3. Contingut del Pla Director Urbanístic Aeroportuari

La documentació integrant del PDUA, esta formada pels següents documents:

I MEMÒRIA

II PROGRAMACIÓ DE LES ACTUACIONS

III BASES TÈCNIQUES I ECONÒMIQUES

IV PLÀNOLS D'INFORMACIÓ I D'ORDENACIÓ

V NORMATIVA URBANÍSTICA I AERONÀUTICA

VI DOCUMENTS JUSTIFICATIUS

VII INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

Article 4. Interpretació del Pla

La interpretació de la documentació gràfica i la seva normativa es realitzarà d'acord al seu contingut, subjecte als seus objectius i la seva finalitat.

Els plànols a major escala prevaldran sobre els d'escala reduïda pel seu major grau de precisió.

En allò que no estigui expressament regulat en aquestes normes urbanístiques, s'aplicaran les previstes en el planejament d'ordenació urbanística municipal respectiu.

En cas de dubte o contradicció la normativa s'interpretarà segons els objectius i fonaments establerts en la memòria d'ordenació.

Article 5. Caràcter vinculant de les determinacions del PDUA

Les determinacions d'aquest PDUA vinculen tant a l'administració com als particulars.

Els documents normatius vinculants d'aquest PDUA són, la Normativa Urbanística, la Normativa Aeronàutica i els Plànols d'Ordenació.

Les esmentades normatives inclouran les prescripcions o mesures compensatòries dels estudis d'avaluació de mobilitat generada i del Informe de sostenibilitat ambiental.

L'aprovació definitiva del PDUA vincula als ajuntaments afectats a l'adaptació del respectiu planejament general a les determinacions d'aquest en el termini màxim de tres anys des de l'aprovació definitiva del PDUA fins a la aprovació provisional de la adequació del planejament (article 9 de la Llei 14/2009 d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries).

En aquesta adequació, en el terme municipal de Montferrer i Castellbó s'hauria de classificar, la finca propietat de la Generalitat de Catalunya exterior al Sistema general aeroportuari, com a Sòl no urbanitzable i qualificar com a "Sòl no urbanitzable de valor agrícola, ramader i forestal, clau NU-1", segons la definició de l'article 2.9 del PTP de l'Alt Pirineu i Aran" i regulat per l'article 2.10 del mateix document.

En el terme municipal de Ribera d'Urgellet s'hauria de classificar la finca propietat de la Generalitat de Catalunya, del polígon 4 núm. 184 del cadastre municipal, que queda fora del sistema aeroportuari, com a Sol No urbanitzable i qualificar com a "Sòl rústic, clau 20" amb les mateixes determinacions del sòl de protecció preventiva del PTAPA.

Article 6. Projectes i execució d'obres

Aquest PDUA incorpora la proposta d'implantació dels serveis bàsics pel futur funcionament de l'Aeroport, en funció dels actualment existents, només a nivell indicatiu i als sols efectes de justificar la seva viabilitat i, en tot cas, la possible problemàtica per la implantació d'aquests serveis.

Per tant, pel desenvolupament de l'Aeroport caldrà la prèvia redacció dels respectius projectes executius dels serveis corresponents que podrà variar, justificadament, el traçat i les característiques establertes en aquest PDUA, sempre i quan aquestes variacions es mantinguin dins els límits perimetrals del PDUA.

Per l'establiment, les ampliacions i les modificacions rellevats de l'aeroport es requereix la redacció d'un avantprojecte i d'un projecte executiu amb les característiques i procediment establert en l'article 29 de la Llei 14/2009 d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries, procedint per a la seva tramitació aprovació segons la Llei 3/2007, de 4 de juliol, de l'obra pública.

Les obres de construcció, reparació, conservació, millora o ampliació de les infraestructures aeroportuàries i dels aparcaments vinculats, que es desenvolupin dins l'àmbit del PDUA pel departament competent en matèria aeroportuària, Aeroports de Catalunya o les entitats de que es serveixi per la gestió de les infraestructures de titularitat de la Generalitat, o pels ens locals, no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal, sens perjudici de l'informe que han d'emetre els ajuntaments en el territori dels quals s'executin, amb l'objectiu de controlar-ne l'adequació al planejament urbanístic. Aquest informe ha d'ésser emès en el termini d'un mes des de la presentació de la documentació pertinent, i en el cas que no s'emeti es poden prosseguir les actuacions.

Als efectes de l'establert en el paràgraf anterior es consideraran infraestructures aeroportuàries, a part de tots els usos i instal·lacions establerts en els Subsistema de moviment d'aeronaus (Clau A1), Subsistema Viari (Clau X) i Subsistema de serveis tècnics i ambientals (Clau T), l'Edifici terminal i els hangars al servei d'aquesta terminal així com les edificacions i instal·lacions necessaris pel Servei de seguretat contra les emergències i els incendis (SSEI).

Les obres i les activitats complementaries terciàries, comercials, hoteleres, de recerca, de formació o lúdiques, que tant Aeroports de Catalunya com les entitats de que es serveix per a la gestió de les infraestructures o tercers sobre la base d'una autorització o una concessió, duen a terme a l'aeroport i la seva zona de servei resten sotmeses a llicència urbanística i a les llicències administratives de primera utilització, funcionament o obertura (Art. 27.1 i 2de la Llei 14/2009 d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries).

Si es tramiten projectes d'instal·lacions o infraestructures d'accessibilitat en sòl no urbanitzable, fora de l'àmbit del PDUA, es regularà la seva tramitació i contingut per l'establert en l'Art. 48, en relació amb l'Art 47.4 del DL 1/2010, Text refós de la Llei d'urbanisme, consolidat per les modificacions de la Llei 3/2012.

Atenent a la normativa en matèria de **prevenció d'incendis** vigent, s'estableixen les següents condicions de desenvolupament del Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeroport Andorra La Seu d'Urgell :

a) Disponibilitat d'hidrants per a incendi

La obligatorietat de disposar d'hidrants d'incendi queda determinada en la normativa que tot seguit es relaciona:

- L'article 2.e) del "Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals", estableix que les urbanitzacions que no tinguin una continuïtat immediata amb la trama urbana i que estiguin situades a menys de 500 metres de terrenys forestals han de disposar d'una xarxa d'hidrants d'incendi de 100 mm de diàmetre, d'acord amb l'article 1 de l'Annex del Decret 241/1994.
- L'article 8.1 del "Decret 123/2005, de 14 de juny, de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana", estableix que la xarxa d'hidrants homologats per a l'extinció d'incendis ha de complir els requeriments establerts pel Decret 241/1994.
- Per a usos no industrials, la Secció 4 del Document Basic Seguretat en cas d'incendi del "Reial Decret 314/2006, de 17 de març, pel qual s'aprova el Codi Tècnic de la Edificació (CTE)", estableix la necessitat de disposar d'hidrants d'incendi a les edificacions destinades a usos no industrials en funció de la seva alçada d'evacuació, de la seva ocupació i de la seva superfície.
- L'article 179 de la "Llei 2/2014, del 27 de gener, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic", que modifica la Llei 5/2003 (Prevenció d'incendis forestals en urbanitzacions, nuclis de població, edificacions i instal·lacions en terrenys forestals), estableix que les urbanitzacions, els nuclis de població, les edificacions i les instal·lacions situades en terrenys forestals han de disposar d'una xarxa d'hidrants homologats per a l'extinció d'incendis que compleixin les característiques establertes per Decret.
- La "Instrucció Tècnica Complementària SP-120" defineix la necessitat i les condicions tècniques de la xarxa d'hidrants.

Cal garantir que el projecte d'urbanització de L'àmbit inclogui la previsió de disposar de la xarxa d'hidrants públics segons les condicions establertes a la "Instrucció Tècnica Complementària SP120".

b) Condicions d'entorn i d'accessibilitat per a bombers

- Per a usos no industrials, la Secció 5 del Document Basic Seguretat en cas d'incendi del "Reial Decret 314/2006, de 17 de març, pel qual s'aprova el Codi Tècnic de l'Edificació (CTE), i posteriors modificacions i correccions", estableix les condicions d'aproximació i entorn dels edificis (amplada mínima dels vials de circulació, la seva alçada mínima lliure, la capacitat portant, els radis dels trams corbats), així com la

accessibilitat per façana, per tal de garantir-hi la intervenció dels bombers. També es determina que en zones limítrofes o interiors a àrees forestals, s'ha de disposar de dues vies d'accés alternatives als edificis; alternativament permet disposar d'una única via d'accés que finalitzi en un cul de sac circular de 12,5 metres de radi.

- Per a usos industrials, l'Annex II del "Reglament de seguretat contra incendis en els establiments industrials, aprovat pel Reial Decret 2267/2004, de 3 de desembre", estableix que tant el planejament urbanístic com les condicions de disseny i construcció dels edificis, en particular el seu entorn immediat, i els seus accessos, han de possibilitar i facilitar la intervenció dels serveis d'extinció d'incendis. El punt 10 de l'annex II, obliga a disposar de dues vies d'accés alternatives a aquells establiments industrials que limitin amb zones forestals; alternativament permet disposar d'una única via d'accés que finalitzi en un cul de sac circular de 12,5 metres de radi.

Cal senyalitzar els vials del sistema de la xarxa viària de vehicles que acabin en cul-de-sac convenientment. Els que tinguin una profunditat major de 20 metres hauran de disposar d'un espai suficient per la maniobra dels vehicles de bombers, conforme la Instrucció Tècnica Complementària SP 113.

Atès que el Pla director urbanístic preveu el desenvolupament de l'àmbit en diferents fases, cal garantir en totes les fases que els vials del sistema de la xarxa viària de vehicles que tinguin una profunditat major de 20 metres disposin d'un espai suficient per la maniobra dels vehicles de bombers, conforme la Instrucció Tècnica Complementària SP 113.

c) Franja de protecció respecte de la forest

La necessitat de mantenir aquesta franja de protecció respecte de la massa forestal s'estableix en:

- L'article 2.a) del "Decret 64/1995, de 7 de març, pel qual s'estableixen mesures de prevenció d'incendis forestals", estableix que les urbanitzacions que no tinguin una continuïtat immediata amb la trama urbana i que estiguin situades a menys de 500 metres de terrenys forestals han de disposar d'una zona de seguretat de 25 metres d'amplada, a comptar des del seu perímetre exterior.
- L'article 6.3 del "Decret 123/2005, de 14 de juny, de mesures de prevenció dels incendis forestals en les urbanitzacions sense continuïtat immediata amb la trama urbana", especifica que les noves urbanitzacions que prevegin els plans d'ordenació urbanística municipal han d'incloure dintre del seu àmbit les franges de protecció contra incendis. El mateix article 6, així com l'Annex 2 del Decret, fixen les condicions d'aquestes franges de protecció.
- Per a usos no industrials, la Secció 5 del Document Bàsic Seguretat en cas d'incendi del "Reial Decret 314/2006, de 17 de març, pel qual s'aprova el Codi Tècnic de l'Edificació (CTE), i posteriors modificacions i correccions", determina que en zones limítrofes o interiors a àrees forestals, s'ha de disposar d'una franja de 25 metres d'amplada separant la zona edificada de la forestal, lliure d'arbustos o vegetació que pugui

propagar un incendi de l'àrea forestal així com un camí perimetral de 5 metres, que es podrà incloure a la mateixa franja.

- Per a usos industrials, l' apartat 10 de l' Annex II del "Reglament de seguretat contra incendis en els establiments industrials, aprovat pel Reial Decret 2267/2004, de 3 de desembre", estableix que els establiments de risc mig i alt ubicats propers a una massa forestal, han de mantenir una franja perimetral de 25 metres d'amplada permanentment lliure de vegetació baixa i arbustiva, amb la massa forestal aclarida i les branques baixes esporgades.
- L'article 179 de la "Llei 2/2014, del 27 de gener, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic", que modifica la Llei 5/2003 (Prevenició d'incendis forestals en urbanitzacions, nuclis de població, edificacions i instal·lacions en terrenys forestals), estableix que les urbanitzacions, els nuclis de població, les edificacions i les instal·lacions situades en terrenys forestals han d'assegurar l' existència d'una franja exterior de protecció d' almenys vint-i-cinc metres d'amplada al voltant, lliure de vegetació seca i amb la massa arbòria aclarida. A instàncies de les administracions competents es pot incrementar l' amplada de la franja de protecció o modificar-ne les característiques sempre que es disposi d'un informe tècnic forestal que ho justifiqui.

A les zones perimetrals de l' àmbit així com al vial d'aproximació que delimitin amb la forest, cal garantir la disponibilitat i el manteniment de les franges de protecció amb una amplada mínima de 25 metres.

d) Ubicacions no permeses per a establiments industrials i d'emmagatzematge

Cal considerar les restriccions per a edificacions d'ús industrial i d'emmagatzematge en relació a ubicacions no permeses de sectors d'incendis amb activitats industrials i d'emmagatzematge que determina l' apartat 1 de l' Annex II del "Reglament de seguretat contra incendis en els establiments industrials, aprovat pel Reial Decret 2267/2004, de 3 de desembre".

Cadascuna de les activitats i/o edificis que s'implantin dins l'àmbit del Pla director urbanístic aeroportuari del Aeroport d'Andorra – La Seu d'Urgell han de tramitar les Llicències i/o autoritzacions preceptives i en cas d'estar incloses en els annex I o II de la Llei 3/2010 hauran de passar un control preventiu d'acord amb la Llei 3/2010.

Respecte a la **prevenció dels riscos** els nous desenvolupaments urbans hauran d'evitar el fet que s'incrementi de manera significativa el risc d'incendi forestal per efecte de l'augment de la perillositat i/o de la vulnerabilitat, tant en la fase d'execució com en la d'exploració de l'activitat a desenvolupar.

Pel que fa al risc d'inundacions, tot i que no hi ha afectació dins l'àmbit del PDUA i tal com s'estableix a l'ISA, la proximitat de cursos pluvials requereix que s'estableixin mesures preventives i minimitzadores de possibles

impactes, especialment aplicables durant la fase d'execució dels projectes constructius (obertura de camins d'obra, trànsit de maquinària, moviments de terres, adequació dels drenatges transversals i longitudinals, etc.), amb l'objectiu d'evitar episodis de contaminació accidental sobre la xarxa hidrològica superficial, i minimitzar els riscos d'erosió i esllavissada de materials.

A més a més, caldrà donar compliment, si escau, al Decret 82/2010, de 29 de juny, pel qual s'aprova el catàleg d'activitats i centres obligats a adoptar mesures d'autoprotecció i es fixa el contingut d'aquestes mesures.

Finalment, per tal de garantir la correcta gestió del riscs que afecten als municipis dins l'àmbit del PDUA, es recorda les obligacions que estableix l'article 48.2a) de la Llei 4/1997, de 20 de maig, de protecció civil de Catalunya, quant a elaborar/revisar els plans d'emergència municipals que estan pendents.

D'acord amb la normativa vigent, article 52.1 de la Llei 9/1993, del **Patrimoni Cultural de Català**, si durant l'execució d'una obra es troben restes o objectes amb valor arqueològic, el promotor o la direcció facultativa de l'obra, han de paralitzar immediatament els treballs, han de prendre les mesures adequades per a la protecció de les restes i n'han de comunicar el descobriment, en el termini de quaranta-vuit hores, al Departament de Cultura per valorar la troballa.

D'acord amb l'actuació prevista pel "Pla director urbanístic aeroportuari d'Andorra – La Seu d'Urgell", queda afectada la següent línia propietat de **Red Eléctrica de España** :

Línia de doble circuit 110 kV " Adrall-Margineda 1 " i 110 kV " Adrall – Margineda 2 "

Aquesta instal·lació es tindrà en compte en les futures construccions que es pugin portar a terme en el desenvolupament del Pla director, considerant que qualsevol afectació sobre les línies i les seves instal·lacions, tindran que complir les condicions establertes al respecte en el Reial Decret 1955/2000, de 1 de desembre, pel que es regulen les activitats de transport i distribució de energia elèctrica i en el Reglament tècnic de Línies Elèctriques d'Alta Tensió (Reial Decret 223/2008).

D'acord amb l'article 162.3 del Reial Decret 1955/2000, queda limitada la plantació d'arbres i prohibida la construcció d'edificis i instal·lacions industrials en la franja definida per la projecció sobre el terreny dels conductors extrems en les condicions més desfavorables, incrementada per les distàncies reglamentàries a ambdós costats de dita projecció.

Dita franja de protecció sol ser de 25 i 30 m. a cada costat de l'eix de la línia, encara que l'amplada exacta depèn de la longitud de la distància entre dos suports consecutius, geometria dels suports i condicions de l'estesa dels conductors. Donats aquests factors variables, en cada actuació concreta en l'entorn de la línia, es sol·licitarà a

RED ELECTRICA ESPAÑOLA la zona d'influència entre els suports afectats per verificar el compliment de les condicions tècniques.

A tal efecte, s'informa que tant el número de suport com el codi de la línia de la Red Eléctrica, estan indicats en la placa de color blau col·locada en un dels muntants de la línia, en una etiqueta amb codi de barres o directament indicat en un dels suports.

En quan a les **servituds de la xarxa viària existent**, l'àmbit del "Pla Director Urbanístic aeroportuari de l'aeroport La Seu d'Urgell- Andorra" resulta afectat per les servituds derivades de la carretera N-260, pel que fa a l'accés a l'àmbit. Aquestes servituds es troben fixades en la Llei de Carreteres de l'Estat 25/1988, de 29 de Juliol.

Les actuacions de millora d'accessos a l'aeroport reflectides en el plànol "O6 Estructura General i Orgànica del Territori. Accessibilitat" i que consisteixen en la implantació d'una rotonda a la intersecció el camí d'Aravell amb la carretera N-260, en el terme municipal de Montferrer i Castellbó i en la disposició de carrils centrals de gir en la intersecció d'aquets camí amb l'accés a l'aeroport, s'hauran d'ajustar en el projecte executiu als requeriments funcionals establerts per la normativa sectorial, i pel que fa a la carretera N-260 hauran d'obtenir del Ministeri de Foment l'informe favorable vinculant i l'autorització prèvia a les obres corresponents.

Article 7. Vigència

Aquest PDUA entrarà en vigor a partir de la publicació de la seva aprovació definitiva en els Diaris Oficials corresponents, i la seva vigència serà indefinida sense perjudici de la seva modificació o revisió en els supòsits legalment previstos.

CAPÍTOL 2. EXECUCIÓ I GESTIÓ DEL PDUÀ

Article 8. Execució del PDUÀ

L'execució del PDUÀ es realitzarà en tres fases d'execució, que inclouran la previsió del desenvolupament de l'aeròdrom a curt i mitjà termini (fases d'execució 1 i 2) i a llarg termini (fase d'execució 3).

Les fases d'execució dependran de la demanda de servei de l'aeroport i per tant, els indicadors de la necessitat d'execució de les diferents fases no són temporals sinó que dependran de la necessitat de l'ampliació de les instal·lacions aeronàutiques requerides per la demanda.

Article 9. Obtenció dels terrenys

El Sistema aeroportuari de l'Aeròdrom La Seu d'Urgell - Andorra es considera de titularitat pública i per tant, la seva aprovació comporta la declaració d'utilitat pública a efectes d'expropiació de les propietats privades que estan dins el seu àmbit.

L'administració expropiadora pot optar per tramitar l'expropiació individualment per a cada finca en una actuació aïllada a mesura que vagi necessitant aquest terrenys per a la seva activitat.

Article 10. Iniciativa i formes de gestió

La competència i iniciativa per la formulació, tramitació i aprovació d'aquest PDUÀ és del Departament de Territori i Sostenibilitat, mitjançant Aeroports de Catalunya en les atribucions corresponents, d'acord amb l'article 10.2.f de la Llei 14/2009 i amb el Decret 342/2011 de reestructuració d'aquest Departament.

El govern de la generalitat de Catalunya pot adoptar totes les formes diverses de gestió, directa o indirecta, que estableix la legislació en matèria de contractes dels sector públic d'acord i amb les condicions que s'estableix al article 44 de la Llei 14/2009.

CAPÍTOL 3. DEFINICIÓ DE CONCEPTES REFERENTS AL SÒL I A L'EDIFICACIÓ

Article 11. Definició de conceptes

Els conceptes utilitzats en aquesta normativa corresponen al llistat següent:

- a) **Unitat de sòl:** És la porció de sòl d'ús privatiu destinada a edificació.
- b) **Unitat de subsistema :** Son les porcions de sòl afectes als usos o a les instal·lacions admesos, en aquesta normativa urbanística, en cada subsistema i on es poden incloure les superfícies dels vials d'accés i d'aparcament lligats a aquest usos, que es consideren com a Xarxa complementària (clau X3).
- c) **Ocupació màxima de la edificació:** És la projecció sobre el plànol horitzontal del volum o perímetre de l'edificació, inclosos els cossos sortints en relació a la superfície de la unitat de sòl.
- d) **Alineació de vial:** És la línia que indica la separació entre l'espai destinat a ús públic o comunitari de vialitat i l'espai destinat a ús privat.
- e) **Rasant:** És la línia que marca la diferència de nivell entre els diferents punts de l'eix d'un vial.
- f) **Amplada de vial:** És la distància entre les seves alineacions presa perpendicularment a aquest.
- g) **Línia de façana o d'edificació:** És la línia que determina la façana de l'edificació. Pot o no coincidir amb l'alineació del vial.
- h) **Alçada reguladora màxima de l'edificació:** És la màxima alçada que poden tenir les edificacions, mesurada des del punt de referència de la planta baixa fins al punt d'arrencada de la coberta.
- Per sobre de l'alçada reguladora màxima només es permet la coberta, xemeneia i els elements tècnics de les instal·lacions dels edificis.
- i) **Alçada màxima de l'edificació:** És la màxima alçada que poden tenir les edificacions, mesurada des del punt de referència de la planta baixa fins al punt més alt de la coberta.
- Per sobre de l'alçada màxima només es permeten les xemeneies i els elements tècnics de les instal·lacions dels edificis.
- j) **Planta baixa:** Es considera planta baixa de l'edificació aquella, el paviment de la qual es troba a +/- 0,60 m del nivell de la rasant del vial o de la plataforma que dona accés a la unitat de sòl, segons sigui la funcionalitat principal de l'edificació.

- k) **Planta subterrània:** És aquella o aquelles que estan per sota de la planta baixa. En cap cas es permetrà l'ús d'habitatge, oficina ni altres usos que exigeixin una permanència de persones en aquesta planta.
- l) **Planta pis o altell:** És aquella o aquelles que està per damunt de la planta baixa.
- m) **Nombre màxim de plantes:** És el nombre màxim de plantes permès dins l'alçada reguladora màxima.
- n) **Separació als llindars:** És la distància que, amidada perpendicularment des dels llindars de la unitat de sòl, defineix unes franges la superfície de les quals no poden ser ocupades per l'edificació.
- o) **Espais lliures privats:** Són les superfícies de les parcel·les no ocupades per edificacions i que poden ser ocupades per altres usos permesos.
- p) **Espais de zones verdes:** Són les superfícies destinades a l'ús de lleure i de descans d'ús públic.
- q) **Zones d'aparcament d'ús comunitari:** Són les destinades per a l'estacionament de vehicles, dins a les unitats de subsistemes destinades a l'ús exclusiu d'un grup d'usuaris.
- r) **Zones d'aparcament d'ús públic:** Són les destinades per a l'estacionament de vehicles, dins a les unitats de subsistemes, destinades al ús públic.
- s) **Edificis auxiliars:** Són els destinats al servei de porteria, vigilància, control o similars.

TÍTOL 2. DETERMINACIONS RELATIVES AL SISTEMA AEROPORTUARI

CAPÍTOL 1. RÈGIM URBANÍSTIC DEL SÒL

Article 12 . Qualificació del sòl

El sòl de l'àmbit d'aquest PDUA es qualifica com a **Sistema general aeroportuari, clau A**.

Aquest Sistema general aeroportuari es divideix en cinc subsistemes:

- Subsistema de moviment d'aeronaus (Clau A1)
- Subsistema d'activitats aeroportuàries (Clau A2)
- Subsistema de reserva i protecció (Clau A3)
- Subsistema viari (Clau X)
- Subsistema de serveis tècnics i ambientals (Clau T)

La qualificació detallada de cada Subsistema s'estableix en base a Unitats de subsistemes (en els Subsistema A1, A2, A3 i T) i tipus de Xarxes viària i àrees d'aparcament (en el Subsistema X).

CAPÍTOL 2. TITULARITAT I ÚS

Article 13. Règim d'ús i titularitat

El Sistema general aeroportuari, clau A, serà de titularitat pública i d'ús privat i públic a excepció del Subsistema de moviment d'aeronaus, clau A1, del Subsistema viari. Xarxa territorial bàsica, clau X1, i del Subsistema viari. Àrees d'aparcament, clau Xa, que seran de titularitat pública i ús públic.

CAPÍTOL 3. DEFINICIÓ I CARACTERÍSTIQUES DE DESENVOLUPAMENT DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARI I DELS SUBSISTEMES

Article 14. Sistema general aeroportuari (Clau A)

El Sistema general aeroportuari compren la delimitació de la zona de servei de l'aeroport que es defineix en aquest PDUA, la qual inclou les superfícies necessàries per a dur a terme les activitats aeroportuàries, les tasques que en resultin complementaries i les àrees de reserva.

La modificació de la superfície de l'àmbit del Sistema general aeronàutic (Clau A) o la modificació de l'edificabilitat total del sistema serà motiu de revisió d'aquest PDUA.

Superfície total del Sistema general aeroportuari, clau A: 991.363,58 m² de sòl.

Edificabilitat màxima del Sistema general aeronàutic: 31.871,04 m² de sostre.

No es considera dins aquesta edificabilitat màxima les superfícies de les edificacions auxiliars destinades al servei de porteria, vigilància, control o similars o les necessàries per a desenvolupar el Subsistema de serveis tècnics i ambientals, clau T, que es consideren superfícies no computables als efectes d'edificabilitat del Sistema general aeroportuari.

Article 15. Subsistema de moviments d'aeronaus (Clau A1)

És la part del Sistema general aeroportuari habilitada pels usos d'enlairament, l'aterratge i el desplaçament d'aeronaus (plataformes).

La superfície delimitada en aquest PDUA, corresponent al Subsistema de moviments d'aeronaus (Clau A1), és la superfície mínima que aquest PDUA estableix pels usos abans esmentats.

En el desenvolupament de l'activitat aeronàutica, aquest Subsistema o els usos que li corresponen, poden envair altres sistemes que es consideren subsidiaris d'aquest, excepte en l'àmbit de la Unitat de subsistema de protecció de visuals i en la Unitat de subsistema de reserva, si la modificació és rellevant, sense altre més tràmit que la redacció del corresponent projecte executiu de les obres i sense que aquesta ampliació del subsistema sigui motiu de modificació d'aquest PDUA.

S'entén que l'actuació seria rellevant en el cas que de la invasió de la Unitat de subsistema de reserva fos provocada pel canvi d'orientació de la pista o per incrementar la previsió de talussos i rebaixos de terres previstos en la tercera fase d'aquest PDUA, en un percentatge superior al 15 %.

Aquest PDUA inclou dins aquest subsistema, segons la definició establerta en la Llei 14/2009, les següents àrees:

- Unitat de subsistema d'aterratge
- Unitat de subsistema de maniobres
- Unitat de subsistema de plataforma d'estacionament d'aeronaus
- Unitat de subsistema de pista de vol

La urbanització i instal·lacions, dins aquest subsistema, només es regularan per les necessitats aeronàutiques i no estaran sotmeses a llicència municipal, d'acord amb l'article 15 de la Llei 19/2000 de 29 de desembre, d'Aeroports de Catalunya, en relació als articles 27.1 i 29 de la Llei 14/2009; si bé l'ajuntament competent haurà d'emetre informe sobre l'adequació del projecte al planejament urbanístic.

Superfície mínima del Subsistema de moviments d'aeronaus, clau A1: 270.746,65 m².

No s'admet cap edificabilitat en aquest subsistema.

Article 16. Subsistema d'activitats aeroportuàries (Clau A2)

És la part del sistema aeroportuari per a serveis i usos complementaris de l'activitat de moviment d'aeronaus.

El sòl d'aquest subsistema establert en el PDUA pot ésser ocupat pels usos establerts en el Subsistema de moviments d'aeronaus (clau A1), en el cas que sigui necessari per la funcionalitat de l'activitat aeronàutica, sense haver de modificar l'actual PDUA i seguint els mateixos tràmits administratius establerts per aquest últim sistema.

Les superfícies i les edificabilitats de les diferents Unitats de subsistemes establertes en el PDUA en aquest subsistema no poden ésser sobrepassades i compensades entre elles ni amb altres subsistemes, sense necessitat de la revisió del PDUA.

No serà motiu de modificació d'aquest PDUA la modificació i compensació de les edificabilitats atribuïdes als diferents usos de cada Unitat de subsistema sempre i quan no s'augmenti l'edificabilitat total de cada Unitat de subsistema ni del Subsistema.

Aquest subsistema esta constituït per les següents Unitats de subsistemes i usos:

- Unitat de subsistemes de serveis aeroportuaris i usos complementaris, clau A2-ZS. Usos prioritaris: atenció al passatger i a les tripulacions, administració, socials i activitats corporatives, hotelers, restauració, recerca, formació, lúdics i altres usos relacionats.
 - Ús d'edifici terminal.
 - Ús de torre de control.
 - Ús de Bloc Tècnic, serveis administratius i de formació.
 - Ús de SSEI, servei de seguretat, emergències i contra incendis.
 - Ús per a activitats d'aeroclub.
 - Ús de restauració, comercial, hotelers, de lleure, lligats a l'activitat aeroportuària
 - Ús d'hangars al servei de les terminals.
 - Ús de xarxa viària complementària, clau X3, per accedir a les diferents activitats.
 - Ús d'aparcaments públics, clau Xa, al servei de les terminals.
- Unitat de subsistema d'Hangars, clau A2-ZH. Usos prioritaris: aparcament d'aeronaus, tallers, industrials, magatzems, recerca, formació i altres usos relacionats.

- Ús d'Hangars 1, sud i oest, per a ús industrial i d'emmagatzematge.
- Ús d'Hangars 2, nord, per a ús industrial i d'emmagatzematge.
- Ús de formació i de lleure.
- Ús de xarxa viària complementària, clau X3, on es consideren inclosos els aparcaments al servei de la zona.

Les edificacions i les obres d'urbanització necessàries, dins aquest subsistema, estaran regulades per les necessitats comercials i industrials i estaran sotmeses a llicència municipal i de primera utilització, funcionament i obertura, prèvia tramitació del projecte corresponent, segons l'Article 13 de la Llei 19/2000 en relació al 27.2 de la Llei 14/2009. La localització dels usos i instal·lacions complementàries ha d'estar justificada o ser convenient en relació al trànsit aeroportuari i a la interacció correcta de la infraestructura amb el territori que l'envolta.

En cas de ser envaït aquest subsistema pel Subsistema de moviment d'aeronaus (clau A1) la superfície ocupada per aquest últim no comptabilitzaria per a calcular l'edificabilitat del subsistema i de la Unitat de subsistema i per tant, quedarà disminuïda l'edificabilitat màxima atorgada per aquest subsistema i per a la Unitat de subsistema en la normativa, en proporció a aquesta disminució de superfície.

Superfície màxima del Subsistema d'activitats aeroportuàries, clau A2: 64.364,00m².

Edificabilitat màxima del Subsistema d'activitats aeroportuàries, clau A2: 31.721,70 m².

Per a la prevenció d'incendis forestals, el SSEI ha de complir la normativa vigent del Decret 64/1995 del 7 de març. Així mateix, ha de tenir en compte la normativa vigent sobre gestió forestal.

Article 17. Subsistema de reserva (Clau A3)

És la part del sistema aeroportuari sense cap ús definit actualment, excepte pel suport d'instal·lacions i serveis i per les zones d'especial tractament per la protecció visual envers l'entorn.

Aquest subsistema està constituït per les següents Unitats de subsistema :

- Unitat de subsistema de reserva (clau R)
- Unitat de subsistema de protecció de visuals (clau PV)

Podrà ésser ocupat per activitats del Subsistema de moviment d'aeronaus, clau A1, en actuacions no rellevants, sense necessitat de la revisió del PDUA.

S'entén que l'actuació seria rellevant en cas de la invasió d'aquest subsistema pel canvi d'orientació de la pista o per incrementar la previsió de talussos i rebaixos de terres previstos en la tercera fase en aquest PDUA, en un percentatge superior al 30%.

La necessitat d'ocupació d'aquest subsistema, en la Unitat de subsistema de reserva, clau R, pels usos o activitats del Subsistema d'activitats aeroportuàries implicarà la revisió del PDUA.

La necessitat d'ocupació pels usos dels altres subsistemes, de la Unitat de subsistema de protecció de visuals, clau PV, implicarà la revisió del PDUA, excepte en les penetracions que es puguin proposar de la Xarxa complementària, clau X3, per accedir des de la Xarxa territorial bàsica, clau X1, a les diferents zones.

En la Unitat de subsistema de protecció de visuals, clau PV, es permet la plantació d'espècies arbòries o arbustives o altres tipus de protecció de visuals que millorin el paisatge des de l'entorn, sempre que no interfereixin en les servituds aeronàutiques

La urbanització i instal·lacions, dins aquest subsistema, només es regularan per les necessitats aeronàutiques i no estaran sotmeses a llicència municipal, d'acord amb l'article 15 de la Llei 19 /2000 de 29 de desembre, d'Aeroports de Catalunya, en relació als articles 27.1 i 29 de la Llei 14/2009, si bé l'ajuntament competent haurà d'emetre informe sobre l'adequació del projecte al planejament urbanístic.

En la Unitat de subsistema de protecció de visuals, clau PV, es permet la plantació d'espècies arbòries o altres tipus de protecció de visuals de caire paisatgístic, sempre que no s'interfereixi en les servituds aeronàutiques.

No es computarà com a edificabilitat la superfície dels edificis que s'hagin de fer per la ubicació de les instal·lacions o serveis que s'executin en aquest subsistema.

Superfície màxima del Subsistema de reserva, clau A3: 633.963,93 m² de sòl.

Article 18. Ordenació d'usos en els subsistemes

L'ordenació de les edificacions dels diferents usos en les Unitats de subsistemes establerta en els plànols núm. IM.1 "Planta funcional de l'Aeroport. Fases 1, 2 i 3" i IM.2 "Seccions" de la documentació gràfica d'aquest PDUA, així com el traçat del sistema viari, "Xarxa complementària, clau X3" i "Àrees d'aparcament, clau Xa", no són normatius, podent modificar la seva volumetria, traçat i superfície d'ocupació respectivament, sempre respectant la normativa establerta pera cada zona, en el moment de la redacció del projecte per la definitiva implantació de l'edificació.

Article 19. Subsistema viari (Clau X)

El Subsistema viari esta constituït pel vial d'accés a l'aeroport, clau X1, des de la carretera de Montferrer a Aravell fins a l'entrada de l'actual aeroport, per l'aparcament públic de la terminal, clau Xa, i per la xarxa viària complementària, clau X3, d'accés als diferents usos que a la vegada inclouen els aparcaments vinculats.

(Vegeu plànol núm. O-2Subsistemes i núm. IM-1 Planta funcional de l'Aeroport)

El tram d'accés a l'aeroport es considera com a sistema general, Xarxa territorial bàsica (clau X1).

L'aparcament de l'Àrea terminal, Àrea d'aparcament (clau Xa) i la xarxa viària secundària d'accés als diferents usos de l'aeroport, amb les possibles àrees d'aparcament integrades a la vialitat, es consideren com a sistema viari local, xarxa viària complementària (clau X3).

El vial d'accés, xarxa territorial bàsica(clau X1), la xarxa viària complementària fins a l'aparcament de l'àrea terminal (clau Xa) i aquest aparcament seran d'ús públic i la seva funcionalitat és permetre d'accedir al públic en general a la instal·lació aeroportuària. Tots els serveis que passin per aquest vial han de ser enterrats.

La vialitat complementària podrà ésser d'ús restringit, excepte la que dona accés a l'aparcament públic (clau Xa) i junt amb aquest aparcament està inclosa en la superfície de les diferents Unitats de subsistemes a les que dona accés, que poden adequar el seu traçat als diferents requeriments dels projectes d'edificació. Les altres àrees d'aparcament que es puguin preveure dins aquesta vialitat secundària tindran també la consideració de xarxa viària complementària, clau X3.

Les edificabilitats i instal·lacions admeses en aquest subsistema només seran per les edificacions auxiliars de control de pas, etc.

- Superfície mínima del Subsistema viari, clau X:22.289,00 m²

No estan contemplades en aquesta superfície les de la Xarxa complementària (clau X3) ni les de les Àrees d'aparcament (clau Xa), que estan incloses en les superfícies de les Unitats de subsistemes.

Article 20. Subsistema de Serveis tècnics i ambientals (Clau T)

Formen part d'aquet Subsistema els terrenys afectats per la implantació d'instal·lacions o edificacions pel subministrament dels serveis necessaris a l'Aeroport així com pel control mediambiental.

Aquest subsistema es podrà incloure dins els àmbits assenyalats per a altres subsistemes sempre que la funcionalitat de la implantació o dels nous requeriments de serveis ho requereixi.

Aquest Subsistema esta constituït per les següents Unitats de subsistema:

- Unitat de subsistema de servei d'aigua, clau T1.
- Unitat de subsistema de servei d'energia, clau T2.
- Unitat de subsistema de servei de depuració, clau T3.
- Unitat de subsistema de servei de residus, clau T4.
- Unitat de subsistema de servei de comunicacions, clau T5.
- Unitat de subsistema d'aprovisionament de combustible, clau T7_AC.
- Unitat de subsistema de desgel d'aeronaus, clau T7_DA.
- Unitat de subsistema de serveis mediambientals, clau T7.

Les edificabilitats i superfícies d'aquest subsistema seran les necessàries per a la implantació del servei, en funció de la normativa sectorial corresponent.

Les edificacions necessàries per la implantació d'aquests serveis no seran computables als efectes de l'edificabilitat total del Sistema aeroportuari ni per la zona on es pugui superposar aquest subsistema.

CAPÍTOL 4. DEFINICIÓ I CARACTERÍSTIQUES DE LES UNITATS DE SUBSISTEMA I USOS

Article 21. Unitats de subsistema

El Subsistema d'activitats aeronàutiques inclou dues Unitats de subsistema :

Unitat de subsistema de Serveis aeronàutics i d'activitats complementàries, clau A2 ZS

Aquesta Unitat de subsistema ha de contenir les infraestructures, instal·lacions i edificacions que permetin establir en el recinte de l'aeròdrom, el intercanvi nodal entre el transport aeri i els accessos terrestres, així com les activitats administratives, de control i seguretat de l'aeroport i les activitats socials, esportives de formació, etc.

El traçat i la superfície de les xarxes de vialitat i d'aparcaments, així com les implantacions d'instal·lacions del Subsistema de serveis tècnics i ambientals estaran condicionades per les necessitats dels usos principals.

Els usos principals admesos en aquest zona es poden resumir, en:

- Ús d'edifici terminal, amb les infraestructures i instal·lacions corresponents per permetre el intercanvi nodal dels passatgers, tripulacions i mercaderies entre el transport aeri i els accessos terrestres.
- Ús de Torre de Control, pel control aeri de l'activitat aeronàutica.
- Ús de Bloc Tècnic, amb la infraestructura i instal·lacions corresponents per l'administració i el control aeri de l'aeroport.

- Ús de SSEI, servei de seguretat, emergències i extinció d'incendis, amb les infraestructures i instal·lacions corresponents per actuar en cas d'emergència, tant a l'aeroport com en els territoris pròxims.
- Ús d'aviació general, amb les infraestructures i instal·lacions corresponents per oferir uns usos formatius, esportius i socials
- Ús d'hangars complementaris, per l'emmagatzematge d'aeronaus o altres continguts relacionats amb les activitats principals de la Unitat de subsistema .
- Ús comercial i de restauració per donar servei a les necessitats dels passatgers, tripulacions, personal de l'aeroport.
- Ús hoteler per donar servei a les necessitats dels passatgers, tripulacions, personal de l'aeroport.
- Ús de xarxa viària complementària (clau X3) amb el desenvolupament suficient per donar accés a les diferents activitats de la Unitat de subsistema , adaptant-se en el seu traçat a la funcionalitat del conjunt de l'edificació de la Unitat de subsistema.
- Ús d'àrees d'aparcament, amb la capacitat i instal·lacions corresponents per cobrir les necessitats de l'activitat de la Unitat de subsistema, dels possibles visitants, com per cobrir les necessitats de les empreses de vehicles de lloguer.
- Ús secundari d'habitatge als sols efectes de vigilància de les instal·lacions amb un màxim de un habitatge.

Superfície total de la Unitat de subsistema de Serveis aeronàutics i d'activitats complementaries, clau A2_ZS : 28.015,00 m² sòl.

Edificabilitat màxima de la Unitat de subsistema de Serveis aeronàutics i d'activitats complementaries, clau A2_ZS : 12.965,40 m²st / m² sòl.

Regulació específica per al us comercial :

a) Legislació de referència de l'ús comercial

L'ús comercial, admès en el subsistema de Serveis aeronàutics i d'activitats complementàries (Clau A2-ZS), es regularà segons la definició, classificació i criteris de localització i ordenació d'aquest ús que s'estableix en els articles 5,6 i 9 respectivament de l'actual legislació vigent, "Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials", o de la norma sectorial que el substitueixi.

b) Regim de compatibilitats de l'ús comercial amb la resta d'usos, sostre previst, i categories dels establiments comercials.

Dins l'àmbit del "Pla director urbanístic aeroportuari de l'aeroport d'Andorra - La Seu d'Urgell" el ús comercial només es permet dins la Unitat de subsistema de Serveis aeronàutics i d'activitats aeroportuàries (Clau A2-ZS) del Subsistema d'activitats aeroportuàries (Clau A2).

La compatibilitat dels usos comercials i de les diferents categories amb el sistema aeroportuari estan regulades en l'article 9 del Decret Llei 1/2009, d'ordenació dels equipaments comercials.

Segons l'article 9.2 del "Decret Llei 1 /2009 d'ordenació dels equipaments comercials", els Petits establiments comercials, individuals o col·lectius (PEC) amb una superfície de venda inferior als 800 m², sempre que no configuren un gran establiment comercial col·lectiu o un gran establiment comercial territorial, poden implantar-se en els àmbits aeroportuaris. En aquest cas, l'ús comercial és complementari i secundari respecte de l'activitat principal, tal i com es determina en la normativa d'aquest PDUA, al estar aquest ús vinculat al servei de la pròpia activitat aeroportuari o dels seus usuaris.

Segons l'article 9.3 del "Decret Llei 1 /2009 d'ordenació dels equipaments comercials", els Mitjans establiments comercials (MEC), amb una superfície de venda igual o superior als 800 i inferior als 1.300 m² i els Grans establiments comercials (GEC), amb una superfície de venda igual a superior a 1.300 m² i inferior als 2.500 m², excepcionalment, s'admeten en els àmbits aeroportuaris amb categoria d'Aeroports comercials, categoria que assoliria el Aeroport d'Andorra – La Seu d'Urgell amb l'execució de la 2^a i 3^a fase del seu desenvolupament.

Segons l'article 9.4 del "Decret Llei 1 /2009 d'ordenació dels equipaments comercials", els Grans establiments comercials territorials (GECT), amb una superfície de venda igual o superior a 2.500 m², excepcionalment, s'admeten en els àmbits aeroportuaris amb categoria d'Aeroports comercials, categoria que assoliria el Aeroport d'Andorra – La Seu d'Urgell amb l'execució de la 2^a i 3^a fase del seu desenvolupament, sempre que es justifiqui també la connexió al transport públic interurbà.

Segons l'article 9.5 del "Decret Llei 1 /2009 d'ordenació dels equipaments comercials", els equipaments comercials singulars (ECS), amb la definició que fa l'article 6 de l'esmentat decret llei, es poden implantar en tots els àmbits on el planejament urbanístic vigent admet l'ús comercial, que el cas de l'aeroport d'Andorra-La Seu d'Urgell seria només dins la Unitat de subsistema de Serveis aeronàutics i d'activitats aeroportuàries (Clau A2-ZS) del Subsistema d'activitats aeroportuàries (Clau A2).

En quan al sostre màxim admès per l'ús comercial, en la Unitat de subsistema de Serveis aeronàutics i d'activitats aeroportuàries (Clau A2-ZS), al efecte de donar la màxima flexibilitat a la implantació dels diferents usos que admet aquesta unitat de subsistema i a la vegada mantenir el caràcter d'ús secundari al servei dels usos i activitats aeronàutiques i aeroportuàries es considera que la superfície màxima del sostre comercial ha de

ser inferior a la tercera part del sostre admès a la zona, o sigui inferior als 4.321 m² de sostre, que es pot repartir en les diferents categories admissibles, segons l'esmentat anteriorment.

Unitat de subsistema d'Hangars, clau A2ZH

Aquesta Unitat de subsistema està prevista per incloure els usos d'aparcament d'aeronaus, de tallers i indústries lligades al transport aeri o l'activitat aeronàutica, i d'emmagatzematge en general.

El traçat i la superfície de les xarxes de vialitat i d'aparcaments, així com les implantacions d'instal·lacions del Subsistema de serveis tècnics i ambientals estaran condicionades per les necessitats dels usos principals.

Els usos principals admesos en aquest zona es poden resumir, en:

- Ús d'Hangars 1, sud i oest, de poca alçada per evitar el impacte paisatgístic des de la vall del Segre i el nucli de Vilamitjana, per tant, aptes per ubicar naus i petits tallers de manteniment.
- Ús d'Hangars 2, nord, d'alta alçada i per tant aptes per ubicar naus tallers de manteniment de majors magnitud.
- Ús de xarxa viària complementària, clau X3, amb el desenvolupament suficient per donar accés a les diferents activitats de la Unitat de subsistema, adaptant-se en el seu traçat a la funcionalitat del conjunt de l'edificació de la Unitat de subsistema.
- Ús d'àrees d'aparcament, integrades a la xarxa viària complementària, clau X3, amb la capacitat i instal·lacions corresponents per cobrir les necessitats de l'activitat de la Unitat de subsistema.
- Ús secundari d'habitatge als sols efectes de vigilància de les instal·lacions amb un màxim de un habitatge per Unitat de subsistema.

Superfície total de la Unitat de subsistema d'Hangars, clau A2_ZH : 36.357,00 m² sòl

Edificabilitat màxima de la Unitat de subsistema d'Hangars, clau A2_ZH : 18.905,64 m² sòl

CAPÍTOL 5. DETERMINACIONS RELATIVES A L'ORDENACIÓ DE L'EDIFICACIÓ

Aquestes determinacions fan referència, només, a les condicions de l'edificació a executar dins el Subsistema d'activitats aeroportuàries (Clau A2).

Article 22. Tipus d'ordenació

En el present PDUA s'admet l'ordenació de l'edificació en volumetria específica.

Els paràmetres bàsics reguladors de les condicions de l'edificació corresponents a aquest tipus d'ordenació, en aquest PDUA, són els següents:

- Unitat de sòl mínima.
- Edificabilitat màxima de la Unitat de subsistema.
- Ocupació màxima de l'edificació en relació a la superfície de la unitat de sòl.
- Alçada reguladora màxima de l'edificació.
- Nombre de plantes.
- Separació a llinars.

Altres condicions d'edificació i d'accés:

- Coberta.
- Alçada mínima entre forjats.
- Materials d'acabats.
- Condicions de la vialitat d'accés.
- Condicions de l'aparcament.

TÍTOL 3. CONDICIONS D'EDIFICACIÓ

CAPÍTOL 1. UNITAT DE SUBSISTEMA DE SERVEIS AEROPORTUARIS I D'ACTIVITATS COMPLEMENTÀRIES, clau A2-ZS

Article 23. Unitat de sòl mínima

Es defineix com a unitat de sòl mínima la porció mínima de sòl d'ús privatiu, destinada a l'edificació.

La superfície de la unitat de sòl mínima en aquesta Unitat de subsistema, serà de 250 m² de sòl.

No hauran de complir aquesta superfície mínima de unitat de sòl els terrenys ocupats pel Subsistema de serveis tècnics i ambientals que s'ubiquin en aquesta Unitat de subsistema.

Article 24. Edificabilitat màxima de la Unitat de subsistema.

L'edificabilitat màxima d'aquesta unitat de subsistema es 12.965,40 m² sostre

L'edificabilitat efectiva que pugui tenir el Subsistema de serveis tècnics i mediambientals (clau T), inclòs dins d'aquesta Unitat de subsistema, no comptabilitzarà com a edificabilitat de la Unitat de subsistema.

En cas que en el futur es prevegi l'ocupació de part d'aquesta Unitat de subsistema pel Subsistema de moviment d'aeronaus (clau A1) s'haurà de reduir l'edificabilitat màxima d'aquesta Unitat de subsistema en la mateixa proporció que la reducció de la seva superfície.

Aquesta és l'edificabilitat màxima permesa en aquest Unitat de subsistema i qualsevol increment de la mateixa implicarà la modificació del PDUA.

En el cas de que a l'hora de l'ocupació de part d'aquesta Unitat de subsistema pel Subsistema de moviment d'aeronaus (clau A1) ja estigui esgotada l'edificabilitat de la Unitat de subsistema, aquest excés d'edificabilitat que es produiria es regularitzarà en les noves propostes d'ordenació de l'edificació que es facin a la Unitat de subsistema.

Aquesta edificabilitat es podrà distribuir entre els usos permesos en aquesta Unitat de subsistema sense cap proporció relativa entre ells.

Per garantir a l'Administració que no es supera l'edificabilitat màxima permesa en la Unitat de subsistema, en cada projecte d'edificació presentat per a l'informe urbanístic s'haurà de justificar l'edificabilitat existent i la total, amb la del nou projecte inclosa.

Com excepció a aquestes determinacions, l'edificabilitat màxima que es podrà desenvolupar en la part de Unitat de subsistema que correspon a l'anomenat Bony de l'Ensiula, serà de 1.600,- m2 sostre.

Article 25. Ocupació màxima de l'edificació en relació a la superfície de la unitat de sòl

L'ocupació màxima de l'edificació en relació a la superfície de la unitat de sòl serà del 100%.

Com excepció a aquestes determinacions, l'ocupació en planta màxima de l'edificabilitat admesa en la part de la Unitat de subsistema que correspon a l'anomenat Bony d'Ensiula, serà de 800 m2 de sòl.

Article 26. Alçada reguladora màxima d'edificació

L'alçada reguladora màxima de l'edificació esta condicionada per les servituds aeronàutiques i pel tipus d'ús a que es dediqui l'edificació.

Les servituds aeronàutiques en aquest zona oscil·len entre 7 i 20 metres, en funció del pla inclinat que les limita.

Respectant aquestes limitacions de les servituds aeronàutiques les edificacions destinades a hangars poden assolir els 20 m d'alçada màxima, inclosa coberta.

Les edificacions destinades als altres usos permesos en la zona, respectant en cada punt les limitacions d'alçada màxima de les servituds aeronàutiques, tindran una alçada reguladora màxima de 11 metres, amidats des de la cota del paviment de la planta baixa fins l'arrencada de la coberta. Sobre aquesta alçada solament es permetrà la coberta, xemeneies i elements tècnics de les instal·lacions.

Podran superar aquest alçada, puntualment, les edificacions o instal·lacions que siguin d'utilitat aeronàutica, torre de control, de prevenció d'incendis o de subministrament de serveis que ho requereixin per a la seva pròpia funció, havent de respectar no obstant, les superfícies limitadores d'obstacles.

Com excepció a aquestes determinacions l'alçada reguladora màxima de l'edificació, en la part de la Unitat de Subsistema anomenada Bony d'Ensiula serà de 7 m.

Article 27. Nombre de plantes

Es permet l'edificació en planta baixa i dues plantes pis. No s'admet la construcció de planta soterrani.

En la part de la Unitat de Subsistema anomenada Bony d'Ensiula només es permet planta baixa i pis.

Article 28. Separacions a llindars

Qualsevol edificació es separarà de la tanca perimetral del Sistema general aeroportuari o del tancament de la instal·lació aeronàutica que s'executi, un mínim de 3 metres.

Només es permetrà construir junt a la tanca, una edificació auxiliar que no superi la superfície de 10 m² i una altura reguladora màxima de 3,5 metres per establir el control d'entrada al recinte.

Les edificacions es poden alinear a les àrees de plataforma. En qualsevol cas hauran de respectar la normativa aeronàutica i les línies limitadores d'obstacles.

Les edificacions es podran alinear a la xarxa viària complementària (clau X3), i a l'àrea d'aparcament (clau Xa).

La separació mínima entre diferents blocs d'edificacions serà de 6 m.

Article 29. Coberta

Els materials d'acabat de la coberta de les edificacions s'han de tractar amb la mateixa cura que els materials de la façana per preservar el paisatge i les visuals des dels nuclis de població i les muntanyes veïnes.

Com a criteri paisatgístic s'hauria de prioritzar els volums uniformes i la modulació pels mateixos usos i capacitats semblants, especialment en les construccions industrials.

Les cobertes seran inclinades amb un pendent màxim de 25 graus, o en forma de volta. Es prohibeix expressament la coberta plana, a excepció de petites superfícies, com pot ser la coberta de la torre de control o similars.

El material de la coberta pot ser el constructivament més escaient per a cada tipus de construcció però amb un criteri tal que hi hagi com a màxim dos tipus de coberta, un tipus pels edificis més representatius com la terminal, edifici d'aeroclub, etc., i un altre tipus pels edificis més industrials com hangars, SSEI, etc.

Es recomana pels edificis més representatius la teula àrab i la pissarra per ésser els materials més emprats a la zona. Pels usos més industrials, es poden emprar altres materials com la xapa metàl·lica o altres productes similars.

Sigui el que sigui el tipus de material de coberta, els colors dels material emprats seran de tons terrossos, grisos o negres.

Article 30. Alçada mínima entre forjats

L'alçada mínima lliure entre forjats serà de 2,80 m a la planta pis i de 3,5 m a la planta baixa.

Article 31. Materials d'acabats

Els materials de façana seran amb acabats propis a la seva tipologia, finalitat i ús. Es defineixen com a idonis pels edificis més representatius els materials petris, monocapa, murs cortina, fusta, alumini o PVC i pels edificis més industrials el formigó, monocapes i xapa metàl·lica o d'alumini.

Com a criteri paisatgístic s'hauria de prioritzar els acabats uniformes per els mateixos usos i volums.

Els colors dels acabats de façana seran de tons de grisos i tons terres amb possibilitat de petites notes de color.

Es prohibeix expressament el color blanc.

Article 32. Condicions de la vialitat d'accés

Cada edificació ha de tenir accés mitjançant la xarxa viària complementària, clau X3.

El traçat de la xarxa viària complementària pot adequar-se a les edificacions projectades, per una major optimització funcional del conjunt, però ha de mantenir l'amplada mínima de 6 m en qualsevol punt.

Aquesta xarxa pot ésser d'ús restringit pels usuaris de la Unitat de subsistema, però el tram que connecta amb la xarxa territorial bàsica (clau X1), fins a l'àrea d'aparcament al edifici terminal, ha de ser d'ús públic.

Article 33. Condicions de l'aparcament

S'ha de preveure dins la zona una àrea d'aparcament (clau Xa) per a ús públic al servei de la terminal i als treballadors, de 220 places i una superfície de 25 m² per plaça.

La resta d'àrees d'aparcament poden ésser d'ús restringit pels usuaris de la Unitat de subsistema en una proporció de 1 plaça d'aparcament per cada 100 m² d'edificació per l'ús d'activitats d'aeroclub, SSEI i hangars industrials, de 1 plaça cada 180 m² d'edificació per l'ús d'hangars de pupil·latge, i de 1 plaça d'aparcament per a cada habitació o 50 m² d'edificació destinada a hotel.

Pel que fa a la dotació de places d'aparcament relacionada amb els grans establiments comercials, i només amb el cas que es prevegi la implantació d'un establiment d'aquesta categoria, la dotació mínima serà de 2 places per cada 100 m² edificats, d'acord amb l'article 12 del Decret 378/2006, pel qual es desplega la Llei 18/2005, d'equipaments comercials, i que continua vigent d'acord amb la Disposició Transitòria Tercera del Decret Llei 1 /2009.

Ara bé, en el moment de la materialització de l'ús comercial, el càlcul de la dotació de places d'aparcament s'ha de realitzar segons la tipologia comercial que s'implanti i sempre per cada 100 m² de superfície de venda, d'acord amb l'article 12.3 del Decret 378/2006.

Aquest aparcament pot estar integrat a la Xarxa viària complementària X3 o dins l'edificació.

CAPÍTOL 2. UNITAT DE SUBSISTEMA D'HANGARS, clau A2-ZH

Article 34. Unitat de sòl mínima

Es defineix com a unitat de sòl mínima la porció mínima de sòl d'ús privatiu, destinada a l'edificació.

La superfície de la unitat de sòl mínima en aquesta Unitat de subsistema serà de 500 m² de sòl.

No hauran de complir aquesta superfície mínima de unitat de sòl els terrenys ocupats pel Subsistema de serveis tècnics i ambientals que s'ubiquin en aquesta Unitat de subsistema.

Article 35. Edificabilitat màxima de la Unitat de subsistema

L'edificabilitat màxima d'aquesta unitat de subsistema es : 18.905,64 m² sostre

L'edificabilitat efectiva que pugui tenir el Subsistema de serveis tècnics i mediambientals (clau T), inclòs dins d'aquesta Unitat de subsistema, no comptabilitzarà com a edificabilitat de la Unitat de subsistema.

En cas que en el futur es prevegi l'ocupació de part d'aquesta Unitat de subsistema pel Subsistema de moviment d'aeronaus (clau A1) s'haurà de reduir l'edificabilitat màxima d'aquesta Unitat de subsistema en la mateixa proporció que la reducció de la seva superfície.

Aquesta és l'edificabilitat màxima permesa en aquest Unitat de subsistema i qualsevol increment de la mateixa implicarà la modificació del PDUA.

En el cas de que a l'hora de l'ocupació de part d'aquesta Unitat de subsistema pel Subsistema de moviment d'aeronaus (clau A1) ja estigui esgotada l'edificabilitat de la Unitat de subsistema, aquest excés d'edificabilitat que es produiria es regularitzarà en les noves propostes d'ordenació de l'edificació que es facin a la Unitat de Subsistema.

Aquesta edificabilitat es podrà distribuir entre els usos permesos en aquesta Unitat de subsistema sense cap proporció relativa entre ells.

Per garantir a l'Administració que no es supera l'edificabilitat màxima permesa en la Unitat de subsistema , en cada projecte d'edificació presentat per a l'informe urbanístic s'haurà de justificar l'edificabilitat existent i la total, amb la del nou projecte inclosa.

Article 36. Ocupació màxima de l'edificació en relació a la superfície de la unitat de sòl.

L'ocupació màxima de l'edificació en relació a la superfície de la unitat de sòl serà del 100%.

Article 37. Alçada màxima de l'edificació

Respectant sempre les limitacions provocades per les servituds aeronàutiques, l'alçada màxima de l'edificació serà de 7 metres pels tipus d'hangars 1 (sud i oest) i de 20 metres pel tipus d'hangar 2 (nord).

Aquestes alçades màximes s'amidaran des de la cota del paviment de la planta baixa fins a la part més alta de la coberta. Sobre aquestes alçades solament es permetrà les xemeneies i elements tècnics de les instal·lacions, sempre i quan no es perforin les servituds aeronàutiques.

Article 38. Nombre de plantes

Es permet l'edificació de planta baixa i altell. No s'admet la construcció de planta soterrani.

Article 39. Separacions a llindars

Qualsevol edificació es separarà de la tanca perimetral del Sistema general aeroportuari o del tancament de la instal·lació aeronàutica que s'executi, un mínim de 3 metres.

Només es permetrà construir junt a la tanca, una edificació auxiliar que no superi la superfície de 10 m² i una altura reguladora màxima de 3,5 metres per establir el control d'entrada al recinte.

Les edificacions es poden alinear a les àrees de plataforma. En qualsevol cas hauran de respectar la normativa aeronàutica i les línies limitadores d'obstacles.

Les edificacions es podran alinear a la xarxa viària complementària (clau X3).

La separació mínima entre diferents edificacions serà de 2,3 metres pels tipus d'hangars 1 (sud i oest) i de 6,0 metres pel tipus d'hangar 2 (nord).

Article 40. Coberta

Els materials d'acabat de la coberta de les edificacions s'han de tractar amb la mateixa cura que els materials de la façana per preservar el paisatge i les visuals des dels nuclis de població i les muntanyes veïnes.

Com a criteri paisatgístic s'hauria de prioritzar els volums uniformes i la modulació, pels mateixos usos i capacitats semblants.

Les cobertes seran inclinades amb un pendent màxim de 45 graus, o en forma de volta. Es prohibeix expressament la coberta plana.

Els materials de la coberta són lliures, sempre buscant una uniformitat d'acabats pel mateix tipus d'hangar, havent de ser els colors dels materials emprats de tons terrossos, grisos o negres.

Article 41. Materials d'acabats

Referent als materials de façana es defineixen com a idonis els materials el formigó, monocapes i xapa metàl·lica o d'alumini.

Els colors dels acabats de façana seran de tons grisos i tons terres amb possibilitat de petites notes de color. Es prohibeix expressament el color blanc.

Article 42. Condicions de la vialitat d'accés

Cada edificació ha de tenir accés mitjançant la xarxa viària complementària, clau X3.

El traçat de la xarxa viària complementària pot adequar-se a les edificacions projectades, per una major optimització funcional del conjunt, però ha de mantenir l'amplada mínima de 6,0 metres en qualsevol punt.

Article 43. Condicions de l'aparcament

Les àrees d'aparcament poden ésser d'ús restringit pels usuaris de la Unitat de subsistema en una proporció de 1 plaça d'aparcament per cada 100 m² d'edificació pels hangars dels que l'ús majoritari sigui l'industrial i de 1 plaça d'aparcament per a cada 180 m² d'edificació pels hangars l'ús majoritari dels quals sigui de hangaratge d'aeronaus (pupil·latge).

Aquest aparcament pot estar ubicat a la xarxa viària o dins l'edificació.

TÍTOL 4. ALTRES AFECTACIONS FORA DEL SISTEMA AEROPORTUARI

CAPÍTOL 1. LIMITACIONS AERONÀUTIQUES

Les limitacions aeronàutiques provocades per l'activitat de l'aeroport estan reflectides en els plànols núm. O-4 "Servituds aeronàutiques" i núm. O-5 "Empremtes de soroll" que s'hauran de respectar per a qualsevol actuació pública o privada que es faci en aquestes àrees.

Les alçades que formen les servituds aeronàutiques no es poden superar i en tot cas per a qualsevol actuació en aquest entorn s'ha de sol·licitar permís a l'autoritat aeronàutica competent.

En quant a l'afectació per les empremtes de soroll, en el territori no se'n dona cap en zona residencial fora de l'àmbit del Sistema Aeroportuari.

Els nivells acústics dels aeròdroms i aeroports es regeixen per l'Annex 2 de la Llei 16/2002, modificats segons el Decret 176/2009 del 10 de novembre.

Els nivells acústics dels aeròdroms i aeroports es regeixen per l'Annex 2 de la Llei 16/2002, modificats segons el Decret 176/2009 del 10 de novembre.

VALORS LÍMIT D'IMMISSÓ ACÚSTICA (ANNEX 2)

Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl	Valors límit d'immissió en dB(A)			
	L _d (7h - 21h)	L _e (21h - 23h)	L _e (23h - 7h)	L _{AFmax}
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)				
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	55	55	45	80
(A3) Habitatges situats al medi rural	57	57	47	85
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	60	60	50	85
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)				
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	65	65	55	85
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	65	65	55	88
(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	65	65	55	85
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)				

(C1) Usos recreatius i d'espectacles	68	68	58	90
(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	70	70	60	90

L_d , L_e , L_n , L_{AFmax} : índexs d'immissió de soroll en els períodes de dia, vespre i nit, respectivament

Valors d'atenció: en les infraestructures existents i per als usos de sòl (A2), (A4), (B2), (C1) i (C2), i per a habitatges existents en el medi rural (A3), el valor límit d'immissió dels índex L_d , L_e , L_n s'incrementa en 5 dB(A).

A l'entrada en funcionament s'ha de comprovar, dins l'àmbit del Sistema aeroportuari i en el Subsistema d'activitats aeroportuàries (clau A2) així com en els receptors sensibles situats a l'entorn de l'aeroport (com a mínim als receptors , 4, 6 i 7 identificats a l'estudi sonor) que no se superin els valors límits establerts per l'annex 2 de la Llei 16/2002, de 28 de juny, Immissió sonora a l'ambient exterior produïda per les infraestructures aeroportuàries. Aquest estudi ha d'incloure totes les configuracions possibles d'enlairament i aterrament i operacions de l'aeronau ATR42. Els mesuraments han de ser realitzats per una entitat de protecció de la contaminació acústica (EPCA) inclosa al Registre de la Generalitat de Catalunya, i s'ha de presentar al Servei per a la Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica.

En cas de que se sobrepassin els valors límit, s'hauran d'aplicar mesures correctores addicionals que hauran de ser validades pel Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Llumínica.

5.2. Normativa aeroportuària

5.2.1 Normativa espanyola

- Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports 2009-2015 de la Generalitat de Catalunya. És el instrument que regeix el desenvolupament de les instal·lacions aeroportuàries competència de la Generalitat.
- Llei 14/2009, de 22 de juliol, d'aeroports, heliports i altres infraestructures aeroportuàries. Entre d'altres matèries, engloba tant la planificació urbanística, com la pròpiament aeroportuària.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, i adequacions posteriors. Aquesta llei té per objectiu determinar les competències dels òrgans de l'Administració General de l'Estat en matèria d'aviació civil, regular la investigació aeronàutica, les obligacions per raons de seguretat aèria i el règim d'infraccions i sancions en matèria d'aviació civil.
- Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normastécnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbresaeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normastécnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.
- Real Decreto 1150/2011, de 29 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.
- Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.
- Orden PRE/1802/2011, de 24 de junio, por la que se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, relativas a la seguridad de los servicios de tránsito aéreo.
- Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS).

- Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo. Se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.
- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Requisitos Conjuntos de Aviación JAR-OPS. Real Decreto 220/2001, de 2 de marzo, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por aviones civiles.
- OM FOM 2086/2011: Actualización de las Normas Técnicas del RD 862/2009.
- AESA: Certificación de Aeropuertos.
- AESA-CERA-09-GUI-002: Guía Técnica presentación dictamen Normas Técnicas Aviación Civil.
- AESA-DOAN-10-PGR-009: "Procedimientos sobre los requisitos para la autorización de la puesta en funcionamiento de aeródromos, aeropuertos o instalaciones aeroportuarias" (26/03/2010).
- AESA-ADNG-11-GUI-029: Guía para la solicitud de establecimiento y apertura al tráfico de aeródromos de uso público que no han sido transferidos a las CC.AA. (02/12/2011).

5.2.2 Normativa Internacional

- Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Diseño y operaciones de aeródromos – OACI – Montreal.
- Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Protección del Medio Ambiente – OACI – Montreal.
- Anexo 3 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional – Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional – OACI – Montreal.
- Manual de Planificación de Aeropuertos (Doc 9184) – OACI – Montreal.
- Manual de Diseño de Aeródromos (Doc 9157) – OACI – Montreal.
- Manual Económico de Aeropuertos (Doc 9562) – OACI – Montreal.
- Manual de Servicios de Aeropuertos (Doc 9137), Parte 6 – Limitaciones de Obstáculos – OACI – Montreal.
- Manual sobre operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos paralelas o casi paralelas (SOIR) (Doc 9.643) – OACI – Montreal.
- Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Doc 9.613) – OACI – Montreal.
- Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea. Operación de Aeronaves (PANS-OPS) (Doc 8.168) – OACI – Montreal.

- Guía para el diseño de procedimientos de vuelo RNAV basados en GNSS, DME/DME, VOR/DME – Eurocontrol – Brussl-les.
- EASA AMC 20/27 "AirworthinessApprovalandOperationalCriteria for RNP APPROACH (RNP APCH) OperationsIncluding APV BAROVNAV Operations"

