



**GENERALITAT
VALENCIANA**



PLAN ESPECIAL DEL AEROPUERTO DE CASTELLÓN

TÉRMINO MUNICIPAL DE BENLLOCH (PROVINCIA DE CASTELLÓN)

TÉRMINO MUNICIPAL DE VILANOVA D'ALCOLEA (PROVINCIA DE CASTELLÓN)

DOCUMENTO DE ACTUACIONES PREVIAS A LA REDACCIÓN DEL DOCUMENTO DE PLANEAMIENTO

FEBRERO DE 2020

**EQUIPO REDACTOR:
UTE Teirlog – Comaypa**



ÍNDICE DE CONTENIDOS:

1	OBJETO DE ESTE DOCUMENTO.....	3
2	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS DEL PLAN ESPECIAL DEL AEROPUERTO DE CASTELLÓN	4
3	CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN ACTUAL DE LOS SUELOS A ORDENAR	5
4	PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON EL PLAN ESPECIAL	7
5	JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL.....	10
6	OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL	11
7	ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA DETECTADA	12
8	CONCLUSIÓN.....	13

ÍNDICE DE IMÁGENES:

Imagen 1:	Clasificación del suelo del Aeropuerto de Castellón.....	6
Imagen 2:	Zonificación (Calificación) del suelo del Aeropuerto de Castellón	6
Imagen 5:	Usos definidos en el Plan Director	8
Imagen 6:	Zona de Servicio propuesta en el Aeropuerto de Castellón.....	9

ÍNDICE DE TABLAS:

Tabla 1:	Zonificación del Plan Director	8
----------	--------------------------------------	---

1 OBJETO DE ESTE DOCUMENTO

El objeto del presente Documento de Actuaciones Previas es, en cumplimiento de lo determinado en el Artículo 49 bis de la Ley Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, **la realización de una consulta previa a la elaboración del Plan Especial del Aeropuerto de Castellón.**

Según se establece en el mencionado Artículo 49 bis, esta consulta previa tendrá efectos administrativos internos, preparatorios de la redacción del Plan Especial, y dará lugar a la elaboración de un informe de respuesta conjunta a las aportaciones recibidas. El resultado de esta consulta deberá incorporarse al expediente del Plan Especial.

2 ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS DEL PLAN ESPECIAL DEL AEROPUERTO DE CASTELLÓN

Por **RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2001**, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, **se aprobó definitivamente el "Plan Especial** para la calificación de terrenos de reserva dotacional para la construcción de las instalaciones aeroportuarias", en adelante PE.

Con anterioridad a esta RESOLUCIÓN, se publicó en el Boletín Oficial del Estado, con fecha de día 22 de febrero de **2001**, la formulación de la **Declaración de Impacto Ambiental** sobre el "**Proyecto de Construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón de la Diputación de Castellón**", en adelante DIA.

EL 22 de febrero de 2002, y mediante la **orden FOM/509/2002**, se **autoriza la construcción del Aeropuerto de Castellón, se declara de interés general del Estado** y se determina que la Diputación Provincial de Castellón es la titular de esta infraestructura aeroportuaria, y la responsable de la prestación de los servicios a los que se refieren los apartados 4 y 5 del artículo 2 (servicios que, no siendo estrictamente aeronáuticos, puedan tener incidencia en ellos y que, por el volumen del tráfico del aeropuerto de que se trate, se declaren imprescindibles para su buen funcionamiento del aeropuerto y otros no definidos en el Real Decreto 2858/1981).

Por **ORDEN FOM/735/2003**, de 31 de marzo y publicada en el BOE nº 79 del 2 de abril de 2003, que modifica la Orden FOM/509/2002, a los efectos de que las referencias que en la misma se hacen a la Diputación Provincial de Castellón se entiendan realizadas a la **sociedad pública «Aeropuerto de Castellón, S. L.»**, en tanto constituida por la Generalitat Valencia y la Diputación Provincial de Castellón, con participación igual de ambas instituciones, directa o indirecta, en su capital social.

Y el 13 de julio de **2006**, por ORDEN FOM/2613/2006 **se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Castellón**, y se define una zona de servicio del aeropuerto estimada de 540,04 ha¹, de las que 229,01 ha corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves y 311,03 ha al subsistema de actividades aeroportuarias.

¹ Superficie establecida en el Boletín Oficial del Estado en el que se publicó la Aprobación del Plan Director.

3 CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN ACTUAL DE LOS SUELOS A ORDENAR

El artículo 166 de la Ley 13/1996 *estableció la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana [...].*

Este Artículo 166 fue desarrollado por el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Este Real Decreto establece en su Artículo 8, Sistema general aeroportuario, lo siguiente:

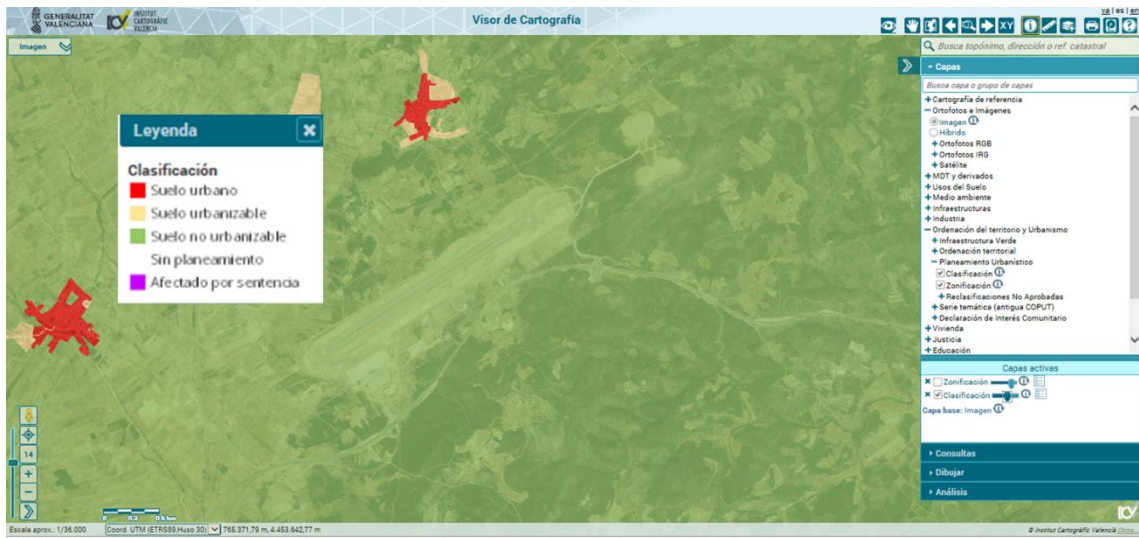
A los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones Públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Luego, según lo anteriormente expuesto **los suelos incluidos en la zona de servicio del Aeropuerto de Castellón deben ser considerados como Red Primaria de infraestructuras**.

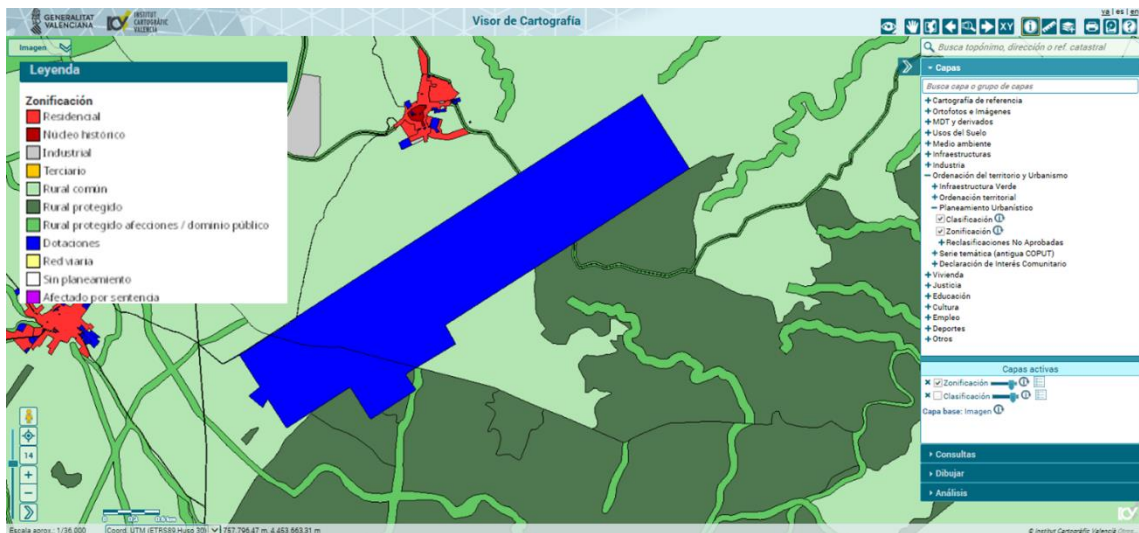
Y **esta consideración como Red Primaria ya ha sido trasladada a los Planes Generales Estructurales de los Municipios de Benlloch y Vilanova d'Alcolea, y también ha sido considerada en las evaluaciones ambientales de estos Planes Generales**. En ambos casos **el planeamiento general vigente clasifica los suelos del Aeropuerto como suelo no urbanizable y lo califica (zonifica) como dotacional/sistema general aeroportuario**. Esta información ha sido contrastada por medio del Sistema de Información Urbanística de la Generalitat Valenciana a través de su visor web.

Imagen 1: Clasificación del suelo del Aeropuerto de Castellón



Fuente: Visor WEB del Sistema de Información Urbanística de la Generalitat Valenciana

Imagen 2: Zonificación (Calificación) del suelo del Aeropuerto de Castellón



Fuente: Visor WEB del Sistema de Información Urbanística de la Generalitat Valenciana

4 PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN SOLUCIONAR CON EL PLAN ESPECIAL

Según queda determinado en el Artículo 10 del Real Decreto 1267/2018 por el que se modifica el Real Decreto 2591/1998 sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, las obras y proyectos de construcción que se realicen dentro del Sistema General Aeroportuario deberán adaptarse al Plan Especial, o en su defecto al Plan Director, y contar con informe de la administración urbanística competente. Se reproduce a continuación un extracto del anterior artículo:

*«1. **Las obras** que realice el gestor dentro del sistema general aeroportuario **deberán adaptarse al Plan Especial de ordenación** del espacio aeroportuario o instrumento equivalente. Para la constatación de este requisito, deberán someterse a **informe de la administración urbanística competente**, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. **En el caso de que no se haya aprobado el Plan Especial o instrumento equivalente, las obras que realice el gestor en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del aeropuerto.***

[...]

*2. Las **obras realizadas en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio en virtud de autorización o arrendamiento** no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. **El proyecto de construcción deberá adaptarse al Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe del gestor sobre la compatibilidad con el Plan Especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.**»*

En función de lo anterior, tanto el Plan Director como el Plan Especial aprobado en 2001 para la construcción del Aeropuerto, debieran ser suficientes para que la administración urbanística competente pudiera emitir los informes pertinentes para la concesión de licencias.

No obstante, **en la actualidad las administraciones urbanísticas competentes tienen problemas para la evacuación de informes y la concesión de licencias y permisos para obras de urbanización y edificación interiores al sistema general aeroportuario. La razón de ello es la insuficiencia en la definición de parámetros urbanísticos en ambos planes.**

Un ejemplo de ello es la consulta realizada al Servei Territorial D'Urbanisme de Castelló por la Sección de Urbanismo del Ayuntamiento de Benlloch (N.Ref.: 2016/0254 FR). En esta consulta el Ayuntamiento solicita se le clarifiquen los parámetros urbanísticos que debe aplicar para conceder licencias dentro del ámbito del Aeropuerto de Castellón.

En la respuesta del Servei Territorial se informa al Ayuntamiento que **el Aeropuerto de Castellón no cuenta con un Plan Especial de ordenación**, por lo que ha de tomar exclusivamente como parámetros urbanísticos los que resulten del Plan Director.

Estos parámetros se limitan a una zonificación aeroportuaria de áreas junto a una sintética descripción de actividades que pudieran albergar. A continuación, se adjunta una tabla de superficies de la zonificación de las zonas de servicio del aeropuerto, una tabla descriptiva de usos actividades para cada zona y un plano de zonificación.

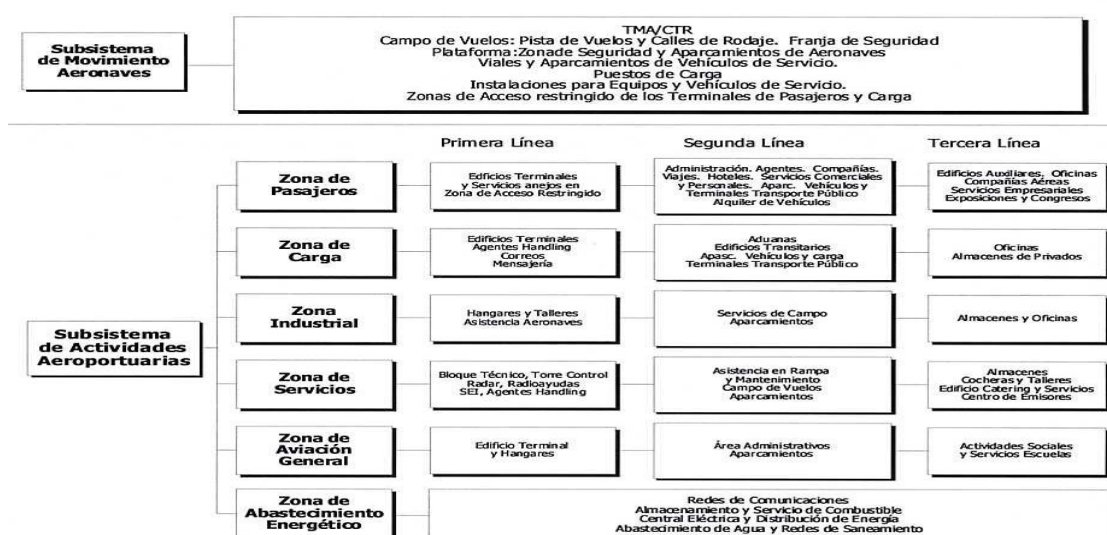
Tabla 1: Zonificación del Plan Director

ZONA AEROPORTUARIA	SUPERFICIE (ha)
Subsistema de Movimiento de Aeronaves	29,01
Zona de movimiento de aeronaves	173,24
Reserva interior	55,77
Subsistema de Actividades Aeroportuarias	11,03
Zona de pasajeros	47,31
Zona de carga	1,11
Zona industrial	53,39
Zona de servicios	50,43
Zona de aviación general	1,09
Zona de abastecimiento energético	2,72
Reserva interior. Incluye la ZAC, Zona de Actividades Complementarias	154,98
TOTAL (*)	540,04

(*) La superficie dada en el apartado de 'Desarrollo previsible' del Plan Director difiere ligeramente de las definidas en la Orden FOM/2613/2006, con una doble consideración de la reserva interior en función del subsistema al que es asignada.

Fuente: Plan Director del Aeropuerto de Castellón

Imagen 3: Usos definidos² en el Plan Director



Fuente: Plan Director

² Se consideran como usos potencialmente localizables para la ZAC (Zona de Actividades Complementarias) los considerados como de segunda y tercera línea en las anteriores zonas aeroportuarias.

Imagen 4: Zona de Servicio propuesta en el Aeropuerto de Castellón



Fuente: Plan Director

5 JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN ESPECIAL

La justificación principal de esta propuesta de Plan Especial es dotar al Aeropuerto de Castellón de un **Plan Especial, que incorpore las determinaciones de Plan Director aprobado en 2006, realice la ordenación de usos y aprovechamientos en el suelo no urbanizable, y sea suficiente en sí mismo para que las autoridades urbanísticas competentes puedan informar y conceder las licencias y permisos necesarios para completar la ejecución de las obras de urbanización y edificación** necesarias en el interior de la **Red Primaria - Sistema General Aeroportuario**, así como los accesos al mismo y las conexiones exteriores de infraestructuras de servicios al mismo (abastecimiento de aguas, saneamiento y canales de drenaje y vertido, suministro de energía eléctrica, redes de comunicaciones, red de suministro de gas y otras).

Este Plan Especial también es necesario para la **correcta consideración urbanística de las obras, infraestructuras e instalaciones aeroportuarias ejecutadas.**

Y este Plan Especial permitirá **completar las definiciones y previsiones dadas en el Plan Director sobre el desarrollo de actividades en el Aeropuerto**, en especial en la Zona de Actividades Complementarias.

6 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

Como ya se ha adelantado en los puntos anteriores, el **principal objetivo del Plan Especial es dotar al Aeropuerto de Castellón de un instrumento de ordenación urbanística que desarrolle el sistema general aeroportuario según las determinaciones del Plan Director** del Aeropuerto de Castellón aprobado por ORDEN FOM/2613/2006, tanto para el subsistema de movimiento de aeronaves como para el subsistema de actividades aeroportuarias.

A su vez, este Plan Especial deberá **proveer de la suficiente seguridad jurídica para garantizar la correcta operativa de las instalaciones ya ejecutadas**, así como de sus posibles ampliaciones (terminales, plataformas de estacionamiento, adecuación redes de servicio, canales de drenaje y otros), y **permitir el asentamiento de nuevas actividades económicas compatibles con la actividad aeroportuaria**, según las directrices establecidas en el Plan Director, **respetando su delimitación** y las orientaciones del Plan Estratégico del Aeropuerto.

Y todo lo anterior **garantizando la sostenibilidad ambiental** de esta infraestructura aeroportuaria de interés general del Estado, cuyo ámbito espacial ya ha sido objeto de tres evaluaciones ambientales, gracias al **cumplimiento** de lo establecido en la **Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Construcción del Aeropuerto de Castellón**, y de las **Declaraciones Ambientales Estratégicas de los Planes Generales de los Municipios de Benlloch y de Vilanova d'Alcolea**, que ya recogen en su ordenamiento territorial la infraestructura aeroportuaria y evalúan su impacto.

7 ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA DETECTADA

Para cumplir con los objetivos anteriormente definidos de cara a resolver la problemática detectada se plantearán tres alternativas de actuación:

- Considerar que el **Plan Especial aprobado en 2001** para la construcción del Aeropuerto de Castellón, el **Plan Director de 2006**, y los Planes Generales de los Municipios de Benlloch y Vilanova d'Alcolea **son suficientes para la ordenación de usos y aprovechamientos en el suelo no urbanizable común** (Red Primaria – Sistema General Aeroportuario) en aplicación de las determinaciones del Título IV, Capítulo I de la LOTUP.

Con esta opción, podrían persistir los actuales problemas de seguridad jurídica en el desarrollo del Aeropuerto, e incluso para su actual operativa.

- Proceder a formular **un nuevo plan especial con ordenación pormenorizada y finalista para todos los suelos del Aeropuerto delimitados por el Plan Director**.

Esta opción presenta dos características que pueden condicionar a su tramitación y aprobación, así como a su posterior gestión:

- Una segunda fase de ampliación de la pista del aeropuerto, al norte de la carretera CV-145, con un horizonte temporal no definido, ni recogido en la planificación estratégica del Aeropuerto, y que afecta a los suelos del aeropuerto con mayor impacto ambiental, y con una alta concentración de riesgos.
 - Y una ordenación pormenorizada que demandaría un elevado número de modificaciones del Plan Especial para adecuar sus determinaciones a las futuras demandas de actividades aeroportuarias y económicas relacionadas, a medio y largo plazo.
- Formular un **Plan Especial con ordenación pormenorizada solo para la actual fase de desarrollo aeroportuario** (pista actual y subsistemas asociados ente las carreteras CV-10 y CV-145), **que garantice la suficiente flexibilidad y modularidad** en su desarrollo, para adecuarse a las variaciones en la demanda de las actividades económicas relacionadas con el transporte aéreo. **Esta adecuación se realizaría mediante estudios de detalle** para redefinir o remodelar volúmenes y alineaciones, sin que puedan modificarse otras determinaciones propias del Plan Especial, Plan Director y Planes Generales de los Municipios de Benlloch y Vilanova d'Alcolea.

8 CONCLUSIÓN

Entendiendo que este documento es suficiente a efectos de lo establecido Artículo 49 Bis, de Actuaciones Previas a la redacción del instrumento de planeamiento según la Ley Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana, se entrega a AEROCAS, como Gestor del Aeropuerto de Castellón, para que proponga su tramitación a la Generalitat Valenciana, y ésta, en el ejercicio de sus competencias sectoriales (artículo 44.3 de la LOTUP), promueva, tramite y apruebe el Plan Especial por medio de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat.

En Castellón, febrero de 2.020.

Por el Gestor del Aeropuerto:

AEROPUERTO DE CASTELLÓN, S.L.:

Director General

D. Joan Serafí Bernat

Por los Redactores:

UTE Teirlog – Comaypa

D. Alfredo Irisarri

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Nº de Colegiado 6.328