

CAPÍTULO 7.15. CONDICIONES PARTICULARES DEL USO DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE

Sección Primera. Disposiciones generales

Artículo 7.15.1 Definición (N-1)

Tienen uso dotacional para el transporte los espacios sobre los que se desarrollan los movimientos de las personas y los vehículos de transporte colectivo y de mercancías, así como los que permiten la permanencia de éstos estacionados o aquellos en que se producen operaciones de rotura de carga y otras labores auxiliares.

Artículo 7.15.2 Aplicación (N-1)

1. Las condiciones que se señalan serán de aplicación a los terrenos que el planeamiento destine a tal fin y que se representan en la documentación gráfica del Plan General, en los Planos de Ordenación, o en sus instrumentos de desarrollo.
2. Asimismo, en los suelos calificados como uso dotacional para el transporte, será de aplicación la Ley 8/1993 de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.

Artículo 7.15.3 Clasificación (N-1)

1. A los efectos de su pormenorización en el espacio y el establecimiento de condiciones particulares, se distinguen las siguientes clases:
 - a) Transporte ferroviario.
 - b) Transporte aéreo.
 - c) Intercambiador.
 - d) Logística del transporte.

Artículo 7.15.4 Usos compatibles y autorizables (N-1)

En los terrenos calificados como uso dotacional para el transporte, podrán disponerse cualquiera de sus clases. Además de los usos señalados de manera expresa en las condiciones particulares de cada una de las clases, podrán disponerse el uso dotacional para la vía pública, el uso dotacional de servicios infraestructurales, así como el uso dotacional de servicios públicos de instalaciones de suministro de combustible para vehículos, con carácter de autorizable en régimen especial, siempre que se establezcan las medidas necesarias para garantizar la seguridad de circulación de personas, vehículos y mercancías, así como el uso de garaje-aparcamiento, con carácter de asociado o autorizable en régimen especial, en cualquier situación, incluso en edificio exclusivo, según lo dispuesto en el art. 7.5.34 de las presentes Normas.

Sección Segunda. Transporte ferroviario

Artículo 7.15.5 Definición (N-1)

1. El sistema ferroviario está compuesto por los terrenos, infraestructuras de superficie o subterráneas, construcciones e instalaciones que sirven para la utilización de los ferrocarriles como modo de transporte de personas y mercancías, y facilitan así las relaciones del municipio con el exterior y las fundamentales en su interior. No se

incluyen en esta clase los modos de transporte colectivo que circulan sobre raíles y discurren por plataforma reservada y cuya regulación se ha recogido dentro de las condiciones particulares del uso dotacional para la vía pública.

2. El sistema ferroviario comprende:
 - a) La zona de viales ferroviarios: Constituida por los terrenos ocupados por las vías y sus instalaciones complementarias.
 - b) La zona de instalaciones ferroviarias: Constituida por los terrenos que sirven de soporte a talleres, muelles, almacenes y, en general, de cualquier instalación directamente relacionada con la explotación del ferrocarril.
 - c) La zona de servicio ferroviario: Constituida por los terrenos ocupados por los andenes, estaciones e instalaciones complementarias que permitan la utilización del servicio por los ciudadanos.
3. Como tipo especial ferroviario tendrá la consideración la red de Metro del Municipio de Madrid, constituida por el conjunto de túneles, estaciones, tramos en superficie, infraestructuras e instalaciones de este modo de transporte colectivo de personas. A efectos de estas Normas, las cocheras de Metro se consideran incluidas en la clase de logística del transporte.

Artículo 7.15.6 Aplicación y alcance (N-1)

1. A los efectos de aplicación de estas condiciones se estará a lo señalado con carácter general en el art. 7.15.2.
2. Todos los suelos calificados como transporte ferroviario tienen carácter de sistema general y forman parte de la estructura general y orgánica del Plan General.

Artículo 7.15.7 Condiciones generales de uso (N-2)

1. El uso de los terrenos destinados al establecimiento de infraestructuras de nuevas líneas, ampliación o mejora de las preexistentes, construcción de pasos a distinto nivel, y los afectados por proyectos de conservación, entretenimiento y reposición de la línea férrea y sus instalaciones, se regulará por la legislación específica contenida en las disposiciones de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), su Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre y demás normativa aplicable.⁴⁶¹
2. Respecto a las nuevas edificaciones, o la ampliación o mejora de las existentes, el uso de los terrenos se regulará por lo dispuesto en las presentes Normas.

Artículo 7.15.8 Condiciones de desarrollo (N-2)

1. Para obras de nueva edificación o en edificios existentes no destinadas específicamente a las actividades ferroviarias, se requerirá la previa delimitación de las zonas especificadas en el art. 7.15.5.
2. Las actuaciones urbanísticas que supongan una importante reordenación del recinto ferroviario o que afecten al entorno urbano, precisarán de la previa redacción de un Plan

⁴⁶¹ Ver la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Especial que precisará los límites de las zonas de dominio público, servidumbre y afección definidas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), así como la delimitación de zonas definidas en el art. 7.15.5, y concretará la ordenación de las mismas, evaluando y, en su caso, corrigiendo los impactos que el funcionamiento ferroviario pudiera tener en su entorno.

El Plan Especial definirá las condiciones de desarrollo de sus infraestructuras, instalaciones y edificaciones, elaborando para ello, cuando sea necesario, los planes, proyectos u otras figuras de planeamiento o instrumentos de ejecución que se consideren oportunos.

3. Las actuaciones puntuales interiores al sistema general ferroviario que sean complementarias de la infraestructura existente, se desarrollaran en cada caso mediante proyecto de edificación o urbanización. No obstante, cuando las características de la actuación lo justifiquen, se exigirá la redacción de un Plan Especial en el que se delimitará la zona ferroviaria, en la que se incluye la actuación, así como las características de la misma.

Artículo 7.15.9 Condiciones generales de diseño (N-2)

1. Los elementos y suelos calificados para el uso ferroviario se someterán a la regulación establecida en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, demás disposiciones vigentes y a lo contenido en estas Normas.⁴⁶²
2. El establecimiento de nuevas líneas ferroviarias se ajustará a los trazados previstos en el Plan General.
3. Los proyectos de líneas ferroviarias de nuevo trazado cuidarán especialmente reducir el impacto ambiental sobre las zonas que atravesen, debiendo someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental regulado en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de la forma establecida en su Reglamento de aplicación aprobado por el Real Decreto 1131/1988, y de acuerdo con lo previsto en la Ley 10/1991 de la Comunidad de Madrid para la Protección del Medio Ambiente.
4. La construcción de pasos a distinto nivel, de instalaciones de servicio y, en general, cuantas acciones urbanísticas se ejecutases en los terrenos comprendidos en el sistema ferroviario, se regirán por la normativa específica sobre la materia y por las que establece este Plan General o se recojan en sus instrumentos de desarrollo.
5. En suelo urbano se impedirá el libre acceso a las líneas ferroviarias mediante la disposición del cerramiento necesario, y no se podrán establecer pasos a nivel con la red viaria rodada o peatonal.

Artículo 7.15.10 Régimen de limitaciones a las ordenaciones colindantes (N-2)

1. Las ordenaciones que se prevea sean cruzadas por la línea férrea, o colindantes con la misma, regularán el uso y la edificación del suelo respetando las limitaciones impuestas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, distinguiendo a estos efectos las zonas de dominio público, servidumbre y afección. Estas zonas, de aplicación a las líneas ferroviarias señaladas esquemáticamente en el Plano de Protecciones y Servidumbres

⁴⁶² Ver la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

del Transporte y demás espacios ferroviarios de aplicación legal, se extienden a ambos lados de la vía y su anchura, características y condiciones de edificación y uso se rigen por las establecidas en la citada Ley.

2. Cuando ello no impida, limite o entorpezca la función, en todo o en parte de la zona de servidumbre ferroviaria, ésta se podrá destinar a espacios verdes o aparcamientos.
3. Las actuaciones urbanísticas colindantes con el sistema general ferroviario están obligadas a vallar a su cargo las lindes con éste, estableciendo medidas de protección suficientes para garantizar la seguridad de personas y bienes.
4. Cuando las condiciones generadas por la nueva ordenación urbanística aconsejen la construcción de un paso a desnivel, su coste se conceptuará como gasto de urbanización. Para estos puntos de cruce será preceptiva la conformidad de la administración ferroviaria competente.

Artículo 7.15.11 Condiciones particulares de la zona de viales ferroviarios (N-2)

No se podrán edificar en la zona de viales otras instalaciones que las directamente vinculadas a garantizar el movimiento de los vehículos del sistema, tales como soportes y tendidos, casetas de protección, maniobra y señalización, etc.

Artículo 7.15.12 Condiciones particulares de la zona de instalaciones ferroviarias (N-2)

1. En esta zona podrán implantarse usos industriales o terciarios directamente asociados al servicio del sistema ferroviario, así como usos asociados destinados a viviendas para la custodia de las instalaciones, residencias comunitarias para los agentes del ferrocarril y equipamientos para el uso del personal del servicio.
2. Su edificabilidad no será superior al coeficiente de siete (7) metros cuadrados por cada diez (10) metros cuadrados de suelo calificado como zona de instalaciones ferroviarias.
3. En todos los casos, cumplirán las condiciones que, para cada uso, se establecen en estas Normas.

Artículo 7.15.13 Condiciones particulares de la zona de servicio ferroviario (N-2)

1. Los usos asociados se someten a las condiciones reguladas para los mismos en el Capítulo 7.2. No obstante, a través de un Plan Especial cuya gestión se articulará mediante Convenio Urbanístico, en actuaciones sobre edificios que, previa justificación del órgano competente, se consideren innecesarios para el específico funcionamiento de la actividad ferroviaria, podrá superarse el porcentaje máximo que para los usos asociados se establece en el régimen general de los usos compatibles.
2. La edificabilidad no superará la cuantía de un (1) metro cuadrado por cada un (1) metro cuadrado de suelo calificado como zona de servicio ferroviario.
3. En todos los casos, cumplirán las condiciones que, para cada uso, se establecen en estas Normas.

Artículo 7.15.14 Régimen de licencias en suelo de uso ferroviario (N-2)

1. Los actos de edificación y de cambio de uso de los edificios existentes en los terrenos incluidos en el uso ferroviario, están sujetos al trámite de licencia municipal.

2. El régimen general de licencias municipales se someterá en los terrenos adscritos al uso ferroviario a lo dispuesto en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, en virtud de la cual, la empresa titular de la explotación ferroviaria de transporte público no precisará licencias municipales para las obras de conservación y entretenimiento de sus líneas e instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria.⁴⁶³

Artículo 7.15.15 Condiciones específicas de la red de Metro (N-2)⁴⁶⁴

1. La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de la red de Metro se someterán a lo regulado en su normativa específica y a lo establecido en estas Normas.
2. La construcción de tramos de red de Metro en superficie se ajustará a los mismos condicionantes establecidos para la red de ferrocarril.
3. Respecto de los usos asociados admitidos en la red de Metro se estará a lo establecido en la normativa específica de la Comunidad de Madrid.

Artículo 7.15.16 Actuaciones especiales (N-2)

Sin perjuicio de lo establecido en los artículos anteriores el Plan General propone actuaciones especiales en la zona de ferrocarril, cuyas condiciones de uso y aprovechamiento se regulan específicamente en sus correspondientes fichas de condiciones de desarrollo. Este tipo de actuaciones precisan de la redacción de un Plan Especial.

Sección Tercera. Transporte aéreo

Artículo 7.15.17 Definición (N-1)

Los terrenos asignados al transporte aéreo son los que se destinan a albergar las instalaciones en edificios o en superficie que hacen posible el movimiento de las aeronaves, tanto en su vuelo como en tierra, así como el acceso a las mismas de pasajeros, mercancías y los servicios complementarios.

Artículo 7.15.18 Aplicación y alcance (N-1)

1. Las condiciones que se señalan serán de aplicación a los terrenos que el planeamiento destine a tal fin y que se representan en la documentación gráfica del Plan General, en los Planos de Ordenación, o en sus instrumentos de desarrollo.
2. Todos los elementos calificados como uso dotacional para el transporte aéreo se consideran como sistema general y forman parte de la estructura general y orgánica del Plan General.

Artículo 7.15.19 Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas (N-2)⁴⁶⁵

1. Tienen por objeto establecer restricciones a las construcciones e instalaciones que se ubican en los alrededores de los aeropuertos y aeródromos a fin de garantizar la seguridad y continuidad de las operaciones de aeronaves que operan en ellos. Asimismo,

⁴⁶³ Ver la Ley 38/2015, de 29 de septiembre del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

⁴⁶⁴ Artículo modificado por la MPG 00/343 (aprobación definitiva 08.11.2023 BOCM 27.11.2023).

⁴⁶⁵ Artículo modificado por la MPG 00/343 (aprobación definitiva 08.11.2023 BOCM 27.11.2023).

resulta necesario compatibilizar la infraestructura aeroportuaria con los usos del suelo en su entorno.

Los suelos afectados, y las servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas son los que figuran en los planos oficiales vigentes publicados en el BOE correspondientes al Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y al Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, aprobados conforme a la legislación sectorial vigente, que se incorpora, para su consulta, en el Visor Urbanístico de la web del Ayuntamiento de Madrid.

2. Se distingue entre:

- a) Servidumbres aeronáuticas y propuesta de servidumbres aeronáuticas: Establecidas para garantizar la seguridad y continuidad de las aeronaves que operan en los aeropuertos y aeródromos, en las que se diferencian las siguientes categorías:
 - i) Servidumbres de aeródromo: Establecidas en sus alrededores y, en su caso, en su interior, para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas, en adecuadas condiciones de seguridad.
 - ii) Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas: Establecidas para garantizar su correcto funcionamiento.
 - iii) Servidumbres de limitación de actividades: Por las que se podrán prohibir, limitar o condicionar las actividades que puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. en las áreas afectadas por las servidumbres anteriores.
- b) Servidumbres aeronáuticas acústicas y huellas de ruido: Establecidas para compatibilizar la infraestructura aeroportuaria con los usos del suelo en su entorno. Quedan delimitadas por la envolvente de las isófonas, conforme a lo establecido en la legislación estatal sobre ruido.

3. Condiciones de aplicación en los suelos afectados por las servidumbres aeronáuticas y las propuestas de servidumbres aeronáuticas:

- a) Las construcciones e instalaciones, así como cualquier otra actuación que se contemple en el término municipal de Madrid en las zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y/o las servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, incluidos todos sus elementos (como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos), así como cualquier otro añadido sobre tales construcciones, así como los medios mecánicos necesarios para su construcción (grúas y otros medios auxiliares), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles u otros similares), así como el gálibo de viario o vía férrea, no pueden vulnerar las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas ni las propuestas de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos, que vienen representadas en los correspondiente planos oficiales vigentes aprobados conforme a la legislación sectorial, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones

de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en la legislación sectorial vigente.

- b) En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por las servidumbres aeronáuticas no permitan que se lleven a cabo las construcciones o instalaciones previstas, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio competente, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea, salvo cuando afecte a derechos ya patrimonializados.
- c) Conforme a legislación sectorial vigente, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción, incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación, en las zonas y espacios afectados las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES).
- d) En aquellas zonas del municipio de Madrid que no se encuentran situadas bajo las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), que se eleve a una altura superior a los 100 metros sobre el terreno, requerirá pronunciamiento previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES) en relación con su incidencia en la seguridad de las operaciones aéreas, conforme a lo dispuesto en legislación sectorial vigente.
- e) Conforme a la legislación sectorial vigente, las propuestas de nuevos planeamientos urbanísticos o planes de desarrollo en el término municipal de Madrid, de su revisión o modificación, deberán ser informadas por la Dirección General de Aviación Civil, para lo que se solicitará informe antes de la Aprobación Inicial del planeamiento. A falta de solicitud del informe preceptivo, así como en el supuesto de disconformidad, no se podrá aprobar definitivamente el planeamiento en lo que afecte al ejercicio de las competencias estatales. El aprovechamiento susceptible de materialización será el definido por el planeamiento de acuerdo con la legislación urbanística, una vez que se apliquen al mismo las condiciones que, en su caso, establezca el informe del Ministerio competente por razón de la materia, no generando, en el caso de su disminución, ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio competente, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea, salvo cuando afecte a derechos ya patrimonializados.
- f) Conforme a la legislación sectorial vigente, en las Zonas de Seguridad de las instalaciones radioeléctricas para la Navegación Aérea se prohíbe cualquier construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren, sin previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AES).
- g) En caso de contradicción en la propia normativa urbanística de este plan general, o entre la normativa urbanística y la documentación gráfica de este Plan General, prevalecerán las limitaciones o condiciones impuestas por las servidumbres

aeronáuticas sobre cualquier otra disposición recogida en el planeamiento urbanístico.

4. Condiciones de aplicación en los suelos situados bajo las servidumbres aeronáuticas acústicas o las huellas de ruido:
 - a) En los ámbitos clasificados como Suelo Urbano sometidos a las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas o afectados por las huellas de ruido originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos, no son compatibles las modificaciones urbanísticas que supongan un aumento del número de personas afectadas para los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios con respecto al planeamiento vigente.
 - b) En los ámbitos clasificados como Suelo Urbanizable afectados por las huellas de ruido originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos, no son compatibles los usos residenciales ni los dotacionales educativos o sanitarios.
 - c) En los ámbitos clasificados como Suelo No Urbanizable sometidos a las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas o afectados por las huellas de ruido originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos, no son compatibles las nuevas construcciones para usos residenciales, ni dotacionales educativos o sanitarios, ni las modificaciones urbanísticas, que supongan un incremento del número de personas afectadas para dichos usos.
 - d) En caso de plantearse la legalización de edificaciones previamente construidas no amparadas por licencia, destinadas a usos residenciales o dotacionales educativos o sanitarios, que se encuentren en terrenos afectados por las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas o las huellas de ruido originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos, habrán de estar convenientemente insonorizadas para que en el interior de las mismas se cumplan los objetivos de calidad acústica aplicables al espacio interior habitable de conformidad con lo establecido en la legislación estatal sobre el ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, no corriendo el gestor aeroportuario ni el Ministerio competente con los costes de la insonorización.

Artículo 7.15.20 Zonas (N-2)

1. Dentro del ámbito aeroportuario, se distinguen dos zonas:
 - a) Zona de movimiento de aeronaves: Comprende los campos de vuelo, pistas y plataformas, las instalaciones e infraestructuras auxiliares de servicio y mantenimiento del lado aire.
 - b) Zona de actividades aeroportuarias: Comprende el resto de los elementos y actividades que completan el intercambio con el lado tierra: pasajeros, carga, industrial, servicios, aviación general y abastecimiento energético.

Artículo 7.15.21 Condiciones de desarrollo (N-2)

1. Para obras de nueva edificación o en edificios existentes no destinadas específicamente a las actividades del transporte aéreo, se requerirá la previa delimitación de las zonas especificadas en el art. 7.15.20.
2. La actuación sobre terrenos incluidos en el uso dotacional para el transporte aéreo precisará de la previa redacción del correspondiente Plan Especial que marcará los límites de las zonas definidas en el artículo anterior, concretará su ordenación y precisará el conjunto de servidumbres aeronáuticas que se deriven. El Plan Especial definirá las condiciones de desarrollo de sus infraestructuras, instalaciones y edificaciones, interponiendo para ello, cuando sea necesario, los planes, proyectos u otras figuras de planeamiento o instrumentos de ejecución que se consideren oportunos.
3. El Plan Especial incluirá necesariamente un estudio de transporte terrestre, en el que se evaluarán la capacidad de los accesos terrestres, el impacto del tráfico generado por el aeropuerto y las medidas complementarias o correctoras necesarias para garantizar niveles de servicio y calidad ambiental adecuados en las redes y entorno próximo.
4. En tanto no se desarrolle el correspondiente Plan Especial, podrán autorizarse las actuaciones puntuales interiores al ámbito aeropuertuario que sean complementarias de la infraestructura existente, así como las obras de reparación o adaptación necesarias en la zona de movimiento de aeronaves o las necesarias para el mantenimiento de la edificación existente en el resto. No obstante cuando las características de la actuación lo aconsejen se redactará un Plan Especial en los términos del punto 2. También podrán concederse, en su caso, hasta el desarrollo de dicho Plan Especial, licencias para aquellas actividades ajenas a las propias aeroportuarias que dispongan de la autorización del órgano competente en materia aeroportuaria.
5. Todas las obras de edificación, así como las actividades calificadas ejercidas en suelos adscritos al uso dotacional para el transporte aéreo, estarán sujetas a la obtención de licencias municipales.

Artículo 7.15.22 Condiciones de la zona de movimiento de aeronaves (N-2)

En la zona de aeronaves no se podrán construir otras instalaciones que las directamente vinculadas a garantizar el movimiento de las mismas y de los vehículos e instalaciones a su servicio.

Artículo 7.15.23 Condiciones de la zona de actividades aeroportuarias (N-2)

1. En la zona de actividades aeroportuarias podrán construirse los edificios necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
2. Su edificabilidad no superará la cuantía de un (1) metro cuadrado por cada un (1) metro cuadrado sobre la zona calificada de actividad aeroportuaria.
3. Como usos compatibles se permiten los asociados sometidos a las disposiciones para ellos reguladas en las "condiciones generales de los usos compatibles" del Capítulo 7.2. No obstante, el Plan Especial podrá alterar los límites establecidos para la implantación de estos usos.

4. En todos los casos, cumplirán las restantes condiciones que, para cada uso, se establecen en estas Normas.

Artículo 7.15.24 Helipuertos (N-2)

1. Se entiende por helipuerto el aeródromo destinado exclusivamente a movimientos de helicópteros.
2. Los helipuertos podrán construirse en superficie o en plataforma elevada o en azoteas sobre edificios. Será de aplicación la legislación nacional e internacional que regule los elementos y espacios para el desarrollo de la actividad.
3. En todo caso, la instalación de un helipuerto precisará la obtención de la correspondiente licencia municipal, que deberá someterse al procedimiento de estudio de incidencia ambiental, de competencia municipal.

Sección Cuarta. Intercambiadores

Artículo 7.15.25 Definición (N-1)

Se definen como intercambiadores las áreas destinadas de forma permanente a facilitar el intercambio de pasajeros entre diversos modos de transporte.

Artículo 7.15.26 Aplicación y alcance (N-1)

1. Las condiciones que se señalan serán de aplicación a los terrenos que el planeamiento destine a tal fin y que se representan en la documentación gráfica del Plan General, en los Planos de Ordenación, o en sus instrumentos de desarrollo.
2. Todos los terrenos calificados como intercambiador tendrán la consideración de sistema general de transporte.

Artículo 7.15.27 Condiciones de desarrollo (N-2)

1. El desarrollo de los terrenos calificados como intercambiador, se realizará mediante la redacción del correspondiente Plan Especial.
2. En tanto no se desarrolle el correspondiente Plan Especial, referido a este ámbito sectorial, sólo se autorizarán las obras técnicas de reparación o adaptación necesarias en las instalaciones y edificios ya existentes.

Artículo 7.15.28 Condiciones de ordenación y diseño (N-2)

1. La edificabilidad no superará la cuantía de un metro (1) metro cuadrado por cada un (1) metro cuadrado de suelo calificado de uso dotacional para el transporte en su clase intercambiadores.
2. Los Planes Especiales incluirán preceptivamente los estudios de transporte y tráfico en los que se analice el impacto del funcionamiento del intercambiador en el sistema de transporte.
3. El Plan Especial determinará el resto de las condiciones de edificación y el régimen de los usos asociados que podrá alterar el instituido para dichos usos en el Capítulo 7.2, no computándose a efectos de edificabilidad la superficie destinada a garaje-aparcamiento, cualquiera que sea su situación.

Sección Quinta. Logística del transporte

Artículo 7.15.29 Definición (N-1)

Se entiende por uso dotacional para la logística del transporte, el destinado a concentrar y facilitar las labores de fraccionamiento y consolidación de cargas, o el estacionamiento y mantenimiento de vehículos pesados, así como las labores auxiliares para la preparación de las mercancías en relación al transporte, y los necesarios para tales operaciones.

Artículo 7.15.30 Aplicación y alcance (N-1)

Las condiciones que se señalan serán de aplicación a los terrenos que el planeamiento destine a tal fin y que se representan en la documentación gráfica del Plan General, en los Planos de Ordenación, o en sus instrumentos de desarrollo.

Artículo 7.15.31 Condiciones de desarrollo (N-2)

1. Para el desarrollo de los terrenos calificados para logística del transporte será necesaria la previa redacción del correspondiente Plan Especial.
2. En tanto no se desarrolle el correspondiente Plan Especial, referido a este ámbito sectorial, sólo se autorizarán las obras técnicas de reparación o adaptación necesarias en las instalaciones y edificios ya existentes.

Artículo 7.15.32 Condiciones de ordenación y diseño (N-2)

1. La edificabilidad no superará la cuantía de un (1) metro cuadrado por cada un (1) metro cuadrado de suelo calificado de uso dotacional para el transporte en su clase logística del transporte.
2. Los Planes Especiales incluirán preceptivamente los estudios de transporte y tráfico en los que se analice el impacto en el sistema de transporte.
3. El Plan Especial determinará el resto de las condiciones de edificación y el régimen de los usos asociados que podrá alterar el instituido para dichos usos en el Capítulo 7.2, no computándose a efectos de edificabilidad la superficie destinada a garaje-aparcamiento, cualquiera que sea su situación.