



**PROYECTO DE INTERÉS GENERAL
DE LA UNIÓN DE ESTACIONES
DE ASTÚN Y CANDANCHÚ
MEDIANTE TRANSPORTE POR CABLE**

**2_DOCUMENTACIÓN URBANÍSTICA.
NORMAS URBANÍSTICAS**

ABRIL 2025

Encargo P/104034

AVU/FMA

INGENNUΞ IDOM

Índice

1.	DOCUMENTACIÓN URBANÍSTICA. NORMAS URBANÍSTICAS	4
1.1	MEMORIA JUSTIFICATIVA.....	4
1.1.1	CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.....	4
1.1.2	MARCO JURÍDICO URBANÍSTICO	4
1.1.3	CRITERIOS ADOPTADOS PARA LA ADAPTACIÓN URBANÍSTICA	9
1.2	RÉGIMEN URBANÍSTICO RESULTANTE.....	11
1.2.1	CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DEL PROYECTO.....	11
1.2.2	ADAPTACIÓN LA CALIFICACIÓN DEL SUELO	11
1.2.3	ADAPTACIÓN DE LA NORMATIVA URBANÍSTICA.....	11
1.3	DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	18

Índice de figuras

Ilustración 1. Trazado de la infraestructura de transporte por cable, delimitación del ámbito del PIGA y términos municipales por los que pasa	5
Ilustración 2. PGOU de Aísa. Plano 1 (parcial). Término Municipal. Clasificación del suelo	6
Ilustración 3. PGOU de Jaca. Plano 1.3. Clasificación del Suelo. Zonas de Protección en S.N.U.	7
Ilustración 4. PGOU de Jaca. Plano 2 (Hoja 15 de 16). Clasificación y Estructura del Suelo	8
Ilustración 5. Identificación de las modificaciones en el TM de Candanchú.	11

1. DOCUMENTACIÓN URBANÍSTICA. NORMAS URBANÍSTICAS

1.1 MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.1.1 Conveniencia y oportunidad

Marco de redacción

Se redacta el presente documento de Adaptación Urbanística como documento integrante del Proyecto de Interés General de Aragón (en adelante "PIGA"), para la instalación de un sistema de transporte por cable para la unión de las estaciones de esquí de Astún y Candanchú en el Valle del Aragón. El pasado 26 de julio de 2023, el Consejo de Gobierno del Gobierno de Aragón declaró esta inversión de interés autonómico y de interés general de Aragón.

El impulso o iniciativa del Proyecto de Interés General de Aragón es público, siendo el solicitante el que ha elaborado la documentación de cada uno de los documentos que lo integran.

Objeto del documento

El trazado de esta nueva infraestructura de transporte por cable discurre por dos municipios, con sus respectivos instrumentos urbanísticos definitivamente aprobados y en los que es necesario prever las condiciones específicas de ordenación de la instalación y servicios anexos que se pretende implantar.

Procedencia de su formulación, oportunidad y conveniencia

La justificación de la procedencia de su formulación, oportunidad y conveniencia deriva de la necesidad de adaptar alguna de las determinaciones del planeamiento vigente a las condiciones necesarias para la implantación este sistema de transporte por cable.

Una vez declarado el interés autonómico del PIGA, y por lo tanto justificada su conveniencia, es pertinente la formulación y tramitación de los correspondientes documentos técnicos que hagan posible su implantación. Para que esto sea posible en el ámbito de los términos municipales de Jaca y Aísa, el presente documento incorpora las determinaciones urbanísticas que permiten que este proyecto se integre en la ordenación estructural y pormenorizada de los municipios en los que se propone su ejecución.

1.1.2 Marco jurídico urbanístico

Circunstancias urbanísticas vigentes

Instrumentos urbanísticos y de ordenación territorial de ámbito supramunicipal

El marco normativo general es el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón (TRLOTA), aprobada por decreto Legislativo 2/2015, de 17 de noviembre, del Gobierno de Aragón, (BOA- nº 225 de 20/11/2015); así como la Ley de Urbanismo de Aragón (TRLUA), aprobado por decreto-Legislativo 1/2014, de 8 de julio, del Gobierno de Aragón (BOA- nº 140 de 18/07/2014).

Además de estos, son de especial relevancia las siguientes directrices zonales y especiales de Ordenación Territorial de Aragón:

- Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés

Al proyecto le es de aplicación el Decreto 291/2005, de 13 de diciembre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueban las Directrices Parciales de Ordenación Territorial del Pirineos Aragonés (BOA de 28/12/2005).

Planeamiento urbanístico de ámbito municipal

Como ya se ha indicado anteriormente, el trazado del proyecto afecta a dos términos municipales. En el término municipal de Aísa, el trazado pasa por el núcleo de Candanchú: en el de Jaca, se corresponde con el enclave de Astún.

La clasificación urbanística de la mayor parte del trazado es Suelo No Urbanizable, con las especificidades que se describen en cada caso. En la parte baja del sistema de transporte, en el núcleo urbano de Candanchú, su trazado atraviesa suelos clasificados como Urbanos (consolidados y no consolidados) y urbanizables delimitados.

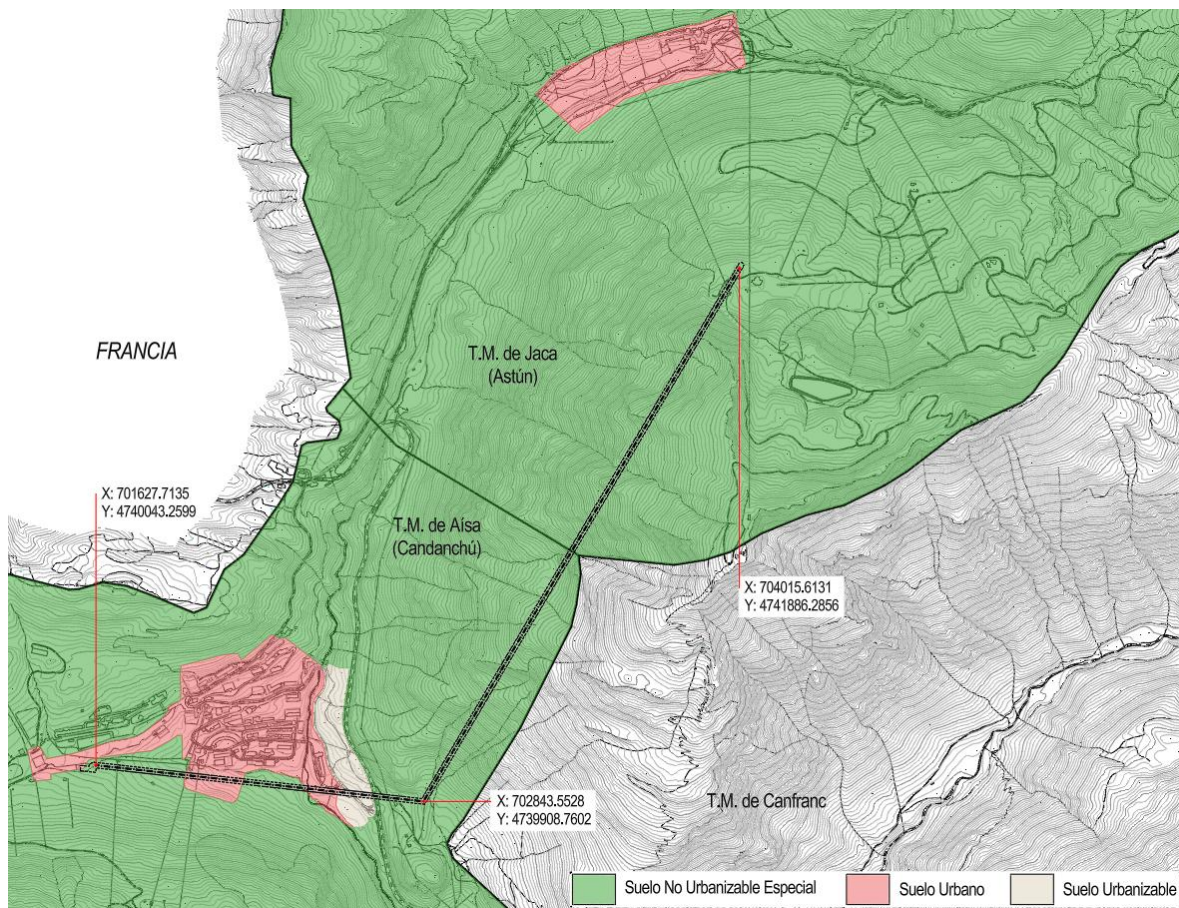


Ilustración 1. Trazado de la infraestructura de transporte por cable, delimitación del ámbito del PIGA y términos municipales por los que pasa

Para la correcta incorporación del trazado en los correspondientes planeamientos, se han identificado sus puntos singulares referenciados al sistema de coordenadas ETRS89.UTM-30N.

En los puntos siguientes se presenta la situación en cada municipio.

Aísa

El planeamiento vigente en el término municipal de Aísa es el Texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana de Aísa, cuyas normas urbanísticas fueron publicadas, tras informe favorable de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio de Huesca, en el B.O.P.HU. número 232 de fecha 7 de octubre de 2003. El documento de Plan General es el resultado del procedimiento de homologación de las Normas Subsidiarias a Plan General de Ordenación Urbana en relación con lo dispuesto en la Ley 5/1999 Urbanística de Aragón.

Este PIGA, en el término municipal de Aísa, afecta al núcleo de Candanchú.

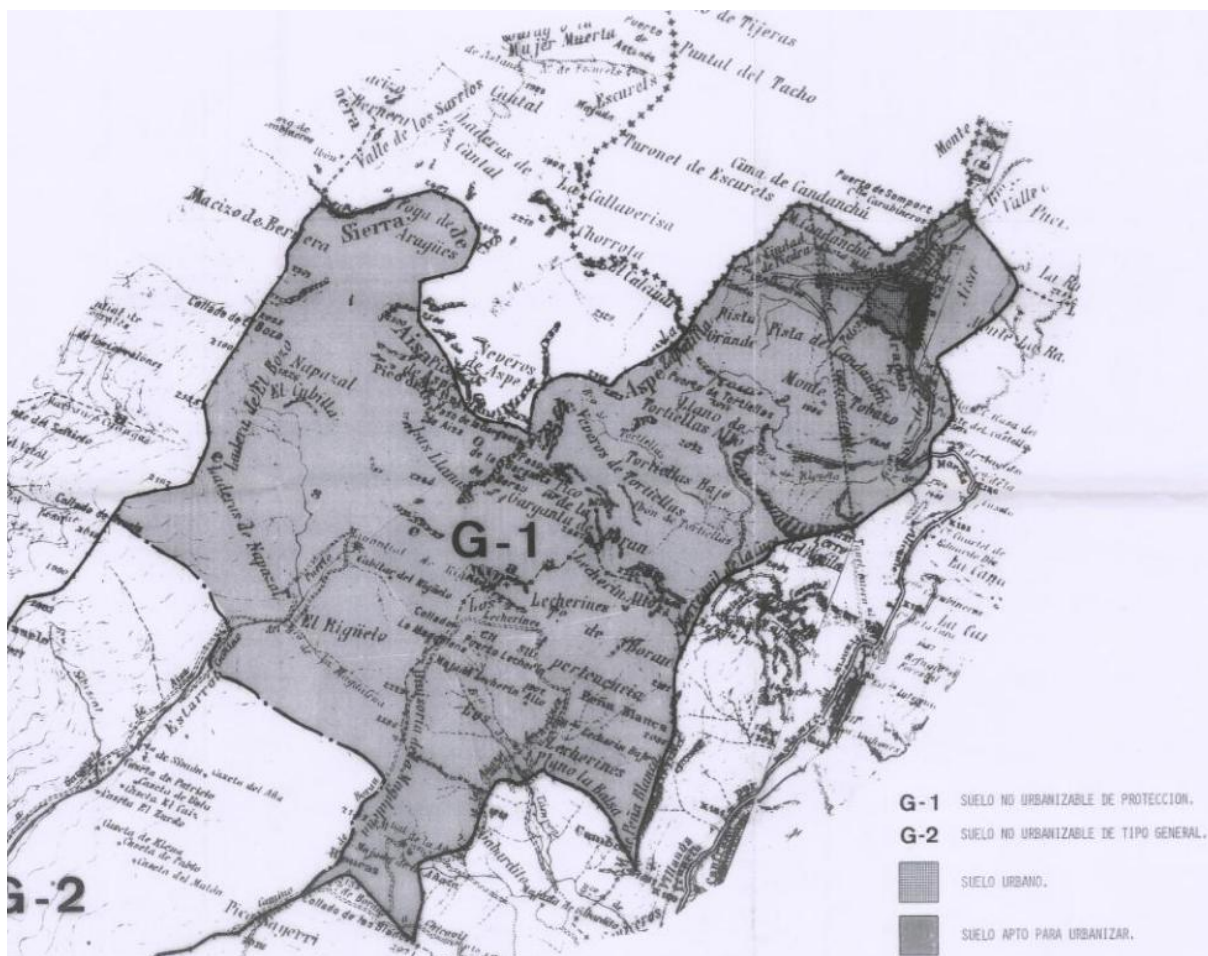


Ilustración 2. PGOU de Aísa. Plano 1 (parcial). Término Municipal. Clasificación del suelo

En el suelo no urbanizable, el trazado discurre por suelos clasificados como Suelo No Urbanizable de Protección (G-1) recogido en el artículo IV.8.a. Estos son suelos que el PGOU indica como de especial valor forestal, ganadero o por sus posibilidades en cuanto a valores paisajísticos, defensa de la fauna y la flora o su uso específico deportivo, (deportes de invierno, montañismo, ...).

El artículo V.5.4. recoge las Condiciones de grado 1 del suelo no urbanizable de protección especial del núcleo de Candanchú. En este se permiten los usos que no alteren el medio físico, como el agroforestal y ganadero que no impliquen volumen edificado (Uso 1) y los de instalaciones de esquí (Uso 11) en las condiciones requeridas en el apartado K del art. V.5.2. Además de otros usos en las condiciones del TRLUA para la autorización especial en suelo no urbanizable (Uso 5. Refugios de montaña, Uso 4. Bordas y Uso 2. Apertura de nuevas pistas o sendas).

En particular, los usos que pudieran tener un impacto mayor sobre estos suelos como pueden ser los Usos 11 y 2, se remiten a lo que el plan denomina "Análisis Técnico de Impacto" para establecer las medidas de protección del medio natural y el paisaje. Esta previsión del PGOU ha sido superada posteriormente por la normativa sectorial de evaluación ambiental, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, de ámbito nacional y la Ley 11/2014, de 4 de diciembre, de Prevención y Protección Ambiental de Aragón.

En el núcleo urbano de Candanchú, el trazado suelo urbano consolidado afecta a suelos pertenecientes al Sistema General "Aparcamiento de Pistas" y al Sistema General "Infraestructura Viaria". Las conexiones de infraestructuras afectan puntualmente a la parcela donde se ubica el Refugio Pepe Garcés, pero no es necesario ajuste urbanístico alguno.

En el suelo no consolidado, el trazado pasa por la unidad de ejecución 4 (UNIC 4), sin planeamiento aprobado, y cuyo desarrollo está previsto mediante la redacción de un Plan Especial. En el apartado

correspondiente del artículo V.1.2. Zonas que comprende el Suelo Urbano, se describe las condiciones de desarrollo de este plan especial.

El Plan Especial respetará y desarrollará los siguientes objetivos:

- a) *Acomodación de la ordenación volumétrica a la topografía, evitando desmontes y modificaciones del terreno natural;*
- b) *Diseño y localización volumétrica en la forma menos impactante en el territorio y entorno circundante, valorando su situación en relación a los accesos a la Estación;*
- c) *Respeto y puesta en valor de los cauces fluviales y de los valores ecológicos del paisaje, devolviendo a su estado inicial las partes modificadas, con eliminación de los vertidos y escombreras existentes en el ámbito;*
- d) *Consecución de la perfecta integración del ámbito en el entorno, evitando su tratamiento aislado, dando continuidad física y visual a la zona con los ámbitos en contacto incluso con el SAU 1, retomando las sugerencias visuales y territoriales preexistentes;*
- e) *Creación de un sistema local viario de comunicación entre la carretera Nacional 330 y la U.E. nº 14, recorriendo el límite del barranco Rinconada que sirva para la puesta en valor del mismo.*

En suelo urbanizable delimitado pasa por suelos previstos para el Sistema General de Espacios Libres, Sistema General "Infraestructura Viaria" y sobre los suelos susceptibles de transformación urbanística situados entre la N-330a y la N-330b. El ámbito está pendiente de desarrollo.

Jaca

El término municipal de Jaca cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana, y cuya regulación del suelo no urbanizable fue aprobada definitivamente por la Comisión Provincial de Urbanismo de Huesca en sesión de 6 de marzo de 1997 (B.O.A. 26/05/1997).

El enclave de Astún se delimitó como un espacio de especial protección por el Decreto 85/1990, de 5 de junio, de la Diputación General de Aragón, de medidas urgentes de protección urbanística en Aragón. Los objetivos de este decreto, actualmente derogado por la normativa urbanística posterior, eran los siguientes:

- a) *Delimitar las áreas del territorio de Aragón en las que concurren altos valores medio ambientales y del paisaje, que deben ser protegidos.*
- b) *Establecer de manera inmediata un régimen de Protección Preventiva de estas áreas, basado en la Ley 19/75, sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, y especialmente en sus artículos 12, 25 y 73.*
- c) *Regular un procedimiento eficaz y rápido para evitar que la preceptiva aplicación de los trámites obligatorios derivados de la aplicación de la Ley en las áreas sometidas a esta protección preventiva dé lugar a una dilación de los trámites administrativos de aprobación de Planes Urbanísticos o concesión de licencias.*
- d) *Regular un procedimiento para que las limitaciones de actividades no incidan negativamente en el desarrollo económico local.*

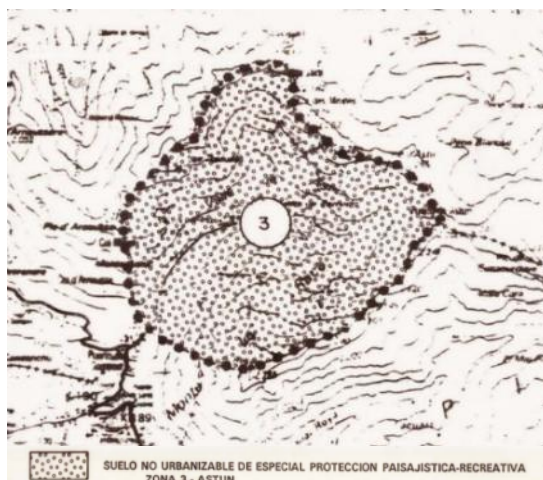


Ilustración 3. PGOU de Jaca. Plano 1.3. Clasificación del Suelo. Zonas de Protección en S.N.U.

La peculiaridad del Valle de Astún, separado físicamente del resto del municipio, llevó a que no se estableciera ninguna ordenación específica del suelo urbano no consolidado desde el planeamiento general y a que la ordenación del enclave se concretara a través del Plan Especial de Astún. No obstante, sí que quedaron definidas las condiciones de desarrollo del resto del enclave, clasificado como Suelo No Urbanizable que en el PGOU de Jaca se estructura en unidades homogéneas, en aplicación de las Directrices Parciales de Ordenación del Pirineo. La clasificación concreta del mismo es la de "Suelo No Urbanizable de Especial Protección Paisajística-Recreativa. Zona 3. Astún".

Según la ficha de este suelo recogida en las normas urbanísticas del Plan General de Jaca, se identifican como usos compatibles regulados tanto los usos forestales (monte bajo y repoblaciones) como los de esparcimiento (estación de esquí).

El artículo 131 de las normas describe las condiciones de implantación de infraestructuras en suelo no urbanizable de tal forma que puedan ser compatibles con la naturaleza del suelo en la que se ubica.

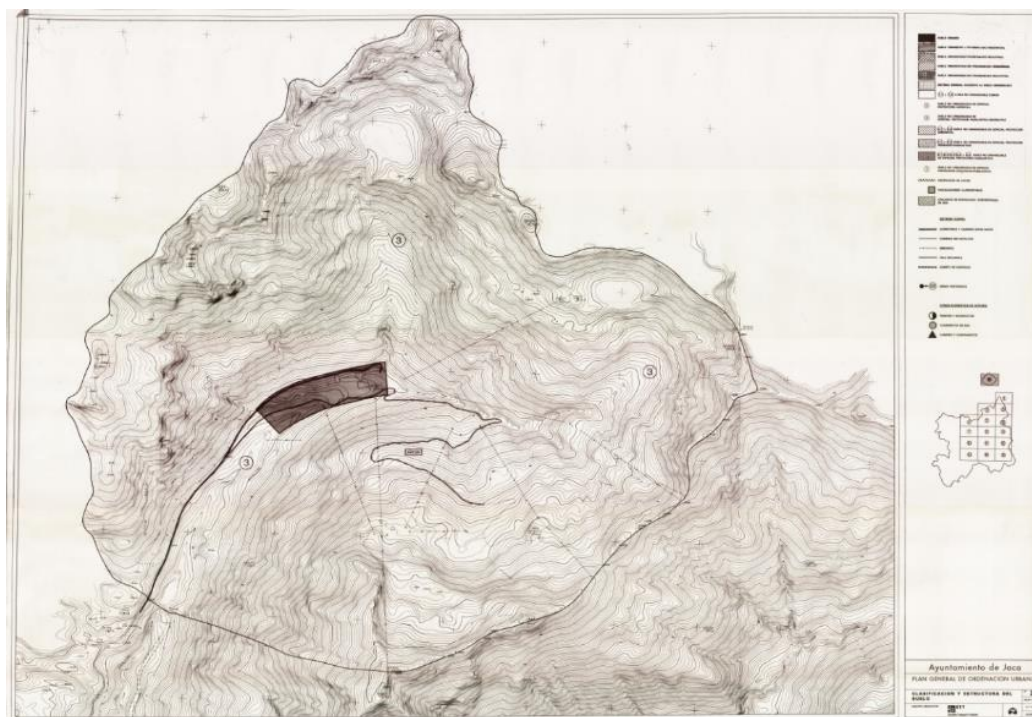


Ilustración 4. PGOU de Jaca. Plano 2 (Hoja 15 de 16). Clasificación y Estructura del Suelo

La zona urbana enclavada en el interior de la parcela se rige por las determinaciones de la Modificación nº 14 del PGOU de Jaca aprobada con carácter definitivo por acuerdo del Ayuntamiento pleno de 15 de septiembre de 2010 (texto refundido aprobado por acuerdo del pleno de 19 de enero de 2011 y publicado en el BOP de Huesca nº 36 de 22 de febrero de 2011) y redactada conforme al Convenio urbanístico de planeamiento firmado entre el Gobierno de Aragón, el Ayuntamiento de Jaca y la sociedad E.I.V.A.S.A. respecto a las condiciones urbanísticas para el desarrollo de la Estación Invernal "Valle de Astún", aprobado por Decreto 54/2009, de 14 de abril, (BOA nº 80 de 29 de abril).

El régimen urbanístico de aplicación es el derivado de la aplicación del artículo 37 y de la Disposición adicional novena de la Ley de Urbanismo de Aragón, texto refundido aprobado por Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio; Ley 8/2011, de 10 de marzo, de medidas para compatibilizar los proyectos de nieve con el desarrollo sostenible de los territorios de montaña y artículo 55 de las Directrices de Ordenación Territorial del Pirineo Aragonés aprobadas por Decreto 291/2005 de 13 de diciembre.

El trazado de la infraestructura de transporte por cable, en el enclave de Astún, afecta exclusivamente a los suelos clasificados como "Suelo No Urbanizable de Especial Protección Paisajística-Recreativa. Zona 3. Astún".

Marco jurídico derivado del Texto Refundido de la Ley de ordenación del Territorio

En el artículo 33, apartado 2 del TRLOTA, se establece lo siguiente:

2. Los Planes y Proyectos de Interés General de Aragón se ubicarán preferentemente en suelo urbanizable no delimitado o en suelo no urbanizable genérico. Cuando hubieran de afectar a otras clases o categorías de suelo, habrá de justificarse motivadamente tanto la necesidad de la concreta ubicación como la compatibilidad con los valores propios del suelo afectado.

Tanto en la Memoria Justificativa del PIGA como en el Estudio de Impacto Ambiental se justifica la necesidad de que estos proyectos se implanten en suelos clasificados como no urbanizables y, inevitablemente la necesidad de que puntualmente pasen por suelo urbano y urbanizable.

Es también objeto de este documento el establecer las determinaciones urbanísticas que son precisas en el ámbito de este PIGA, en relación con lo previsto en el artículo 44, apartado 2, de la TRLOTA.

2. Los documentos integrantes de los Planes o Proyectos de Interés General de Aragón podrán establecer cuantas determinaciones adicionales sean precisas, incluso las propias del plan general y, entre ellas, las siguientes: [...]

a) Las determinaciones que afecten a la ordenación estructural o pormenorizada del suelo urbano o urbanizable delimitado cuando resulte estrictamente indispensable para garantizar su adecuada inserción en la trama urbana y, en particular, su conexión con las infraestructuras supra-municipales o los sistemas generales existentes o previstos, así como el establecimiento y la prestación de los servicios, indicando la forma de financiación de las actuaciones que contemple, que podrá ser, total o parcialmente, a cargo del propio Plan o Proyecto de Interés General de Aragón o, previa alteración del planeamiento urbanístico, de otros ámbitos de gestión urbanística ajenos al mismo conforme a lo establecido en la legislación urbanística. [...]

De acuerdo con el artículo 46 del citado LOTA, los efectos de las determinaciones urbanísticas contenidas en el Proyecto de Interés General de Aragón vincularán a los instrumentos de planeamiento afectados y prevalecerán sobre los mismos. Sin perjuicio de que mediante el procedimiento correspondiente pueda iniciarse la alteración del planeamiento con objeto de adaptarlo en lo que proceda al contenido que se desarrolla en los puntos siguientes.

1.1.3 Criterios adoptados para la adaptación urbanística

Criterios y objetivos

La adaptación urbanística necesaria para la implantación de las infraestructuras previstas en el presente Proyecto de Interés General de Aragón (PIGA) busca armonizar entre los dos municipios, y en la medida de lo posible, las condiciones urbanísticas de los distintos suelos por los que discurre.

Las determinaciones que se incorporan a cada uno de los instrumentos consideran que, por las propias características de este tipo de infraestructuras y del territorio en el que se ubica, es necesaria y pertinente la tramitación de un estudio de evaluación ambiental que valore el impacto sobre el medio natural. Esta evaluación, sometida a informe de diferentes administraciones y organismos públicos, así como a la propia exposición pública que forma parte del proceso de tramitación y aprobación del PIGA, junto con las determinaciones de este documento, son garantía suficiente para la adecuada integración e implantación de la misma.

La declaración del Proyecto como de interés general de Aragón no hace necesario previsiones especiales desde el punto de vista urbanístico para garantizar su ejecución, por lo que la regulación propuesta se ajusta exclusivamente a las condiciones de uso, volumétricas y/o estéticas autorizados en cada tipo de suelo.

Con relación a la documentación gráfica a incorporar en esta documentación, indicar que en el núcleo de Candanchú no existe cartografía urbanística armonizada con el sistema de referencia ETRS89. El plan general se realizó aparentemente en el sistema de referencia ED50, sin embargo su cambio a las sistema actual no coincide fielmente con ninguna de las bases cartográficas o catastrales actuales. Su plena adaptación requeriría de unas decisiones que exceden el ámbito y alcance de este documento.

Por lo tanto, la adecuación gráfica que es necesario hacer en el núcleo urbano de Candanchú, se realiza únicamente sobre la zona estrictamente afectada y en lo que afecta al PIGA y en concreto a su paso por la unidad de ejecución nº 4 y por el suelo urbanizable. Para el resto, la única documentación gráfica válida sigue siendo la existente en el vigente Plan General de Ordenación urbana para el núcleo de Candanchú.

Descripción de la adaptación.

La adaptación necesaria afecta mayormente al núcleo de Candanchú en tanto que en el término municipal de Jaca los usos previstos son compatibles con el régimen urbanístico existente.

La estrategia de adaptación busca generar una normativa única que garantice que la nueva infraestructura de transporte por cable se integra de forma adecuada por los diferentes suelos sobre los que discurre; y que, en las molestias que pueda ocasionar se sitúen dentro de los márgenes permitidos por la ley. En lo que respecta a distancias a otras edificaciones o emisión de ruido entre otras.

Para ello, se define un nuevo uso específico “infraestructura de transporte por cable” que define las condiciones de implantación de éste y las medidas de protección ambiental correspondientes.

En este sentido, la normativa urbanística y ambiental vigente en el ámbito de este proyecto tiene unas previsiones que garantizan el desarrollo del territorio con la protección del medio natural y el medioambiente. Tanto la Ley de Ordenación del Territorio de Aragón (TRLOTA), como la Ley de Urbanismo de Aragón (TRLUA), como la normativa ambiental nacional y autonómica, y la normativa de sectorial y resto de directrices parciales y zonales que le afectan, tienen los procedimientos adecuados para la evaluación de la compatibilidad de los usos previstos con el medio natural.

La adaptación urbanística no modifica las previsiones del plan general en cuanto a la delimitación de las diferentes clasificaciones de suelo: urbano, urbanizable y no urbanizable. Sí que se ha incorporado en la ordenación la realidad existente y no actualizada en el planeamiento general resultante de la ejecución de la N-330a a su paso por el núcleo de Candanchú. En la práctica supone supresión del planeamiento de una pequeña isleta verde en el nudo que se preveía con la carretera y el ajuste, ya realizado, la parcela residencial en suelo urbano consolidado. En el ámbito del suelo urbanizable delimitado, los suelos que ya forman parte del dominio público de la carretera se grafían como tales, y se ajustan, en la parte correspondiente, los suelos limítrofes en particular el ámbito susceptible de desarrollo residencial y sin modificar la delimitación original del sistema general de zona verde previsto.

En suelo urbano consolidado se incorporan las condiciones derivadas de la implantación del uso específico de transporte por cable. El trazado previsto evita que la zona de influencia de la infraestructura discurra sobre suelo urbano en el que se prevía la estancia continuada de personas, en particular evitando que sobrevuele usos residenciales.

En el suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado, en tanto que los planeamientos no están desarrollados, se incorpora la previsión de que en la ordenación detallada deberá integrarse esta infraestructura, por lo que se adaptan las condiciones de desarrollo previstas en la normativa para cada sector. Además, el trazado a su paso por este tipo de suelos, en previsión de que puedan instalarse alguna de las pilonas de la nueva infraestructura, se clasifica como sistema general de infraestructura de transporte por cable; con el fin de preservar estos espacios de cualquier uso privativo.

1.2 RÉGIMEN URBANÍSTICO RESULTANTE

1.2.1 Clasificación y definición del ámbito del proyecto.

En el ámbito delimitado por el PIGA, la regulación urbanística es la descrita en el apartado siguiente, según clasificación y categoría de cada tipo de suelo por el que discurre.

1.2.2 Adaptación la calificación del Suelo

En la documentación gráfica que acompaña a este documento se recogen las adaptaciones necesarias en la clasificación y calificación para el trazado de la nueva infraestructura en el ámbito del suelo urbano no consolidado y del suelo urbanizable del núcleo de Candanchú. En ambos casos se prevé la reserva de un espacio clasificado como sistema general de transporte por cable.

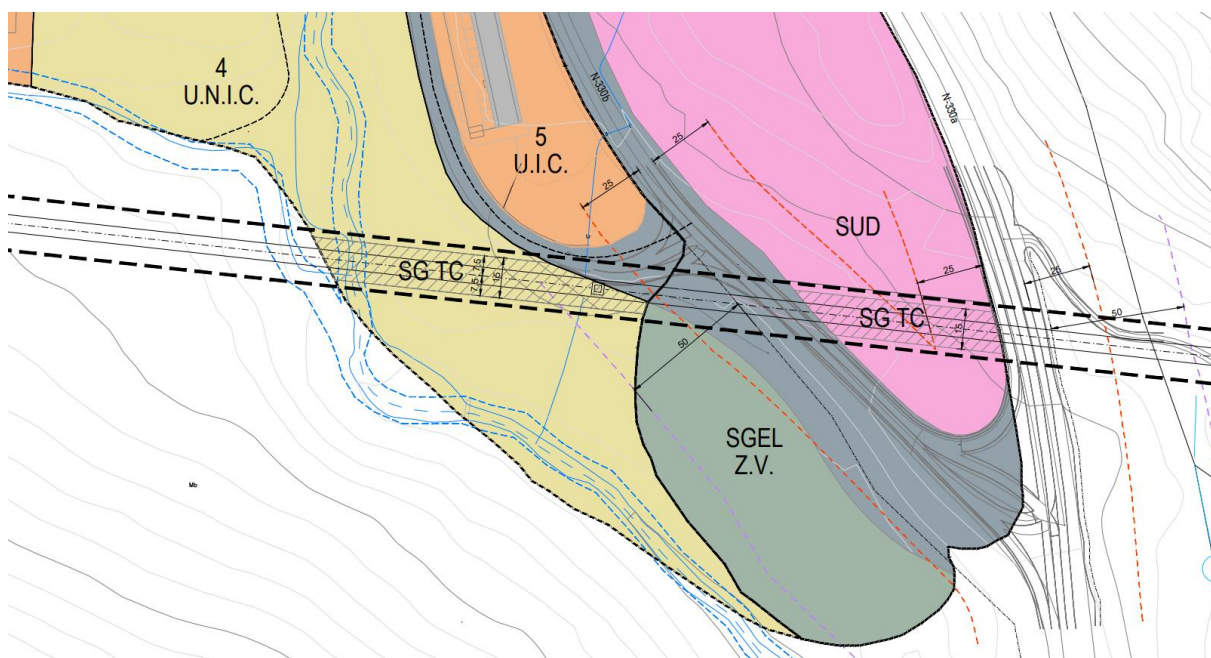


Ilustración 5. Identificación de las modificaciones en el TM de Candanchú.

De esta forma, los planeamientos de desarrollos en ambos ámbitos podrán adaptar su ordenación para integrar la situación resultante de la ejecución de la infraestructura. La regulación de este sistema general es flexible para que su urbanización y uso posterior pueda adaptarse convenientemente siempre que sea compatible con las propias limitaciones de seguridad de la infraestructura.

1.2.3 Adaptación de la normativa urbanística

A continuación, se incorpora la normativa urbanística que permite la ejecución de la infraestructura de transporte por cable.

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo.1. Generales

Art. 1. Normativa con carácter supletorio

Con carácter complementario, en el ámbito delimitado por este PIGA, todo aquello que expresamente no regulen estas normas, se regirá por la normativa urbanística recogida en el Planeamiento General del municipio correspondiente.

TÍTULO II. CONDICIONES GENERALES DE LOS USOS

Capítulo.1. Condiciones de los usos

Art. 2. Infraestructura de transporte por cable

1. Comprende las obras destinadas a transporte por cable en la medida que facilitan la accesibilidad y la mejora de la movilidad en su ámbito de influencia. La implantación de esta infraestructura tendrá que ser declarada de interés público. Este uso incluye también el uso de “Pistas” por la íntima relación existente entre ambos modos para servicio y rescate, así como todas las infraestructuras y servicios complementarios necesarios para su funcionamiento.
2. La infraestructura de transporte, que responde a los requisitos del proyecto incluido en el PIGA, quedará definido por los siguientes elementos:
 - a. Por el eje de la infraestructura definida en el proyecto correspondiente y que se identificará como mínimo con los puntos georreferenciados inferior, intermedio y superior del mismo.
 - b. Excepto en las estaciones de embarque o intermedias este sistema quedará definido por la envolvente definida en horizontal por una distancia de 15 metros, a cada lado del eje de la infraestructura, y una distancia en vertical de 2,5 metros desde el punto más bajo de las cabinas y el más alto de los cables; y en cualquier caso que contenga la zona de influencia definida en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya. La envolvente así definida tendrá derecho de vuelo a lo largo de toda la infraestructura sobre cualquier parcela.
 - c. El perfil de la infraestructura que concreta las características de todos sus elementos e instalaciones en la que, como mínimo, deberán definirse:
 - La distancia de separación mínima de la proyección del vuelo con las edificaciones existentes situadas a una distancia mínima de 15 m.
 - El límite de la proyección del vuelo de las cabinas.
 - El límite de posición de las estaciones inferior, intermedia y superior
 - d. El perfil de la infraestructura que concreta las características de todos sus elementos e instalaciones en la que, como mínimo, deberán definirse:
 - La altura mínima de paso en el cruce con la N-330a y N-330b, manteniendo el gálibo mínimo requerido por la normativa sectorial.
 - La altura de paso en el cruce con cualquier viario público de carácter autonómico, provincial o local. La altura mínima libre bajo cualquier parte de la infraestructura que sobrevuele cualquier vía será de 6 m.
 - La altura mínima de paso en el cruce de cualquier cauce público o vía de agua según la normativa sectorial correspondiente. En este caso la altura mínima libre bajo cualquier parte de la infraestructura que sobrevuele cualquier vía de agua será de 6 m.
 - Altura mínima de paso sobre cualquier tipo de edificación.
 - e. Cota de referencia de las estaciones y de las torres.

3. Ningún componente aéreo de la infraestructura de transporte por cable podrá situarse, en proyección horizontal, a una distancia menor a 5 metros de la fachada de edificios de uso residencial, residencial público y otros con presencia continuada de personas.

Se exceptúa de este requerimiento los edificios que formen parte de las instalaciones existentes afectadas a la actividad deportiva del esquí como casetas de remotes, botiquín, casetas de bombas, centros de infraestructuras eléctricas o de telecomunicaciones entre otras; así como el resto de las construcciones que puedan estar ubicadas en suelo no urbanizable y que no tengan una presencia continuada de personas.

4. No se establecen condiciones de parcela mínima, edificabilidad, ocupación, retranqueos, número de plantas o altura de fachada; así como estéticas. Estas serán las necesarias para el correcto funcionamiento de la infraestructura, cuya autorización ha sido sometida a evaluación de impacto ambiental y descritas en el proyecto correspondiente.
5. Se tomarán las siguientes medidas correctoras:
 - a. El color de las torres de la infraestructura será tal que reduzca su impacto visual en el entorno.
 - b. La losa de cimentación de las torres se cubrirá con tierra vegetal y se naturalizará de tal manera que mantenga la continuidad con los espacios libres circundantes. El fuste podrá quedar por encima del terreno.

TÍTULO III. RÉGIMEN DEL SUELO URBANO DEL NÚCLEO DE CANDANCHÚ

Capítulo.1. Condiciones particulares en suelo urbano consolidado

Art. 3. En el suelo urbano consolidado

1. En los terrenos incluidos en la delimitación del suelo urbano consolidado de Candanchú se permite el uso de infraestructura de transporte por cable con las siguientes limitaciones:
 - a. En suelos pertenecientes al sistema viario o de aparcamiento de pistas (Clave "SC"), se permite la instalación de cualquiera de las infraestructuras necesarias, y en particular las correspondientes a las estaciones de embarque, almacén de cabinas o las torres de apoyo, así como el resto de servicios necesaria para su funcionamiento.

Las condiciones de altura, ocupación, edificabilidad y vuelos, serán los necesarios para la correcta instalación de la infraestructura, no fijándose límite alguno. No será necesario la realización de un Plan Especial para la instalación de la infraestructura.
 - b. En suelos con otras calificaciones, salvo en los de uso residencial, únicamente se permite el vuelo de la infraestructura con las limitaciones señaladas en la descripción del uso.

Capítulo.2. Condiciones particulares en la unidad de ejecución 4 de suelo urbano no consolidado

Art. 4. Condiciones de ordenación

1. Estos suelos se corresponden con la Unidad de Ejecución UE 4 con unas condiciones de volumen e intensidad de uso determinadas.

Para el desarrollo de esta zona el PGOU se prevé la redacción de un Plan Especial que, además de contener las determinaciones establecidas en la normativa urbanística vigente, respetará y desarrollará los siguientes objetivos:

- a. El diseño y localización volumetría en la forma menos impactante en el territorio y entorno circundante, valorando su situación en relación a los accesos a la Estación y la infraestructura de transporte prevista que lo sobrevuela.
- b. La ordenación del ámbito buscará su perfecta integración en el entorno urbano, evitando su tratamiento aislado; y considerando las referencias visuales y territoriales preexistentes.

- c. Urbanización del frente viario de la actuación y recuperación e integración paisajística del barranco Rinconada y cauce del río Gállego a su paso en el ámbito del sector.
 - d. En la ordenación del ámbito se procederá a la integración de la infraestructura de transporte. Para ello se ha previsto la reserva de un sistema general de infraestructura de transporte por cable (SG TC) para no sobrevolar suelos privativos. Este sistema general, garantizará que siempre que se mantiene libre de obstáculos para el servicio de la infraestructura, la banda correspondiente a la zona de influencia con una anchura mínima de 15 metros (7,5 metros a cada lado del eje de la infraestructura) en las condiciones del uso previstas en esta normativa y en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya.
 - e. En la ordenación resultante, no se permitirán edificios a menos 15 metros del eje de la infraestructura y se garantizará la altura mínima bajo ella señalada en las condiciones del uso fijadas para esta.
 - f. Las torres de la infraestructura que pudieran estar en el ámbito de la unidad de ejecución se incluirán en suelos clasificados como sistema general de infraestructura viaria y contarán con acceso desde espacios públicos. Estos suelos contarán para el cálculo de la superficie máxima edificable del sector. Si el trazado final de la infraestructura de transporte por cable no previera ningún apoyo en esta zona, no será necesaria su reserva.
2. En tanto no se desarrolle urbanísticamente el ámbito, en estos suelos se admite el uso de "infraestructura de transporte por cable" con las condiciones previstas en el Art. 2.
 3. El tipo de ordenación será de edificación abierta y con las siguientes condiciones:

- Superficie del ámbito	23.305 m ²
- Edificabilidad bruta :	0,6 m ² /m ²
- Cesión de aprovechamiento:	10%
- Uso y tipología edificatoria:	según Plan Especial
- Sistemas generales incluidos (SG TC)	1.624 m ²
- Cesión de suelo mínima, incluyendo SSGG y reservas de planeamiento:	20%.

Art. 5. Condiciones de uso

1. Se permite el uso Residencial, Artesanal, Almacenaje, Hotelero y de Residencias comunitarias, Comercial, Oficinas, Espectáculos, Equipamiento, Garaje, Aparcamientos, Zonas Verdes y Libres e Infraestructuras, así como el de Infraestructura de transporte por cable.
2. Se prohíbe el resto.

Art. 6. Desarrollo de la ordenación

1. Estos suelos se desarrollarán mediante un plan espacial que determinará todas las previsiones relativas a la ordenación urbanística pormenorizada en concordancia con lo descrito en estas normas.

Art. 7. Determinaciones vinculantes del PIGA respecto de las condiciones del suelo urbano no consolidado

1. En el desarrollo de este ámbito de suelo urbano no consolidado será posible cambiar aquellas determinaciones no vinculantes recogidas en estas normas, sin necesidad de modificar este PIGA.
2. Las determinaciones vinculantes de este PIGA sobre las previsiones de desarrollo de la Unidad de Ejecución 4 son las siguientes:
 - a. Lo previsto en el Art. 4.1 apartados a, d, e y f; y apartado 2.
 - b. Lo previsto en el Art. 5 respecto al uso permitido de "infraestructura de transporte por cable".

TÍTULO IV. RÉGIMEN DEL SUELO URBANIZABLE

Capítulo.1. Suelo urbanizable delimitado

Art. 8. Tipo de Ordenación

1. Por edificación abierta a desarrollar en detalle mediante Plan Parcial. El sector tiene una extensión de 64.742 m² y no los suelos de dominio y uso público de la carretera N-330 no se computarán a efectos de la edificabilidad.

Art. 9. Usos

1. Permitidos:
 - Residencial, Artesanal, almacenaje (sólo en planta baja y hasta 1.000 m²)
 - Hotelero y Residencial comunitario, Comercial, Oficinas, Equipamientos, Zonas
 - Verdes y espacios libres, y Garaje Aparcamiento.
 - Infraestructuras de transporte por cable en las condiciones descritas en el Art. 2 de estas normas.
2. Usos Prohibidos: Todos los restantes.

Art. 10. Edificabilidad

1. Residencial, 0,3 m²/m² para uso residencial y restantes usos lucrativos privados a excepción del hotelero para el que se fija en 0,07 m²/m². con una edificabilidad total sobre suelo bruto de 0,37 m²/m².

Art. 11. Densidad

1. 70 viviendas por Hectárea, incluyendo en su cómputo, tal y como se prevé con carácter general en las normas del plan general, la densidad que genera el uso Hotelero.

Art. 12. Sistemas generales

1. En la ordenación del sector se procederá a la integración de la infraestructura de transporte. Para ello se ha incluido la reserva de un sistema general de infraestructura de transporte por cable (SG TC) para no sobrevolar suelos privativos. Este sistema general garantizará que se mantiene libre de obstáculos para el servicio de la infraestructura la banda correspondiente a la zona de influencia, con una anchura mínima de 15 metros (7,5 metros a cada lado del eje de la infraestructura), en las condiciones del uso previstas en esta normativa y en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya. El sistema general incluido tiene una superficie de 1.081 m².

Art. 13. Altura Máxima de fachada

1. IV plantas, 10, 50 mts.

Art. 14. Fondos máximos:

1. Según los usos:
 - o Uso residencial: 11 metros
 - o Usos restantes: 15 metros

Art. 15. Situación de la edificación:

1. Se concentrará en la zona topográficamente menos elevada para minimizar el impacto paisajístico y conseguir una estructura coherente en continuidad con el núcleo de Candanchú, alejándose del trazado de la N-330a.

Art. 16. Vuelos:

1. Los señalará el Plan Parcial.

Art. 17. Urbanización:

1. Todos los elementos de urbanización incluidos en el Sector se urbanizarán previa o simultánea a la edificación, con la prestación de las garantías legales de aplicación. Los espacios libres y zonas verdes tendrán un tratamiento vegetal y arbóreo adecuado a su uso y situación, planteando una barrera arbórea espesa como filtro entre la variante y la edificación, que podrá formar parte del sistema local de zonas verdes. No se podrá acceder al sector desde la carretera nacional N-330a. El Plan Parcial contemplará el rediseño de la actual carretera como vía urbana.

Art. 18. Restantes condiciones:

1. Las de carácter general contenidas en los Títulos II, III y IV de este Texto y las derivadas del Plan Parcial. Conjunta y simultáneamente con el Plan Parcial se tramitará la documentación ambiental correspondiente según la legislación vigente y, en su caso, el Plan Especial que desarrolle el Sistema General de Infraestructura de Saneamiento y Depuración, previsto en la propuesta de “Desarrollo y Gestión” del plan general, y en las condiciones señaladas por el entidad pública correspondiente, para satisfacer las necesidades de depuración. La ejecución de la infraestructura necesaria de saneamiento será una carga más de urbanización del sector.
2. En la ordenación del sector se procederá a la integración de la infraestructura de transporte. Para ello se ha previsto la reserva de un sistema general de infraestructura de transporte por cable (SG TC) para no sobrevolar suelos privativos. Este sistema general garantizará que se mantiene libre de obstáculos para el servicio de la infraestructura la banda correspondiente a la zona de influencia, con una anchura mínima de 15 metros (7,5 metros a cada lado del eje de la infraestructura), en las condiciones del uso previstas en esta normativa y en la UNE-EN 12929 o la que la sustituya.

En la ordenación resultante, no se permitirán edificios a menos 15 metros del eje de la infraestructura y se garantizará la altura mínima bajo ella señalada en las condiciones del uso fijadas para esta.

3. Las torres de la infraestructura que pudieran estar en el ámbito del sector se incluirán en suelos de uso público y contarán con acceso rodado.

Art. 19. Determinaciones vinculantes del PIGA respecto de las condiciones del suelo urbanizable

3. En el desarrollo del suelo urbanizable será posible cambiar aquellas determinaciones no vinculantes recogidas en estas normas, sin necesidad de modificar este PIGA.
4. Las determinaciones vinculantes de este PIGA sobre las previsiones de desarrollo del suelo urbanizable son las siguientes:
 - a. Lo previsto en el Art. 9.1. respecto al uso permitido de “infraestructura de transporte por cable”.
 - b. Lo previsto en el Art. 18 apartados 2 y 3.

TÍTULO V. RÉGIMEN DEL SUELO NO URBANIZABLE

Capítulo.1. Disposiciones generales

Art. 20. Ámbito de aplicación

1. Las condiciones aquí señaladas para el suelo no urbanizable se circunscriben a los suelos afectados por el trazado de la infraestructura por cable definida en el PIGA, tanto en el Término Municipal de Aísa, en el núcleo de Candanchú, como en el de Jaca en el enclave de Astún.

Art. 21. Condiciones generales de los usos

1. A los efectos de la utilización y realización de construcciones, instalaciones e infraestructuras en el Suelo No Urbanizable se permite el uso de “Infraestructura de transporte por cable” con las condiciones específicas señaladas en el artículo siguiente.
2. Su regulación del uso es la señalada en el Art. 2 de estas normas.

Capítulo.2. Condiciones específicas del suelo no urbanizable especial (SNU-E)

Art. 22. Condiciones específicas en SNU-E

1. En el suelo no urbanizable especial se admite el uso de “infraestructura de transporte por cable”. Tal y como se indica en las condiciones del uso, se entenderán autorizados junto a este, todas aquellas infraestructuras eléctricas, de abastecimiento, saneamiento, acceso por pista o cualquier otra actuación que sea necesaria para su correcta instalación, operación y mantenimiento.
2. Las condiciones de volumetría, posición de la edificación, ocupación o edificabilidad serán las necesarias para satisfacer las necesidades de la infraestructura proyectada. No se establece ninguna condición de parcela mínima.

TÍTULO VI. RÉGIMEN DE LOS SISTEMAS GENERALES

Capítulo.1. Sistema General de transporte por cable (T.C.)

Art. 23. Definición

1. Comprende todos o parte de los suelos afectados por la infraestructura y subsistemas que la configuran utilizada para el transporte de personas, mediante la tracción suministrada por cables situados a lo largo del recorrido. Podrá incluir todo tipo de infraestructuras necesarias para su instalación, uso y mantenimiento.

Art. 24. Condiciones de uso

1. Se permite el uso de “Infraestructura de transporte por cable” descrito en el Art. 2, así como todos aquellos usos públicos compatibles con el mismo. Entre ellos el viario, espacios libres y zonas verdes.
2. Se permiten las construcciones e instalaciones necesarias para su instalación, uso y mantenimiento sin limitaciones de volumen posición o edificabilidad.

Art. 25. Condiciones particulares en ámbitos de desarrollo

1. En los sectores de desarrollo de suelo urbano no consolidado y urbanizable en los que está previsto este sistema general, la ordenación detalla preverá su integración en el sistema de espacios públicos del ámbito. Cuando este espacio está afectado únicamente por el vuelo de la infraestructura, el tratamiento superficial será en continuidad con los espacios públicos adyacentes.
2. En tanto no se desarrollen los sectores de planeamiento, el espacio correspondiente al sistema general se mantendrá naturalizado e integrado con el paisaje actualmente existente en ambos ámbitos.

1.3 DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Planos de información

1. Término Municipal de Aísa
 - a. 01. Término municipal. Clasificación del suelo. e. 1/25.000
 - b. 03. Candanchú. Clasificación del suelo. e. 1/1.000
 - c. 04. Candanchú. Calificación del suelo. e. 1/1.000
 - d. 05. Candanchú. Unidades de Actuación. Clasificación. e. 1/1.000
2. Término Municipal de Jaca
 - a. 1.4. Clasificación y estructura del suelo. e. 1/50.000
 - b. 2. Clasificación y estructura del suelo. e. 1/5.000
3. PI-01 Trazado de la infraestructura e. 1/25.000

Planos de ordenación

1. Término Municipal de Aísa
 - a. PO-01 Núcleo de Candanchú (Aísa). Unidades de Actuación. Clasificación. e. 1/1.000