



MODIFICACIÓN nº2 del PLAN PARCIAL de la 2ª fase del PARQUE LOGÍSTICO de Riba-roja de Túria. Valencia



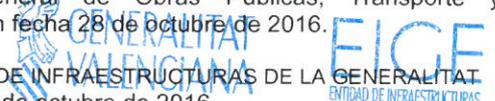
Octubre 2016

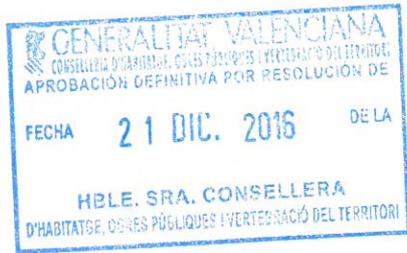
Entidad de Infraestructuras de la Generalitat



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA, Valencia, 28 de octubre de 2016.





EQUIPO TÉCNICO ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT

Ana Ros Pastor. Arquitecto

María Flores Fillol. Arquitecto

Pilar Pérez Soler. Técnico medio ambiente

Fernando Esteve Soriano. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

César Cuesta García. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

ÍNDICE

MEMORIA INFORMATIVA

1. Antecedentes
2. Ámbito de la modificación
3. Objeto de la modificación
4. Planeamiento vigente
5. Legislación aplicable
6. Condicionantes del trámite ambiental



MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. Justificación de la modificación
2. Descripción de la modificación
3. Justificación del cumplimiento de los estándares dotacionales
4. Tramitación ambiental
5. Inventario de edificaciones existentes
6. Estudio de viabilidad económica
7. Listado de documentos del Plan Parcial afectados por la modificación

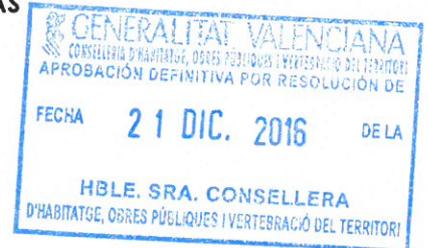
FICHA DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

ANEXOS

- Anexo 1. Informe ambiental y territorial estratégico.
- Anexo 2. Demanda de Recursos Hídricos.
- Anexo 3. Estudio acústico. Consideraciones.
- Anexo 4. Integración paisajística ordenación derivada de la ampliación aeroportuaria.
- Anexo 5. Efectos de la ampliación aeroportuaria sobre la vía pecuaria Cordel de Aragón.

NORMAS URBANÍSTICAS

CONDICIONES PARTICULARES DE LAS PARCELAS MODIFICADAS



PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN

- I- 01 Situación
- I- 02 Ámbito de la modificación
- I- 03 Estado actual (foto aérea)
- I- 04 Topográfico
- I- 05 Plan Director del Aeropuerto de Valencia de 2010. Área de cautela
- I- 06 Afecciones jurídicas y bienes de dominio supramunicipal
- I- 07 Planeamiento vigente. Régimen urbanístico

PLANOS DE ORDENACIÓN

- O - 00.1 Plan Director. Afecciones aeronáuticas: Servidumbres
- O - 00.2 Superficies limitadoras de altura
- O - 01.1 Régimen urbanístico transitorio hasta la aprobación, en su caso, del preceptivo Plan Especial del Sistema General Aeroportuario cuya Zona de Servicio afecte a la segunda fase del Parque Logístico. *(Modifica los planos O-01 Zonificación y O-02 Régimen Urbanístico)*
- O - 01.2 Régimen Urbanístico en caso de ampliación del Sistema General Aeroportuario con la inclusión de la actual área de cautela como Zona de Servicio.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA, en fecha 28 de octubre de 2016.

ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS



1. Antecedentes

Se redacta esta Modificación Nº 2 del Plan Parcial de la 2ª Fase del Parque Logístico de Riba-roja de Túria y Loriguilla, por iniciativa de la Entidad de Infraestructuras de la Generalitat Valenciana.

Las actuaciones en este ámbito se iniciaron en el año 1999, con la redacción del Estudio de Localización y Viabilidad del Parque Logístico Metropolitano de Valencia. Dicho estudio concretó la zona más adecuada para la implantación de actividades ligadas al transporte de mercancías por carretera.

El 6 de marzo de 2001 se aprobó definitivamente el *Plan Especial de Delimitación del Área de Reserva para la ampliación del Patrimonio Público de Suelo*, quedando legitimada la expropiación de los bienes y derechos afectados por la actuación.

El 27 de junio de 2002 se aprobó definitivamente el *Plan Especial de Ordenación de Usos del Área de Suelo Dotacional Público Primera Fase "Parque Logístico de Riba-roja"*, configurando un espacio destinado al depósito y reparación de contenedores, manteniendo la clasificación de suelo no urbanizable, con calificación de suelo dotacional de la red primaria.

En virtud de la Resolución de 24 de abril de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, el Instituto Valenciano de Vivienda SA procedió a la expropiación de los bienes y derechos incluidos en el ámbito del Plan Especial.

El 22 de marzo de 2004 se aprobó definitivamente el Programa para el Desarrollo de la Actuación Integrada por gestión directa del Área de suelo Dotacional Público Fase I Parque Logístico Riba-roja de Túria, que incorporaba Proyecto de Urbanización. Ostentó la condición de agente urbanizador el Instituto Valenciano de Vivienda SA,

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.
LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT Valenciana, 28 de octubre de 2016.



en su condición de empresa pública dependiente de la Conselleria de Territorio y Vivienda.

El 26 de enero de 2005 se aprobó definitivamente el Plan Especial modificativo con expediente de Homologación de la segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja de Túria. Dicho Plan modifica la clasificación del suelo pasando de Suelo no Urbanizable a Suelo Urbanizable y define la ordenación estructural del ámbito. Afecta a los términos municipales de Riba-roja de Túria y Loriguilla. Delimita además la zona de afección aeroportuaria del área de cautela, calificándola como elemento de la red estructural, y fija las limitaciones de altura derivadas de las servidumbres aeronáuticas. Todo ello según las prescripciones del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia aprobado en 2004 y al que se refiere con más detalle al final de este apartado.

El 3 de noviembre de 2005, por resolución del Conseller de Territori i Vivienda, se aprobó definitivamente el Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico que establecía la ordenación pormenorizada del área. Dicho Plan Parcial prescribe el uso de aparcamiento para la mayor parte de parcelas afectadas por una posible ampliación del aeropuerto, área de cautela, pero no las incluye en la red primaria de dotaciones públicas.

El 10 de noviembre de 2005 el Instituto Valenciano de Vivienda SA y el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat, suscribieron Convenio de subrogación relativo al ámbito de actuación "Parque Logístico de Riba-roja de Túria", en virtud del cual el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat se subrogó en todos los derechos y obligaciones que correspondían al Instituto Valenciano de Vivienda SA en dicha actuación, convirtiéndose en titular de todos los terrenos el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat.

El 21 de noviembre de 2006 se aprobó definitivamente el Programa para el Desarrollo de la Actuación Integrada por gestión directa de la segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja de Túria. La condición de agente urbanizador correspondía al Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat.

El 27 de julio de 2007 se aprobó el Estudio de detalle de las manzanas M3, M5, M6 y M16 del Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico, y el 5 de septiembre de 2007, se aprobó el Estudio de detalle de la manzana M-7.



El 17 de marzo de 2011 se aprobó definitivamente la Modificación del Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico cuyo objeto fue, por un lado, adaptar el planeamiento a la realidad de las obras de urbanización ejecutadas de acuerdo con la aparición del yacimiento arqueológico "Villa romana del Pou de la Sargueta" y, por otro, responder a las necesidades concretas que la implantación de las primeras empresas había evidenciado, modificando la calificación de algunas parcelas. Ese documento deriva del Plan Parcial aprobado en 2005, refundiendo éste con los estudios de detalle de algunas manzanas. Al igual que el Plan Parcial, este documento no califica como reserva dotacional de la red primaria las manzanas afectadas por el área de cautela aeroportuaria.

La Entidad de Infraestructuras de la Generalitat, entidad de derecho público, fue constituida como Ente Gestor por orden de la Ley 16/2003 de 17 de diciembre de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera, y de Organización de la Generalitat. Dicha constitución se llevó a cabo por Decreto 199/2004, de 1 de octubre del Consell de la Generalitat, bajo la denominación "Ente Gestor de la Red de Transporte de la Generalitat Valenciana". Por la Ley 12/2004 de 27 de diciembre de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat, se cambió su denominación por la de "Ente Gestor de la Red de Transportes y de Puertos de la Generalitat". Y por Decreto ley 7/2012 de 19 de octubre, de la Conselleria de Economía, Industria y Comercio, sobre medidas de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional de la Generalitat, cambió su denominación a la actual de "Entidad de Infraestructuras de la Generalitat".

En virtud de la Ley 1/2013, de 21 de mayo, de la Generalitat, de Medidas de Reestructuración y Racionalización del Sector Público Empresarial y Fundacional de la Generalitat, se produjo la extinción sin liquidación del Instituto Valenciano de Vivienda SA, mediante la cesión global de activos y pasivos a favor de su socio único, la Entidad de Infraestructuras de la Generalitat (EIGE), que adquiere, por sucesión universal, los derechos y obligaciones de la sociedad cedente.

El 10 de noviembre de 2014, EIGE remitió al Servicio Territorial de Urbanismo el Documento de Inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica de una Modificación del Plan Parcial 2ª fase Parque Logístico de Riba-roja de Túria. Dicha modificación de planeamiento proponía el cambio de uso aparcamiento a uso logístico de algunas parcelas, y se fundamentaba en la demanda (trasladada desde

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

VALENCIANA
ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT
Valencia, 28 de octubre de 2016.



el Servicio de Gestión de Activos de EIGE) de parcelas de gran tamaño de uso logístico de las que el Parque carecía.

El 19 de diciembre de 2014 la Directora General de EIGE resolvió la enajenación de diversas parcelas en el Parque Logístico de Valencia -M1, M2, M3/3, M4, M5/1, M5/3 y M16- mediante concurso, publicándose éste en sendos anuncios en el DOCV de 13 de enero de 2015. Las parcelas M1 y M2, para poder ser destinadas al uso logístico previsto en dicho concurso, requerían de la aprobación previa del planeamiento cuya tramitación se había iniciado en noviembre de 2014.

Fruto del concurso de enajenación de las parcelas M1 y M2 se presentó una oferta de compra para la parcela M1 del Plan Parcial.

Por otra parte, algunos de los informes sectoriales emitidos con motivo de la evaluación ambiental y territorial estratégica de la tramitación de esta modificación nº2 del Plan Parcial 2ª fase, hacían referencia a las prescripciones del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia. En concreto refieren a este Plan Especial el informe de la Dirección General de Transportes y Logística de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, y el informe de la Entidad gestora de los aeropuertos de interés general del estado, AENA, que recuerdan que el área de cautela debe ser conceptuada por los instrumentos urbanísticos como suelo dotacional de la red primaria, lo que no había sido recogido en el Plan Parcial de la segunda fase ni en su modificación, aprobadas definitivamente el 3 de noviembre de 2005 y el 17 de marzo de 2011, y en consecuencia, tampoco en la modificación segunda del Plan Parcial cuya tramitación se había iniciado en 2014 y de la que finalmente se desistió, archivándose el expediente por Resolución del 2 de noviembre de 2015 del Director General del Medio Natural y Evaluación Ambiental, por lo que se ha procedido a redactar este nuevo documento.

Se inició a continuación la tramitación ambiental por el procedimiento simplificado de la presente Modificación nº 2 del Plan Parcial de la 2ª Fase del Parque Logístico, emitiéndose Informe Ambiental y Territorial favorable el 17 de diciembre de 2015.

El 9 de junio de 2016, el Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad resolvió someter a información pública esta Modificación.

A continuación se detalla la tramitación y aprobación que, en paralelo a los documentos de planeamiento comentados anteriormente, se ha efectuado con relación al Sistema General del Aeropuerto de Valencia y a su área de cautela.



Planeamiento aeroportuario:

Por Orden Ministerial de 19 de julio de 2001 se aprobó el *Plan Director del Aeropuerto de Valencia*. Dicho documento, que planifica desde el punto de vista aeronáutico este aeropuerto calificado de interés general, delimita varias zonas:

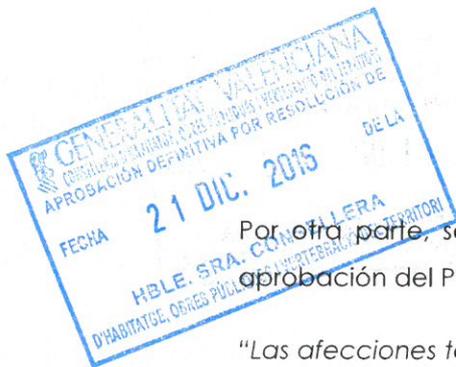
- el Sistema General Aeroportuario (Zona de Servicio del aeropuerto) que se corresponde con el aeropuerto y el desarrollo previsible del mismo, y que se subdivide en varios subsistemas.
- la zona de máximo desarrollo posible, Área de Cautela, constituida por terrenos exteriores al Sistema General Aeroportuario.
- otras áreas exteriores al Sistema General Aeroportuario: accesos, afección...

Hay que indicar que el Área de Cautela delimitada en dicho Plan Director superponía en gran parte con la fase II del Parque Logístico, un suelo previsto para dicha actividad industrial desde 2001 y cuyo último instrumento de planeamiento fue aprobado en 2011, todo ello según detalle expuesto anteriormente. Esta superposición ya fue recogida, como también se ha indicado anteriormente, en los planos correspondientes del Plan Especial modificativo con expediente de Homologación de la segunda fase del Parque Logístico aprobado en 2005.

La primera de las zonas delimitadas por el Plan Director, el Sistema General Aeroportuario, debe regularse urbanísticamente mediante un Plan Especial en cumplimiento del Real Decreto 2591/1998, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, por lo que se promovió por AENA el *Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia*, que fue aprobado definitivamente el 8 de septiembre de 2004 por resolución del Conseller de Territorio y Vivienda. Dicho planeamiento tiene como objetivo básico permitir el desarrollo del Sistema General Aeroportuario definido en el Plan Director (es decir la primera de las zonas anteriormente descritas), dentro de la estructura general y urbanística del territorio. Para la segunda zona delimitada por el Plan Director, el Área de Cautela, la única prescripción del Plan Especial y que recoge el artículo 1.1.2.6. de su normativa, es que la misma se califique como reserva dotacional de la Red Primaria en el planeamiento urbanístico estructural, para garantizar la posible ampliación del Sistema General Aeroportuario. Algo que, como se ha comentado, sí hizo el Plan Especial de la segunda fase, pero no recogió el planeamiento parcial de desarrollo.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT València, 28 de octubre de 2016.



Por otra parte, se indica en un informe de AENA, al que refiere la resolución de aprobación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de 2004, que:

"Las afecciones territoriales que inciden en el área de cautela, así como el riesgo de inundación, son aspectos a contemplar en el futuro plan especial que desarrolle la zona, en su caso".

Es decir, si el Área de Cautela o máximo desarrollo posible, finalmente se califica por el correspondiente Plan Director como Sistema General Aeroportuario, deberá, en aplicación del artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, formularse un Plan Especial que se someterá a evaluación ambiental y territorial y regulará urbanísticamente las nuevas instalaciones previstas y sus afecciones territoriales.

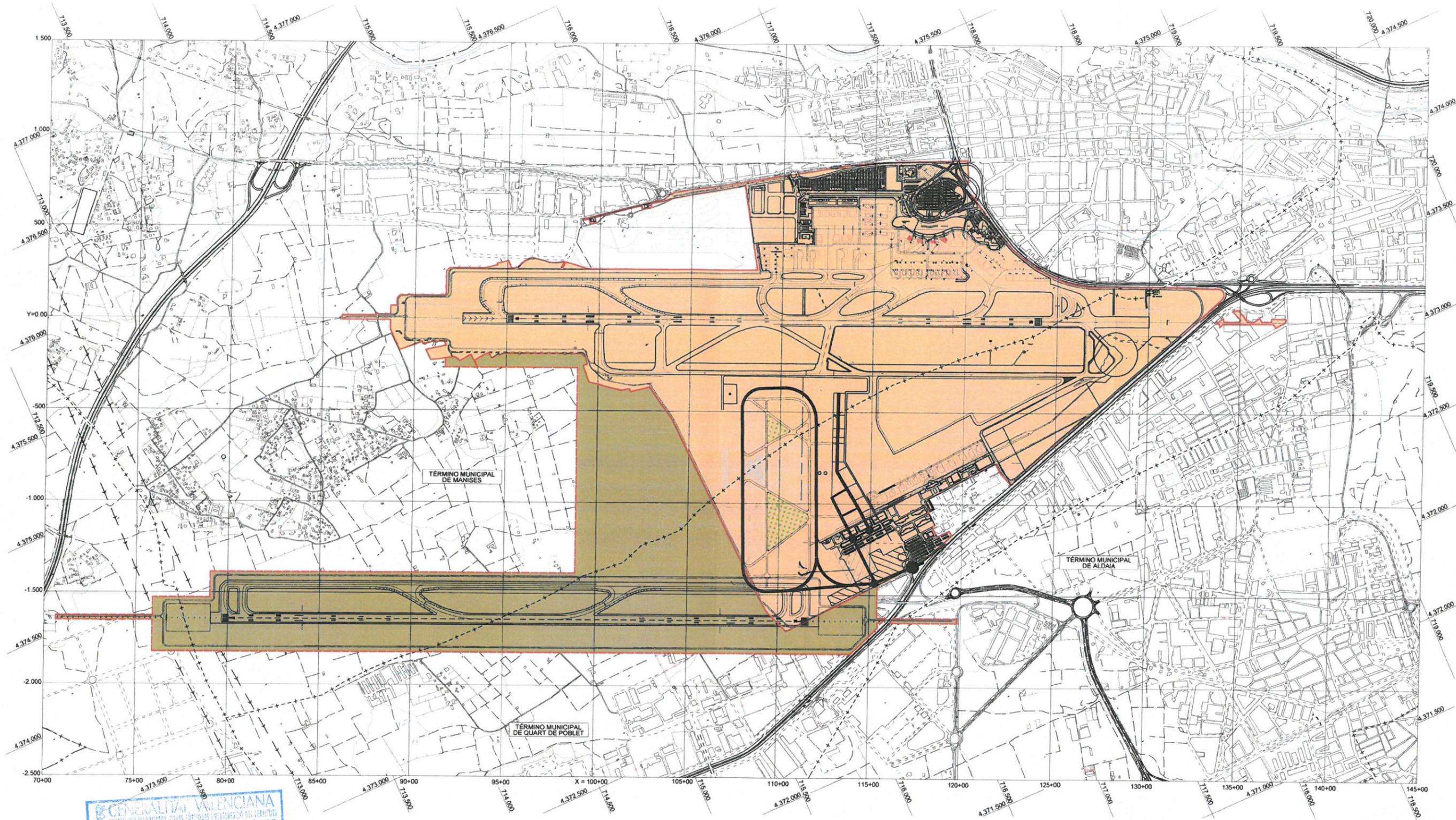
Durante la tramitación del Plan Especial Aeroportuario de 2004 se emitió informe favorable del Servicio de Planificación de la Dirección General de Transportes.

El 29 de noviembre de 2010, por orden del Ministerio de Fomento (Orden FOM 3417/2010, de 29 de noviembre), se aprobó un nuevo *Plan Director del Aeropuerto de Valencia* que modifica los límites de las futuras actuaciones. Aunque la 2ª fase del Parque Logístico sigue afectada por el área de cautela, la afección es menor.

De acuerdo con la cartografía digital, facilitada por el Servicio de Puertos y Aeropuertos de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, de las parcelas del Plan Parcial únicamente estaría afectada por dicha área de cautela la M2. También se encuentra afectado el viario del Parque, la Vía Pecuaria Cordel de Aragón, así como otras infraestructuras, entre las que se encuentra la línea aérea de alta tensión de 400 Kv de Red Eléctrica de España.

Se hace necesario exponer que la ampliación del Aeropuerto no está programada en el tiempo por los documentos que a ella refieren, de forma que el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia no establece plazos concretos para la ejecución completa del Plan Director, indicándose, en el artículo 2.1.2., que *"las etapas de desarrollo del plan especial se conformarán según vayan cumpliéndose las previsiones de demanda del plan director, ejecutándose en consecuencia"*.

Se incluye a continuación el Plano nº 10 "Máximo desarrollo posible", del Plan Director del Aeropuerto de Valencia de abril de 2010, en el que se delimita la Zona de Servicio propuesta y el Área de Cautela Aeroportuaria.



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

 LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT València, 28 de octubre de 2016.

- ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
- ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA
- LIMITE DE LA ZONA DE SERVICIO PROPUESTA
- LIMITE DEL MÁXIMO DESARROLLO
- LIMITE MUNICIPAL

CARTOGRAFIA
 Coordenadas: UTM ED50
 Fuente: Aena
 Año: Octubre 2004
 Escala: 1:5.000

NG	CONCEPTO	FECHA	POR
REVISIONES			
	 AEROPUERTO DE VALENCIA		
	DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS		
	PLAN DIRECTOR		
	MÁXIMO DESARROLLO POSIBLE		
HOJA Nº	PLANO Nº	FECHA	EDICIÓN
	10	ABRIL 2010	1:10.000

2. Ámbito de la modificación

El ámbito de la modificación es el del Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico en los términos municipales de Riba-roja de Túria y Loriguilla. Dicho ámbito, definido en el Plan Especial modificativo con expediente de Homologación de la segunda fase, tiene los siguientes límites físicos:

- Al norte limita con Suelo No Urbanizable común del término municipal de Riba-roja de Túria.
- Al este limita con Suelo no Urbanizable con Protección Agrícola del término municipal de Manises.
- Al sur limita con una franja de reserva para posible encauzamiento del Barranco de Pozalet.
- Al oeste limita con la 1ª fase del Parque Logístico (ejes 1 y 2), que constituye un Área de Suelo Dotacional para el depósito y reparación de contenedores, así como con el dominio público correspondiente a la autovía de Circunvalación a Valencia (A-7).

La superficie ocupada por el límite del sector según el Plan Especial es de 690.516 m², siendo la superficie computable 677.543 m², descontados 12.973 m² de dotaciones públicas existentes, que se corresponden con el viario de la primera fase adscrito a esta segunda fase. El Plan Parcial de la 2ª fase ajusta la superficie ocupada por el sector a 691.477,15 m², siendo la superficie computable, descontada la correspondiente al viario referido que también ajusta, de 678.225,20 m².

3. Objeto de la modificación

Esta modificación tiene dos objetivos básicos:

1. Por una parte, **expresar el carácter de dotación pública de la Red Primaria de parte de la parcela M2, caracterizando el resto de la parcela como de la Red Secundaria**. Se califica parte de la superficie como Red Primaria por estar afectada por el área de cautela definida en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado en noviembre de 2010¹. Dicha calificación está prescrita por el artículo 1.1.2.6. de la normativa del Plan Especial del Sistema

¹ Según cartografía digital facilitada por el Servicio de Puertos y Aeropuertos de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA



General Aeroportuario de Valencia de septiembre de 2004². En consonancia con esta normativa, y aunque el Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico de Riba-roja de Túria, de enero de 2005, incluye dicha área de cautela en la reserva dotacional de la red primaria (plano 7), hay que subsanar el hecho de que el planeamiento parcial del ámbito no incluye entre las dotaciones públicas de la red primaria -ni de la red secundaria- las parcelas afectadas por el área de cautela³.

2. Por otra parte, es objeto de esta modificación **obtener parcelas de uso industrial logístico de mayor tamaño de las que en la actualidad recoge el planeamiento del ámbito, procediendo a calificar como industrial para uso logístico la parcela M1, calificada en la actualidad como dotacional de la red secundaria**. Ello a fin de dar satisfacción a la efectiva demanda de grandes parcelas logísticas de la que se ha dado traslado desde el Servicio de Gestión de Activos de EIGE. La parcela M1 no está afectada por el área de cautela definida en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado en noviembre de 2010 (según cartografía referida en el párrafo anterior).



² El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia de septiembre de 2004 es vigente hasta la aprobación de otro que lo sustituya, en todos aquellos preceptos que no contradigan al Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado en 2010. (Disposición octava Orden FOM/3417/2010)

³ Con respecto al Plan Parcial, hay que indicar que en el plano informativo nº5, Afecciones jurídicas y bienes de dominio público supramunicipal, no se hace referencia a la afección aeroportuaria del área de cautela. El plano de ordenación nº2, Régimen urbanístico, que recoge las afecciones sectoriales, tampoco hace mención de dicha afección. Las normas urbanísticas de las parcelas afectadas por el área de cautela aeroportuaria de 2001 -parcelas M1, M2, M4 y M7- tampoco hacen referencia a dicha afección y no se les atribuye uso dotacional, salvo a la manzana M1 (art. 2.4 NNUU), destinándose a aparcamiento las tres primeras y a Industrial-terciario la M7.

Con respecto a la Modificación del Plan Parcial, de marzo de 2011, la ficha urbanística de la parcela M2, afectada por el área de cautela derivada del Plan Director del Aeropuerto de 2010, tampoco es calificada como dotacional de la red primaria como el Plan Especial Aeroportuario prescribe, calificándose como parcela terciaria con uso aparcamiento. Consta informe favorable con condiciones de la Dirección General de Aviación civil en lo que refiere a las servidumbres aeronáuticas. Dicho informe, de abril de 2009, advierte del solape del área de cautela con el ámbito de planeamiento, indicando que es AENA quién debe informar con relación a las afecciones sobre el territorio, al objeto de compatibilizar el desarrollo urbanístico con la infraestructura aeroportuaria.

4. Planeamiento vigente

En la actualidad es vigente para este ámbito el siguiente planeamiento:

- Plan Especial Modificativo, con expediente de Homologación, segunda fase Parque Logístico Riba-roja de Túria, aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Territorio y Vivienda de 26 de enero de 2005.
- Plan Parcial de la segunda fase del Parque Logístico, aprobado por Resolución del Conseller de Territorio y Vivienda, el 3 de noviembre de 2005.
- Estudios de detalle de las manzanas M-3, M-5, M-6 y M-16 del Plan Parcial de la segunda fase del Parque Logístico, así como de la manzana M-7, aprobados respectivamente el 27 de julio y el 5 de septiembre de 2007.
- Plan Director del Aeropuerto de Valencia, aprobado mediante la Orden FOM/3417/2010, de 29 de noviembre. Dicho Plan, que deroga al Plan Director de 2001, establece la vigencia del Plan Especial del Sistema Aeroportuario de Valencia de 2004 hasta que se apruebe un nuevo Plan Especial y en tanto en cuanto no se oponga a los preceptos del Plan Director.
- Modificación del Plan Parcial de la segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja de Túria, aprobada definitivamente por Resolución del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de 17 de marzo de 2011.

La **ordenación estructural** del ámbito objeto de esta modificación es la definida por el Plan Especial Modificativo con expediente de Homologación de la segunda fase del Parque Logístico y por el Plan Especial del Sistema Aeroportuario de Valencia, habida cuenta de que los Planes Generales de Riba-roja de Túria y Loriguilla son anteriores a dichos Planes Especiales. Los Planes Generales de ambos municipios fueron aprobados definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, el 23 de octubre de 1996 y el 20 de diciembre de 2002 respectivamente. **Esta modificación puntual de planeamiento no tiene como cometido alterar la ordenación estructural recogida en los documentos de planeamiento de rango superior referidos. A efectos estructurales, se limitará a recoger la calificación del área de cautela aeroportuaria establecida en los dos Planes Especiales referidos como elemento de la red primaria, subsanando el hecho de que la misma no estaba recogida en el planeamiento parcial anterior.**

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA, 28 de octubre de 2016.





La **ordenación pormenorizada** es la establecida en la modificación del Plan Parcial de la segunda fase que incluye, de forma refundida, las determinaciones del Plan Parcial y de los Estudios de detalle referidos anteriormente.

Esta modificación puntual de Plan Parcial, por tanto, únicamente pretende alterar las prescripciones relativas a la ordenación pormenorizada, en cuanto a las normas, usos e intensidades que rigen sobre algunas de las parcelas industriales y terciarias del ámbito.

5. Legislación aplicable

Además de la legislación sectorial que sea de aplicación a este documento, se debe cumplir lo establecido por la legislación urbanística vigente. En lo que refiere a ésta, es de aplicación la ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP). (DOCV 31/07/2014).

Respecto a la legislación sectorial, el objeto de esta modificación (modificación de edificabilidades, normativa y usos de varias parcelas) no afecta a los ámbitos regulados por la legislación de carreteras ni al trazado de la vía Pecuaría Cordel de Aragón.

Sin embargo, como ya se ha indicado, el ámbito de la modificación contiene parte del área de cautela aeroportuaria en la parcela M2 y, además, se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas legales correspondientes al Aeropuerto de Valencia, por lo que un incremento de edificabilidad de la parcela M1 deberá cumplir los límites establecidos por dichas Servidumbres.

De acuerdo con la normativa del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia, es preceptivo el informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil en la tramitación de cualquier instrumento urbanístico que afecte al área de cautela.

6. Condicionantes del trámite ambiental

Durante la tramitación ambiental de este documento, la Comisión de Evaluación Ambiental acordó, el 17 de diciembre de 2015, emitir informe ambiental y territorial estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica de la Modificación Puntual N° 2 del Plan Parcial 2ª fase Parque Logístico de Riba-roja de Túria, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio

ambiente, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en el citado informe. Se adjunta, como anexo 1 a esta memoria, el referido informe.

Todo ello, tal y como se indica en el propio informe, porque se considera que la Modificación Puntual propuesta queda enmarcada en el artículo 46.3 de la LOTUP por considerar que se trata de una modificación menor de Plan Parcial.

En lo que refiere a las determinaciones que se incluyen en el informe ambiental y territorial estratégico, en el apartado 4 de la Memoria justificativa de este documento se da cuenta del cumplimiento de las mismas.

No obstante, hay que adelantar que uno de los requerimientos de dicho informe para el texto definitivo de este documento es que "deberá contener una propuesta de ordenación pormenorizada afectada por el Área de Cautela Aeroportuaria, en el caso de ampliación de la segunda pista del Aeropuerto de Valencia".



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.
LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIANA
Valencia, 28 de octubre de 2016.



MEMORIA JUSTIFICATIVA

1. Justificación de la modificación

Tras la puesta en funcionamiento del Parque Logístico al finalizar la urbanización de la 2ª fase en diciembre de 2007, y tras unos años con escasas promociones, en los últimos tiempos se ha evidenciado una cierta demanda de solares de uso logístico. En concreto -y como ya se ha detallado en los antecedentes de la memoria informativa de este documento- derivado del concurso de enajenación de parcelas publicado el 13 de enero de 2015, y estando disponibles varias parcelas del Parque, se ha solicitado, para el establecimiento de procesos logísticos de distribución, almacenamiento y transporte de mercancías, entre otras, la parcela M1, con una superficie superior a los 50.000 m², y que en la actualidad tiene destino dotacional para uso de aparcamiento.

Por otra parte, y como también se ha detallado anteriormente, el artículo 1.1.2.6. de la normativa del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia (PESGAV) exige: *"los organismos competentes en materia de urbanismo conceptuarán, en los Planes Generales o Normas Subsidiarias correspondientes, el Área de Cautela como reserva dotacional de la red primaria para la ampliación del Sistema General Aeroportuario"*. Como consecuencia de esta exigencia, el Plan Especial Modificativo con expediente de Homologación de la fase II del Parque Logístico delimita -plano 7 de ordenación estructural, afecciones jurídicas y bienes de dominio supramunicipal- la zona de afección aeroportuaria de la IIª pista (área de cautela) como elemento de la ordenación estructural. Igualmente se ha indicado en la Memoria informativa que ni el Plan Parcial de la 2ª fase, aprobado en noviembre de 2005, ni su modificación, aprobada en marzo de 2011, califica los terrenos afectados por el área de cautela como dotacionales.

El área de cautela delimitada por el Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado en 2010 afecta en la actualidad a parte de la parcela M2 del Plan Parcial

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT Valenciana, 28 de octubre de 2016.

de la 2ª fase del Parque Logístico, de acuerdo con la cartografía referida en la memoria informativa.

A la vista de los hechos expuestos se propone modificar la calificación de las parcelas M1 y M2 de forma que:

- la parcela M1 se califique como parcela destinada al uso industrial logístico, alterando la calificación establecida por el Plan Parcial vigente y que es la de parcela dotacional pública de la red secundaria con destino aparcamiento,
- la parcela M2 se califique como dotación pública, modificando la calificación de uso terciario aparcamiento que le otorga el Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico y su posterior modificación.

Además de estos objetivos prioritarios, motivado igualmente por el hecho de dar respuesta a una posible mayor demanda de suelo logístico, se propone modificar el uso dominante de la parcela M13¹, que dejará de ser Industrial-Estación de servicio para pasar a ser Industrial-Logístico, dejando en cualquier caso compatible, entre otros, el uso de estación de servicio.

2. Descripción de la modificación

Como se ha indicado en la parte informativa de esta memoria, y derivado de las determinaciones del Informe Ambiental y Territorial Estratégico emitido en diciembre de 2015 con relación a esta Modificación Puntual de Plan Parcial, en este documento se va a establecer:

- por una parte, un **Régimen Urbanístico de carácter transitorio**, hasta la aprobación, en su caso, del preceptivo Plan Especial del Sistema General Aeroportuario cuya Zona de Servicio, recogida en el Plan Director que en su momento se apruebe, afecte a la segunda fase del Parque Logístico. Este régimen urbanístico transitorio se refleja en la memoria, normas y planos de este documento.
- por otra parte, una **propuesta de Régimen Urbanístico definitivo**, derivada de una posible ampliación del Sistema General Aeroportuario con la inclusión del área de cautela, con su forma y posición actual, como Zona de Servicio. Dicha ordenación, al igual que la anterior, se refleja en la memoria, normas y



planos de este documento. Hay que incidir en el hecho de que la ordenación del área de cautela y sus afecciones territoriales corresponde que la efectúe el preceptivo Plan Especial del sistema General Aeroportuario (art. 8 RD 2591/1998), que se deberá redactar cuando el área de cautela pasa a ser declarada Área de Servicio mediante el correspondiente Plan Director del Aeropuerto de Valencia.

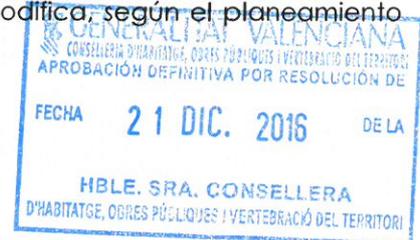
Las modificaciones concretas a las que refiere la **situación urbanística transitoria** son:

- Parcela M1: se cambia el uso dominante, que pasa de dotación pública aparcamiento a uso industrial actividad logística. Se incrementa la edificabilidad para satisfacer adecuadamente el uso logístico.

El hecho de dotar a la parcela M1 de la edificabilidad adecuada para la implantación de actividades logísticas requiere trasvasar parte de edificabilidad de otras parcelas, manteniendo la edificabilidad total del Plan Parcial que se modifica.

- Parcelas M11b y M14: son las seleccionadas para dar cumplimiento a lo expuesto en el punto anterior, minorando la edificabilidad terciaria actualmente permitida de forma que se compense el incremento de edificabilidad que la parcela M1 requiere.
- Parcela M2: se cambia el uso dominante, pasando de terciario aparcamiento a uso dotacional. Parte de esta parcela se conceptuará como de la red secundaria, mientras que la parte afectada por el área de cautela aeroportuaria lo hará como de la red primaria, de acuerdo con las prescripciones del planeamiento de rango superior.
- Parcela M13': se cambia el uso dominante industrial estación de servicio por uso industrial actividad logística.

Se transcribe a continuación un cuadro con las edificabilidades correspondientes a cada una de las parcelas que este planeamiento modifica, según el planeamiento vigente y la modificación plantada.



DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.
LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT Valenciana, 28 de octubre de 2016.

PARCELA	SUPERFICIE Situación transitada (según reciente medición)	PLANEAMIENTO ACTUAL			MODIFICACIÓN Nº 2 PLAN PARCIAL		
		USO	APROVECHAMIENTO PRIVADO m ² techo	IEN m ² techo/m ² parcela	USO	APROVECHAMIENTO PRIVADO m ² techo	IEN m ² techo/m ² parcela
M1	50.275,00	DOTACIONAL Aparcamiento	--	--	INDUSTRIAL Actividad logística	29.147,60	0,58
M2	46.861,00	TERCIARIO Aparcamiento	4.000,00	0,09	DOTACIONAL Aparcamiento	--	
M11b	21.935,00	TERCIARIO OFICINAS- HOTELERO	50.459,70	2,30	TERCIARIO OFICINAS- HOTELERO	36.065,43	1,64
M13	8.608,00	INDUSTRIAL Estación Servicio	3.950,05	0,46	INDUSTRIAL Actividad logística	3.950,00	0,46
M14	6.823,00	TERCIARIO OFICINAS- HOTELERO	15.692,90	2,30	TERCIARIO OFICINAS- HOTELERO	11.219,96	1,64

La edificabilidad total que se deriva de esta modificación mantiene la edificabilidad total permitida por el Plan Parcial, que es de 350.719,11 m² y que, en todo caso, es inferior a la permitida por el Plan Especial de la 2ª fase, que asciende a 362.297,00 m².

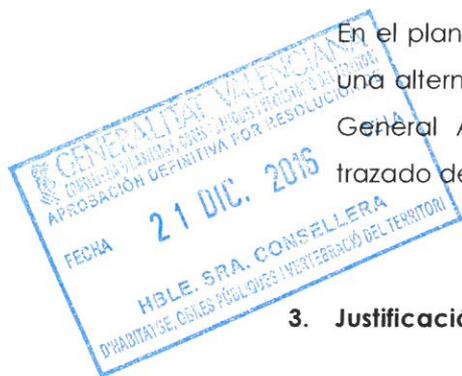
En lo que refiere a la **propuesta de Régimen Urbanístico en caso de ampliación del Aeropuerto de Valencia con una 2ª pista**, ésta difiere del régimen urbanístico transitorio anteriormente descrito ya que se ven afectados algunos elementos de la red primaria: viario, zonas verdes y vía pecuaria, así como la parcela dotacional de la red secundaria M2, reduciéndose su dimensión que pasa de los 46.861,00 m² indicados en el cuadro anterior a 16.180,00 m².

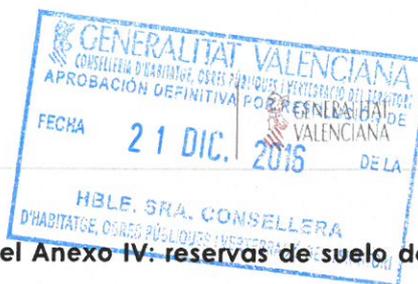
Las edificabilidades en parcela privada previstas en este caso en el que se supone la ampliación del aeropuerto de Valencia, son idénticas a las indicadas en el cuadro anterior correspondientes a la situación transitoria.

En el plano de ordenación correspondiente de este documento O-01.2, se propone una alternativa de adecuación urbanística a la situación de ampliación del Sistema General Aeroportuario mediante la construcción de una segunda pista según trazado del Plan Director vigente.

3. Justificación del cumplimiento de los estándares dotacionales

El cálculo de los estándares de dotaciones públicas está regulado en el Anexo IV, "Estándares urbanísticos y normalización de determinaciones urbanísticas", de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de Comunidad Valenciana (LOTUP). En este caso, son de aplicación los apartados 6 y 8 del Punto III, "Estándares funcionales y de calidad de las dotaciones públicas". A continuación se procede a justificar el cumplimiento de éstos.





a. Justificación del apartado 6 del punto III del Anexo IV: reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial.

Los suelos dotacionales de la Red Secundaria en actuaciones de uso dominante industrial son las zonas verdes públicas y las plazas de aparcamiento públicas.

La dotación mínima de **zonas verdes** públicas debe ser el 10% de la superficie computable del sector. La superficie computable del sector es, según el Plan Parcial, de 678.225,20 m². Por lo que la superficie mínima de zonas verdes públicas debe ser 67.822,52 m²

- El Plan Parcial establece un total de zonas verdes de 99.384,23 m², que la modificación primera de dicho documento ajusta a 103.162,72 m², y que esta modificación, en su régimen transitorio, no altera⁴.
- En el supuesto de ampliación del aeropuerto según el Plan Director de 2010, la superficie destinada a zonas verdes públicas sería de 98.300 m², que supera igualmente el mínimo exigido.

La otra dotación prescrita para el suelo industrial son las **plazas de aparcamiento** públicas, que deben cuantificarse como "una plaza de turismo por cada 200 m², o fracción, de edificabilidad industrial, y una plaza para vehículos pesados por cada 1.500 m², o fracción, de edificabilidad industrial. La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de una plaza por cada 100 m², o fracción, de edificabilidad industrial. Parte de la reserva de aparcamiento para vehículos pesados puede establecerse, justificadamente, en parcela privada". Y, además, "a la edificabilidad de otros usos no industriales que pueda existir en el ámbito de actuación, se le aplicarán los estándares exigidos en este anexo a la edificabilidad de cada uso", lo que hay que tener en cuenta debido a la existencia de parcelas de uso terciario en el ámbito, que requerirán de "una plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad terciaria. Se admite que estén en parcelas privadas siempre que las plazas de aparcamiento sean de uso público, entendiéndose por tales aquellas plazas situadas en aparcamientos accesibles para cualquier usuario, sin otro requisito que las limitaciones de gálibo, y durante, al menos, el horario de funcionamiento de la instalación terciaria a que da servicio, sea o no gratuito su uso".

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

VALENCIANA
ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS
LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT
Valencia, 28 de octubre de 2016.

⁴ Las zonas verdes se corresponden con las indicadas en el Plan Especial de la fase II como de la red primaria y que dicho plan, en la ficha de planeamiento, establece como computables a todos los efectos como de la red secundaria.

Las edificabilidades del Sector según esta propuesta de modificación son:

PARCELA	USO	APROVECHAMIENTO PRIVADO m2 techo
M1	INDUSTRIAL Actividad logística	29.147,60
M2	DOTACIONAL. Aparcamiento	--
M3	INDUSTRIAL Actividad logística	28.620,18
M4	INDUSTRIAL Actividad logística	13.700,00
M5	INDUSTRIAL Actividad logística	43.578,31
M6	INDUSTRIAL Actividad logística	7.425,60
M7	INDUSTRIAL TERCIARIO	9.623,08 4.800,00
M8	INDUSTRIAL Actividad logística	13.429,72
M9-10	INDUSTRIAL Actividad logística	18.700,00
M11a	INDUSTRIAL Actividad logística	16.600,00
M11b	TERCIARIO OFICINAS- HOTELERO	36.065,43
M12	DOTACIONAL	--
M13	INDUSTRIAL Actividad logística	3.950,00
M14	TERCIARIO OFICINAS- HOTELERO	11.219,96
M15	TERCIARIO OFICINAS- HOTELERO	14.062,20
M16	INDUSTRIAL Actividad logística	76.836,43
M17	INDUSTRIAL Actividad logística	22.960,60



EDIFICABILIDAD TOTAL	350.719,11 m2t
INDUSTRIAL	284.571,52 m2t
TERCIARIO	66.147,59 m2t

En el cuadro siguiente se indica el número de plazas de aparcamiento públicas que prescribe la LOTUP para la edificabilidad que resulta de esta modificación:

PLAZAS APARCAMIENTO PÚBLICAS	EDIFICABILIDAD INDUSTRIAL	EDIFICABILIDAD TERCIARIA	TURISMOS		VEHÍCULOS PESADOS
			1 Pl/100m2 USO TERCIARIO	1 Pl/200m2 USO INDUSTRIAL	1 Pl/1500m2 USO INDUSTRIAL
Prescritas por LOTUP	284.571,52 m2t	66.147,59 m2t	661	1.423	190
			2.084		190
			2.274		

En la actualidad existe espacio para aparcar 805 turismos en viario público, cifra obtenida a partir de considerar las dimensiones para plazas de turismo establecidas en el apartado 2.4.g del Anexo IV de la Ley 5/2014 (LOTUP).

Por tanto, faltaría, para cumplir las estipulaciones de la LOTUP, parcelas dotacionales que dieran cabida a 1.279 turismos y 190 vehículos pesados.

Para calcular la superficie necesaria de esas parcelas se ha calculado la superficie de la plaza considerando un espacio suficiente para maniobra y acceso:



- Superficie turismo: 20 m².
- Superficie vehículo pesado: 75 m².

Por lo que la superficie necesaria en parcela destinada a estacionamiento sería de **39.830 m²** (20 m² x 1.279 turismos + 75 m² x 190 vehículos pesados).

De estos datos se deduce que:

- durante el **periodo transitorio hasta la ampliación del aeropuerto**, la parcela M2 tiene una superficie de 46.861 m², y el área de cautela, calificada como Red Primaria, ocupa una superficie de 8.031 m², por lo que la superficie dotacional de la Red Secundaria que supone la parcela M2 es de 38.830 m², insuficiente para cumplir el estándar dotacional prescrito.
- **A partir del momento en que la parte de la parcela M2 afectada por la ampliación del aeropuerto sea incluida como Sistema General en el Plan Especial aeroportuario correspondiente**, se produce una sensible reducción de la superficie destinada a aparcamiento, ya que la parcela M2 pasaría a tener 16.180 m² según la propuesta de ordenación que incorpora este documento, Faltarían, por tanto, 23.650 m² de suelo dotacional de la Red Secundaria.

Además del hecho de ser insuficiente la superficie dotacional de la red secundaria, es importante indicar que el mayor requerimiento superficial de aparcamiento en parcela dotacional es para los turismos, 25.580 m² (20 m² x 1.279 turismos) frente a los 14.250 m² (75 m² x 190) requeridos para vehículos pesados.

Por otra parte, es imprescindible reseñar que el tipo de actividad industrial que se desarrolla en el parque -centros logísticos de almacenaje y distribución- es una actividad productiva especial, con muy baja afluencia de vehículos ligeros privados a los recintos industriales, no siendo proporcional dicha afluencia a la edificabilidad que el planeamiento atribuye a las parcelas logísticas como sí pudiera suceder en una actividad netamente industrial.

Es decir, se puede concluir que es insuficiente la superficie dotacional destinada a estacionamiento de vehículos que habría en el sector en el caso de ampliación del aeropuerto y, además, la mayoría de aparcamientos necesarios según el cálculo establecido en el apartado 6 del punto III del Anexo IV de la LOTUP -tanto antes como después de la ampliación del aeropuerto- se debe destinar a turismos, siendo éstos de menor afluencia en áreas logísticas que en sectores industriales convencionales.

Hay que indicar que **en el punto 6.3 del apartado III del Anexo IV de la LOTUP se permite, para el caso de las reservas dotacionales establecidas por dicha Ley en suelo de uso dominante industrial, que se minoren los estándares "mediante resolución motivada de la Conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de industria, cuando se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados"**.

En base a los hechos expuestos, y de acuerdo con las facultades establecidas en el punto 6.3 anteriormente referido, en mayo de 2016 se solicitó desde EIGE informe a la Dirección General de Industria y Energía de la Conselleria de Economía Sostenible, Comercio y Trabajo, con relación a una posible minoración de estándares de aparcamiento en el ámbito del Plan Parcial de la fase II del Parque Logístico, manteniendo como estándar dotacional, únicamente, las plazas de aparcamiento que tengan cabida en el viario del sector.

En julio de 2016 se emitió informe favorable a la solicitud de minoración de dotaciones formulada, al entenderse, por la Dirección General de Industria y Energía de la Conselleria de Economía Sostenible, Comercio y Trabajo, que se cumplen los requisitos establecidos en la LOTUP, punto 6.3 del anejo IV, ya que se trata de un complejo industrial donde está previsto un tipo de actividad productiva especial para el que no resultan adecuados dichos estándares exigidos.

No obstante el informe referido y sin ser, en consecuencia con el mismo, necesario destinar más superficie dotacional para estacionamiento de vehículos que la ubicada en el viario público, esta modificación del Plan Parcial fija como dotacional la parcela M2, pero sin las limitaciones superficiales establecidas en el apartado 6 del punto III del Anexo IV. Así, la parcela M2 puede dar cabida, de forma indistinta, a plazas de aparcamiento para camiones y/o turismos, con las siguientes superficies:

- Situación transitoria hasta ampliación del aeropuerto: 46.861 m².

Tras la ampliación aeroportuaria: 16.180 m².



6. Justificación del apartado 8 del punto III del Anexo IV: modificaciones de los planes.

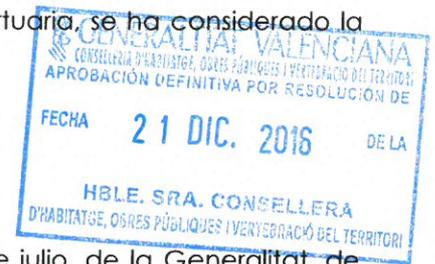
En el cuadro siguiente se verifica el mantenimiento del estándar dotacional global EDG en las dos situaciones, previa y posterior a la ampliación aeroportuaria que, en

su caso, pudiera producirse. Ello teniendo en cuenta que la edificabilidad total fijada por el Plan Parcial es de 350.719,11 y que la misma se mantiene en esta modificación puntual.

	RED PRIMARIA			RED SECUNDARIA		TOTAL DOTACIONAL	EDG
	ZV	RV	EQ	RV	EQ		
FASE II							
PLAN PARCIAL	99.384,23	64.118,02		49.466,13	57.712,89	270.681,27	0,77179
PROPUESTA SITUACIÓN TRANSITORIA	103.162,72	64.118,02	8.031,00 (1)	48.101,38	47.527,00 (2)	270.940,12	0,77253
PROPUESTA TRAS AMPLIACIÓN AEROPUERTO	98.300,00	65.206,00	30.601,11 (3)	52.380,00	24.877,00 (4)	271.364,11	0,77374

- (1) Área de cautela en parcela M2
- (2) Parte parcela M2 no afectada por área de cautela + parcela M12
- (3) Superficie total Área de cautela en el sector
- (4) Nueva parcela M2 + parcela M12

A fin de poder comparar las tres situaciones que, en todos los casos están afectadas desde el planeamiento por el Área de Cautela aeroportuaria, se ha considerado la superficie completa del sector en los tres supuestos.



4. Tramitación ambiental

En aplicación el artículo 63.2 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana (LOTUP) se elevó consulta al órgano ambiental y territorial, solicitando la tramitación simplificada de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, al considerarse que los efectos ambientales previsibles como consecuencia de la modificación puntual planteada, son escasos o nulos. A tal efecto fue remitido al Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica el Documento Inicial Estratégico y la propuesta de modificación del Plan Parcial.

El 17 de diciembre de 2015, tras someter a consulta a las administraciones públicas afectadas la documentación aportada, la Comisión de Evaluación Ambiental acordó "Emitir Informe favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental estratégica de la modificación puntual 2 del Plan Parcial 2ª Fase del Parque Logístico de Riba-roja de Túria y modificación del Plan Especial de ordenación de usos de la primera fase del Parque Logístico, por considerar que no tiene efectos significativos en el medio ambiente, con el cumplimiento de las determinaciones que se incluyen en el citado informe".

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.
 LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT València, 28 de octubre de 2016.



De acuerdo con el artículo 63.2 de la LOTUP, se da por finalizada la evaluación ambiental por el procedimiento simplificado con el informe ambiental y territorial referido, por lo que prosigue la tramitación de acuerdo con el capítulo III de la LOTUP.

Este documento de modificación del Plan Parcial y la tramitación del mismo dan respuesta a las determinaciones enunciadas en el informe Ambiental y Territorial Estratégico.

Las determinaciones que refieren a la tramitación prescriben para la aprobación definitiva de este documento los informes favorables de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento así como los siguientes informes:

- Confederación Hidrográfica del Júcar con relación a la suficiencia de recursos hídricos.

La justificación de la demanda de recursos hídricos se refleja en el Anexo 2 de este documento.

- Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio.

Se explica en el Anexo 4 de esta Modificación del Plan Parcial las afecciones que sobre el paisaje tiene la ordenación planteada.

- Servicio de Ordenación y Gestión Forestal de la Concedería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.

En el anexo 5 se expone la nula implicación que sobre la Vía Pecuaria Cordel de Aragón tiene la modificación del uso de las parcelas M1 y M2 que es lo que plantea este documento. No obstante, y de acuerdo con el informe ambiental, se adelanta una posible alternativa, a estudiar en su momento, de desvío de la Vía Pecuaria en caso de llevarse a cabo la ampliación aeroportuaria.

Por otra parte, las determinaciones del Informe Ambiental en cuestiones relativas a la ordenación propuesta por esta Modificación del Plan Parcial son:

- Limitar la altura de las edificaciones de acuerdo con las servidumbres aeronáuticas del área de cautela aeroportuaria.

A estos efectos se ha incluido, tanto en la normativa general -artículo 2.24 de las Normas Urbanísticas- como en la normativa específica de las parcelas



afectadas, la limitación de alturas correspondiente. Se incluye como normativo, además, el plano que recoge la limitación de altura derivada del área de cautela.

- Incluir estudio acústico que recoja la afección del ruido generado por la ampliación del aeropuerto.

En el anexo 3 de este documento se argumenta y justifica que dicho estudio no es necesario, ya que el estudio acústico que acompañaba a la Primera Modificación del Plan Parcial daba cumplimiento a la normativa a la que refiere el informe ambiental y, además, esta segunda Modificación del Plan Parcial no altera las condiciones acústicas de la primera Modificación.

- Incluir un estudio de la "ordenación pormenorizada afectada por el Área de Cautela Aeroporturaria, en caso de ampliación de la segunda pista del Aeropuerto de Valencia".

Esta Modificación Puntual de Plan Parcial, como ya se adelanta en el apartado 2 de la Memoria Justificativa, incluye el estudio solicitado. Ahora bien, una ampliación del Aeropuerto afectaría -además de a las parcelas M1 y M2 cuyo uso es lo que pretende alterar esta modificación puntual- a otros elementos de la Red Primaria del Sector, como el viario, las zonas verdes y la vía pecuaria. Hay que incidir, según se ha expuesto en los antecedentes de esta Memoria, que la transformación de la "Zona Área de Cautela" en "Zona de Servicio o Sistema General Aeroportuario" debe realizarse a través de Plan Director Aeroportuario y, en consecuencia, tras la planificación aeronáutica establecida en dicho Plan Director, será preceptiva la planificación urbanística a través de un Plan Especial del Sistema General del Aeropuerto de Valencia, en aplicación del artículo 8 del Real Decreto 2591/1998. Dicho Plan Especial deberá ser el encargado de regular las afecciones territoriales del definitivo Sistema General que se delimite, y prevalecerá sobre el planeamiento general de los municipios a los que afecte.

No obstante, de acuerdo con el requerimiento del Informe Ambiental y como ya se ha expuesto en esta Memoria, en este documento se han establecido dos escenarios para el ámbito:

- Régimen urbanístico transitorio hasta la aprobación, en su caso, del preceptivo Plan Especial del Sistema General Aeroportuario cuya Zona de Servicio afecte a la segunda fase del Parque Logístico.

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT VALENCIA, 28 de octubre de 2016.



Ordenación pormenorizada afectada por el Área de Cautela Aeroportuaria, en caso de ampliación del Sistema General Aeroportuario con la inclusión de la actual área de cautela como Zona de Servicio.

5. Inventario de edificaciones existentes

De acuerdo con el artículo 40 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, que refiere, entre otros aspectos, a la documentación de los planes parciales, este documento debe incorporar un inventario de las edificaciones existentes.

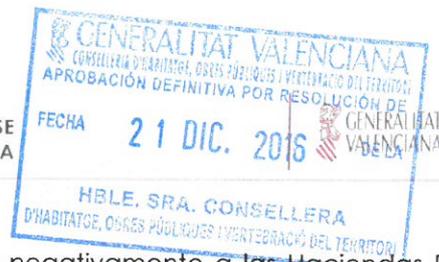
A este respecto, hay que indicar que en el ámbito del Plan Parcial de la 2º fase del Parque Logístico se han construido 6 edificios: dos en la manzana M3, uno en la manzana M5, uno en la manzana M8 y dos en la manzana M16, tal y como se puede apreciar en el plano I-03 Estado actual (foto aérea) de este documento. Hay que indicar que esta modificación del Plan Parcial no afecta a ninguna de dichas edificaciones ya que, como se ha expuesto, el objeto principal de este documento es la transformación de usos y edificabilidades en las parcelas M1, M2, M11b y M13'.

6. Estudio de viabilidad económica

El artículo 40 anteriormente referido, exige la incorporación a los planes parciales de un estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica, si no estuvieran convenientemente detallados en el plan general estructural.

Se trata de analizar la viabilidad económica que permita garantizar la ejecución de la modificación propuesta.

De acuerdo con la legislación estatal, y en concreto con el artículo 15.4 del RDL 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo, se debe ponderar el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.



La modificación planteada no afecta negativamente a las Haciendas Públicas, ya que no se requieren mayores recursos que los ya previstos anteriormente, al no incrementarse las infraestructuras existentes ni los servicios públicos.

En lo que refiere a la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos, hay que indicar que esta modificación no incorpora nuevos usos al ámbito que sean diferentes a los ya implantados. Únicamente se trasvasa edificabilidad de uso terciario a uso industrial logístico, manteniéndose la edificabilidad total. El suelo es adecuado a dichos usos, ya implantados de acuerdo al planeamiento vigente en el ámbito de la modificación.

Respecto de la costes derivados de la modificación de la urbanización ya ejecutada, que se produzca como consecuencia de la ampliación del Aeropuerto de Valencia con una segunda pista que afecte al sector, hay que indicar que el sector ya asumió las obras de urbanización de acuerdo con el Plan Parcial aprobado, habiendo finalizado el procedimiento reparcelatorio y estando inscritas las fincas de resultado de acuerdo con dicho Plan Parcial.

En caso de que el área de cautela actualmente delimitada llegara a declararse Zona de Servicio del aeropuerto a través del Plan Director correspondiente, la forma de obtención de los terrenos afectados se deberá producir según lo regulado en el artículo 6 del Real Decreto 2591/1998, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

La adecuación de los terrenos colindantes con dicha zona de servicio responderá a la ordenación que establezca el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario que preceptivamente se redacte, de acuerdo con el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998. En cualquier caso, deberá contemplar la continuidad del viario, de la vía pecuaria Cordel de Aragón y de la línea eléctrica de alta tensión, si finalmente la disposición de la segunda pista afecta a dichos elementos. Igualmente incorporará la urbanización de nuevas zonas verdes junto al vallado de la pista.

Por otra parte, en lo que refiere a los posibles costes derivados de la adecuación de las infraestructuras, fundamentalmente por la mayor demanda de la parcela M1, hay que indicar:

- Con relación a la capacidad del sistema de saneamiento y depuración, el suplemento de infraestructuras que, en su caso, debiera cubrir el agente urbanizador, hoy EIGE, se entiende compensado con el importe a financiar por

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento se aprobó provisionalmente por Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, en fecha 28 de octubre de 2016.

LA ENTIDAD DE INFRAESTRUCTURAS DE LA GENERALITAT València, 28 de octubre de 2016.



dicha entidad para la nueva EDAR, según convenio suscrito en marzo de 2008 entre EIGE y la Entidad de Saneamiento de Aguas.

Con relación a los suministros, el coste económico que pueda suponer una mayor demanda, fundamentalmente al dotar de un mayor grado de electrificación a la parcela M1, será asumido por un mayor valor de dicha parcela.

En lo relativo al coste derivado por el establecimiento de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del Plan, indicar que el Parque Logístico de Valencia (PLV) dispone de una Entidad Urbanística de Conservación que tiene por objeto, entre otros, llevar a cabo la conservación, gestión y mantenimiento de las obras de urbanización, dotaciones e instalaciones y redes de servicios públicos del parque. Por tal motivo, y puesto que la totalidad de las acciones adoptadas en el Documento Inicial aprobado consisten en la ejecución de acciones de control y prevención, vinculadas a la conservación y el uso racional de recursos, se entiende que dicha Entidad ha sido la encargada de este control desde su creación. El control de las redes de saneamiento y agua potable es llevado a cabo, sin embargo, por el propio Ayuntamiento de Riba-roja. El cumplimiento de medidas aprobadas no supone, en ningún caso, un coste adicional.

7. Listado de documentos del Plan Parcial afectados por la modificación

A continuación, se detalla el listado de documentos que se modifican con respecto al planeamiento parcial vigente:

- Normas urbanísticas
- Condiciones particulares de parcela: M1, M2, M4, M11b, M13 y M14
- Planos de Información y Planos de Ordenación

Valencia, octubre de 2016

Ana Ros Pastor. Arquitecto

Servicio de Promoción y Conservación EIGE