

Entidad de Infraestructuras de la Generalitat (EIGE)

Anuncio de la Entidad de Infraestructuras de la Generalitat (EIGE) sobre modificación nº 2 del Plan Parcial de la 2ª Fase del Parque Logístico de Riba-Roja de Túria.

ANUNCIO

EXPTE. 2016.0227

RBA-ROJA DE TÚRIA

MODIFICACION Nº2 PP FASE II

Resolución

En relación con la Modificación Puntual nº2 del Plan Parcial de la Fase II del Parque Logístico de Riba-roja de Túria, remitido por la Entidad de Infraestructuras de la Generalitat, se destacan los siguientes:

A) ANTECEDENTES
UNO.- TRAMITACIÓN

La Modificación nº 2 del Plan Parcial de la 2ª Fase del Parque Logístico de Riba-Roja de Túria se redacta por iniciativa de la Entidad de Infraestructuras de la Generalitat (EIGE). Mediante Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, de 8 de junio de 2016, se sometió a información pública durante cuarenta y cinco días el proyecto de Modificación Nº 2 del Plan Parcial de la Fase II del Parque Logístico Riba-roja de Túria. Se publicaron anuncios en el DOCV núm. 7824 de 08.07.2016 y en el periódico "Levante. El Mercantil Valenciano" de 08.07.2016 y en la web de la EIGE. De dicho trámite se dio traslado a los Ayuntamientos de Riba-roja de Túria y Loriguilla. No se presentaron alegaciones. El plan tuvo entrada en el Servicio Territorial de Urbanismo inicialmente el 12 de octubre de 2016. El 15.11.2016 se aportan dos copias del documento diligenciado de aprobación provisional y Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de 28 de octubre de 2016 de aprobación provisional del documento.

El proyecto tiene su antecedente en el Plan Parcial de la 2ª Fase del Parque Logístico de Ribarroja de Túria, aprobado definitivamente el 3 de noviembre de 2005, por Resolución del Conseller de Territorio y Vivienda.

DOS.- DOCUMENTACIÓN.

El documento de la Modificación está compuesto por Memoria Informativa, Memoria Justificativa que incluye Estudio de viabilidad económica, Ficha de planeamiento y gestión, Normas Urbanísticas, Planos de Información y Planos de Ordenación y Anejos (Informe ambiental y territorial estratégico, Demanda de recursos hídricos, Estudio acústico, Integración paisajística, Efectos de la ampliación sobre la vía pecuaria Cordel de Aragón).

TRES.- OBJETO Y DETERMINACIONES DEL PROYECTO

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 2010. Dicha calificación está prescrita por el artículo 1.1.2.6. de la normativa del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia de septiembre de 2004. 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 Plan 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 cautela.

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).

Para ello 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 la modificación.

- 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. Hay que incidir en el hecho de que la ordenación del área de cautela y sus afecciones territoriales corresponde que 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 el planeamiento modifica, según el planeamiento vigente y la modificación planteada.

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 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 que garantiza su compatibilidad.

CUATRO.- TRAMITACION AUTONÓMICA

Durante la tramitación autonómica se ha solicitado informe a la Subdirección General de Movilidad y constan en el expediente los siguientes informes sectoriales:

- Informe favorable del Servicio Territorial de Medio Ambiente de la unidad de vías pecuarias de 7 de abril de 2015 y de la sección forestal de 25 de febrero de 2015.

- Informe favorable condicionado de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento de 27 de octubre de 2016 donde concluye "En consecuencia con todo lo anteriormente expues-

to, este Centro Directivo informa favorablemente la “Modificación nº 2 del Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico de Riba-roja del Túria”, en lo que a servidumbres aeronáuticas propuestas u objetos fijos (postes, antenas, carteles, etc) no vulneren las servidumbres aeronáuticas.”

- Escrito de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana Área de Fomento de 11 de noviembre de 2016 donde se da traslado del informe preceptivo emitido por la Dirección General de Aviación Civil en fecha 27 de octubre de 2016 y se indica “Asimismo, al encontrarse la totalidad del ámbito de estudio incluida en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores, grúas, ...) o plantación, requerirá el acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Por otro lado, en el punto 3 del informe se indica, que atendiendo a lo dispuesto en el Plan Especial del Sistema Aeroportuario de Valencia, se recomienda que no se lleven a cabo desarrollos urbanísticos que afecten al Área de Cautela Aeroportuaria sin el debido consenso con Aena.”

- Informe favorable condicionado de AENA de 26 de septiembre de 2016 donde se indica “Sobre el plano de Información I-06.3, se considera que debería denominarse como superficies limitadoras de altura o denominación similar, en lugar de Servidumbres de la futura segunda pista, ya que éstas no han sido legalmente establecidas por la autoridad competente.

Asimismo, debería eliminarse toda referencia a esta sociedad AENA en las limitaciones que se pudieran imponer a esta Modificación Nº 2 del Plan Parcial de la Fase II del Parque Logístico de Riba-Roja del Túria, por no ser organismo competente en materia de establecimiento de servidumbres aeronáuticas.”

- Informe favorable del Servicio de Administración de Puertos y Aeropuertos de 5 de septiembre de 2016 donde se indica “ Vista la propuesta, se tiene en cuenta el área de cautela del Plan Director vigente, así como las servidumbres asociadas, proporcionando un régimen transitorio hasta la aprobación del Plan Especial correspondiente.

Además, también se recogen las servidumbres aeronáuticas vigentes y la necesidad de contar con el informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, de carácter preceptivo y vinculante en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento propuesto con dichas servidumbres, de forma previa a la aprobación definitiva.

Por tanto, no se aprecian reparos a la propuesta de modificación del Plan Parcial de referencia.”

- Informe favorable de Directora General de Industria y Energía de 29 de julio de 2016 para la minoración de estándares de aparcamiento en el ámbito del Plan Parcial de la Fase II del Parque Logístico de Riba-Roja del Túria de Valencia donde se indica “ que es compleixen els requisits que estableix la LOTUP, en el punt 6.3, de l'annex IV, ja que es tracta d'un complex industrial on està previst un tipus d'activitat productiva especial per al qual no resulten adequades dites estàndards exigits.”

- Informe favorable condicionado del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de 3 de octubre de 2016 donde se indica “Por ello, se considera necesario incluir en la normativa urbanística modificada, de manera específica, un condicionante que garantice que, tanto en la reordenación del ámbito afectado por la ampliación del aeroportuaria en el ámbito de la Fase II del Parque Logístico, como para la implantación de la reserva del aparcamiento en la Fase I, en caso de llevarse a cabo dicha ampliación, se adoptarán medidas de integración paisajística de los aparcamientos, zonas verdes y viario, con el fin de dotar de un adecuado tratamiento paisajístico a dichos ámbitos.”

- Informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar de 12 de septiembre de 2016 donde se indica que la modificación propuesta no supone incremento de demanda de recursos hídricos dado que se mantiene invariable la superficie ocupada, la edificabilidad total u el uso logístico dominante, sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación, se puedan establecer en las autorizaciones que preceptivamente, en su caso, se deben obtener, de este Organismo.

- Informe favorable de la Entidad Urbanística de Conservación del Parque Logístico de Valencia de 22 de septiembre de 2016.

- Informe favorable condicionado de la Entitat de Sanejament d'Aigües EPSAR de 22 de septiembre de 2016 siempre y cuando se cumplan los condicionantes impuestos en él.

- Informe favorable condicionado de Hidrocantábrico Distribución Eléctrica, SAU de 11 de agosto de 2016 donde se indica la necesidad de realizar un nuevo estudio técnico-económico por parte de esa empresa Distribuidora, donde se concrete qué ampliación y/o modificación de la red eléctrica de Distribución existente, habría que llevar a cabo para poder cubrir con las debidas garantías las nuevas necesidades surgidas para dichas parcela M1.

- Con fecha 2 de diciembre de 2016 se aporta informe favorable del Servicio de Planificación de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad.

CINCO.- ACUERDO DE LA COMISIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE 17 DE DICIEMBRE DE 2015

El 17 de diciembre de 2015 la Comisión de Evaluación Ambiental adoptó el siguiente acuerdo:

“EMITIR INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO FAVORABLE PARA EL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 2 DEL PLAN PARCIAL 2ª FASE PARQUE LOGÍSTICO DE RIBA-ROJA DE TÚRIA Y MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE USOS DEL ÁREA DE SUELO DOTACIONAL PÚBLICO PRIMERA 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.”

Las determinaciones que se contemplan son las que seguidamente se transcriben:

- Previamente a la aprobación definitiva de la modificación propuesta y de conformidad con el art. 29.1 del Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, se deberá contar con informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, que tendrá carácter de preceptivo y vinculante en lo que se refiere a la compatibilidad del planeamiento con las servidumbres aeronáuticas.

- La propuesta definitiva recogerá, tanto en la normativa urbanística como en su representación gráfica, la limitación de altura máxima de las edificaciones que se deriva de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia, en particular, de la parcela M1, de acuerdo con el informe de la Subdirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas.

- Previamente a la aprobación del instrumento de planeamiento, se deberá justificar la demanda de recursos hídricos necesaria para la actuación y acreditar la disponibilidad de recursos hídricos, contando con informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

- Incluir un estudio acústico, con los requisitos establecidos en el apartado B) del anexo IV del Decreto 104/2006, de 14 de julio, del Consell, de planificación y gestión en materia de contaminación acústica, que recoja la afección del ruido generado por la ampliación del aeropuerto.

- En el texto definitivo previo a la aprobación se deberá contar con un estudio que contenga la ordenación pormenorizada afectada por el Área de Cautela Aeroportuaria, en el caso de ampliación de la 2ª pista del Aeropuerto de Valencia, que incluya las consideraciones de carácter urbanístico realizadas por el Servicio Territorial de Urbanismo, la integración paisajística de las diferentes propuestas, la valoración ambiental y la propuesta de solución definitiva. Dicho estudio debe contar informe favorable del Servicio Territorial de Urbanismo, del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje y del Servicio de Ordenación y Gestión Forestal, en materia de vías pecuarias.”

En fecha 3 de agosto de 2016 el Jefe de Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica emite el siguiente informe respecto a la referencia a la necesidad de contar con un Estudio Acústico:

“Vist l'informe remès per EIGE, aquest Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica considera que l'Estudi Acústic que accompanyava la primera modificació del Pla Parcial serà igualment vàlid per a la

modificació puntual nº 2 donat que no s'introdueixen nous usos al Parc Logístic. És per això que es dona per complida la determinació exigida a l'Informe Ambiental i Territorial Estratègic, de data 17 de desembre, i li informe que aquesta consideració serà comunicada a EIGE. ...”

SEIS.- PLANEAMIENTO VIGENTE

Riba-Roja de Túria cuenta con Plan General aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, en su sesión de 23 de octubre de 1996. El Plan Especial y Homologación Fase Segunda Parque Logístico se aprobó definitivamente el 26 de enero de 2005 con Declaración de Impacto Ambiental de 28 de octubre de 2004 y el Plan Parcial de la Fase Segunda Parque Logístico se aprobó por Resolución del Conseller el 3 de noviembre de 2005, con posterioridad el 17 de marzo de 2011 se aprobó definitivamente la Modificación (nº 1) del Plan Parcial de la 2ª Fase Parque Logístico.

El 19 de julio de 2001, se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Valencia que fue sustituido por el aprobado el 29 de noviembre de 2010.

En cumplimiento del Real Decreto 2591/1998, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General, AENA formuló, el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia, que fue aprobado definitivamente el 8 de septiembre del 2004.

SIETE.- INFORME DE LA COMISION INFORMATIVA DE 2 DE DICIEMBRE DE 2016

La Comisión Informativa de la Comisión Territorial de Urbanismo de Valencia, en sesión celebrada el 2 de diciembre de 2016, por unanimidad, emitió informe relativo al proyecto que nos ocupa, cumpliendo así lo preceptuado en los arts. 5.5 y 8 del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales y Urbanísticos de la Generalitat.

Con fecha 15 de diciembre de 2016 el Jefe del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia emite informe de aclaración a la propuesta de Acuerdo.

OCHO.- ACUERDO COMISIÓN TERRITORIAL DE URBANISMO

La Comisión Territorial de Urbanismo en sesión de 16 de diciembre de 2016, por unanimidad, ACUERDA:

PRIMERO. ELEVAR el expediente A LA HBLE. CONSELLERA DE VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO para que:

UNO: emita INFORME PREVIO FAVORABLE, preceptivo según lo dispuesto en el artículo 44.3 de la LOTUP, a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual nº 2 del Plan Parcial de la Fase II del Parque Logístico de Riba-roja de Túria, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.7 del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat.

DOS: DICTE RESOLUCIÓN PREVIA FAVORABLE A MINORACIÓN DE ESTÁNDARES propuesta, respecto de los que se prevén en el anexo IV, III, 6.3 de la LOTUP, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.6 en el Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat

SEGUNDO. DAR TRASLADO A LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS del presente acuerdo, a los efectos de la aprobación definitiva del expediente conforme a lo dispuesto en el artículo 44.3 de la LOTUP.

NUEVE.- PROPUESTA DEL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Con fecha 20 de diciembre de 2016, el Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad efectúa propuesta de acuerdo.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO.- TRAMITACIÓN

El expediente inició su exposición pública mediante publicación de anuncio en el DOCV nº DOCV núm. 7824 de 08.07.2016 y en el periódico “Levante. El Mercantil Valenciano” de 08.07.2016 y en la web de la EIGE y por tanto, le es de aplicación la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (LOTUP). A los efectos de su tramitación, el documento aprobado provisionalmente incorpora el Informe Am-

biental y Territorial Estratégico favorable emitido por Acuerdo de la Comisión de Evaluación Ambiental contemplado en el art. 51.2 de la LOTUP y se resolvió la procedencia de la tramitación de la modificación de acuerdo con lo estipulado en el art. 63 y 57 de la misma, sobre planes no sujetos al procedimiento ordinario.

La documentación presentada es asimilable a la requerida en el art. 34 de la LOTUP, en función de la envergadura de la modificación planteada.

SEGUNDO.- VALORACIÓN GLOBAL

La modificación puntual nº 2 del Plan Parcial de la Segunda Fase del Parque Logístico, responde a la finalidad de incorporar como dotación estructural red primaria, el área de cautela definida en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia de 2010 y obtener parcelas de uso industrial-logístico de mayor tamaño de las que actualmente recoge el planeamiento del ámbito, procediendo a calificar como para uso logístico, la parcela M1, que actualmente figura como dotacional perteneciente a la red secundaria. Así mismo, parte de la parcela M2 pasa a ser dotacional pública, de la red secundaria, al estar afectada por el área de cautela del Plan Director del Aeropuerto, quedando el resto como red secundaria.

En relación con informe emitido por el Servicio Territorial de Urbanismo en fecha 10.11.2015 durante la tramitación ambiental se ha dado cumplimiento, en síntesis, a lo indicado en dicho informe tal y como seguidamente se indica. Si bien se mantiene la recomendación efectuada en su momento de unificar la documentación reguladora del ámbito en un Texto Refundido a posteriori. Respecto de las reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial, se justifica en el documento su cumplimiento de conformidad con el apartado 6 del punto III del Anexo IV, de la LOTUP. Respecto de la dotación mínima de zonas verdes que debe ser el 10% de la superficie computable del sector, es decir, 67.822,52 m2 se cumple tanto para la situación de régimen transitorio (103.162,72 m2) como para el supuesto de ampliación del aeropuerto según el Plan Director (98.300 m2), que supera igualmente el mínimo exigido.

La otra dotación prevista para el suelo industrial son las plazas de aparcamiento públicas que debería ser según la previsión una superficie de 39.830 m2 (1.270 turismos y 190 vehículos pesados). No obstante, se justifica en el documento que en áreas logísticas como es el caso, la afluencia de turismos es menor que en sectores industriales convencionales por lo que se estaría dentro del supuesto previsto en la ley que permite su minoración “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 ello, en fecha de 29 de julio de 2016 la Dirección General de Industria y Energía de la Conselleria de Economía Sostenible, Comercio y Trabajo, emite informe favorable al cumplirse los requisitos establecidos en la LOTUP, 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 sin ser necesario funcionalmente destinar más superficie dotacional para estacionamiento de vehículos que la ubicada en el viario público, se fija como dotacional la parcela M2, pero sin las limitaciones superficiales establecidas en el apartado 6 del punto III del Anexo IV. La parcela M2 en situación transitoria hasta la ampliación del aeropuerto tiene una superficie de 46.861 m2 y tras la ampliación aeroportuaria tendría 16.180 m2.

Se justifica en el documento el mantenimiento del estándar dotacional global en las dos situaciones, previa y posterior a la ampliación aeroportuaria que, en su caso, pudiera producirse, según lo establecido en el apartado 8 del punto III del Anexo IV de la LOTUP para modificaciones de planes.

En relación con el futuro desarrollo de la ampliación del Sistema General Aeroportuario con la inclusión de la actual Área de Cautela como Zona de Servicio se propone un 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 parte del Parque Logístico (plano O-01.1 Régimen Urbanístico Transitorio y normativa) y una ordenación pormenorizada

afectada por el Área de Cautela Aeroportuaria (plano O-01.2 Régimen Urbanístico). Se han incorporado como planos de Ordenación las Servidumbres de Afecciones Aeronáuticas (plano O-00.1) y Plano de Superficies Limitadoras de Altura (plano O-00.2).

Respecto al resto de las determinaciones del Informe Ambiental y Territorial Estratégico impuesto por la Comisión de Evaluación Ambiental y Territorial de 17 de diciembre de 2015 el Servicio de Evaluación Ambiental Estratégico en escrito de 08 de agosto de 2016 ha considerado que el estudio acústico que acompañó a la primera modificación del Plan Parcial es igualmente válido para la presente Modificación Puntual, puesto que la misma no introduce nuevos usos en el Parque Logístico. De este modo, se da por cumplida la correspondiente determinación del Informe Ambiental y Territorial Estratégico en lo relativo a la inclusión de estudio acústico en el proyecto.

En relación con las consideraciones últimas efectuadas por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje de 3 de octubre de 2016 se ha incorporado en las normas urbanística un nuevo artículo 2.30 "Medidas de integración paisajística y ambiental" en los términos solicitados, por lo que se da cumplimiento al condicionante impuesto.

Respecto de los condicionantes últimos impuestos por los informes sectoriales que se han emitido y se relacionan en el Antecedente Cuarto y Quinto se ha comprobado que el Documento aprobado provisionalmente el 28 de octubre de 2016 por el Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, incorpora en el art. 2.29 la recomendación efectuada en el informe de Dirección General de Aviación Civil de 27 de octubre de 2016 al añadir lo siguiente "Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacua solo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados". Así como las recomendaciones efectuadas por AENA en el informe de 26 de septiembre de 2016 contemplándolas en los planos de ordenación nº 0-00.2 "Superficies limitadoras de Altura".

Además, queda justificado en el Estudio de viabilidad económica los costes derivados de la ejecución de las infraestructuras impuestos por la EPSAR en el informe de 22 de septiembre de 2016 a la vista del Convenio suscrito entre ambas empresas en marzo de 2008 y, respecto del informe favorable condicionado de Hidrocantábrico Distribución Eléctrica, SAU de 11 de agosto de 2016, consta que 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 se indica que el Parque Logístico de Valencia (PLV) dispone de una Entidad Urbanística de Conservación y el control de las redes de saneamiento y agua potable es llevado a cabo, sin embargo, por el propio Ayuntamiento de Riba-roja del Turia. Indicando que el cumplimiento de medidas aprobadas no supone, en ningún caso, un coste adicional.

Por todo lo anterior, se considera que las determinaciones contenidas en el proyecto están debidamente justificadas por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad y responden al interés público autonómico en el ámbito de sus competencias sectoriales, por lo que se consideran correctas.

TERCERO.- ÓRGANO COMPETENTE.

La Consellería competente en Obras Públicas es el órgano competente para aprobar definitivamente los instrumentos de planeamiento promovidos y tramitados en el ámbito de sus competencias, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.3 de la LOTUP.

A la Hble. Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio le compete:

1. Emitir informe previo a la aprobación de planes y programas, en el supuesto regulado en el artículo 44.3 de la LOTUP, como órgano competente en materia de urbanismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.7 en el Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat.

2. Dictar resolución previa a la aprobación del planeamiento urbanístico en los supuestos de minoración de estándares que se prevén en el anexo IV, III, 6.3 de la LOTUP, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.6 en el Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por

el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat.

Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación

RESUELVO:

PRIMERO: EMITIR INFORME PREVIO FAVORABLE, preceptivo según lo dispuesto en el artículo 44.3 de la LOTUP, a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual nº 2 del Plan Parcial de la Fase II del Parque Logístico de Riba-roja de Túria, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.7 del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat.

SEGUNDO: DICTAR RESOLUCIÓN FAVORABLE A LA MINORACIÓN DE ESTÁNDARES propuesta, respecto de los que se prevén en el anexo IV, III, 6.3 de la LOTUP, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.6 en el Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat

TERCERO: APROBAR DEFINITIVAMENTE la Modificación Puntual nº 2 del Plan Parcial de la Fase II del Parque Logístico de Riba-roja de Túria.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso administrativo ante la Sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, en el plazo de DOS MESES a contar desde el día siguiente de su publicación, de conformidad con lo previsto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso administrativa. Todo ello sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar cualquier otro recurso o acción que estimen oportuno. Valencia, a 21 de diciembre de 2016. LA HBLE. CONSELLERA D' HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI. Maria José Salvador Rubert.

NORMAS URBANÍSTICAS

Se modifican los artículos 1.13, 2.6, 2.9, 2.16, 2.19, 2.24 y 2.27 de la primera Modificación del Plan Parcial de la segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja de Túria; se incorporan cuatro nuevos los artículos, 1.16, 2.28, 2.29 y 2.30.

Los artículos referidos quedan redactados de la siguiente forma:

Artículo 1.13. Determinación del Aprovechamiento Tipo

El Aprovechamiento Tipo se determinó en el Plan Especial Modificativo con Expediente de Homologación de la segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja de Túria.

La edificabilidad máxima del sector establecida en dicho documento es 362.297 m2 de techo.

La edificabilidad resultante de esta modificación coincide con el valor establecido en el Plan Parcial que modifica, que es de 350.719,11 m2.

Artículo 1.16. Red Primaria de Afección Aeroportuaria IIª Pista (se incorpora este nuevo artículo)

El Plan Director del Aeropuerto de Valencia, de julio de 2001, establecía las actuaciones previstas hasta el pleno desarrollo del aeropuerto, afectando éstas al ámbito delimitado como segunda fase del Parque Logístico de Riba-roja.

El Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia, de septiembre de 2004, establece las condiciones que debe recoger el planeamiento urbanístico que afecte al el área de cautela definida en el Plan director del Aeropuerto de Valencia, que es el área destinada a la ampliación, con una segunda pista, de dicho aeropuerto. Este Plan Especial prescribe que el área de cautela "se conceptuará como reserva dotacional de la red primaria".

El Plan Especial Modificativo con expediente de Homologación IIª Fase Parque Logístico Riba-roja de Túria, de enero de 2005, incorpora el plano "Ordenación Estructural. Afecciones jurídicas y bienes de dominio supramunicipal" (plano nº 7). En dicho plano se define como elemento de dicha ordenación estructural la "Zona de afección aeroportuaria IIª pista", área de cautela del Plan Director del Aeropuerto de Valencia. La delimitación se corresponde con el Plan Director de 2001.

En noviembre de 2010 se aprobó un nuevo Plan Director del Aeropuerto, que redelimita el área de cautela y determina como vigente

el Plan Especial de 2004 en tanto que no se redacte uno nuevo, en aquellas medidas que no contravengan al Plan Director. El área de cautela definida afecta a la red viaria primaria y a la parcela M2.

Esta modificación de planeamiento destina el área de cautela aeroportuaria, -indicada en los planos de este documento así como en la ficha urbanística de la parcela M2- a uso aparcamiento, de forma transitoria hasta su efectivo requerimiento para ampliación del aeropuerto, en que verá reducida su superficie como en la ficha correspondiente se indica.

Artículo 2.6. Parcelas privadas

Las parcelas privadas constituyen el suelo que se destina a actividades privadas compatibles con el planeamiento.

La morfología, tamaño y distribución queda fundamentada por la actividad a desarrollar, permitiéndose la implantación de grandes operadores en manzana única o la parcelación de las mismas de acuerdo a las condiciones determinadas por estas Normas.

Artículo 2.9. Parcelas públicas

Las parcelas públicas constituyen el suelo que se destina a dotaciones públicas compatibles con el planeamiento.

Se destina a equipamiento público las parcelas:

- M2, aparcamiento con una superficie de 46.861,00 m². Parte de la parcela está incluida en la red secundaria de dotaciones, mientras que otra parte, área de cautela aeroportuaria, forma parte de la red primaria. Tras la ampliación aeroportuaria se prevé que la superficie de la parcela dotacional M2 quede reducida a 16.180,00 m².

- M12, en la que se encuentra el yacimiento arqueológico "Villa romana del Pou de la Sargueta", con una superficie de 8.697,00 m².

Artículo 2.16. Regulación

Con el objeto de otorgar flexibilidad en el proceso de gestión, se contemplan dos posibilidades de ocupación de las parcelas:

a) En parcela completa, según queda definido en el Plano de Régimen Urbanístico.

b) En parcela fraccionada según las condiciones particulares de manzana reguladas en las fichas de cada parcela de estas Normas.

Se permite, con carácter general, la parcelación en aquellas parcelas que así se disponga, debiendo respetar las distancias a lindes fijadas para la parcelación en el artículo 2.19 de estas Normas.

En ningún caso la suma de edificabilidad de cada una de las parcelas resultantes podrá ser mayor que la indicada para el conjunto de la parcela.

Artículo 2.19. Distancia a lindes

Con carácter general se establece un retranqueo mínimo a lindes de parcela de 10 metros, salvo en uso industrial - actividad logística en el que en uno de los lindes deberá existir, en cualquier caso, un retranqueo mínimo de 20 metros, en el cual se ubicarán las playas de maniobras para efectuar las operaciones de carga y descarga.

No se permiten las medianeras vistas de los edificios preexistentes, por lo que los proyectos de las nuevas implantaciones en parcelas colindantes se adosarán a dichas medianeras.

Se establece en el Capítulo 3º, para cada una de las parcelas, las condiciones específicas que pudieran existir.

Artículo 2.24. Altura total, altura reguladora y número máximo de plantas.

Las cotas correspondientes a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas, representadas en el plano de ordenación O-00.1, determinan las alturas respecto al nivel del mar que no deberá rebasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, iluminación y cualquier otro añadido sobre las construcciones), modificaciones del terreno u objetos fijos (postes, antenas, carteles, etc) así como el gálibo de los vehículos. Esta limitación se extiende a elementos provisionales como grúas de construcción o similares.

Por otra parte, en el plano de ordenación O-00.2 se establecen las alturas máximas aplicables a las distintas zonas de afección del área de cautela.

Con carácter general se establece la altura total en las parcelas de uso terciario oficinas y terciario hotelero (Parcelas M11b, M14 y M15) así como la altura reguladora en el resto de parcelas teniendo

en cuenta las servidumbres aeronáuticas referidas en el párrafo anterior. La altura total de las edificaciones incluye todos sus elementos.

Dichos valores y el número máximo de plantas está definido en el Capítulo 3º. Condiciones particulares de parcela, de estas Normas.

Artículo 2.27. Edificaciones secundarias y otras obras.

Podrán construirse edificaciones secundarias destinadas a garajes, cobertizos, pequeños almacenes, etc, incluso instalaciones deportivas para el uso de los trabajadores, siempre que se cumplan los requisitos estipulados en los puntos siguientes y los que determine la presente normativa.

Estas construcciones no supondrán un aumento de la edificabilidad permitida, y deberán respetar las distancias establecidas a lindes laterales y traseros. En el caso de construcciones bajo tierra que no sobresalgan, o que lo hagan con menos altura de un metro sobre la cota del terreno, como es el caso de piscinas, la separación mínima a los lindes laterales o traseros será de 2 metros.

Las edificaciones secundarias no pueden tener más de una planta y la altura total será de 5 metros.

Las marquesinas o cubiertas exteriores de las áreas de estacionamiento de vehículos, dentro de la parcela, podrán adosarse a los lindes laterales o traseros, siempre que no produzcan molestias a terceros y se realicen con materiales que permitan una buena conservación. No computarán a efectos de edificabilidad o superficie ocupada.

Los cerramientos de manzanas y/o parcelas tendrán una altura máxima de 2,00 metros y estarán constituidos en toda su altura por elementos diáfanos. La altura se medirá desde la rasante natural del terreno o de la calle.

Las edificaciones secundarias deberán cumplir lo establecido con relación a la distancia a lindes en estas Normas y fichas de parcela.

Los materiales, texturas y colores utilizados en las edificaciones secundarias estarán en consonancia con los que se utilicen en las fachadas de las edificaciones, con el fin de que no existan discrepancias entre ellos.

Podrán disponerse hornacinas o pequeñas construcciones destinadas a establecer toms de servicios, transformadores eléctricos, casetas de control y vigilancia, etc. sin tener que cumplir la distancia a lindes establecida para la edificación.

SECCIÓN 5ª. OTRAS LIMITACIONES

(Se incorpora esta nueva sección)

Artículo 2.28. Condiciones frente al riesgo sísmico.

Es de aplicación la normativa sísmica NCSR-02 para las construcciones y edificaciones, dado que el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico en la Comunidad Valenciana, Decreto 44/2011, de 29 de abril, del Consell, establece que el municipio de Riba-roja presenta una intensidad sísmica 7 (EMS), para un periodo de retorno de 500 años.

Artículo 2.29. Autorizaciones en materia de servidumbres aeronáuticas.

Cualquier emisor radioeléctrico u otro tipo de dispositivo que pudiera dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, aun no vulnerando las superficies limitadoras de obstáculos, requerirá de la correspondiente autorización conforme a lo previsto en el artículo 16 del Decreto 584/72 de servidumbres aeronáuticas.

Al encontrarse la totalidad del ámbito incluido en las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, carteles, aerogeneradores incluidas las palas, etc), medios necesarios para la construcción (grúas o similar) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 en su actual redacción (Real Decreto 297/2013).

Dado que las servidumbres aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de ésta, la resolución que a tales efectos se evacua sólo podrá generar algún derecho a indemnización cuando afecte a derechos ya patrimonializados.

Artículo 2.30. Medidas de integración paisajística y ambiental.

Con respecto a las edificaciones:

Se integrarán en la medida de sus posibilidades en el entorno. Para ello se recomienda el empleo de materiales y formas usuales en la zona.

Se deberá atender a un diseño racional, minimizando el consumo energético y favoreciendo la eficiencia de sus instalaciones.

Se deberá atender a la calidad en los espacios interiores de las parcelas y procurar la mayor calidad arquitectónica posible.

Se buscará que las edificaciones cumplan con volumetrías o perfiles homogéneos, con el fin de transmitir una imagen unitaria.

Cualquier instalación prevista en el ámbito no deberá emitir humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Valencia, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad.

Con respecto a los aparcamientos:

Se vigilará que los aparcamientos no se empleen para ningún otro fin distinto al ordenado.

Se regulan las zonas de carga y descarga, así como las de almacenamiento para que interfieran lo menos posible en el conjunto de la funcionalidad y la imagen del parque logístico desde los corredores visuales.

Con respecto a las zonas verdes:

Los espacios verdes, tanto públicos como los que pudieran ubicarse en parcela privada, deberán conservarse en buen estado, sustituyéndose los ejemplares muertos por especies vegetales no invasoras, adaptadas al lugar, con bajos requisitos de mantenimiento y de agua, de manera que contribuyan a la calidad ambiental y paisajística del ámbito.

Con respecto a la contaminación lumínica:

Conseguir una iluminación nocturna neutra y de baja intensidad de edificaciones y parcelas.

Se deben tener en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en los tejados y cubiertas, así como fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

En todo el ámbito:

No es admisible el almacenamiento al aire libre de residuos sólidos fuera de contenedor cerrado.

Se mantendrán las infraestructuras y servicios en un adecuado estado.

Se incorporará al diseño del polígono la elección de materiales de ciclo sostenible.

Se evitará la fragmentación del paisaje.

Se controlará la posición, tamaño, forma y diseño de elementos publicitarios en parcela, evitando su ocupación en las zonas de mayor visibilidad desde las infraestructuras circundantes. También se controlarán los carteles y soportes publicitarios luminosos, evitando en todos los casos, la saturación visual.

Estas medidas de integración paisajística regirán en todo el ámbito sin que, no obstante, puedan ser complementadas o modificadas por el planeamiento que, en su caso, pudiera reordenar el ámbito afectado por la ampliación aeroportuaria. Valencia, octubre de 2016

CONDICIONES PARTICULARES DE LAS PARCELAS MODIFICADAS

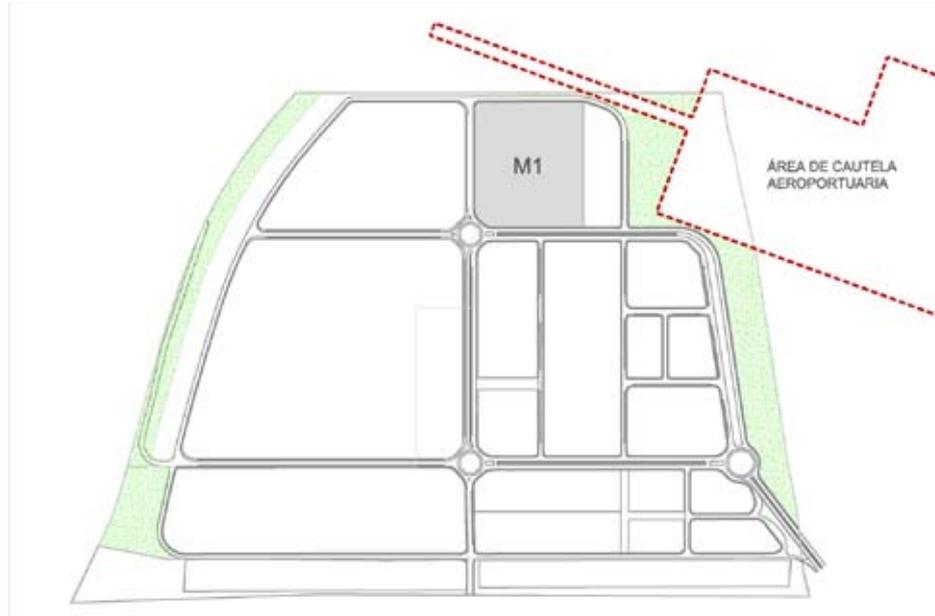
Se plantean a continuación las normas particulares que rigen -junto con las Normas Urbanísticas de carácter general- para las parcelas afectadas por esta modificación nº 2 del Plan Parcial de la 2ª fase del Parque Logístico.

Las parcelas M1 y M2 tienen dos regulaciones diferentes, en función de cuál sea su situación urbanística:

Situación transitoria hasta la aprobación del correspondiente Plan Especial del Sistema General Aeroportuario que derive de un Plan Director que afecte al sector. Dicho Plan Especial es de tramitación y aprobación preceptiva de acuerdo con los artículos 8 y 9 del Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Situación tras la ampliación aeroportuaria en caso de que ésta se realice incluyendo el Área de Cautela tal y como está configurada en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia de 2010, como Zona de Servicio del Aeropuerto.

ZONA DE ORDENACIÓN	LOGÍSTICA AISLADA	CÓDIGO	ALA
	SISTEMA DE ORDENACIÓN		EDIFICACIÓN AISLADA
	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA		BLOQUE EXENTO
USO GLOBAL			ACTIVIDAD LOGÍSTICA



Normas Urbanísticas en caso de que la ampliación aeroportuaria sea de acuerdo con el área de cautela prevista en el Plan

PARCELA M1

USOS

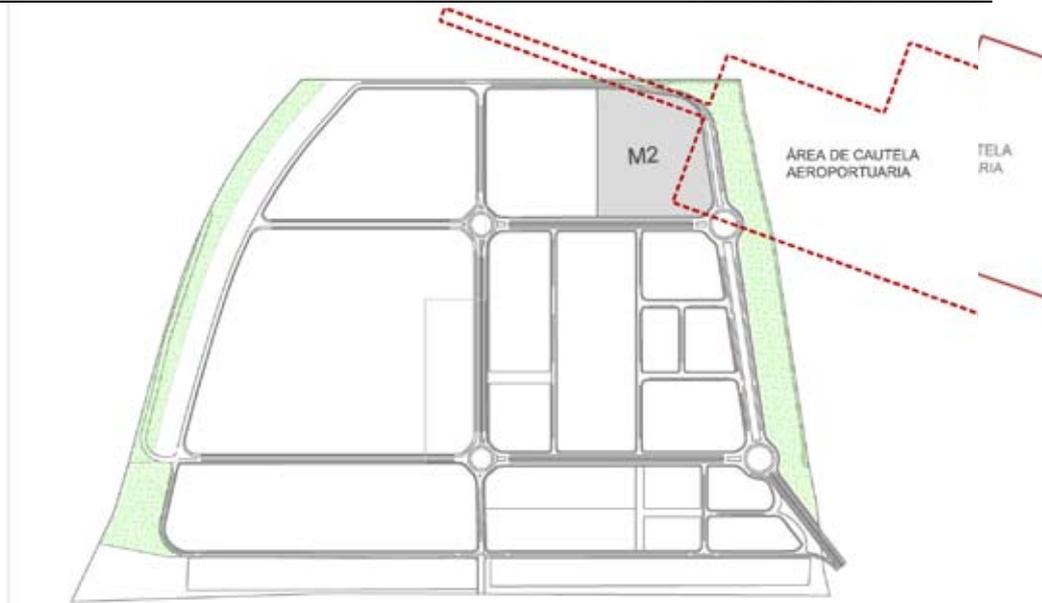
USO DOMINANTE	INDUSTRIAL. ACTIVIDAD LOGÍSTICA
USOS COMPATIBLES	Los indicados en el artículo 2.3 de las Normas Urbanísticas
USOS INCOMPATIBLES	Los indicados en el artículo 2.4 de las Normas Urbanísticas

PARÁMETROS

PARCELA	Superficie:	50.275,00 m²
	Parcela mínima:	----
POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN	Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general, pudiendo reducirse a 1 m. la distancia a los lindes norte y oeste.	
INTENSIDAD	Edificabilidad:	29.147,60 m²
VOLUMEN Y FORMA	Altura reguladora:	9-14 m (Con la limitación de altura derivada del Área de Cautela aeroportuaria. Plano de ordenación O-00.2)
	Número máximo de plantas:	3

OTRAS CONDICIONES

ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	LOGÍSTICA AISLADA
SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN
TIPOLOGÍA EDIFICATORIA	BLOQUE EXENTO
USO GLOBAL	ACTIVIDAD LOGÍSTICA



PARCELA M2

RÉGIMEN TRANSITORIO

Condiciones transitorias hasta la aprobación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario que derive de un Plan Director que afecte al Sector.

USOS PORMENORIZADOS

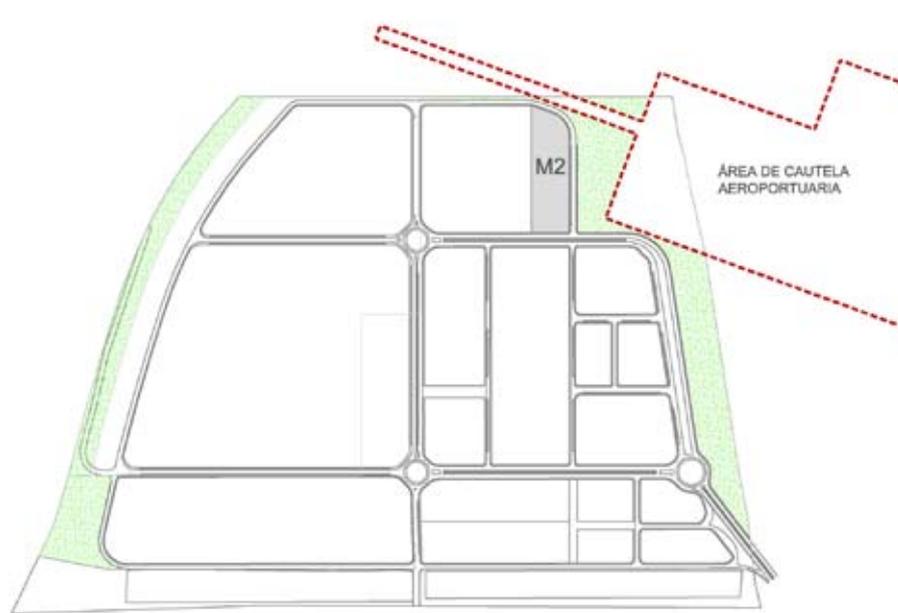
USO DOMINANTE	DOTACIÓN PÚBLICA. APARCAMIENTO CAMIONES Y/O
USOS COMPATIBLES	Otros usos dotacionales. Lavadero de vehículos. Edificación asociada al uso característico. Edificio destinado a la
USOS INCOMPATIBLES	El resto

PARÁMETROS

PARCELA	Superficie: 46.861,00 m² (8.031,00 m ² área de cautela red primaria; 38.830,00 m ² red secundaria)
	Parcela ----
POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN	Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general. Lindes según planos. Se cumplirá retiro afección línea eléctrica.
INTENSIDAD	Edificabilidad: 4.000 m²
VOLUMEN Y FORMA	Alfura reguladora: 5 m Número máximo de plantas: 1

OTRAS CONDICIONES

ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	LOGÍSTICA AISLADA	CÓDIGO	ALA
	SISTEMA DE ORDENACIÓN		EDIFICACIÓN AISLADA
	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA		BLOQUE EXENTO
USO GLOBAL			ACTIVIDAD LOGÍSTICA


PARCELA M2

Normas Urbanísticas en caso de que la ampliación aeroportuaria sea de acuerdo con el área de cautela prevista en el Plan Director de 2010, tras aprobación del Plan Especial preceptivo.

USOS PORMENORIZADOS

USO DOMINANTE **DOTACIÓN PÚBLICA. APARCAMIENTO CAMIONES Y/O TURISMOS**

USOS COMPATIBLES Otros usos dotacionales. Lavadero de vehículos. Edificación asociada al uso característico. Edificio destinado a la vigilancia.

USOS INCOMPATIBLES El resto

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

PARCELA **Superficie:** **16.180,00 m²**

Parcela mínima: ----

POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general. Lindes según planos.

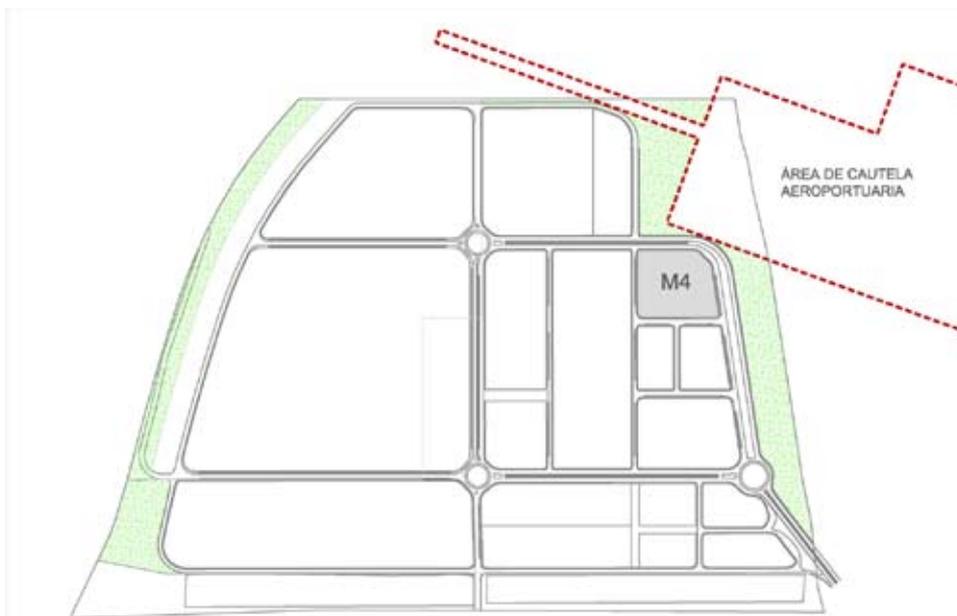
INTENSIDAD **Edificabilidad:** **1.200 m²**

VOLUMEN Y FORMA **Altura reguladora:** **5 m**

Número máximo de plantas: **1**

OTRAS CONDICIONES

ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	LOGÍSTICA AISLADA	CÓDIGO	ALA
	SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA	
	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA	BLOQUE EXENTO	
USO GLOBAL	ACTIVIDAD LOGÍSTICA		



PARCELA M4

USOS PORMENORIZADOS

USO DOMINANTE

INDUSTRIAL. ACTIVIDAD LOGÍSTICA

USOS COMPATIBLES

Los indicados en el artículo 2.3 de las Normas Urbanísticas

USOS INCOMPATIBLES

Los indicados en el artículo 2.4 de las Normas Urbanísticas

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

PARCELA

Superficie:

18.010,00 m²

Parcela mínima:

2.500 m²

POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN

Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general. Se cumplirá el retiro definido por la afección de la línea eléctrica.

INTENSIDAD

Edificabilidad:

13.700,00 m²

VOLUMEN Y FORMA

Altura reguladora:

14 m

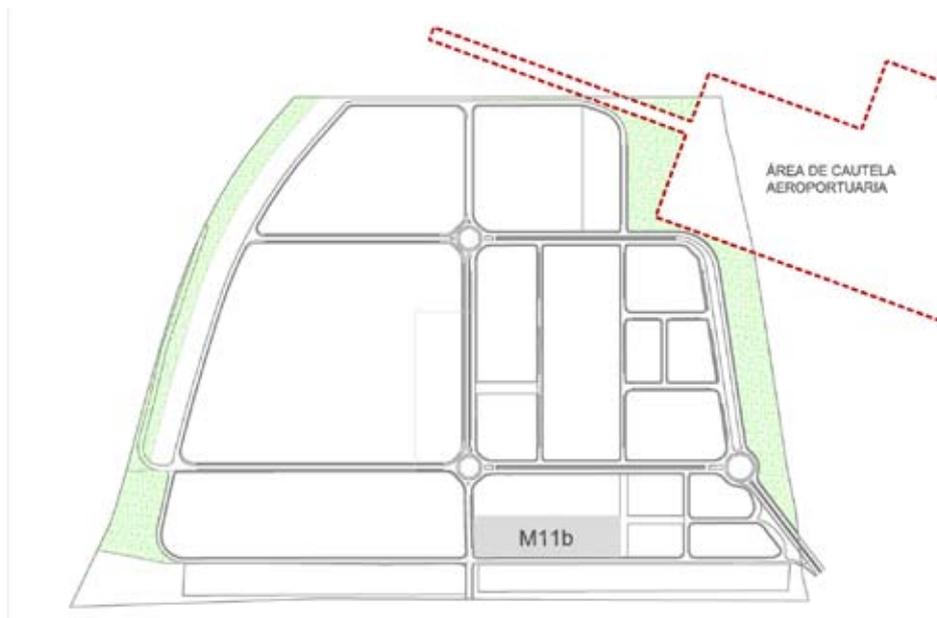
Número máximo de plantas:

3

OTRAS CONDICIONES

Transitoriamente -hasta la ejecución de la segunda pista del aeropuerto si se hace según el Plan Director de 2010- la parcela mantendrá la forma actual, producto de la urbanización ejecutada. Su adecuación posterior a la configuración viaria definitiva según propuesta de este documento, conlleva la pérdida de 7 m² de superficie.
CONDICIONES DE PARCELACIÓN: Según lo indicado en el artículo 2.16 de las Normas Urbanísticas.

ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	LOGÍSTICA AISLADA	CÓDIGO	ALA
	SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA	
	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA	BLOQUE EXENTO	
USO GLOBAL	ACTIVIDAD LOGÍSTICA		


PARCELA M11b
USOS PORMENORIZADOS

USO DOMINANTE

TERCIARIO. OFICINAS_HOTELERO

USOS COMPATIBLES

Los indicados en el artículo 2.3 de las Normas Urbanísticas

USOS INCOMPATIBLES

Los indicados en el artículo 2.4 de las Normas Urbanísticas

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

PARCELA

Superficie:**21.935,00 m²****Parcela mínima:****4.500 m²**

POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN

Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general.

INTENSIDAD

Edificabilidad:**36.065,43 m²**

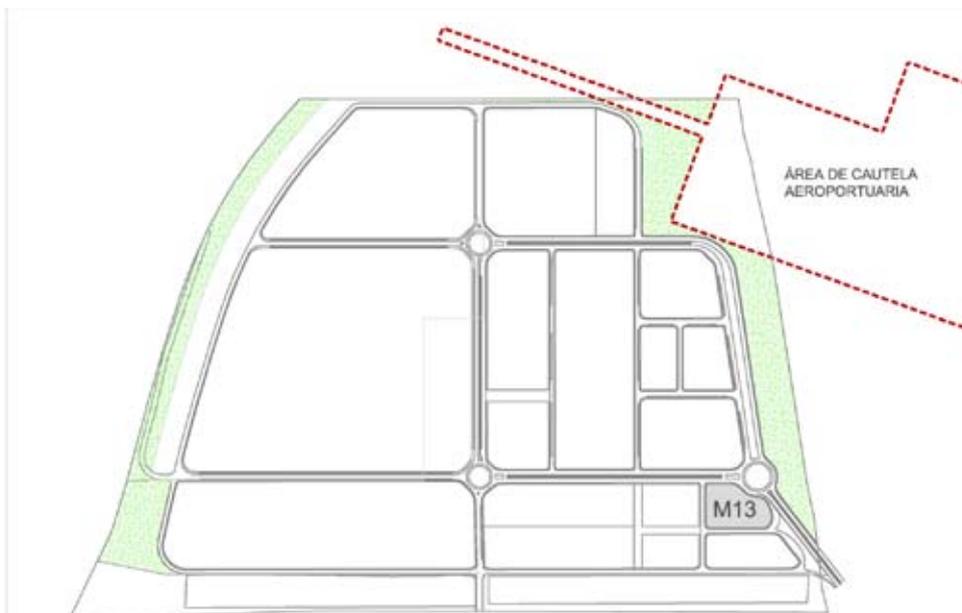
VOLUMEN Y FORMA

Altura reguladora:**36 m** (ver servidumbres aeronáuticas)**Número máximo de plantas:****10**
OTRAS CONDICIONES

CONDICIONES DE PARCELACIÓN

Según lo indicado en el artículo 2.16 de las Normas Urbanísticas.

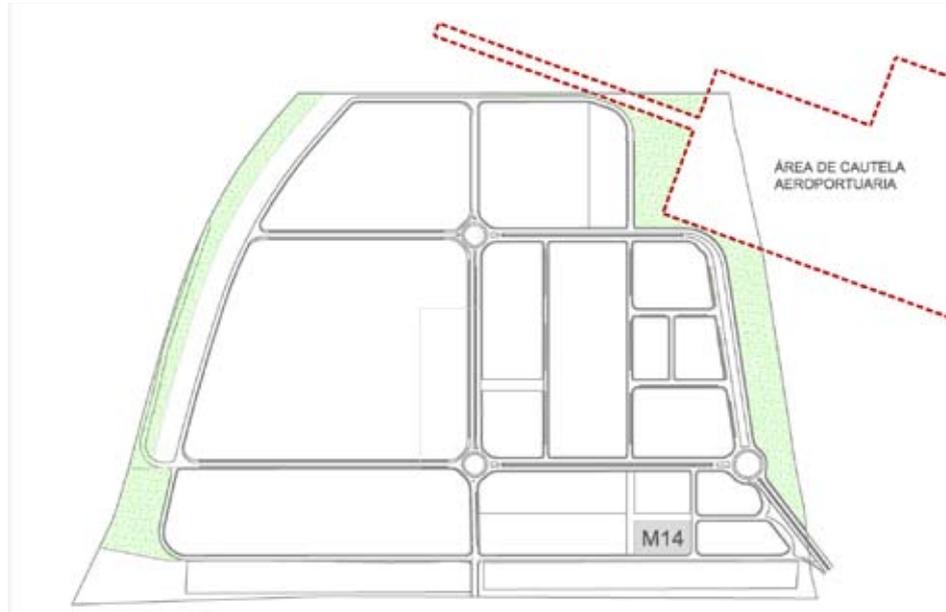
ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	LOGÍSTICA AISLADA	CÓDIGO	ALA
	SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA	
	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA	BLOQUE EXENTO	
USO GLOBAL	ACTIVIDAD LOGÍSTICA		



PARCELA M13

USOS PORMENORIZADOS		
USO DOMINANTE	INDUSTRIAL. ACTIVIDAD LOGÍSTICA	
USOS COMPATIBLES	Los indicados en el artículo 2.3 de las Normas Urbanísticas	
USOS INCOMPATIBLES	Los indicados en el artículo 2.4 de las Normas Urbanísticas	
PARÁMETROS URBANÍSTICOS		
PARCELA	Superficie:	8.608,00 m²
	Parcela mínima:	----
POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN	Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general. Se cumplirá el retiro definido por la afección de la línea eléctrica.	
INTENSIDAD	Edificabilidad:	3.950,00 m²
VOLUMEN Y FORMA	Altura reguladora:	14 m
	Número máximo de plantas:	3
OTRAS CONDICIONES		
CONDICIONES DE PARCELACIÓN	No se especifican	

ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	LOGÍSTICA AISLADA	CÓDIGO	ALA
	SISTEMA DE ORDENACIÓN	EDIFICACIÓN AISLADA	
	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA	BLOQUE EXENTO	
USO GLOBAL	ACTIVIDAD LOGÍSTICA		


PARCELA M14
USOS PORMENORIZADOS

USO DOMINANTE	TERCIARIO. OFICINAS_HOTELERO
USOS COMPATIBLES	Los indicados en el artículo 2.3 de las Normas Urbanísticas
USOS INCOMPATIBLES	Los indicados en el artículo 2.4 de las Normas Urbanísticas

PARÁMETROS URBANÍSTICOS

PARCELA	Superficie:	6.823,00 m²
	Parcela mínima:	--
POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN	Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general.	
INTENSIDAD	Edificabilidad:	11.219,96 m²
VOLUMEN Y FORMA	Altura reguladora:	32 m (ver servidumbres aeronáuticas)
	Número máximo de plantas:	10

OTRAS CONDICIONES

CONDICIONES DE PARCELACIÓN
 Según lo indicado en el artículo 2.16 de las Normas Urbanísticas.