



GENERALITAT VALENCIANA

CONSELLERIA D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ DEL TERRITORI

**PLAN ESPECIAL PARA
DESARROLLO DE LA ZONA DE
ACTIVIDADES LOGÍSTICAS
(ZAL) DEL PUERTO DE
VALENCIA**

**I.DOCUMENTACIÓN SIN EFICACIA
NORMATIVA**

**DOCUMENTO N° I. 2. MEMORIA
DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y
ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS**

DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT

MAYO DE 2017



ÍNDICE GENERAL DEL PLAN ESPECIAL

I. DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA

I. 1. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA Y ESCRITA

I. 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS
COMPLEMENTARIOS

I. 3. DOCUMENTO DE ANÁLISIS AMBIENTAL Y ESTUDIO DE INTEGRACIÓN
PAISAJÍSTICA

I. 4. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA Y MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD
ECONÓMICA

II. DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA

II. 1. ORDENANZAS

II. 2. CATÁLOGO

II. 3. PLANOS DE ORDENACIÓN

DOCUMENTO N° I. 2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN: OBJETO, JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN	5
1.1. OBJETO	5
1.2. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA	6
1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN	8
2. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN Y CONTEXTO LEGAL	13
2.1. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN	13
2.2. CONTEXTO LEGAL	13
3. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN	14
3.1. DELIMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE AMPLIACIÓN DEL PATRIMONIO PÚBLICO DEL SUELO DE LA GENERALITAT VALENCIANA PARA EL DESARROLLO DE UNA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS EN LA ZONA DE LA PUNTA DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALENCIA	14
3.2. DELIMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL MODIFICATIVO DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA CON EXPEDIENTE DE HOMOLOGACIÓN PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA	15
3.3. DELIMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA	16
4. ELEMENTOS DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	18
4.1. INTRODUCCIÓN	18
4.2. DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE	18
4.3. RED PRIMARIA DE DOTACIONES PÚBLICAS	19
4.4. DELIMITACIÓN DE ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA. USO GLOBAL Y TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS	20

4.5.	DELIMITACIÓN DE PERÍMETROS DE AFECCIÓN Y PROTECCIÓN EXIGIDOS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL	21
4.6.	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	21
4.6.1.	SUELO URBANO	21
4.6.2.	MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PLAN GENERAL	22
4.7.	CRITERIOS GENERALES PARA LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE REPARTO Y PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL APROVECHAMIENTO TIPO	23
4.8.	FICHAS URBANÍSTICAS	24
5.	ELEMENTOS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA	28
5.1.	INTRODUCCIÓN	28
5.2.	DELIMITACIÓN DE LAS CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA Y CRITERIOS PARA FIJAR ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE CADA UNA DE ELLAS	28
5.2.1.	CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	28
5.2.2.	RESUMEN DE SUPERFICIES DE LAS DISTINTAS CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	29
5.2.3.	CRITERIOS PARA FIJAR LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE CADA CALIFICACIÓN DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	29
5.3.	FIJACIÓN DE ALINEACIONES	33
5.4.	ESTABLECIMIENTO DE LOS PARÁMETROS REGULADORES DE LA PARCELACIÓN	33
6.	LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL: CATÁLOGO ESTRUCTURAL Y CATÁLOGO PORMENORIZADO	33
7.	ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS	34
	I. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN DE CARRETERAS	
	II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA	
	III. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA	
	IV. ESTUDIO DE DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS	
	V. ESTUDIO DE INUNDABILIDAD	
	VI. ESTUDIO ACÚSTICO	
	VII. PLAN DE MOVILIDAD	
	VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA QUE AHORA SE REDACTA	

DOCUMENTO N° I.2. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA Y ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:

1. INTRODUCCIÓN: OBJETO, JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN

1.1. OBJETO

El presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del puerto de Valencia se redacta conforme a lo previsto en el artículo 43 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (en adelante, LOTUP) y tiene un triple objetivo:

- 1) Desarrollar la Zona de Actividades Logísticas (en adelante, ZAL) como continuación al procedimiento iniciado con la aprobación del Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público de Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la zona de La Punta del término municipal de Valencia [DOGV Núm. 3.349/13.10.1998], vigente en el momento de redacción del presente Plan Especial y al amparo del cual se realizó el proceso expropiatorio.

El objeto del citado Plan Especial, era la delimitación y justificación del ámbito susceptible de incorporarse al patrimonio público del suelo, para cubrir las necesidades derivadas de la creación de un futuro centro logístico en un área adyacente al recinto portuario de aproximadamente 70 ha donde concentrar actividades y servicios que confieran valor añadido a las mercancías relacionadas con el tráfico marítimo internacional. Dentro del ámbito, se incluyen, también, los terrenos necesarios para atender las necesidades ligadas a los realojos de la población residente en el ámbito.

- 2) Establecer la ordenación territorial y urbanística, incorporando las determinaciones de carácter estructural y de carácter pormenorizado aplicables, en los términos establecidos por la LOTUP.
- 3) Dar cumplimiento a la Sentencia nº 303 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Primera) del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, de fecha 13 de marzo de 2013, por la cual se anula la Resolución de 21 de diciembre de 2009 del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda, por la que se aprobó definitivamente el Plan Especial Modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia, y la cual concluye que, aun habiéndose aportado el mencionado informe de Costas en la tramitación del Plan Especial, no cabe subsanación, *“debiendo tramitarse ex Novo el plan anulado de acuerdo con las nuevas exigencias normativas, tanto urbanísticas como medioambientales, hoy vigentes”*.

1.2. JUSTIFICACIÓN DE LA PROCEDENCIA

En la actualidad, mantienen plena vigencia todas las razones estratégicas que en su momento se aportaron para justificar los primeros pasos de este proyecto y que llevaron a la Generalitat Valenciana a la elaboración del Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público de Suelo para el Desarrollo de la futura Zona de Actividades Logísticas¹. El objeto de ese Plan Especial era la delimitación y justificación del ámbito susceptible de incorporarse al Patrimonio Público de Suelo, para cubrir las necesidades derivadas de la creación de un futuro centro logístico para almacenamiento y distribución de mercancías en un área adyacente al recinto portuario de aproximadamente 70 ha donde concentrar actividades y servicios (consolidación/ ruptura de cargas, almacenaje de regulación, etiquetaje, embalaje, personalización de productos, servicios telemáticos, etc.), que confieran valor añadido a las mercancías afectas al tráfico marítimo internacional. Asimismo, dentro del ámbito delimitado quedaban incluidos aquellos terrenos necesarios para atender las necesidades ligadas a los posibles realojos de la población residente dentro del ámbito.

Las Zonas de Actividades Logísticas aparecieron como una respuesta de los puertos al rediseño de las redes de distribución europeas en general, y españolas en particular que, cada vez más, tienden a concentrarse en un número limitado de nodos y arcos del sistema general de transporte, especialmente en torno a aquellos puntos donde se produce ruptura modal en los sistemas con elevada concentración de tráfico. Las ZALes ofrecen un papel potencial decisivo:

1. A la hora de influir en las futuras decisiones de localización y distribución de armadores, operadores y cargadores, tanto nacionales como internacionales.
2. Como apoyo al resto de infraestructuras portuarias, para implantar en ellas las actividades de almacenaje, clasificación, control de calidad, etc. que sirven de soporte y enlace a las operaciones puramente marítimas o portuarias y las terrestres, ya sean estas por carretera o ferrocarril.

Principales puertos como los de Rotterdam, Amberes, Génova, Marsella y Tánger Med cuentan con extensas Zonas de Actividades Logísticas.

En esta línea, y a nivel nacional, los puertos de Barcelona, Algeciras y Sevilla disponen de una ZAL.

La ZAL del puerto de Barcelona sigue creciendo de manera exponencial. Hoy tiene ya casi 63 hectáreas de naves construidas para la distribución con diferentes multinacionales instaladas allí. En total, 130 empresas y 6.000 nuevos puestos de trabajo, según el Centro Intermodal de Logística SA.

¹ El Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la zona de la Punta del término municipal de Valencia [D.O.G.V. Núm. 3.349, 13/10/1998] sigue vigente en el momento de redacción del presente Plan Especial.

Hay que tener presente que en la medida que determinadas necesidades logísticas no constituían una necesidad manifiesta en el momento en que se desarrolló el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (PG-88), resultaba justificada la ausencia de una reserva de destino para las zonas que pudieran alojar estas instalaciones. Sin embargo, con posterioridad, la totalidad de los documentos de planificación sectorial y estratégica que se formulan, contemplaron en todos los casos de manera ineludible, la necesidad de creación de una ZAL portuaria (Plan Director de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Plan Estratégico de Valencia, etc.)

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios

En relación a la ZAL del Puerto de Valencia, al caracterizarse la economía valenciana por ser una economía exportadora altamente sensible a los precios de las mercancías, la proximidad del Puerto de mercancías y la ausencia de ruptura en el modo de transporte, inciden directamente en el abaratamiento de los costes de exportación. La ubicación cercana de la ZAL al recinto portuario, es uno de los principales atractivos, ya que incide positivamente en menores costes de transporte de la mercancía que se manipula en los almacenes allí ubicados.

La magnitud y singularidad de la ZAL del Puerto de Valencia, no puede ni debe desvincularse del resto de la economía regional, puesto que sus efectos inciden directamente sobre el conjunto de la Comunidad Valenciana en la medida que potencialmente implica:

- I) Una progresiva consolidación del área metropolitana de Valencia como centro logístico del Mediterráneo. Tal y como refleja el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia, respecto del tráfico de mercancías: *“El reforzamiento del binomio industria- logística, como especialización del Área Metropolitana de Valencia desde el punto de vista de su competitividad diferencial exige la puesta en valor de uno de los ejes logísticos más destacados del conjunto Mediterráneo como es el formado por el Puerto de Valencia – ZAL-terminal de mercancías Fuente de San Luis – parque logístico de Riba- Roja.*
- II) El nexo de unión fundamental entre la red de transportes marítima y las redes de transporte terrestre.
- III) Un aumento de la competitividad de las empresas de la Comunidad Valenciana al facilitarles el acceso a los mercados exteriores y afianzar su papel de agentes de entrada y salida de los productos con origen/destino el centro de la Península.
- IV) Una progresiva fidelización de tráficos derivada de:
 - a. Incremento del valor añadido del servicio prestado, ofreciendo áreas para realizar operaciones de almacenamiento y distribución.
 - b. Fomento de elementos de diferenciación respecto a otros competidores.
 - c. Introducción de barreras de salida de los diferentes clientes.
- V) Un elemento dinamizador de la economía regional:
 - a. Complementando y revalorizando el esfuerzo inversor de la Autoridad Portuaria de Valencia en estos últimos años.
 - b. Una de las mejores opciones para generar nuevos puestos de trabajo, estimada en 2.600 empleos directos en Valencia y 6.500 empleos indirectos.
- VI) Una reducción de las emisiones de CO2 a la atmósfera, respecto de otras ubicaciones alternativas, al:
 - a. Minimizar el movimiento de la mercancía, dada su proximidad al Puerto de Valencia, para las operaciones de importación y exportación.

mayo de 2017

- b. Posibilitar que los operadores logísticos empleen medios de transporte menos contaminantes (de propulsión eléctrica) para el movimiento de la mercancía en las comunicaciones ZAL-Puerto de Valencia, dada la proximidad entre ambos entornos.
- c. Mejorar la eficiencia en la consolidación de carga de importación, de manera que las unidades de transporte completas realicen entregas directas, sin necesidad de paradas intermedias.
- d. Concentrar en un único espacio las instalaciones perteneciente a un mismo operador, con las ventajas medioambientales que ello supone.

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN

La ordenación propuesta por este Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia, prevé la creación de una Zona de Actividades Logísticas, como un área destinada al desarrollo de actividades de almacenamiento, distribución y ensamblaje de mercancías, componentes industriales, materiales y cualquier tipo de productos vinculados, en su mayor parte, con el tráfico marítimo, pero teniendo presente que la ZAL, en su papel de articulador territorial, debe transformar su relación con el entorno.

En concreto, el Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, propone:

- La delimitación y caracterización de la Infraestructura Verde en coherencia con los instrumentos urbanísticos de carácter supramunicipal y municipal vigentes y en tramitación en el momento de redacción del presente Plan Especial² y acordes con el papel de la ZAL como elemento articulador territorial.
- La definición de una nueva Zona de Ordenación Urbanística denominada (I AL/ ZUR-IN3) Zona de Actividades Logísticas, con los siguientes parámetros máximos de edificabilidad: 341.616 m² t (Industrial), 102.485 m² t (Terciario) y 34.161 m² t (Residencial, siendo el número de viviendas máximo asociado a dicha edificabilidad residencial igual a 185. Este valor podrá ser incrementado en el resto del sector con la dotación necesaria para atender exclusivamente las necesidades de alojamiento del personal al servicio de las instalaciones).
- La definición y ordenación de una nueva Calificación de Ordenación Urbanística denominada (IND-3) Áreas Logísticas.
- La implantación de medidas correctoras³ en el frente de separación de la zona de las viviendas con la zona logística, con objeto de respetar la calidad ambiental en la zona residencial cuando esté en funcionamiento la zona logística.

² Ver apartado 4. Planeamiento Vigente y apartado 5. Planeamiento en tramitación del Documento N° I.1. Documentación Informativa Gráfica y Escrita del presente Plan Especial.

³ Ver Anexo VI. Estudio Acústico del presente Documento N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios.

mayo de 2017

-
- La mejora de la integración paisajística⁴ del ámbito con el entorno y de la movilidad, a través de la conexión del carril bici, mediante una serie de propuestas de mejora desarrolladas en el Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial, a la cual se remite este documento y que supone:
1. Intervenir sobre todo el tramo de carril bici CR-500 que discurre en paralelo a la autovía V-15, transformándolo en un autentico corredor verde.
 2. Incrementar la anchura del corredor a su paso por el ámbito de la ZAL, con un mínimo de entre 10 y 15 metros de anchura, cuando sea posible.
 3. Conectar mediante un nuevo tramo de carril bici, el espacio comprendido dentro del ámbito de la ZAL, entre las viviendas ejecutadas en la zona norte de la actuación y el de la ZAL propiamente dicho, conectando el trazado existente (CR-500) con el carril bici previsto por ambas Administraciones en la zona de uso mixto de interacción puerto-ciudad/ complementario comercial según la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios existente, y el cual queda recogido en el Acuerdo específico entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria sobre la ordenación del “Plan Especial Nazaret – Este” ámbito del área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia, y en concreto, en la premisa básica N°6. Corredor Verde, que se transcribe literalmente:

“El planejament especial que formularà l'APV inclourà un corredor verd ciclista i peatonal que enllace el Parc de Desembocadura amb l'actual corredor que, discorrent per la Zona d'Activitats Logístiques, possibilitarà la connexió amb les zones de la Punta i Pinedo. Tot açò amb l'objectiu de contribuir a la iniciativa municipal de procurar les millors condicions de continuïtat i dimensió del corredor verd que envolte Nazaret pel nord-est, enllaçant tots els poblats marítim des de Malva-Rosa fins a la Punta i Pinedo”.
 4. Garantizar la conexión funcional y la accesibilidad desde el recorrido no motorizado al Área de Reserva Patrimonial de la ZAL.
 5. Estudiar y materializar la creación de un nuevo recorrido no motorizado que, conecte la calle Antonio Ferrandis, el Núcleo Histórico Tradicional de la Punta y la bolsa de huerta existente entre la depuradora y la ZAL, con el carril bici existente, a través de la restitución del paso inferior del acceso ferroviario al puerto de Valencia, en el tramo de la Avenida Jesús Morante Borrás.
 6. Mejorar el espacio de transición situado entre las viviendas ejecutadas al norte de la actuación y la zona logística.
 7. Dotar a los bordes de la manzana logística ubicada al oeste de la carretera CV-500 y sur de la línea férrea (parcelas A4 y B4), de un tratamiento paisajístico que suavice el borde actual.

⁴ Ver Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial.

Se adjunta (ver figura 1) foto aérea con la localización aproximada de las actuaciones en materia de mejora paisajística incluidas en el presente Plan Especial.

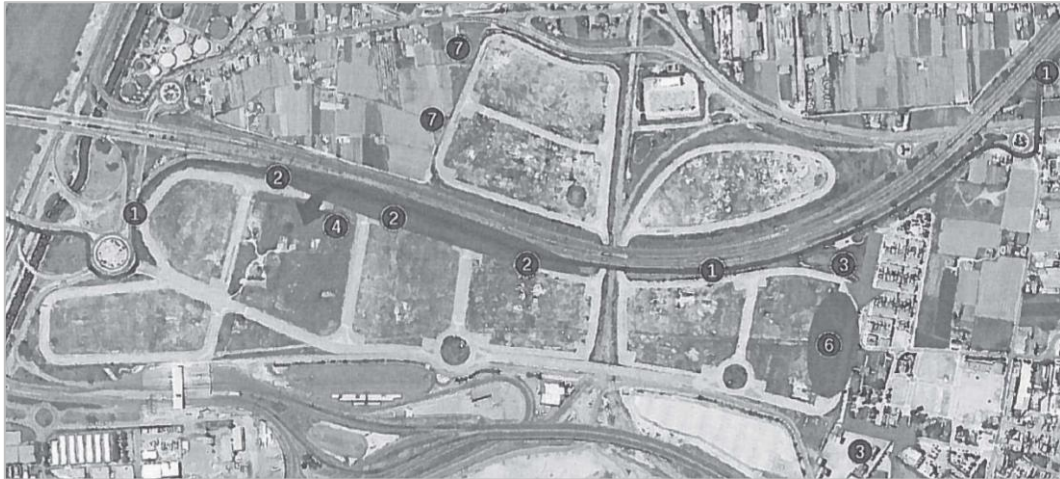


Figura 1. Localización aproximada de las actuaciones previstas

Asimismo, y aunque el ámbito se encuentra totalmente urbanizado y dotado de las infraestructuras necesarias para una correcta puesta en funcionamiento, ya que cuenta con sistema viario, redes de servicios (abastecimiento de agua, saneamiento, alumbrado público y energía eléctrica), zonas verdes, espacios libres y dotación de aparcamientos (ver figura 2), hay unas actuaciones en materia de urbanización, que está previsto ejecutar en el marco de este Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia.



Figura 2. ZAL urbanizada

Estas actuaciones⁵ se corresponden con los proyectos de urbanización asociados a:

- Las propuestas de mejora paisajística mencionadas en este apartado 1.3 y desarrolladas en el Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial.
- El Área de Reserva Patrimonial (A.R.P), conforme a las estipulaciones del Plan Especial de la Senda de Llorca y su entorno y PRIM de las manzanas C2, D2 y E2.
- El apantallamiento acústico del frente de las viviendas ubicadas dentro del ámbito y al norte de la actuación con las parcelas logísticas.

Por último, cabe destacar que el entorno inmediato al ámbito de actuación del Plan Especial está constituido por:

- La V-15 que atraviesa de norte a sur la actuación y por el acceso ferroviario al puerto de Valencia, que la atraviesa de oeste a este .
- La zona de servicio del Puerto de Valencia, situada en la parte oriental del ámbito de actuación.
- El nuevo cauce del río Turia y la autovía de circunvalación V-30.
- La estación depuradora.

Quedando la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia integrada en un entorno totalmente transformado y consolidado como nodo logístico, cuya función principal será la de asegurar la continuidad de la cadena logística, adaptando la oferta de sus espacios y servicios a las necesidades de los clientes, de forma que se complemente la oferta global de servicios del Puerto de Valencia.

Por tanto, conviene destacar que la puesta en funcionamiento de la Zona de Actividades Logísticas generará numerosos efectos positivos, ya que supondrá:

- La captación de inversiones y proyectos ligados con la logística que transformarán la Zona de Actividades Logísticas en un nodo de referencia marítimo portuaria.
- La creación de empleo en el municipio de Valencia, pudiendo alcanzar⁶ los 2.600 empleos directos y 6.500 empleos indirectos.

⁵ Se incluye (como Anexo VIII al presente documento) un anexo de criterios de urbanización asociados a las actuaciones previstas en el Plan Especial para desarrollo de la ZAL del puerto de Valencia que ahora se redacta.

⁶ Se toma como ratio de referencia la generación de 95 empleos directos / 10.000 m² construidos y de 275 empleos indirectos/ empleo directo generado, lo que unido a una hipótesis de ocupación total de superficie logística (con edificabilidad estimada de 0'80 m² construidos/m² suelo para todos los operadores que se instalaran en el ámbito), supondría la generación de 2.600 empleos directos, en Valencia y 6.500 empleos indirectos.

- La reactivación de la actividad económica de los barrios adyacentes a la actuación, contribuyendo a su progreso socio económico.
- La implantación de empresas que realicen actividades en la Zona Logística de manera respetuosa con la zona residencial.
- La adopción de una serie de medidas de gran valor paisajístico dentro y fuera del ámbito, que mejorarán los espacios actuales, para uso y disfrute de los habitantes y visitantes de la ciudad de Valencia.
 - o Dentro del ámbito, para:
 - Mejorar la integración de la ZAL con el entorno.
 - Potenciar y mejorar las condiciones del carril bici existente actualmente.
 - Crear un nuevo carril bici dentro del ámbito de la ZAL, que sirva de conexión entre el trazado existente del carril CR-500 y el nuevo carril bici recogido en el Acuerdo específico entre el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria sobre la ordenación del “Plan Especial Nazaret – Este” ámbito del área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia, y en concreto, en la premisa básica N°6. Corredor Verde.
 - Garantizar la conexión funcional y la accesibilidad desde el recorrido no motorizado al Área de Reserva Patrimonial de la ZAL, dando el protagonismo que le corresponde a esta zona de gran interés cultural y paisajístico.
 - o Fuera del ámbito, para:
 - Mejorar caminos de gran valor etnológico existentes en la Huerta de Rovella- Francs.
 - Favorecer la conexión territorial de dicha Huerta con el Saler, de la restitución del paso inferior del acceso ferroviario al puerto de Valencia, a través de la restitución del paso inferior del acceso ferroviario al puerto de Valencia, en el tramo de la Avenida Jesús Morante Borrás.
 - Mejorar las condiciones del carril bici que discurre desde la rotonda del Saler hasta la Zona de Actividades Logísticas.

2. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN Y CONTEXTO LEGAL

2.1. NORMATIVA BÁSICA DE APLICACIÓN

La normativa básica de aplicación en la tramitación y aprobación del presente instrumento de planeamiento es, sin carácter limitativo:

- El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
- La Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP).
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (LEA).
- La Ley 8/2013, de 26 de junio, de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana (LRRR).

2.2. CONTEXTO LEGAL

A efectos del presente documento, se entiende por contexto legal, al conjunto de circunstancias especiales que concurren en la presente actuación, ya expuestas por el Servicio Territorial de Urbanismo en su informe, de 20 de mayo de 2015, en respuesta a la Solicitud de Inicio de la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del Plan Especial de la ZAL y en base al cual, el Órgano Competente emitió el Informe Ambiental y Territorial Estratégico [D.O.C.V. Núm. 7563 / 03.07.02015].

Las especificaciones de carácter jurídico-urbanístico que se deberán tener en cuenta en la tramitación del Plan Especial conforme a lo estipulado en el citado informe del Servicio Territorial de Urbanismo, son:

- a) El documento urbanístico se deberá aprobar conforme a lo dispuesto en el artículo 55. Aprobación del Plan o Programa sometido a Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica de la LOTUP.
- b) El Plan Especial deberá tramitarse según lo dispuesto en la LOTUP, afectando a la ordenación estructural del Planeamiento General.
- c) Los terrenos incluidos en el ámbito de actuación, están considerados urbanos, por estar consolidada la urbanización para acoger los usos previstos.
- d) El presente Plan Especial, tiene el carácter de instrumento de ordenación redactado conforme a lo dispuesto en el artículo 43. Planes Especiales de la LOTUP:

“1. Los planes especiales complementan a los demás planes y, en su caso, los modifican. Pueden formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación, la ordenación de proyectos de obras, servicios o actividades que sean de interés general, actuaciones de rehabilitación, regeneración o renovación sobre el medio urbano a que se refiere esta ley y la legislación del Estado en esta materia, o en los supuestos regulados en la legislación sectorial que resulte de aplicación.”

2. Su documentación será la siguiente:

a) Documentos sin eficacia normativa:

- 1º Documentación informativa gráfica y escrita.*
- 2º Memoria descriptiva y justificativa y estudios complementarios.*
- 3º Estudio ambiental y territorial estratégico y estudio de integración paisajística o, en su caso, estudio de paisaje, conforme a lo establecido en los anexos I y II de esta ley.*
- 4º Estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica, si fueren necesarios a la luz de los realizados en el plan general estructural.*

b) Documentos con eficacia normativa:

- 1º Ordenanzas.*
- 2º Catálogo, cuando sea preciso.*
- 3º Planos de ordenación”.*

3. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

Para delimitar el ámbito de actuación del Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia, es necesario tener presente que la delimitación inicial del ámbito de ordenación es la establecida en el Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público de Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la zona de La Punta del término municipal de Valencia, aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de fecha 23 de julio de 1998 [DOGV Núm. 3.349 / 13.10.1998], vigente en el momento de redacción del presente Plan Especial y al amparo del cual se realizó el proceso expropiatorio.

3.1. DELIMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE AMPLIACIÓN DEL PATRIMONIO PÚBLICO DEL SUELO DE LA GENERALITAT VALENCIANA PARA EL DESARROLLO DE UNA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS EN LA ZONA DE LA PUNTA DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALENCIA

El citado Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas establecía, en base a los criterios establecidos en el Art. 20. Criterios de sectorización de la LRAU, una delimitación apoyada en alineaciones de ejes viarios y ámbitos de delimitación urbanística preexistentes correspondientes a zonas de calificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y cuya delimitación (en rojo), puede apreciarse en la imagen siguiente (ver figura 3):

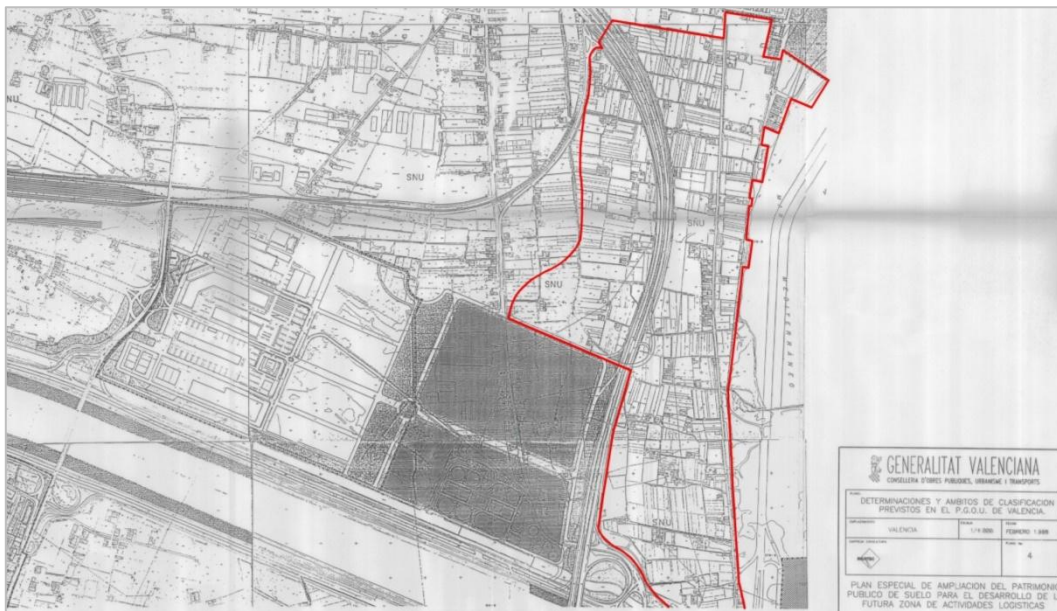


Figura 3. Ámbito Plan Especial Ampliación Patrimonio Público del Suelo

Fuente: Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la zona de La Punta del término municipal de Valencia

No obstante, esta delimitación se ha visto ligeramente modificada por la aprobación de proyectos y actuaciones, posteriores al citado Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo.

3.2. DELIMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL MODIFICATIVO DEL PLAN GENERAL DE VALENCIA CON EXPEDIENTE DE HOMOLOGACIÓN PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA

Aprobado el Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo, fue necesario modificar la delimitación del ámbito a incluir en el Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia. En concreto:

- En el límite occidental, se hizo coincidir el límite de la ZAL con la delimitación prevista para la zona de dominio de la reposición del nuevo trazado de la VP-1041, como consecuencia de la redacción, por parte de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, del Proyecto de Nuevo Acceso ferroviario al Puerto de Valencia y Estación de Apoyo Fuente de San Luis y sus actuaciones complementarias (reposición trazado VP-1041) y con objeto de que el planeamiento reflejara los bienes y obras de dominio público no municipal conforme a lo previsto en el Art. 18.2 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.
- En el límite oriental, se tuvo en consideración los criterios de ordenación y asignación específica de uso vigentes dentro del Plan Especial de Usos del Puerto.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios

Resultando el ámbito de actuación del Plan Especial de 1999, el que se observa en la siguiente imagen (ver figura 4):

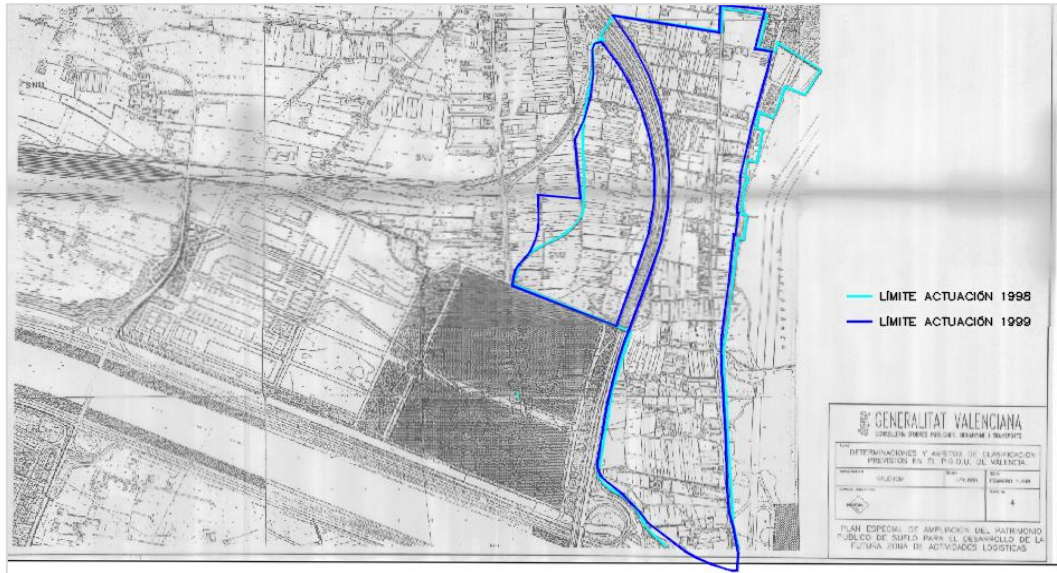


Figura 4. Superposición Delimitación Plan Especial 1998 y Plan Especial 1999

Fuente: Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la zona de la Punta del término municipal de Valencia

3.3. DELIMITACIÓN DEL PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS (ZAL) DEL PUERTO DE VALENCIA

La delimitación del ámbito del Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia⁷ que ahora se redacta, se corresponde con la prevista en el Plan Especial de 1999, pero ligeramente modificada en el límite oriental conforme a la nueva delimitación de la zona de servicios del Puerto [B.O.E. Núm. 262 / 29.10.2014] (ver figura 5).

⁷ La delimitación del ámbito del presente Plan Especial se grafía en el plano II.3.1.



Figura 5. Superposición Delimitación Ámbito Plan Especial 1999 y Plan Especial actual

De manera que, el ámbito de actuación referido, delimitado por los elementos infraestructurales básicos de la estructura territorial y de usos de la zona, supone un total de 772.961'17 m², incluyendo la franja ocupada por la V-15, por el acceso ferroviario al Puerto de Valencia, por los accesos a la ZAL y por el corredor verde.

A su vez, dentro de este ámbito global objeto de las determinaciones estructurales que en el presente documento se recogen, la ordenación pormenorizada se desarrolla sobre un único sector, correspondiente a la superficie del ámbito global con exclusión de la superficie actualmente ocupada por la V-15, por el acceso ferroviario al puerto de Valencia, por los accesos a la Zona de Actividades Logísticas y por los jardines de la Red Primaria.

4. ELEMENTOS DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

4.1. INTRODUCCIÓN

Constituyen determinaciones de la ordenación estructural del presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia (artículo 21 de la LOTUP), las siguientes:

- La delimitación y caracterización de la infraestructura verde de carácter primario.
- La red primaria de dotaciones públicas.
- La definición de una nueva Zona de Ordenación Urbanística, denominada (I AL/ZUR-IN3) Zona de Actividades Logísticas.
- La división del ámbito en zonas primarias de ordenación urbanística y la identificación de sus usos globales y tipos básicos de edificación.
- La delimitación de perímetros de afección y protección exigidos por la legislación sectorial.
- La clasificación del suelo.
- Los criterios generales para la delimitación de las áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo.

4.2. DELIMITACIÓN Y CARACTERIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE

La Infraestructura Verde de Valencia está constituida por los espacios y elementos del término municipal de alto valor ambiental, cultural y visual, por las áreas del territorio que deben quedar libres de urbanización y por el entramado de corredores de conexión que garantizan la continuidad del sistema y ponen en relación dichos elementos.

Su objeto es preservar la biodiversidad, mantener los procesos ecológicos básicos, conservar el patrimonio cultural y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, acercando los espacios naturales al ámbito urbano mediante una red de itinerarios seguros para el tránsito peatonal y ciclista.

En concreto, forman parte de la infraestructura verde estructural los parques y jardines urbanos que constituyen áreas recreativas o culturales de singular aprovechamiento por la población, los que se encuentran asociados a recursos culturales y visuales y favorecen su disfrute y percepción, los que constituyen hitos de esparcimiento y estancia de los recorridos de conexión y los que ejercen la función de conectar espacios de valor ubicados en el interior de la ciudad y zona periurbana.

El cometido fundamental de la Infraestructura Verde, es preservar de la edificación los espacios libres que estructuran el territorio y que garantizan su dinámica, sea natural o artificial.

Y en este sentido, el presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia pretende⁸ como elemento clave en la articulación territorial:

1. Potenciar y desarrollar un **corredor verde** norte-sur, mediante el empleo de vegetación potencial del lugar. De esta manera, se entenderá el Saler como remate del cordón verde que llegará hasta la ciudad de Valencia:
 - a. Interviniendo sobre todo el tramo de carril bici CR-500 que discurre en paralelo a la autovía CV-500, entre la rotonda situada al sur del puente de L'Assut de l'Or y la desembocadura del nuevo cauce del río Turia, con el fin de dignificar ese elemento de conexión, transformándolo en un auténtico corredor verde.
 - b. Incrementando la anchura del corredor a su paso por el ámbito de la ZAL, con un mínimo de entre 10 y 15 metros de anchura, desplazando para ello el vallado de la zona logística e integrando en el nuevo corredor las franjas verdes ejecutadas (que actualmente se encuentran en su mayor parte en el trasdós del vallado) y el trazado del brazal de la acequia de Rovella que discurre en paralelo al carril bici y el vallado actual. El cajero de la acequia debería mantenerse en sus condiciones actuales, cubriéndola sólo de manera puntual en caso de resultar necesario por razones de funcionalidad y seguridad.
2. Conectar mediante un nuevo tramo de carril bici, el trazado existente y el futuro Parque de Nazaret (situado entre el núcleo de Nazaret y el puerto, en la zona de uso mixto de interacción puerto-ciudad/ complementario comercial según la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios existente), por el ámbito comprendido entre las viviendas ejecutadas en la Unidad de Ejecución 2 y el de la ZAL propiamente dicho, en terrenos incluidos en el ámbito de la ZAL.
3. Garantizar la conexión funcional y la accesibilidad desde el recorrido no motorizado al área de reserva patrimonial de la ZAL, mediante la ruptura del viario perimetral oeste y el rediseño del esquema de circulaciones interiores y del vallado del ámbito logístico.

4.3. RED PRIMARIA DE DOTACIONES PÚBLICAS

El Plan Especial incluye en la red primaria, tanto los sistemas generales previstos en el Plan General vigente (1988), como aquellos de posterior creación que cumplen una función estructurante en el territorio.

Los elementos de la red primaria de dotaciones públicas propuestos por el Plan Especial, son:

- La autovía V-15 de Valencia al Saler. Atraviesa el sector de norte a sur por su parte central y no dispone de accesos al mismo.

⁸ Las mejoras paisajísticas se recogen en el Documento N° I.1.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial de la ZAL y en el Estudio Complementario VII. Plan de Movilidad del Documento N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios

mayo de 2017

- El acceso ferroviario al Puerto de Valencia. Atraviesa la actuación de oeste a este y no dispone de accesos a la misma.
- Los accesos a la ZAL.
- Los jardines de la Red Primaria⁹, que constituyen un elemento relevante en la delimitación y caracterización de la infraestructura verde y engloban:
 - o La Zona Verde ubicada al norte de la actuación, en la frontera de la zona de viviendas con la zona logística y cuya finalidad principal consiste en posibilitar una adecuada transición de usos, contribuyendo a dar continuidad al parque existente al Sureste de la zona de Nazaret.
 - o La superficie entre la V-15 y la red viaria, que plantean un corredor verde norte- sur, que considera al Saler como remate del corredor verde procedente de la ciudad Valencia.

Estos elementos se grafían en el Plano II.3.4. Ordenación Estructural: Zonas de Ordenación Urbanística como Zonas de Ordenación de Uso Global Dotacional.

4.4. DELIMITACIÓN DE ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA. USO GLOBAL Y TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS

La LOTUP establece que, tanto la división del territorio en zonas de ordenación urbanística, como la determinación de los usos globales y las tipologías edificatorias en cada una de ellas, formará parte de la ordenación estructural.

Se entiende por Zona de Ordenación Urbanística aquella porción del territorio que presenta un tejido urbanístico característico y diferenciado, objeto de aplicación de una determinada norma urbanística. Algunas zonas incluyen subzonas que responden a la existencia de especificidades morfológicas en tejidos urbanos.

En el ámbito de la ZAL, las zonas y subzonas de ordenación que se delimitan, y que aparecen reflejadas en el Plano II.3.4. Ordenación Estructural: Zonas de Ordenación Urbanística, son:

ZONAS DE ORDENACIÓN DE USO GLOBAL DOTACIONAL

- a. Red Primaria Viaria (**PRV / PCV**)
- b. Red Primaria de infraestructuras de transporte (PTR), en concreto, transporte ferroviario (**PTR-2 / PCF**)

⁹ Es objeto del presente Plan Especial, la ejecución de una serie de propuestas de mejora paisajística conforme a lo definido en el Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística y que pretenden mejorar los jardines de la Red Primaria de la ZAL, como elemento identificativo de la Infraestructura Verde de carácter primario (ver apartado 4.2 de este Documento N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios).

-
- c. Red Primaria de Zonas Verdes, en concreto, jardines de la Red Primaria (**PJL / PVJ**)

ZONAS DE ORDENACIÓN DE USO GLOBAL RESIDENCIAL E INDUSTRIAL

- a. Zona de Actividades Logísticas (**I AL / ZUR-IN3**).

El Plan Especial de la ZAL define una nueva Zona de Ordenación Urbanística respecto de las Zonas de Ordenación de uso global Industrial (Ind) y Almacén (Alm) ya previstas y definidas en el PG-88, denominada (**I AL/ ZUR-IN3**) Zona de Actividades Logísticas y cuya definición tiene carácter estructural. Los parámetros máximos de edificabilidad asociados a esta Zona de Ordenación son: 341.616 m² t (Industrial), 102.485 m² t (Terciario) y 34.161 m² t (Residencial, siendo el número de viviendas máximo asociado a dicha edificabilidad residencial igual a 185).

Para establecer la nomenclatura de las Zonas de Ordenación Urbanística se han incluido las siglas de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y las de la LOTUP, del siguiente modo: (Nomenclatura RPGOUV/ Nomenclatura LOTUP).

4.5. DELIMITACIÓN DE PERÍMETROS DE AFECCIÓN Y PROTECCIÓN EXIGIDOS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

La delimitación de los perímetros de afección y protección exigidos por la legislación sectorial, se incorporan como parte de la documentación gráfica del presente documento.

En concreto, en el plano II.3.6. Delimitación Zonas de Afección y Protección aparecen reflejadas:

- Las zonas de protección del acceso ferroviario al puerto¹⁰.
- Las servidumbres¹¹ aeronáuticas de la radiobaliza y radiofaro no direccional de Pinedo NDB/PND (limitación altura).
- El deslinde del dominio público marítimo – terrestre.
- El deslinde del dominio público hidráulico.

4.6. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

4.6.1. SUELO URBANO

Los terrenos incluidos en el ámbito de actuación están considerados urbanos, por estar consolidada la urbanización para acoger los usos previstos. Esta realidad está justificada tanto por lo contemplado en la legislación estatal, como en la legislación autonómica. En concreto:

- El RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, en su artículo 21. Situaciones básicas del suelo, establece que:

¹⁰ Se incluye como Estudio Complementario II. Anexo de Cumplimiento de la Legislación Ferroviaria.

¹¹ Se incluye como Estudio Complementario III. Anexo de Cumplimiento de la normativa en materia legislación aeronáutica.

mayo de 2017

“Se encuentra en la situación de suelo urbanizado el que, estando legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Haber sido urbanizado en ejecución del correspondiente instrumento de ordenación.

b) Tener instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones existentes o previstos por la ordenación urbanística o poder llegar a contar con ellos sin otras obras que las de conexión con las instalaciones preexistentes. El hecho de que el suelo sea colindante con carreteras de circunvalación o con vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí mismo, su consideración como suelo urbanizado.

c) Estar ocupado por la edificación, en el porcentaje de los espacios aptos para ella que determine la legislación de ordenación territorial o urbanística, según la ordenación propuesta por el instrumento de planificación correspondiente”.

- Y la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana, que indica, en su artículo 25. Zonas de Ordenación Estructural: función y contenidos, apartado 2.b): *“La ordenación estructural diferenciará las zonas urbanizadas, caracterizadas por aquellos suelos que cuenten con los servicios urbanísticos, incluyendo también en éstas tanto los terrenos contiguos a los ya urbanizados que permitan la culminación de las tramas urbanas existentes mediante pequeñas actuaciones urbanísticas que no comporten más de una línea de manzanas edificables, como los que presenten déficit de urbanización o dotaciones.”*

Por otra parte, cabe referirse a la doctrina jurisprudencial seguida por los tribunales y que reconocen de forma expresa el valor normativo de lo fáctico. Doctrina que supone y concluye que la clasificación de un suelo como urbano no es discrecional, sino que se produce de forma obligatoria cuando quede acreditado que los suelos en cuestión reúnen los servicios urbanísticos exigidos por la legislación aplicable y se encuentran integrados en una malla urbana, circunstancias ambas que se cumplen en el caso de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia.

Por último, destacar que en la documentación relativa a la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, actualmente en tramitación, el ámbito del Plan Especial, aparece clasificado como suelo urbano por estar consolidada para acoger los usos previstos. Esta realidad, queda reflejada en la información recogida en el Catastro y en los correspondientes recibos del Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) de las fincas propiedad de VPI.

4.6.2. MODIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL PLAN GENERAL

Independientemente de que el suelo tenga la consideración urbano, este Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia, tiene el carácter de modificativo respecto del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia vigente en el momento de redacción del presente documento (PG-88), ya que se propone un cambio en la clasificación del suelo, pasando de no urbanizable a urbano, posibilidad reconocida en la legislación aplicable, en concreto en el artículo 19.2 de la LOTUP:

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO Nº I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios

mayo de 2017

“La ordenación estructural define el modelo territorial y urbanístico del municipio, coordina y regula la localización espacial de los usos generales en todo el territorio municipal, clasifica el suelo, establece las condiciones básicas para su desarrollo y sostenibilidad y define zonas de distinta utilización del suelo, vertebrándolas mediante la infraestructura verde y la red primaria de dotaciones públicas. La integran las determinaciones así calificadas por esta ley. La ordenación estructural se establece en el plan general estructural y puede ser modificada por los instrumentos de planeamiento de desarrollo, en los términos establecidos en esta ley”.

Y de forma más específica, en el artículo 63.2. Modificación de planes y programas de la LOTUP:

“Los planes parciales, los planes especiales y los planes de reforma interior podrán modificar determinaciones del plan general estructural y del plan de ordenación pormenorizada, para ajustarlas al análisis más detallado del territorio propio de su escala, sujetándose a las siguientes condiciones:

- a) Si la modificación incide en la ordenación estructural y tiene, o puede tener, efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, porque así lo determine el órgano ambiental y territorial en la preceptiva consulta, se tramitarán conforme al precedente capítulo II.*
- b) Si no precisan evaluación ambiental o esta finaliza por el procedimiento simplificado con un informe ambiental y territorial, se tramitarán conforme al precedente capítulo III. No obstante, deberán cumplir las condiciones vinculantes que, en su caso, haya interpuesto el informe ambiental y territorial.*

4.7. CRITERIOS GENERALES PARA LA DELIMITACIÓN DE LAS ÁREAS DE REPARTO Y PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL APROVECHAMIENTO TIPO

Para la definición del área de reparto y del aprovechamiento tipo, se debe tener en consideración la realidad física de los suelos en cuestión, más cuando los mismos están totalmente urbanizados y fueron obtenidos por el sistema de expropiación, habiéndose llevado a cabo las cesiones en favor de la Administración y materializadas las mismas en el Registro de la Propiedad, a la vista de lo cual se puede afirmar que los suelos afectados por el presente Plan Especial, ya fueron gestionados de conformidad con los parámetros establecidos en el planeamiento que los originó y en los proyectos de gestión que permitieron obtener los mismos (por Resolución de 2 de abril de 2007, del Conseller de Territorio y Vivienda se aprueba definitivamente el Proyecto de Reparcelación de la Unidad de Ejecución UE-2 [D.O.C.V. Núm. 5.512 – 15.05.2007] y por Resolución de 11 de febrero de 2010, del Conseller de Medio Ambiente, Agua y Vivienda, se aprueba definitivamente el Proyecto de Reparcelación Voluntaria de la Unidad de Ejecución UE-1 [D.O.C.V. Núm. 6234 / 26.03.2010]). Por todo ello, la situación actual hace innecesaria la delimitación de áreas de reparto y cálculo del aprovechamiento tipo, si bien en caso de ser necesario determinar alguno de los parámetros o ambos se seguirán las reglas establecidas en el artículo 76. Reglas generales de equidistribución para los ámbitos de actuaciones aisladas de la LOTUP.


mayo de 2017

En el momento de redacción del presente documento, la V-15, el acceso ferroviario al Puerto de Valencia, los accesos a la ZAL y los jardines de la Red Primaria, ya están ejecutados¹² y en funcionamiento, de manera que, se proponen en el presente Plan Especial como elementos de la red primaria de reservas de suelo dotacional público, por su incidencia en el territorio y poder vertebrador, aunque hay que tener presente que no generan aprovechamiento.

4.8. FICHAS URBANÍSTICAS

Se adjuntan, a continuación, las Fichas Urbanísticas (Zona y Gestión) que forman parte del presente Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia, conforme al contenido que establece el Anexo IV de la LOTUP, y en las cuales se definen los criterios, determinaciones y parámetros de la ordenación estructural para el desarrollo del sector y aplicables al ámbito.


Tabla 1. Ficha de Zona

FICHA DE ZONA	SUELO URBANO
DEFINICIÓN DE LA ZONA	
CÓDIGO DE LA ZONA DE ORDENACIÓN	ZUR- IN3
SUPERFICIE	613.313,74 m ²
USO DOMINANTE	Industrial (Ind) / Almacén (Alm)
USOS INCOMPATIBLES	- Uso recreativo (Tre) en sus modalidades Tre.3 y Tre.4 - Uso Dotacional (D) en sus modalidades Das, Dre, R-Das, Dab y Dce - Actividades de carácter industrial a que se refiere el Anexo I de la Ley 6/ 2014 de 25 de julio de la Generalitat, de prevención, calidad y control ambiental de actividades en la Comunidad Valenciana.
USOS COMPATIBLES	Se permiten cualesquiera otros usos de los no considerados como incompatibles
DENSIDAD	Edificación Aislada en Parcela
EDIFICABILIDAD	EB = 478.262 m² techo
	ER = 34.161 m ² techo
	ET = 102.485 m ² techo
	EI = 341.616 m ² techo
PLANO DE LA ZONA (ver Plano II.3.4. Ordenación Estructural: Zonas de Ordenación Urbanística)	
	

¹² Está previsto ejecutar una serie de mejoras en los jardines de la Red Primaria (P.JL/ PVJ), con objeto de convertir este elemento de vertebración territorial, en un verdadero corredor verde.

PROTECCIONES (ver Plano II.3.5. Catálogo: Estructural y Pormenorizado)
<p>CATÁLOGO ESTRUCTURAL: Los elementos contemplados en el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios Protegidos de Valencia [B.O.P.V. Nº 118, 23-VI-2015] y asumidos por el presente Plan Especial son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un Conjunto de Casas y Barraca en la ZAL (Código Ficha Catálogo Estructural: EPA_SU_10.01) - 2 Barracas Comunicadas en la ZAL (Código Ficha Catálogo Estructural: EPA_SU_10.02) y ubicadas en nuevo emplazamiento. - Elemento Patrimonial Hidráulico: Acequia de Rovella (Código Ficha Catálogo Estructural: AH_08) y con trazado adaptado a las obras de urbanización. <p>CATÁLOGO PORMENORIZADO: Los elementos contemplados en el Catálogo de Arquitectura Rural del Término Municipal de Valencia y el Catálogo del Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y PRIM de las manzanas C2, D2 y E2 y asumidos por el presente Plan Especial son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Camí del Canal, nº 78 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: Nº 11/17/G Plano C-57] - Casal de la Pau, camí del canal Nº 23 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: Nº 11/18/P 17/2 Plano C-57] - Camí del Canal, nº 74 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: Nº 11/19/G Plano C-57] - Camí del Canal, nº 84 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: Nº 11/20/G Plano C-57] - Camí del Canal, nº 82 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: Nº 11/21/G Plano C-57] - Barraca de las Flores [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: Nº 11/23 Plano C-57] - Casa del Doctor Bartual [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: Nº 11/26/S 16/1 Plano C-57] ubicada en nuevo emplazamiento. - Senda de Llorca, nº 36 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 337/2 Nivel 2 Plano C-57] - Senda de Llorca, nº 42 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 348/3 Nivel 3 Plano C-63] - Senda de Llorca, nº 39 y 41 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 347/3 Plano C-63] - Camí del Canal, nº 196 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 75/3 Nivel 3 Plano C-57]
AFECCIONES (ver Plano II.3.6. Ordenación Estructural: Zonas de Afección y Protección)
<p>Las afecciones que recaen sobre los terrenos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las zonas de protección del acceso ferroviario al puerto (ver Estudio Complementario II. Anexo de Cumplimiento de la Legislación Ferroviaria del Documento Nº I.2). - Las servidumbres aeronáuticas de la radiobaliza y radiofaro no direccional de Pinedo NDB/ PND (limitación altura - ver Estudio Complementario III. Anexo de Cumplimiento de la Legislación Aeronáutica del Documento Nº I.2).
PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN (ver Estudio Complementario VIII. Anexo de Criterios de Urbanización del Documento Nº I.2)
<p>- Los proyectos constructivos asociados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Las propuestas de mejora paisajística mencionadas en el apartado 1.3 del Documento Nº I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios y desarrolladas en el Documento Nº I.3. Documento de Análisis Ambiental y Territorial Estratégica y Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial, que incluyen intervenciones dentro y fuera del ámbito de actuación. o El Área de Reserva Patrimonial (A.R.P.), conforme a las estipulaciones del Plan Especial de la Senda de Llorca y su entorno y PRIM de las manzanas C2, D2 y E2. o El apantallamiento acústico en el frente de separación de las viviendas con las parcelas logísticas.
CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS
<p>Uso Residencial: El uso residencial (R) está permitido en su modalidad UFA-1, en las parcelas con calificación de ordenación urbanística (UFA-1) Vivienda unifamiliar tipo "Casas de Poble" (ver plano II.3.7. Ordenación Pormenorizada: Calificaciones de Ordenación Urbanística). En el resto del ámbito, se prohíbe expresamente el uso residencial (R), a excepción de vivienda para el personal encargado de seguridad y mantenimiento.</p> <p>Resto de Usos permitidos: Se permiten cualquiera de los usos compatibles definidos en las presentes fichas, salvo que manifiestamente sean incompatibles con el uso dominante Industrial (Ind) y Almacén (Alm) asignado a esta Zona de Ordenación.</p>
ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES
<p>Las Ordenanzas Generales y Particulares de esta Zona de Ordenación Urbanística se especifican en el Título Segundo del Documento Nº II.1. Ordenanzas del presente Plan Especial.</p>

Tabla 2. Ficha de Gestión

FICHA DE GESTIÓN		ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS	
CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN			
ZONA DE ORDENACIÓN	SI-3		
USO DOMINANTE	Industrial (Ind) / Almacén (Alm)		
USOS INCOMPATIBLES	- Uso Recreativo (Tre) en sus modalidades Tre.3 y Tre.4 - Uso Dotacional (D) en sus modalidades Das, Dre, R-Das, Dab y Dce - Actividades de carácter industrial a que se refiere el Anexo I de la Ley 6/ 2014 de 25 de julio de la Generalitat, de prevención, calidad y control ambiental de actividades en la Comunidad Valenciana.		
USOS COMPATIBLES	Se permiten cualesquiera otros usos de los no considerados como incompatibles, salvo que manifiestamente sean incompatibles con el uso dominante Industrial (Ind) y Almacén (Alm) asignado a esta Zona de Ordenación Urbanística.		
CRITERIOS DE APROVECHAMIENTO TIPO Y ÁREA DE REPARTO	La situación actual de los terrenos incluidos en el ámbito de actuación, hace innecesaria la delimitación de áreas de reparto y cálculo del aprovechamiento tipo. No obstante, en caso de ser necesario determinar alguno de los parámetros o ambos, se seguirán las reglas establecidas en el artículo 76. Reglas generales de equidistribución para los ámbitos de actuaciones aisladas de la LOTUP.		
PLANO DE DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO GLOBAL			
			
PARÁMETROS URBANÍSTICOS			
SUPERFICIE DEL SECTOR	772.961,17 m ² suelo	Edificabilidad según usos =	EB = 478.262 m² techo
	V-15 = 50.716 m ² suelo		ER = 34.161 m ² techo
SUP. RED PRIMARIA AFECTA A SU DESTINO	Acceso Ferroviario = 32.717 m ² suelo		ET = 102.485 m ² techo
	Accesos ZAL = 13.098 m ² suelo		EI = 341.616 m ² techo
	Red Primaria Jardines = 63.117 m ² suelo		
SUP. COMPUTABLE DEL SECTOR	613.314 m ² suelo	Nº de viviendas total =	185 viviendas en las parcelas con Calificación de Ordenación Urbanística UFA-1. Este valor podrá ser incrementado en el resto del sector con la dotación necesaria para atender exclusivamente las necesidades de alojamiento del personal al servicio de las instalaciones
CONDICIONES DE ORDENACIÓN			
DELIMITACIÓN DEL SECTOR (ver apartado 3 del Documento Nº I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios y plano II.3.1. Delimitación del Ámbito Ordenado)			
La delimitación del ámbito coincide con la delimitación del Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la zona de La Punta del término municipal de Valencia [DOGV Núm. 3.349 / 13.10.1998] ligeramente modificada en:			
- El límite occidental ajustado a la delimitación prevista para la zona de dominio de la reposición del trazado de la VP-1041. - El límite oriental ajustado a la delimitación de la zona de servicios del Puerto [B.O.E. Núm. 262 / 29.10.2014]			

mayo de 2017

CONDICIONES PATRIMONIALES			
(ver Documento N° II.2. Catálogo y plano II.3.5. Catálogo: Estructural y Pormenorizado)			
<p>CATÁLOGO ESTRUCTURAL: Los elementos contemplados en el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios Protegidos de Valencia [B.O.P.V. N° 118, 23-VI-2015] y asumidos por el presente Plan Especial son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un Conjunto de Casas y Barraca en la ZAL (Código Ficha Catálogo Estructural: EPA_SU_10.01) - 2 Barracas Comunicadas en la ZAL (Código Ficha Catálogo Estructural: EPA_SU_10.02) y ubicadas en nuevo emplazamiento. - Elemento Patrimonial Hidráulico: Acequia de Rovella (Código Ficha Catálogo Estructural: AH_08) y con trazado adaptado a las obras de urbanización. <p>CATÁLOGO PORMENORIZADO: Los elementos contemplados en el Catálogo de Arquitectura Rural del Término Municipal de Valencia y el Catálogo del Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y PRIM de las manzanas C2, D2 y E2 y asumidos por el presente Plan Especial son :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Camí del Canal, nº 78 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: N° 11/17/G Plano C-57] - Casal de la Pau, camí del canal N° 23 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: N° 11/18/P 17/2 Plano C-57] - Camí del Canal, nº 74 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: N° 11/19/G Plano C-57] - Camí del Canal, nº 84 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: N° 11/20/G Plano C-57] - Camí del Canal, nº 82 [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: N° 11/21/G Plano C-57] - Barraca de las Flores [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: N° 11/23 Plano C-57] - Casa del Doctor Bartual [Código Ficha Catálogo Arquitectura Rural Municipio de Valencia: N° 11/26/S 16/1 Plano C-57] ubicada en nuevo emplazamiento. - Senda de Llorca, nº 36 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 337/2 Nivel 2 Plano C-57] - Senda de Llorca, nº 42 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 348/3 Nivel 3 Plano C-63] - Senda de Llorca, nº 39 y 41 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 347/3 Plano C-63] - Camí del Canal, nº 196 [Código Ficha Catálogo Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2: 75/3 Nivel 3 Plano C-57] 			
ORDENACIÓN PORMENORIZADA			
<p>La ordenación urbanística pormenorizada de las Calificaciones de Ordenación Urbanística existentes en el ámbito y grafiadas en el plano II.3.7. Ordenación Pormenorizada: Calificaciones de Ordenación Urbanística, se define de forma escrita en el Título Segundo del Documento N° II.1. Ordenanzas del presente Plan Especial y de forma gráfica en el plano II.3.8. Ordenación Pormenorizada: Alineaciones y Parámetros Urbanísticos.</p>			
DISEÑO			
<ul style="list-style-type: none"> - El diseño de las parcelas con calificación de ordenación urbanística (ARP) Área de Reserva Patrimonial tratará de resolver un parque público dotacional donde poder potenciar los valores de un pasado cultural con las dotaciones propias del parque público de esta zona de la ciudad inserto en la ZAL. - El diseño de la red viaria urbana interna, prevé destinar un tramo de vial a uso peatonal/ carril bici, con objeto de permitir la conexión del carril bici CR-500 (paralelo a la V-15) con la parcela de calificación de ordenación urbanística (ARP) Área de Reserva Patrimonial y evitar el cruce de tráfico muy diferentes (tráfico pesado Vs. peatones y ciclistas) 			
CONDICIONES DE GESTIÓN			
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan Especial	GESTIÓN:	Directa (a través de proyectos de construcción)
CONDICIONES DE EJECUCIÓN			
CONDICIONES DE URBANIZACIÓN			
(ver Estudio Complementario VIII. Anexo de Criterios de Urbanización asociados a las actuaciones previstas en el presenta Plan Especial del Documento N° I.2)			
<p>El ámbito del Plan Especial se encuentra totalmente urbanizado y dotado de las infraestructuras necesarias para una correcta puesta en funcionamiento, al contar con sistema viario, redes de servicios (abastecimiento de agua, saneamiento, alumbrado público y energía eléctrica), zonas verdes, espacios libres y dotación de aparcamientos. No obstante, hay unas actuaciones en materia de urbanización, que se ejecutarán en el marco de este Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia. En concreto, los Proyectos de Urbanización asociados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El Área de Reserva Patrimonial (A.R.P.), conforme a las estipulaciones del Plan Especial de la Senda de Llorca y su entorno y Plan de Reforma Interior de las manzanas C2, D2 y E2 [B.O.P.V. Núm. 164 /12-VII-2006]. - Las propuestas de mejora paisajística desarrolladas en el Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística del presente Plan Especial y que contempla actuaciones fuera y dentro del ámbito. En concreto, estas actuaciones consisten en: <ol style="list-style-type: none"> 1. Intervenir sobre todo el tramo de carril bici CR-500 que discurre en paralelo a la autopista CV-500, transformándolo en un auténtico corredor verde. 2. Incrementar la anchura del corredor a su paso por el ámbito de la ZAL, con un mínimo de entre 10 y 15 metros de anchura, cuando sea posible. 3. Conectar mediante un nuevo tramo de carril bici, dentro del ámbito de la ZAL en el espacio comprendido entre las viviendas ejecutadas en la zona norte de la actuación y el de la ZAL propiamente dicho, el trazado existente y el futuro Parque de Nazaret, previsto por el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Valencia en la zona de uso mixto de interacción puerto-ciudad/ complementario comercial según la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios existente y recogido en el Acuerdo específico entre ambos organismos sobre la ordenación del "Plan Especial Nazaret – Este" ámbito del área Sur de la Zona de Servicio del Puerto de Valencia, y en concreto, en la premisa básica N°6. Corredor Verde, que se transcribe literalmente: <p><i>"El planeament especial que formularà l'APV inclourà un corredor verd ciclista i peatonal que enllace el Parc de Desembocadura amb l'actual corredor que, discorrent per la Zona d'Activitats Logístiques, possibilitarà la connexió amb les zones de la Punta i Pinedo. Tot açò amb l'objectiu de contribuir a la iniciativa municipal de procurar les millors condicions de continuïtat i dimensió del corredor verd que envolte Nazaret pel nord-est, enllaçant tots els poblats marítim des de Malva-Rosa fins a la Punta i Pinedo".</i></p> 4. Garantizar la conexión funcional y la accesibilidad desde el recorrido no motorizado al Área de Reserva Patrimonial de la ZAL. 5. Estudiar y materializar la creación de un nuevo recorrido no motorizado que, conecte la calle Antonio Ferrandis, el Núcleo Histórico Tradicional de la Punta y la bolsa de huerta existente entre la depuradora y la ZAL, con el carril bici existente, a través de la restitución del paso inferior del acceso ferroviario al puerto de Valencia, en el tramo de la Avenida Jesús Morante Borrás. 6. Mejorar el espacio de transición situado entre las viviendas ejecutadas al norte de la actuación y la zona logística. 7. Dotar a los bordes de la manzana logística ubicada al oeste de la carretera CV-500 y sur de la línea férrea (parcelas A4 y B4), de un tratamiento paisajístico que suavice el borde actual. - La ejecución del apantallamiento acústico en el frente de separación de las viviendas con las parcelas logísticas. <p>El plazo de ejecución para la mejora de la integración paisajística de la ZAL con su entorno y la urbanización de la Senda de Llorca y su integración con la Infraestructura Verde de la ciudad de Valencia, así como la preservación de la calidad ambiental de las viviendas ubicadas al norte de la actuación (dentro del ámbito), se estima en algo más de 2 años desde la fecha de aprobación del presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia. En dicha estimación, tal y como se especifica en el Estudio Complementario VIII, se ha considerado que todas las actuaciones tienen el mismo nivel de prioridad, aunque estas prioridades pueden ser establecidas, nuevamente, por parte de los promotores.</p>			

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.2. Memoria Descriptiva y Justificativa y Estudios Complementarios

5. ELEMENTOS DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

5.1. INTRODUCCIÓN

Constituyen determinaciones de la ordenación pormenorizada (artículo 35 de la LOTUP) del presente Plan Especial, aquellas que, de modo preciso y detallado, completan la ordenación estructural, y, en particular, las siguientes:

- El sistema local de dotaciones públicas.
- La definición de una nueva Calificación de Ordenación Urbanística, denominada (IND-3) Áreas Logísticas.
- La delimitación de las distintas calificaciones de ordenación urbanística y los criterios para fijar la ordenación pormenorizada de cada una de ellas.
- La regulación detallada de los usos de suelo de cada calificación de ordenación urbanística.
- La fijación de alineaciones.
- El establecimiento de los parámetros reguladores de la parcelación.

5.2. DELIMITACIÓN DE LAS CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA Y CRITERIOS PARA FIJAR ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE CADA UNA DE ELLAS

5.2.1. CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Las calificaciones de ordenación urbanística contempladas en el presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia y grafiadas en el plano II.3.7. Ordenación Pormenorizada: Calificaciones de Ordenación Urbanística, son:

- **(EL)** Sistema Local de Espacios Libres
- **(RV-4)** Sistema Local de Red Viaria. Vía Urbana
- **(IS-2/SQI)** Sistema Local de Infraestructuras Básicas y de Servicios. Suministro de Energía Eléctrica
- **(UFA-1)** Vivienda unifamiliar tipo Cases de Poble
- **(ASM)** Área de Servicios Múltiples
- **(ARP)** Área de Reserva Patrimonial
- **(IND-3)** Áreas Logísticas
- **(SQM)** Red Secundaria de Equipamientos: Dotacional - Múltiple

5.2.2. RESUMEN DE SUPERFICIES DE LAS DISTINTAS CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Se adjunta, a continuación, tabla con la distribución de superficies asignadas a cada una de las calificaciones de ordenación urbanística existentes en el ámbito y grafadas en el Plano II.3.7. Ordenación Pormenorizada: Calificaciones de Ordenación Urbanística.

USO GLOBAL INDUSTRIAL (IND) / ALMACÉN (ALM)	
(IAL/ ZUR-IN3) Zona de Actividades Logísticas	613.313,74 m² suelo
ÁMBITO ORDENACIÓN PORMENORIZADA - CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	
(IND-3) Áreas Logísticas	307.976,79 m² suelo
(UFA-1) Subzona UFA-1 Vivienda unifamiliar tipo “Cases de Poble”	20.111,33 m² suelo
(ASM) Área de Servicios Múltiples	32.009,80 m² suelo
(ARP) Área de Reserva Patrimonial	29.482,15 m² suelo
(SQM) Red Secundaria de Equipamientos: Dotacional - Múltiple	2.748,97 m² suelo
(EL) Sistema Local de Espacios Libres	41.401,48 m² suelo
(RV-4) Sistema Local de Red Viaria. Vía Urbana	179.195,46 m² suelo
(IS-2/SQI) Sistema Local de Infraestructuras Básicas y de Servicios. Suministro de Energía Eléctrica	387,76 m² suelo

Tabla 3. Superficies asociadas a cada Calificación de Ordenación Urbanística

5.2.3. CRITERIOS PARA FIJAR LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA DE CADA CALIFICACIÓN DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Se exponen, a continuación, los criterios aplicables a las distintas calificaciones de ordenación urbanística existentes en el ámbito:

- (EL, RV-4, IS-2/SQI) SISTEMAS LOCALES:

La ordenación urbanística pormenorizada de los sistemas locales se corresponde con la establecida en el PG-88, a la cual se remite este documento.

- (UFA-1) Vivienda unifamiliar tipo Cases de Poble:

La ordenación urbanística pormenorizada de la calificación (UFA-1) Vivienda unifamiliar tipo Cases de Poble, se corresponde a la establecida en el PG-88, a la cual se remite este documento.

- (ARP) ÁREA DE RESERVA PATRIMONIAL y (ASM) ÁREA DE SERVICIOS MÚLTIPLES

La ordenación urbanística pormenorizada de las calificaciones de ordenación urbanística (ASM) Área de Servicios Múltiples y (ARP) Área de Reserva Patrimonial, es la que resulte aplicable en dichas calificaciones, asumiendo, por remisión, la establecida por el Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y Plan de Reforma Interior de Mejora de las Manzanas C2, D2 y E2 de Valencia, aprobado el 06-02-2006 [B.O.P.V. Núm. 164 /12-VII-2006].

Los principios y objetivos básicos de la ordenación pormenorizada de este ámbito es la protección y preservación patrimonial de los elementos de interés cultural y paisajístico existentes a lo largo de la denominada Senda de Llorca (A.R.P.) y la mejora de las condiciones ambientales del entorno (A.S.M.), donde está previsto que se implanten los servicios generales de la ZAL.

- (IND-3) ÁREAS LOGÍSTICAS

La definición de esta nueva calificación de ordenación urbanística se ha realizado en base a la regulación de actividades y caracterización de entidades de producción, propias de una Zona de Actividades Logísticas. En concreto:

REGULACIÓN DE ACTIVIDADES:

1. La Zona de Actividades Logísticas, está prevista como una zona destinada al desarrollo de actividades de almacenamiento, distribución y ensamblaje de mercancías, componentes industriales, materiales y cualquier tipo de producto vinculado, en su mayor parte, con el tráfico marítimo.
2. Se admitirán en el área ordenada, establecimientos industriales o de almacenamiento, cuyas actividades principales sean las siguientes:
 - a. Depósito, guarda, almacenaje y manipulación de productos y mercancías ligados a la industria, comercio, transporte u otros servicios terciarios, así como su venta y distribución a otras entidades mercantiles. Se incluyen funciones ligadas a la actividad principal, como reparación y guarda de los equipos y medios propios de la actividad.
 - b. Se admiten también aquellas actividades industriales ligeras asociadas a los procesos logísticos: ensamblaje, acabado y personalización de productos, operaciones de embalaje/ reembalaje, empaquetado, etiquetado, grupaje, consolidación/ desconsolidación, trincajes de carga, control de calidad, gestión centralizada de servicios auxiliares, conservación de mercancías en condiciones de frío, almacenamiento de cualquier tipo de mercancía o producto, siempre que cumpla con las condiciones de almacenamiento establecidas en la normativa que le sea de aplicación y otras actividades de naturaleza similar.

- c. Estacionamiento de vehículos asociados al transporte de mercancías (vehículos pesados, cisternas, coches, etc.), así como el mantenimiento, reparación, lavado, almacenamiento y guarda de los mismos.
 - d. Almacenaje, manipulación, mantenimiento, reparación y lavado de contenedores.
 - e. Actividades de asistencia y reparación de vehículos automóviles o maquinaria auxiliar de transporte (talleres, estaciones/ áreas de servicios, Inspección Técnica de Vehículos, servicios de lavado, asistencia a vehículos frigoríficos, etc.)
 - f. Cualquier otro tipo de actividades, relacionadas directa o indirectamente con el sector del transporte y/o de la logística.
3. Se admitirán como usos complementarios del industrial/almacén localizados en el mismo edificio o parcela: oficinas ligadas al servicio de la actividad, instalaciones complementarias de hostelería vinculadas al servicio de la empresa instalada en la parcela, edificaciones auxiliares y casetas de servicios, instalaciones de infraestructuras (depósitos de agua, etc.), instalación de elementos relacionados con el aprovechamiento de la energía solar (paneles fotovoltaicos, etc.), tanto para autoconsumo como para venta de energía excedente, estacionamientos privados (incluso con posibilidad de vigilancia permanente), etc.
 4. Se admitirá como uso con carácter restringido el de vivienda del personal encargado de la seguridad y mantenimiento, siempre que esté debidamente justificado en el proyecto constructivo correspondiente.

CARACTERIZACIÓN ENTIDADES DE PRODUCCIÓN

Las actividades relacionadas con el uso industrial/almacén característico en la ZAL, serán desarrollados por entidades de producción, de los tipos siguientes¹³:

1. Empresas de almacenamiento y de gran distribución.
2. Empresas de almacenamiento, cargadores y operadores logísticos ligados a operaciones de tráfico portuario, consolidación o fraccionamiento de cargas ligadas a la distribución, transitarios e intermediarios en procesos de ruptura de carga bajo diferentes modos de transporte.
3. Empresas de carga fraccionada, carga completa, paquetería y mensajeros.
4. Empresas de transportes de cualquier tipo de titularidad.

¹³ Incluidas oficinas y servicios/ medios propios.

mayo de 2017

5. Otras empresas logísticas: mantenimiento y alquiler de vehículos pesados, depósitos- garajes de vehículos pesados, selección y envasado de productos, y en general, todos los usos relacionados con el almacenamiento, depósito, guarda y distribución de mercancías, transporte y otros servicios del uso terciario, que requieren espacio adecuado separado de las funciones de producción, oficinas o despacho al público.
6. Centros logísticos de empresas industriales, que incorporan los elementos propios del subsistema logístico de producción, como son: montaje de componentes, pintura, mezcla, envasado, empaquetado y etiquetado.
7. Empresas de transformación y producción industrial en las que la operativa logística suponga un aspecto determinante en el conjunto de su actividad.
8. Empresas relacionadas con el almacenamiento en superficie de contenedores y todos los servicios relacionados: servicio de contenedores (alquiler, reparación, depot, etc.), servicios de la carga (llenado y vaciado de unidades de carga, almacenamiento, etc.) y servicios de red (organización de carga, EDI, etc.)
9. Empresas de reparación y mantenimiento de vehículos y maquinaria utilizada en la ZAL
10. Actividades auxiliares de los subgrupos anteriores: casetas de control, casetas de servicios e infraestructuras, básculas, etc.
11. En general, cualquier empresa ligada al sector del transporte y la logística.

Teniendo en cuenta que el fin último es la creación de una Zona de Actividades Logísticas, los criterios para la ordenación pormenorizada de las parcelas con calificación de ordenación urbanística (IND-3) Áreas Logísticas, son:

- o El cumplimiento de las Ordenanzas Generales de la Edificación de la ciudad de Valencia, reguladas en el Título Quinto del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.
 - o Definición de los usos vinculados a una Zona de Actividades Logísticas, a partir de las clasificaciones y definiciones de usos previstas en el Plan General de Ordenación Urbana de Valencia.
 - o La definición de unas condiciones específicas adaptadas a la demanda y a las tendencias existentes en el sector logístico en el momento de redacción del presente documento.
- (SQM) RED SECUNDARIA DE EQUIPAMIENTOS: DOTACIONAL – MÚLTIPLE:
- Contempla los equipamientos existentes en la zona residencial, constituidos por determinadas edificaciones protegidas, que está previsto acondicionar para usos dotacionales, manteniendo su configuración y características y abordando las operaciones de consolidación y rehabilitación que procedan y cuyo uso específico no está definido actualmente.

Estas edificaciones protegidas con:

- El “Casal de la Pau” (PJL- SQM): posible equipamiento para centro asistencial de la 3ª Edad.
- Edificio Protegido Camí del Canal N° 74 (alquería), ubicado en la parcela destinada a equipamiento- EQ2: posible equipamiento tipo educativo- cultural.
- El “Chalet de Doctor Bartual”, edificio que fue trasladado desde su ubicación original y reconstruido en parcela destinada a equipamiento- EQ1.

5.3. FIJACIÓN DE ALINEACIONES

Las alineaciones exteriores de las diferentes calificaciones de ordenación urbanística existentes en el ámbito, se grafían en el plano II.3.8. Ordenación Pormenorizada: Alineaciones y Parámetros Urbanísticos.

Asimismo, tal y como regulan las ordenanzas del presente Plan Especial, los Estudios de Detalle permitirán definir o remodelar alineaciones y volúmenes, sin que puedan modificar otras determinaciones propias del plan que desarrolla.

5.4. ESTABLECIMIENTO DE LOS PARÁMETROS REGULADORES DE LA PARCELACIÓN

En el plano II.3.8. Ordenación Pormenorizada: Alineaciones y Parámetros Urbanísticos se delimitan y definen cada una de las parcelas.

En este sentido, hay que tener presente que el Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia establecía una delimitación indicativa de parcelas, en función de los parámetros de parcela mínima establecidos en sus Ordenanzas.

Con posterioridad a la aprobación de dicho documento urbanístico, por Resolución de 2 de abril de 2007, del Conseller de Territorio y Vivienda, se aprueba definitivamente el Proyecto de Reparcelación Voluntaria de la Unidad de Ejecución UE-2 y por Resolución de 11 de febrero de 2010, del Conseller de Medio Ambiente, Agua y Vivienda, se aprueba definitivamente el Proyecto de Reparcelación Voluntaria de la Unidad de Ejecución UE-1, donde se definen unas parcelas resultado, en función de los parámetros definidos en los documentos de planeamiento.

6. LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL: CATÁLOGO ESTRUCTURAL Y CATÁLOGO PORMENORIZADO

Los aspectos relativos a la protección del patrimonio cultural valenciano quedan recogidos en el Documento N° II.2. Catálogo del presente Plan Especial.

7. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

Forman parte del presente Plan Especial, como documentos sin eficacia normativa, los siguientes Estudios Complementarios y/o Anexos de Cumplimiento Normativo:

- I. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN DE CARRETERAS**
- II. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN FERROVIARIA**
- III. ANEXO DE CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN AERONÁUTICA**
- IV. ESTUDIO DE DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS**
- V. ESTUDIO DE INUNDABILIDAD**
- VI. ESTUDIO ACÚSTICO**
- VII. PLAN DE MOVILIDAD**
- VIII. ANEXO DE CRITERIOS DE URBANIZACIÓN ASOCIADOS A LAS ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA QUE AHORA SE REDACTA**

Valencia, Mayo de 2017

M^a PILAR AGRAMUNT VERCHER

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
Nº de Colegiado 27445

DEPARTAMENTO TÉCNICO VPI LOGÍSTICA, S.A.

