



SOLICITUD DE INICIO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

ESTUDIO DE DETALLE DE LA PARCELA M11 DEL PLV

PROMUEVE

REDACTA

NEDERVAL PLV S.L.U.

planifica

JULIO 2021

ÍNDICE

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

0. OBJETO, TRAMITACIÓN, DETERMINACIÓN DEL ÓRGANO AMBIENTAL Y TERRITORIAL Y DOCUMENTACIÓN Y FASES
- I. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE ACTÚA
- II. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN QUE SE PROPONE.
- III. EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL
 - III.1. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA
 - III.2. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS
 - III.3. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, COMPENSAR, CUALQUIER EFECTO NEGATIVO IMPORTANTE EN EL MEDIO AMBIENTE Y EN EL TERRITORIO, QUE SE DERIVE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA, ASÍ COMO PARA MITIGAR LA INCIDENCIA SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SU ADAPTACIÓN AL MISMO.
 - III.4. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.
- IV. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.
- V. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO.
- VI. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.
- VII. INCARDINACIÓN EN LA ETCV Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL.

BORRADOR DEL ESTUDIO DE DETALLE

MEMORIA INFORMATIVA

0. ANTECEDENTES.
1. PROMOCIÓN DEL PLAN.
2. OBJETO DEL PLAN.
3. PLANEAMIENTO VIGENTE.

MEMORIA JUSTIFICATIVA

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA
5. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN.
6. NORMATIVA URBANÍSTICA
7. RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN DE PARÁMETROS
8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA

ANEXO. Documentación Gráfica.

PLANOS DE INFORMACIÓN

- PI-01 SITUACIÓN.
- PI-02 PLANEAMIENTO VIGENTE (POLÍGONO. RÉGIMEN URBANÍSTICO)
- PI-03 PLANEAMIENTO VIGENTE (POLÍGONO. USOS DEL SUELO)
- PI-04 PLANEAMIENTO VIGENTE (PARCELA)
- PI-05 ALTERNATIVAS 1 Y 2

PLANOS DE ORDENACIÓN

- PO-01 PROPUESTA DE ORDENACIÓN
- PO-02 PROPUESTA DE ORDENACIÓN. SECCIONES

**DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
ESTUDIO DE DETALLE DE LA PARCELA M11 DEL PLV**

PROMUEVE

REDACTA

NEDERVAL PLV S.L.U.

planifica

JULIO 2021

0. OBJETO, TRAMITACIÓN, DETERMINACIÓN DEL ÓRGANO AMBIENTAL Y TERRITORIAL Y DOCUMENTACIÓN Y FASES

OBJETO

El objeto de este documento, que forma parte del Documento Inicial Estratégico del Estudio de Detalle de la M11 del PLV de Riba-Roja de Túria, es el reajuste del señalamiento de alineaciones y rasantes de la manzana de referencia con el objeto de posibilitar la implantación de una actividad logística y terciaria sobre la totalidad de las parcelas M11 a y M11b.

El presente documento, así como la documentación que le acompaña pretende cumplir con los objetivos establecidos en el art. 47 del RDL 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, en adelante LOTUP, para los planes sujetos a evaluación ambiental y territorial estratégica:

- a) Integrar los criterios y condicionantes ambientales, junto a los funcionales y territoriales, a lo largo de todo el proceso de elaboración del plan, desde el inicio de los trabajos preparatorios hasta su aprobación.*
- b) Asegurar la efectiva participación del público, y de las instituciones y organismos afectados por el plan, en su elaboración, así como la transparencia en la toma de decisiones de planificación.*
- c) Conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y promover el desarrollo sostenible, en sus dimensiones económica, social y ambiental.*

Según el art. 46 del texto refundido de la LOTUP:

Artículo 46. Planes que están sujetos de la evaluación ambiental y territorial estratégica.

1. Son objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria los planes, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consell, cuando:

- a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental relativos a: agricultura, ganadería, silvicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, riesgos naturales e inducidos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbanizado o rural, o del uso del suelo.*
- b) Requieran una evaluación conforme a la normativa comunitaria, estatal o autonómica reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000.*
- c) La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial, los planes generales estructurales, los proyectos de inversiones estratégicas sostenibles o cualesquiera otros planes y aquellas modificaciones de los antes enunciados que establezcan o modifiquen la ordenación estructural, y así lo establezca el órgano ambiental.*

2. Los planes relativos a la defensa de la nación, la protección civil en casos de emergencia y los de carácter financiero o presupuestario quedan excluidos de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica.

3. El órgano ambiental determinará si un plan debe estar sujeto a evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada u ordinaria en los siguientes supuestos:

- a) Las modificaciones menores de los planes mencionados en el apartado 1.*
- b) Los planes mencionados en el apartado 1 que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión. Quedan incluidos en estos supuestos aquellos planes que suponen una nueva ocupación de suelo no urbanizable para realizar operaciones puntuales de reordenación o ampliación limitada de bordes de suelos consolidados, a los que se refiere el artículo 76.3.b de este texto refundido, salvo que se establezca su innecesariedad en la declaración ambiental y territorial del plan general estructural.*

c) Los planes que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado 1.

El órgano ambiental resolverá sobre estos casos teniendo en consideración los criterios del anexo VIII de este texto refundido, o disposición reglamentaria aprobada mediante Decreto del Consell que lo modifique.

4. Los programas de actuación regulados en el libro II de este texto refundido, como documentos de gestión urbanística que no innovan el planeamiento, no están sujetos al procedimiento de evaluación ambiental y territorial, sin perjuicio de que al instrumento de planeamiento que, en su caso, acompañe al programa de actuación, le sea de aplicación lo establecido en los apartados anteriores de este artículo.

5. El procedimiento de evaluación ambiental regulado en este texto refundido también será de aplicación a la evaluación ambiental de los planes y programas sujetos a evaluación ambiental estratégica autonómica previstos en otras leyes.

El órgano promotor de esta actuación, entiende que la modificación que se pretende se encuentra incluida en los casos de **evaluación ambiental y territorial simplificada**, en tanto, lo que se pretende es tramitar un estudio de detalle que reordenará los volúmenes y alineaciones de una parcela.

TRAMITACIÓN

Según el art. 45 del texto refundido de la LOTUP:

*Artículo 45. Los tipos de procedimientos para la elaboración y aprobación de los planes (...) 2. Los planes y programas que están sujetos a **evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada** se elaborarán siguiendo el procedimiento establecido en los **artículos 52 y 53** de este texto refundido y en el capítulo III del presente título si se concluye con el informe ambiental y territorial estratégico. (...)*

Las **fases** de la tramitación se establecen en el art. 50:

1. La tramitación de un plan que requiere evaluación ambiental y territorial estratégica comprende las siguientes actuaciones sucesivas:

*a) **Solicitud de inicio** de la evaluación ambiental y territorial estratégica por el órgano promotor.*

*b) **Consulta a las administraciones** públicas afectadas y público interesado en los términos previstos en el presente texto refundido.*

*c) **Documento de alcance** del estudio ambiental y territorial estratégico, en el caso del procedimiento ordinario, o resolución de informe ambiental y territorial emitido por el órgano ambiental, en el caso del procedimiento simplificado.*

*d) Formulación, por el órgano promotor, de una versión **preliminar del plan**, que incluirá un estudio ambiental y territorial estratégico.*

*e) Sometimiento de la versión inicial del plan del estudio ambiental y territorial estratégico al proceso de **participación pública**, información pública y consultas.*

*f) **Elaboración de la propuesta de plan.***

*g) **Declaración ambiental y territorial estratégica.***

h) En su caso, adecuación del plan o programa a la declaración ambiental y territorial estratégica.

i) Si fuera necesaria, con arreglo a los criterios establecidos en el presente texto refundido en los supuestos que se introduzcan modificaciones en el documento del plan, nueva información al público.

*j) **Aprobación del plan o programa y publicidad.***

*k) Aplicación del **plan de seguimiento ambiental y territorial**, tras la aprobación del plan o programa y durante su ejecución, para verificar el cumplimiento de las previsiones ambientales y territoriales.*

2. La documentación del plan deberá ser accesible al público y podrá ser consultada durante y una vez superada la fase correspondiente del procedimiento, de conformidad con lo establecido en este capítulo. A tal efecto, el órgano promotor adoptará las medidas necesarias para que sean accesibles por medios electrónicos los siguientes documentos: el borrador del plan, que incluirá un documento inicial estratégico; el documento de alcance del estudio ambiental y territorial estratégico o la resolución de informe ambiental y territorial; la versión inicial del plan y el estudio ambiental y territorial estratégico; el instrumento de paisaje; los informes sectoriales emitidos; el documento de participación pública; y la propuesta del plan y la declaración ambiental y territorial estratégica.

DETERMINACIÓN DEL ÓRGANO AMBIENTAL

El órgano ambiental, viene definido en el texto refundido de la LOTUP como:

*48. c) **Órgano ambiental:** órgano de la administración que realiza el análisis técnico de los expedientes de evaluación ambiental y territorial, formula los informes ambientales y territoriales estratégicos y las declaraciones ambientales y territoriales estratégicas, y en colaboración con el órgano promotor y sustantivo, vela por la integración de los aspectos ambientales, junto a los territoriales y funcionales, en la elaboración del plan.*

*49. 2. **El órgano ambiental será el ayuntamiento** del término municipal del ámbito del planeamiento objeto de la evaluación ambiental, sin perjuicio de la asistencia y la cooperación de las diputaciones provinciales de acuerdo con la legislación de régimen local, en los siguientes casos:*

*a) **En los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten única y exclusivamente a la ordenación pormenorizada del suelo urbano definida en el presente texto refundido.***

*b) **En los instrumentos de planeamiento urbanístico que, en el desarrollo de planeamiento evaluado ambientalmente, afecten única y exclusivamente a la ordenación pormenorizada del suelo urbanizable definida en el presente texto refundido.***

*c) **En los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten única y exclusivamente a la ordenación estructural del suelo urbano que cuente con los servicios urbanísticos efectivamente implantados, sin modificar el uso dominante de la zona establecida en la ordenación estructural.***

El órgano promotor de esta actuación, entiende que en virtud del artículo 49.2, el órgano ambiental y territorial es el Ayuntamiento de Riba-Roja de Túria.

DOCUMENTACIÓN Y FASES

La documentación del presente documento en esta primera fase de la tramitación, se corresponde con el art. 52 del texto refundido de la LOTUP:

Artículo 52. Inicio del procedimiento. Solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica

1. El procedimiento se iniciará con la presentación por el órgano promotor ante el órgano sustantivo de la **solicitud de inicio** de la evaluación ambiental y territorial estratégica, acompañada de un **borrador del plan y un documento inicial estratégico** con el siguiente contenido, expresado de modo sucinto, preliminar y esquemático:

- a) Los objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa.
- b) El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone.
- c) El desarrollo previsible del plan.
- d) Un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado.
- e) Sus efectos previsibles sobre el medio ambiente y sobre los elementos estratégicos del territorio, tomando en consideración el cambio climático.
- f) Su incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su incidencia en otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial.

2. En los supuestos del artículo 46.3 de esta ley, cuando el órgano promotor considere que resulta de aplicación el **procedimiento simplificado** de evaluación ambiental y territorial estratégica, además deberá incluirse en la documentación:

- a) La motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.
 - b) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
 - c) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar, cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente y en el territorio, que se derive de la aplicación del plan, así como para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y su adaptación al mismo.
 - d) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.
- (...)

I. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE ACTÚA

El uso principal del PARQUE LOGÍSTICO DE VALENCIA, en adelante PLV, sito en el término de Riba-Roja de Túria, y en concreto en la manzana M11, es el uso industrial-logístico.

Las construcciones de carácter logístico, precisan grandes extensiones y exceptuando, casos especiales, una sola planta, que permita el rápido acceso y distribución de la mercancía que allí se almacena.

El órgano promotor de este estudio de detalle, pretende implantar una nave logística en la manzana M11 y del estudio previo se desprende que, reordenando volúmenes y alineaciones, que en ningún caso modifican su edificabilidad, se optimizaría la operativa de la nave de uso logístico.

La configuración de la distancia a lindes y ocupación de las parcelas impiden la racional utilización de este suelo para el uso industrial-logístico.

II. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN QUE SE PROPONE.

Para alcanzar los objetivos propuestos en la Manzana M11, que es el ámbito del presente documento, se han planteado una serie de alternativas que figuran en la documentación gráfica y que analizan las posibles variantes de lindes y distribución de la edificabilidad permitida en la M11.

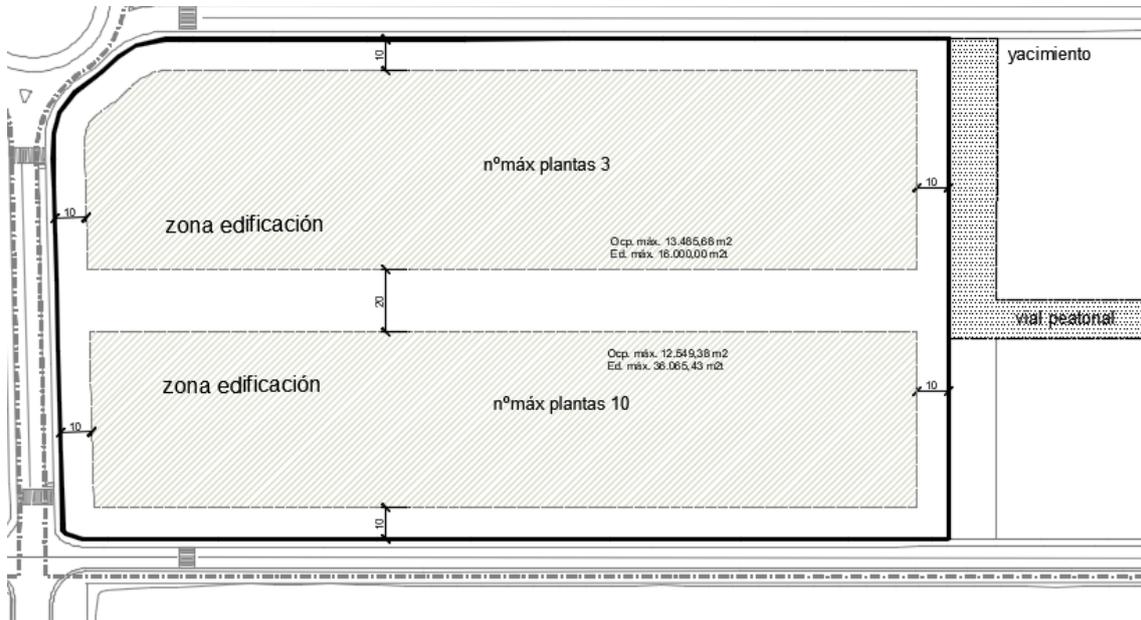
Alternativa 0

Se corresponde con el estado actual.

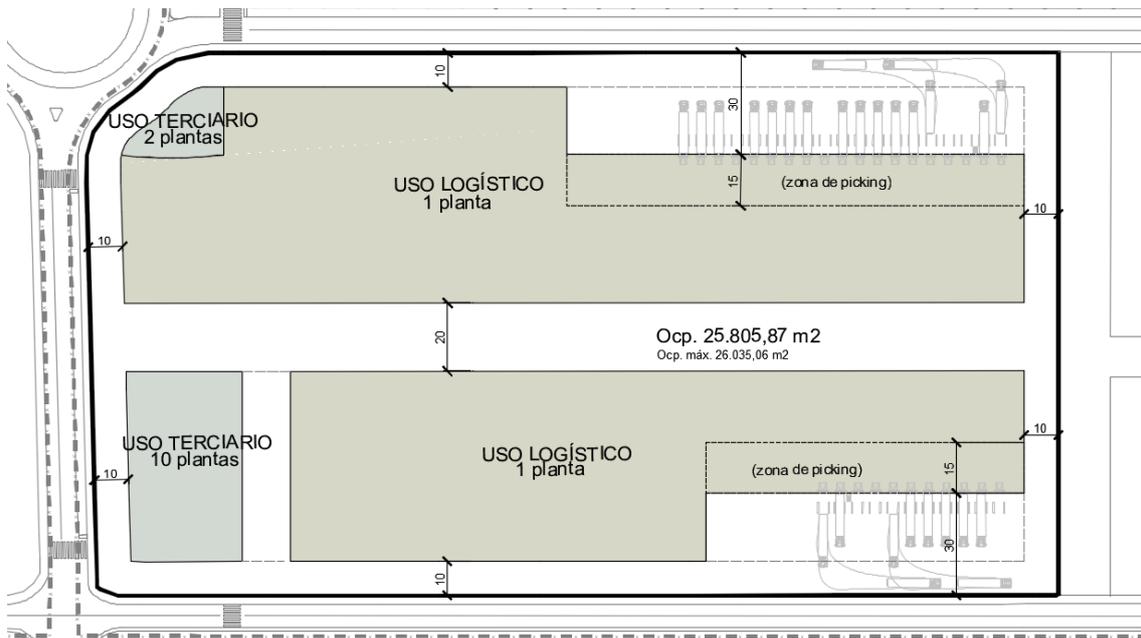
La distancia a lindes, en el planeamiento se establece en 10 metros a excepción de uno de los lindes con 20 metros, en el caso de usos industriales, espacio claramente insuficiente para ejecutar las maniobras de aproximación a los muelles de carga. En base a estos parámetros las maniobras de los camiones se tienen que realizar ocupando parte del espacio viario perimetral a la parcela, reduciendo la capacidad del viario. Esta situación genera, además, un problema de seguridad viaria al tener que realizar los camiones la maniobra de aproximación a los muelles, marcha atrás, en el espacio viario e interrumpen el tráfico que discurre en el momento de la maniobra. Por esta razón, en la solución propuesta en la imagen siguiente, se fuerza este linde hasta los 30 metros.

Además, dado que existe un linde establecido por la configuración anterior de las dos parcelas, la edificación debe plantearse siempre en dos bloques, lo que genera problemas de funcionalidad. El resultado son dos naves independientes y filiformes con una manifiesta inadecuación al uso logístico. Para el adecuado funcionamiento de esta actividad a continuación de los muelles de carga y descarga se dispone una zona de picking que tiene aproximadamente una anchura de 15m, seguidamente se disponen los pasillos de estanterías en los que se almacena el producto. Estos pasillos deben tener una longitud entre 50 y 100m.

Con la distribución de nave que permite el planeamiento éstas no resultan adecuadas para su uso, tienen muy poca profundidad y los recorridos para realizar las operaciones de almacenaje son excesivos, no resultando operativo el diseño resultante.



Alternativa 0

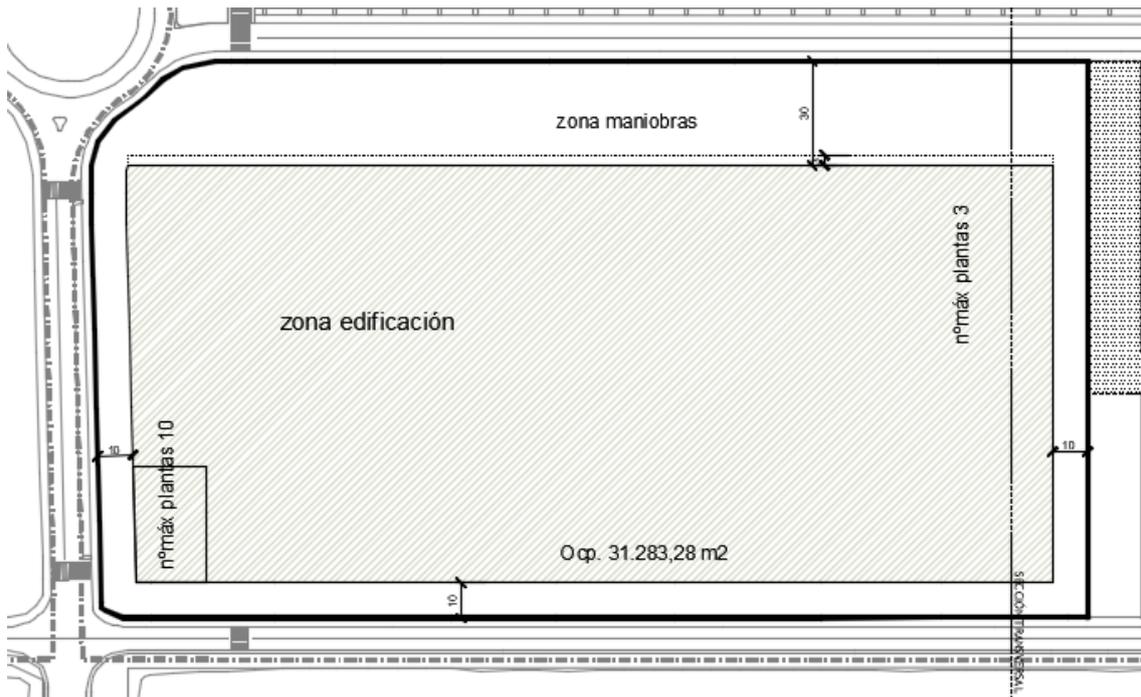


Ejemplo de edificación con los condicionantes vigentes, evitando que las maniobras se realicen en espacios públicos.

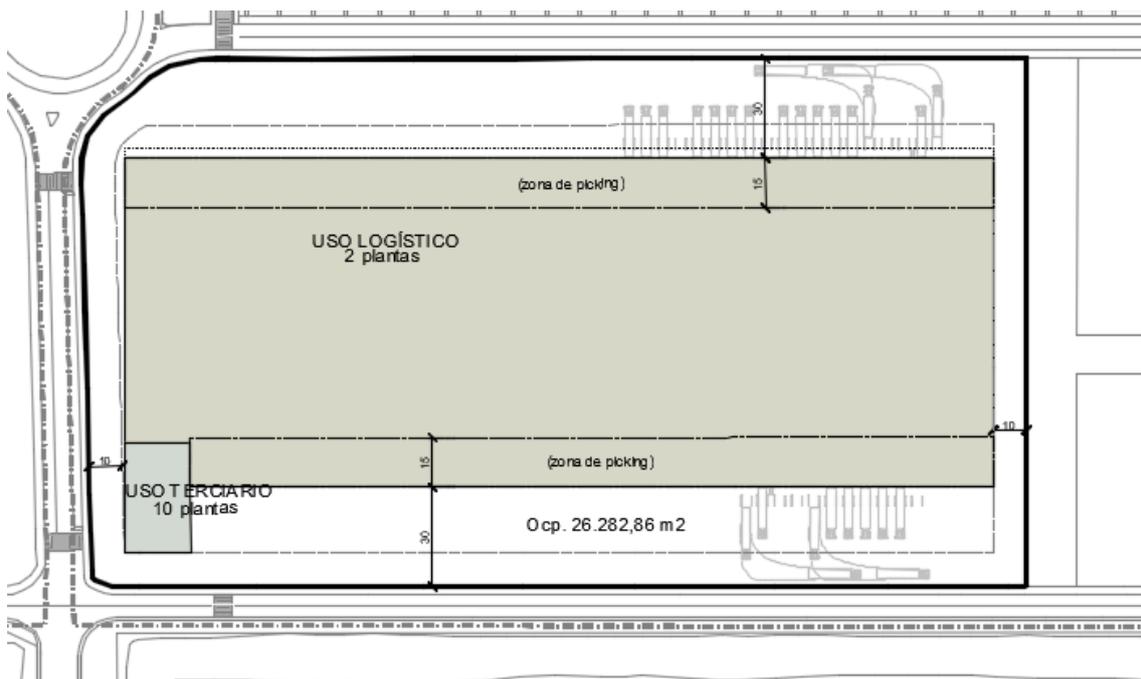
Alternativa 1

Se eliminan los lindes internos de la parcela, con lo que se puede concebir la edificación de manera unitaria incrementando la zona de almacenaje.

En esta alternativa ocurre, de manera similar al anterior, que los 20 metros de linde para uso logístico, no es distancia suficiente para que los camiones puedan maniobrar sin invadir el vial público, por lo que, la edificación industrial debe retranquearse una mayor distancia.



Alternativa 1



Ejemplo de edificación con los condicionantes propuestos, evitando que las maniobras se realicen en espacios públicos.

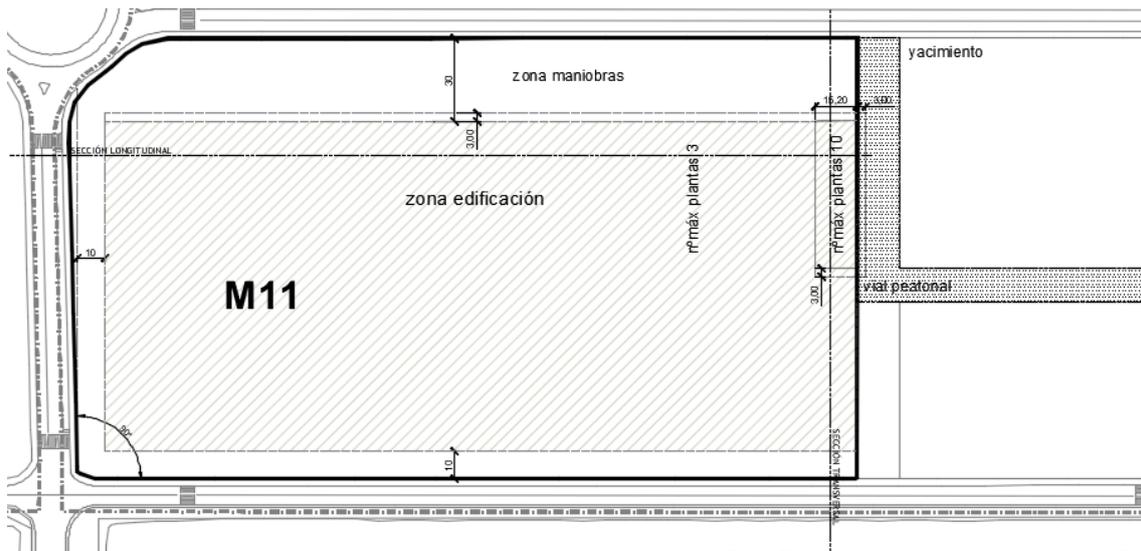
Alternativa 2

Al igual que en la anterior, se eliminan los lindes interiores de 10 metros (entre las parcelas M11a y M11b) y se plantea un linde de 30 metros en el vial de mayor capacidad viaria, para evitar, en ningún caso, que se invada el espacio público en las maniobras.

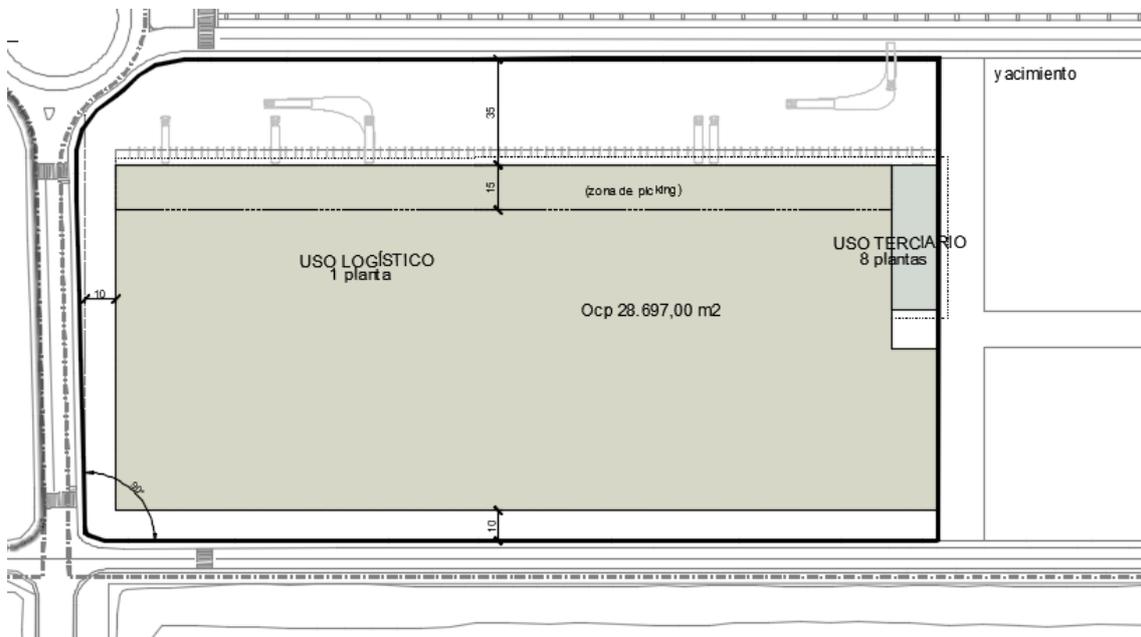
Los usos logísticos, necesitan la máxima ocupación en planta, por lo que se decide eliminar la separación al linde "este".

Por todo ello, se mantiene la separación a linde de 10 metros en los lindes sur y oeste, aunque en el caso del linde oeste, para mantener la ortogonalidad en las fachadas de la edificación, la distancia de esta separación a lindes es variable llegando a un máximo de 13 metros aproximadamente. De esta forma la zona edificable resulta rectángulo, forma geométrica idónea para las naves de uso logístico que requieren espacios modulares y ortogonales. Con estos nuevos lindes se obtiene una ocupación, superior a la permitida en el planeamiento vigente.

Aun así, no resulta posible agotar la edificabilidad máxima permitida con la configuración de una nave logística.



Alternativa 2



Ejemplo de edificación con los condicionantes propuestos.

III. EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA. DOCUMENTACIÓN ADICIONAL (art. 52 Txt Ref. LOTUP)

III.1. MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

El órgano promotor de esta actuación, entiende que la modificación que se pretende se encuentra incluida en los casos de **evaluación ambiental y territorial simplificada**, tal y como viene justificado en el punto 0 (OBJETO) de este documento.

III.2. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

Tal y como se describe en el punto anterior, la alternativa 2 es la que permite, desarrollar de mejor manera los usos logísticos, en tanto en cuanto, permite que el espacio de maniobra se desarrolle en el interior de la parcela y tiene una mayor superficie para almacenar.

En compensación con ello, se elimina la distancia a lindes al este de la parcela M11 y se incrementa la ocupación de la parcela.

Por todo ello, se escoge la alternativa 2 expuesta.

III.3. MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, COMPENSAR, CUALQUIER EFECTO NEGATIVO IMPORTANTE EN EL MEDIO AMBIENTE Y EN EL TERRITORIO, QUE SE DERIVE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA, ASÍ COMO PARA MITIGAR LA INCIDENCIA SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SU ADAPTACIÓN AL MISMO.

La modificación de los lindes de la manzana M11, no produce efectos negativos en el medio ambiente y en el territorio, en realidad es beneficioso, dado que permite la no afección al tráfico normal del Polígono.

Afectar al tráfico desde el punto de vista del medio ambiente, implica un incremento del tiempo de desplazamientos que está directamente relacionado con el consumo de combustibles fósiles y la emisión de gases contaminantes.

III.4. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.

No se plantean, dado que como se ha justificado, la actuación no produce efectos negativos en el medio ambiente.

IV. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.

No se alteran las previsiones de desarrollo del Plan Parcial. En todo caso, una vez aprobado el Estudio de Detalle, se prevé el desarrollo del proyecto de construcción de la nueva edificación.

V. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y DEL TERRITORIO ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN EN EL ÁMBITO AFECTADO.

El entorno afectado por el Estudio de Detalle propuesto puede describirse, actualmente, como suelo urbano consolidado, urbanizado y con algunas parcelas pendientes de desarrollo edificatorio.

VI. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

El Estudio de Detalle que se propone no supone ningún cambio sobre los factores que afectarían al medio ambiente o al cambio climático. Al desarrollarse sobre un suelo urbano, cuyo destino es ser edificado de acuerdo con las determinaciones de un plan aprobado y respecto del cual no se pretende aumentar la densidad de población, ni la edificabilidad permitida, ni alterar el régimen de usos previstos, la propuesta recogida no supone aumento de emisiones, empeoramiento de los niveles de contaminación, agravamiento de los posibles riesgos naturales o inducidos o mayor generación de residuos.

El nuevo Estudio de Detalle únicamente supone la reordenación del volumen edificatorio.

VII. INCARDINACIÓN EN LA ETCV Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL.

El Estudio de Detalle propuesto tiene por objeto la reordenación del volumen edificatorio, buscando un mejor funcionamiento del uso logístico del sector, sin afectar a la movilidad de mercancías en el parque logístico y en particular de la manzana M11, que es el ámbito del documento.

El presente Estudio de Detalle se redacta al amparo del artículo 41 del texto refundido de la LOTUP, así como del artículo 1.5 de la Normativa Urbanística del Plan Parcial del Parque Logístico.

La ETCV propone una distribución óptima de nodos de actividades logísticas para cumplir con su “Objetivo 16 Convertir la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del Mediterráneo”

También tiene como objetivo la optimización de las infraestructuras de movilidad, entre las que se encuentra la red logística.

Directriz 117. Definición y objetivos del sistema de infraestructuras de movilidad

1. El sistema de infraestructuras de movilidad comprende la red viaria, la red ferroviaria, la red de plataformas reservadas de transporte público, la red de vías de transporte no motorizado, los puertos, los aeropuertos y otras instalaciones fijas. También incluye la red logística y los intercambiadores modales asociados con el conjunto de modos descrito.

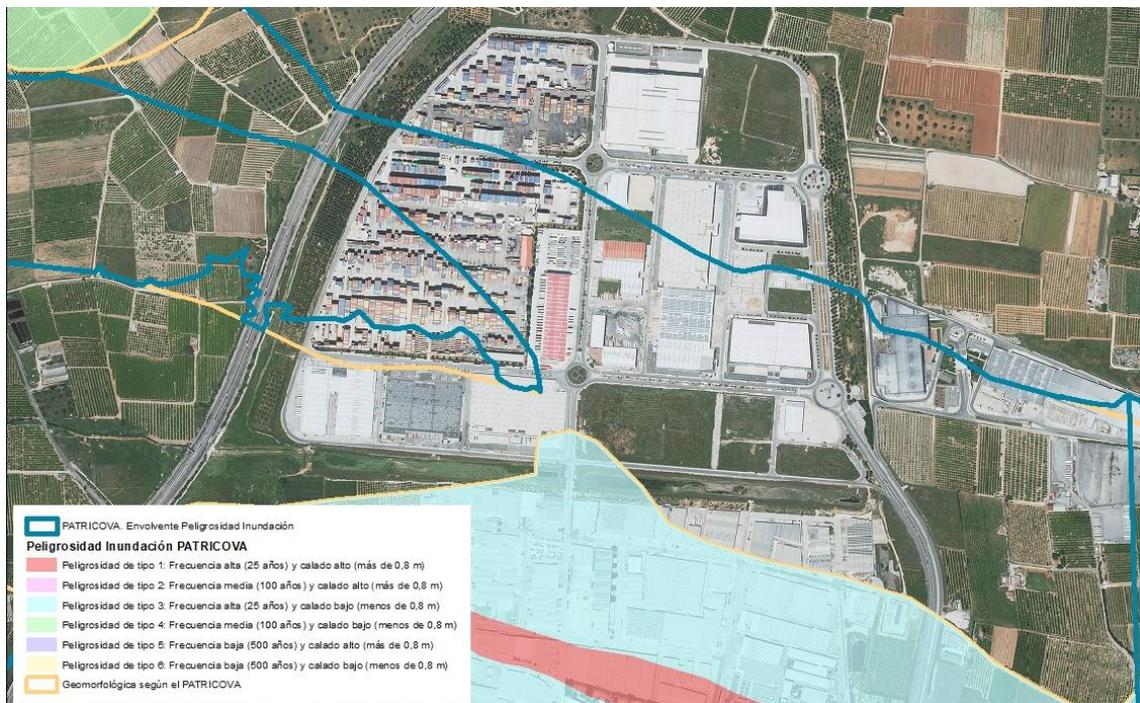
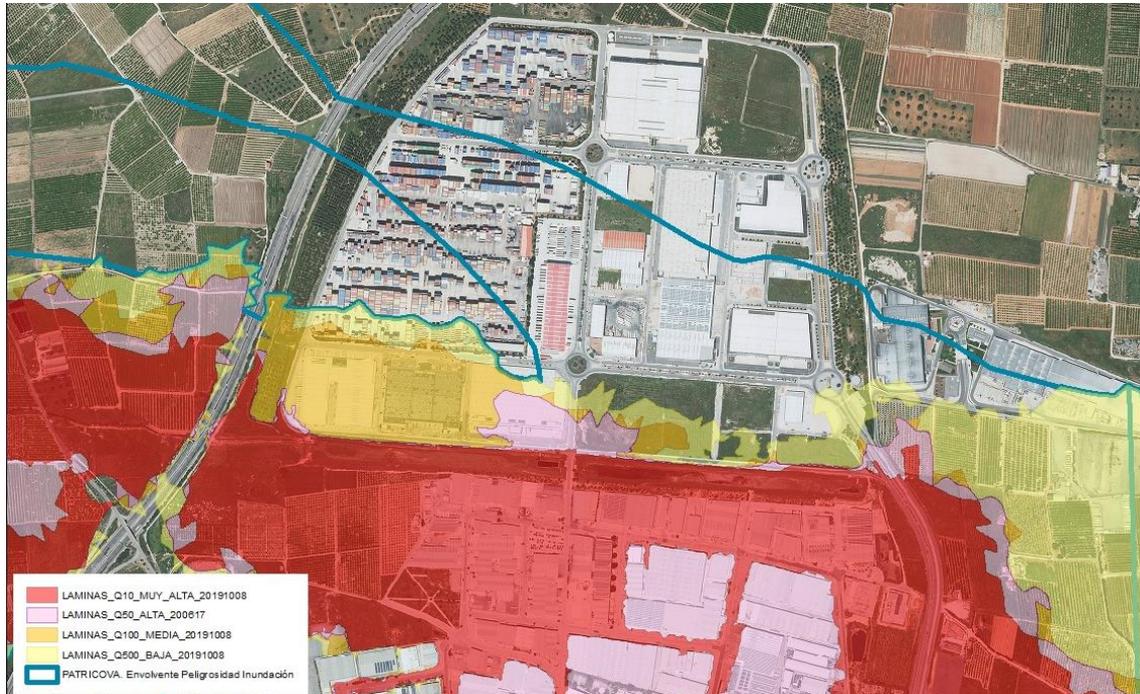
2. Este sistema tiene como objetivo satisfacer las demandas de movilidad de las personas y de las mercancías en coherencia con los objetivos de ordenación del territorio y en condiciones adecuadas de equidad social y compatibilidad con la infraestructura verde del territorio.

En este sentido, modificar la distancia a lindes, de manera que en ningún caso se invadan los viales públicos en los momentos de maniobra de los camiones, está en línea con los objetivos de la ETCV.

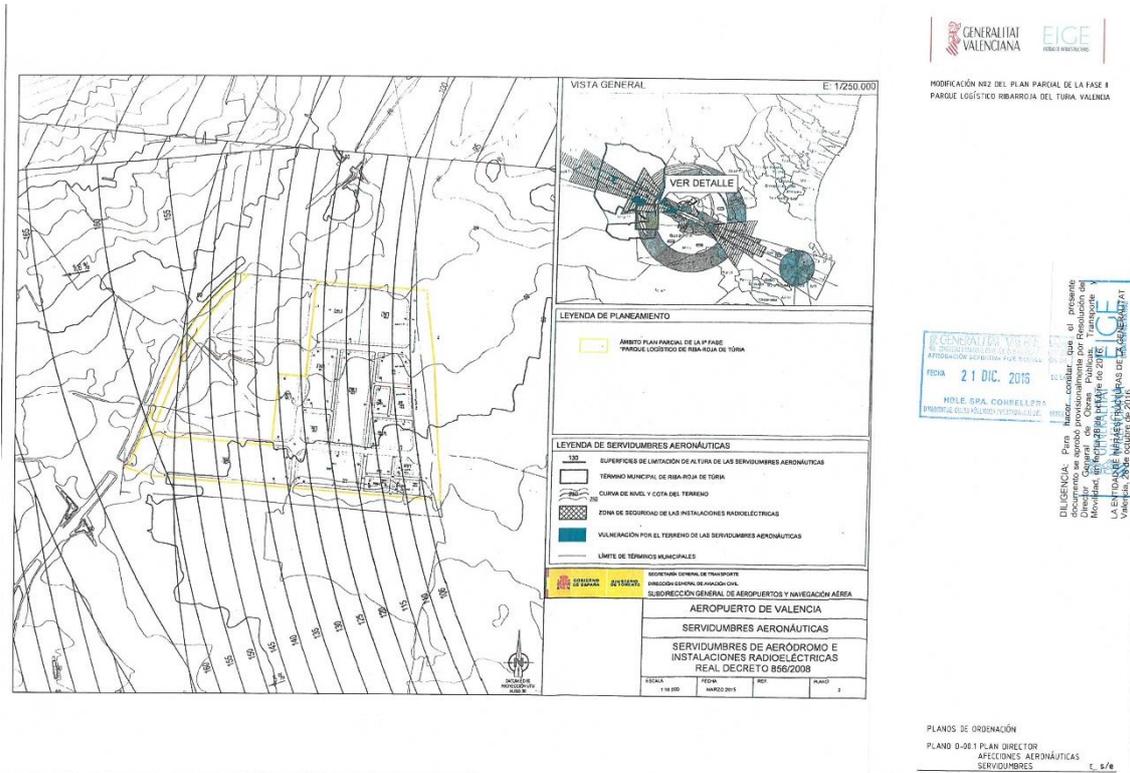
No consta que afecte a las determinaciones de ningún otro instrumento de planificación territorial o sectorial.

AFECCIONES SECTORIALES

PELIGROSIDAD DE INUNDACIÓN. Parte del ámbito del Estudio de Detalle se encuentra afecto por peligrosidad de inundación según el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables y según el PATRICOVA:



SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. El ámbito no se encuentra afecto por el área de cautela Aeroportuaria definida en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia, pero sí por las servidumbres de aeródromo e instalaciones radioeléctricas del Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Valencia.





BORRADOR DEL ESTUDIO DE DETALLE DE LA PARCELA M11 DEL PLV

PROMUEVE

REDACTA

NEDERVAL PLV S.L.U.

planifica

JULIO 2021

MEMORIA INFORMATIVA

0. ANTECEDENTES.

El 15 de diciembre de 2020 la Entidad Valenciana de Vivienda y Suelo (EvHA) comunicó, a través del DOCV nº 8975, la apertura del plazo para la presentación de ofertas para la enajenación mediante constitución de derecho de superficie de las parcelas, M11A y M11B de 22.710,00 m² y de 21.935,00 m² respectivamente, incluidas en el Parque Logístico de València.

La finalidad pública del concurso de enajenación fue la puesta en el mercado por parte de la Generalitat Valenciana, Conselleria d'Habitatge i Arquitectura Bioclimàtica, a través de EVHA, de la manzana M11 (parcelas M11A y M11B) destinada a la consolidación de un Parque Logístico de carácter metropolitano que permita la implantación de empresas logísticas, potenciando mediante la concentración de instalaciones y actividades, la competitividad del sector.

En las bases particulares para el concurso de enajenación se indica lo siguiente:

Según Estudio de Demanda realizado por EvHA en marzo de 2019, "la principal demanda potencial de las parcelas provendría de operadores e inversores del sector logístico debido a sinergias del enclave tanto en comunicaciones como en clúster de empresas instaladas". Por tanto, a efectos de este concurso, la parcela M11B cuyo uso dominante es Terciario, y cuyo uso compatible es Logístico, deberá de tratarse principalmente como uso Logístico. (Según acuerdo del Consejo de Dirección de EVHA de 15 de abril de 2019, la manzana M11 se enajenará en régimen de derecho de superficie para su uso logístico) El destino de las parcelas es la construcción de instalaciones logísticas y servicios vinculados a éstas. Todo ello acorde con la normativa y planeamiento urbanístico vigente.

Con el objeto de contribuir a la consolidación de un Parque Logístico de carácter metropolitano, siendo creciente la demanda de suelo logístico en esta zona y teniendo en cuenta que el suelo logístico del PLV está en la actualidad prácticamente colmatado, las bases del concurso fomentaron las propuestas destinadas principalmente a la actividad logística. Es decir, en la manzana M11 (parcelas M11A y M11B) deberá primar el uso logístico, siendo posible complementar este uso con servicios terciarios relacionados directa o indirectamente con el uso logístico que de acuerdo al planeamiento vigente puedan ubicarse dentro del ámbito de la manzana.

La mercantil NEDERVAL PLV S.L. resultó adjudicataria del concurso público con una propuesta de una única nave logística que ocupa el conjunto de las dos parcelas como si de una única parcela se tratara. Se realizó un diseño unitario de la manzana M11 que incluye un edificio exclusivo para servicios terciarios.

El órgano promotor de este estudio de detalle pretende implantar una nave logística en la manzana M11 de acuerdo con la propuesta realizada en el concurso. Para ello resulta necesario la agrupación de las parcelas M11 a y M11b, además de modificar ciertos parámetros urbanísticos de la parcela, que en ningún caso incrementan su edificabilidad, se optimizarían las dimensiones de la nave de uso logístico.

1. PROMOCIÓN DEL PLAN.

La mercantil, NEDERVAL PLV S.L. ejerce las potestades definidas en el art. 2 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación Territorial, Urbanismo y Paisaje, aprobado por el Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, LOTUP:

Artículo 2. Competencias administrativas

1. Corresponde a la Generalitat y a los municipios ejercer las potestades de planeamiento, gestión y disciplina, referidas a las ordenaciones territorial y urbanística, de acuerdo con lo establecido en el presente texto refundido. Las diputaciones provinciales prestarán asistencia y colaboración a los municipios de menor capacidad económica y de gestión en sus competencias urbanísticas en los términos establecidos en la legislación reguladora de las bases del régimen local.

2. Las competencias territoriales y urbanísticas se ejercerán en coordinación con las atribuidas por la ley relativas a intereses públicos sectoriales relacionados con los procesos de conservación, transformación y uso del suelo.

3. En el ejercicio de estas competencias administrativas, la ley garantiza:

a) La dirección pública de los procesos territoriales y urbanísticos.

b) La participación de la comunidad en las plusvalías generadas por las acciones de los entes públicos.

c) La información y participación ciudadana en los procesos territoriales y urbanísticos.

d) La participación de la iniciativa pública y privada en la ordenación y gestión territorial y urbanística.

e) La incorporación de los principios del desarrollo sostenible.

f) La cohesión social.

2. OBJETO DEL ESTUDIO DE DETALLE.

El órgano promotor de este estudio de detalle, pretende implantar una nave logística en la manzana M11 y del estudio previo se desprende que, reordenando volúmenes y alineaciones, que en ningún caso modifican su edificabilidad, se optimizaría la operativa de la nave de uso logístico.

3. PLANEAMIENTO VIGENTE.

El planeamiento desarrollado en el Parque Logístico de Valencia consta del Plan General de Ordenación Urbana de Riba-Roja de Túria aprobado en la Comisión Territorial de Urbanismo de 23 de octubre de 1.996, el Plan General de Loriguilla aprobado definitivamente el 20 de diciembre de 2002 y que desde entonces cuenta con varias modificaciones aprobadas y los siguientes documentos parciales:

Documento	Aprobación
PLAN ESPECIAL PATRIMONIO PUBLICO DE SUELO PARQUE LOGISTICO	03/05/2001 (D.O.G.V.) 06/03/2001 (CONS)
PLAN ESPECIAL ORDENACION USOS PARQUE LOGISTICO FASE I	24/04/2003 (D.O.G.V.) 27/06/2002 (CONS)
PLAN ESPECIAL ORDENACION USOS PARQUE LOGISTICO FASE II	19/05/2005 (D.O.G.V.) 26/01/2005 (CONS)
PLAN PARCIAL INDUSTRIAL 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	16/01/2006 (D.O.G.V.) 03/11/2005 (CONS)
MODIFICACION DE PLAN PARCIAL INDUSTRIAL Nº 1 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	20/06/2011 (B.O.P.) 17/03/2011 (AYTO)
MODIFICACION DE PLAN PARCIAL INDUSTRIAL Nº 2 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	09/01/2017 (B.O.P.) 21/12/2016 (CONS)
ESTUDIO DE DETALLE MANZANA M-7 PLAN PARCIAL 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	06/10/2007 (B.O.P.) 05/09/2007 (AYTO)
ESTUDIO DE DETALLE MANZANAS M-3, M-5 Y M-6 PLAN PARCIAL 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	23/08/2007 (B.O.P.) 27/07/2007 (AYTO)
MODIFICACION PLAN ESPECIAL ORDENACION USOS PARQUE LOGISTICO FASE I	En tramitación
ESTUDIO DE DETALLE DE LA MANZANA 6 PARQUE LOGÍSTICO	17/10/2019 (BOP)

De los documentos en vigor, en concreto, para la 2ª fase del PLV, donde se encuentra la M11:

PLAN PARCIAL INDUSTRIAL 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	16/01/2006 (D.O.G.V.) 03/11/2005 (CONS)
MODIFICACION DE PLAN PARCIAL INDUSTRIAL Nº 1 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	20/06/2011 (B.O.P.) 17/03/2011 (AYTO)
MODIFICACION DE PLAN PARCIAL INDUSTRIAL Nº 2 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	09/01/2017 (B.O.P.) 21/12/2016 (CONS)

PARCELACIÓN

La parcelación cumple con lo dispuesto en el planeamiento vigente (Mod. PP nº2):

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 2.16 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 art. 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.

CONDICIONES DE EDIFICABILIDAD

Las condiciones de edificabilidad en las zonas de retranqueo vienen definidas en el punto tercero de las Instalaciones en la zona de retranqueo: (Mod. Puntual nº21 PGOU Riba-Roja)

3. En el caso de instalarse muelles de carga deberá garantizarse que se dispone de espacio suficiente en el interior de la parcela para permitir que los trabajos de carga y descarga se realicen sin que los vehículos de transporte invadan el vial público.

Resultando de la aplicación de este condicionante el incremento de la distancia a lindes de la edificación principal para garantizar las maniobras de todos los vehículos en el interior de la manzana.

USOS

En cuanto a la distribución de **USOS en el ámbito de este estudio de detalle**, se establece en los art. 2.2, 2.3 y 2.4 de la normativa de la modificación nº1 del Plan Parcial, la compatibilidad entre usos industriales y terciarios.

Artículo 2.2 Usos dominantes

En la presente modificación de PP se distinguen los siguientes usos dominantes, definidos en el artículo 1.2 de las presentes normas:

INDUSTRIAL. ACTIVIDAD LOGÍSTICA

INDUSTRIAL. ESTACIÓN DE SERVICIOS

TERCIARIO. OFICINAS. Vinculado al resto de usos dominantes

TERCIARIO HOTELERO. Vinculado al resto de usos dominantes.

TERCIARIO APARCAMIENTO. Vinculados al transporte de mercancías

DOTACIÓN PÚBLICA. APARCAMIENTO

DOTACIÓN PÚBLICA. DOTACIÓN MÚLTIPLE.

Artículo 2.3 Usos compatibles

En la presente modificación de PP se distinguen los siguientes usos compatibles, según la definición del artículo 1.2 de las presentes normas:

- *Asistencia y reparación de vehículos automóviles o maquinaria auxiliar de transporte (talleres, estaciones de servicios, lavaderos, etc...)*
- *Actividades destinadas al estacionamiento, mantenimiento, reparación, limpieza, guarda, almacenaje y manipulación de contenedores, así como otras de naturaleza similar.*
- *Actividades comerciales y terciarias no calificadas por el reglamento de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas y aquellas calificadas que no se consideren incompatibles con la zona donde se ubiquen, todas ellas relacionadas con el sector del transporte y la logística o de apoyo al mismo.*
- *Oficinas vinculadas al resto de usos permitidos.*
- *Uso hotelero*
- *Servicios de restauración*
- *Uso deportivo*
- *Usos dotacionales, socioculturales, administrativo, sanitario, de comunicación, infraestructuras y servicios urbanos.*
- *Aparcamientos vinculados al uso global*
- *Oficinas vinculadas al uso dominante*
- *Industrial destinado a la actividad logística.*

Artículo 2.4 Uso incompatible

En la presente modificación de PP se distinguen los siguientes usos incompatibles, según la definición del artículo 1.2 de las presentes normas:

- *Residencial en cualquiera de sus categorías. Únicamente se permite la vivienda del personal de servicio de mantenimiento y vigilancia, con una superficie edificable no superior a 100 m² por parcela.*
- *Resto de usos no vinculados directamente con el sector del transporte y la logística*

DISTANCIAS A LINDES

Respecto al parámetro de la **distancia a lindes**, se matiza en la Normativa Urbanística (Modificación del PP Industrial nº1 y nº2 de la 2ª fase del PLV)

“2.19 Distancia a lindes.

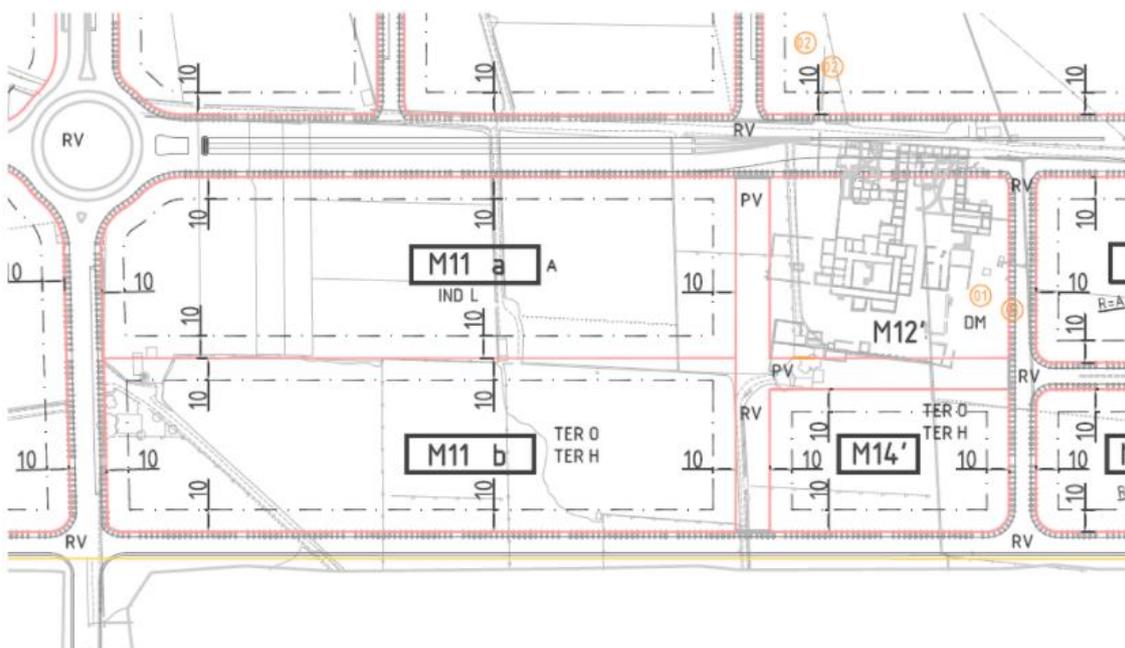
Con carácter general se establece un retranqueo mínimo a lindes de parcela de 10 metros, salvo en uso industrial-actividad logística en el que en uno de sus lindes deberá existir, en cualquier caso, un retranqueo mínimo de 20 metros, en el cual se ubicarán las playas de maniobras para efectuar las operaciones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

Se establecen en el Capítulo 3º, Título segundo para cada una de las parcelas las condiciones específicas que pudieran existir.”

(El capítulo 3º, título segundo se corresponde con las fichas urbanísticas.)

La distancia a lindes de la edificación aparece también, gráficamente, en el Plano de Ordenación nº2 Régimen Urbanístico del mismo documento, que se incorpora a la documentación gráfica de este documento.

En este plano de ordenación se grafía la separación a lindes entre las distintas parcelas, quedando in edificable la franja central de la manzana M11. Resultando imposible el mejor aprovechamiento de la parcela para la actividad logística.



CALLES PEATONALES

El vial situado entre la manzana M11a y la M12' está calificado como PV, vial peatonal. La misma calificación que tiene el vial ubicado entre las manzanas M12' y M14'.

Esta calificación se aprecia en el plano anterior en el que se diferencia entre los diferentes tipos de viario RV (Viario Rodado) y PV (Viario Peatonal).

INSTALACIONES EN LA ZONA DE RETRANQUEO.

Se establecen en la Mod. Puntual nº21 PGOU Riba-Roja:

*1. En las zonas de retranqueo o espacio existente entre la edificación y la alineación a vial o a otras parcelas, siempre que esté justificado por las características del proceso industrial, podrán situarse los **equipos de proceso de fabricación exteriores a las naves**, tales como bombas, tanques, torres de refrigeración, chimeneas, silos, elementos propios de las instalaciones del edificio, acondicionadores, torres de procesos, paneles de captación de energía solar, chimeneas, aljibes, grupo contra incendios, grupos electrógenos, centros de transformación eléctrica, instalaciones de publicidad o marquesinas de cubrición de aparcamientos.*

Las referidas instalaciones no podrán invadir las zonas de acceso ni los recorridos de evacuación.

El Ayuntamiento podrá exigir la implantación de medidas complementarias de mimetización para favorecer la reducción del impacto visual de las instalaciones en el entorno.

En el caso de que las nuevas instalaciones puedan suponer una ampliación del proceso productivo en el establecimiento, se podrá supeditar la concesión de la licencia de obras a la aprobación del oportuno instrumento de intervención ambiental.

2. Estos elementos no consumen edificabilidad y deben cumplir con los requerimientos de situación y distancias determinados por la legislación sectorial de aplicación.

***Se permite también la instalación en este espacio de casetas de control de acceso con una superficie máxima de 20 m²c**, construidas preferentemente con tecnologías desmontables.*

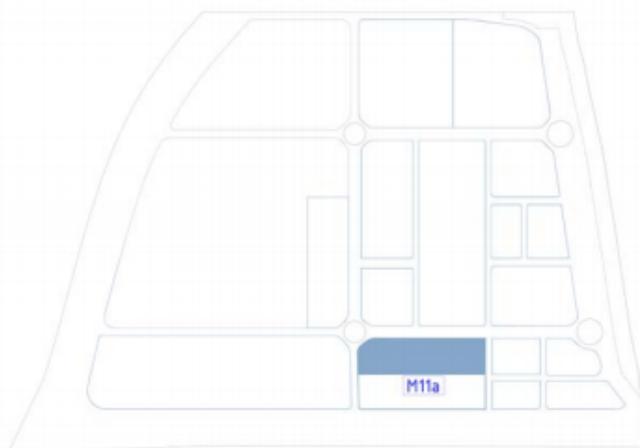
3. En el caso de instalarse muelles de carga deberá garantizarse que se dispone de espacio suficiente en el interior de la parcela para permitir que los trabajos de carga y descarga se realicen sin que los vehículos de transporte invadan el vial público.

RESUMEN DE PARÁMETROS

Los parámetros urbanísticos de estas parcelas se resumen en su ficha urbanística (contenida en la Modificación del PP Industrial nº1 y 2)

El dato de la ocupación no aparece reflejado en la ficha de la 2ª Modificación del PP 2ª Fase del PLV, sin embargo, sí aparece en la ficha de la Modificación de la Reparcelación Voluntaria de la Fase II del Parque Logístico de Riba-roja de Túria aprobada el 25 de julio de 2016 por el director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. En esta ficha se indica que la ocupación máxima de la M11b es de 12.549,38 m².

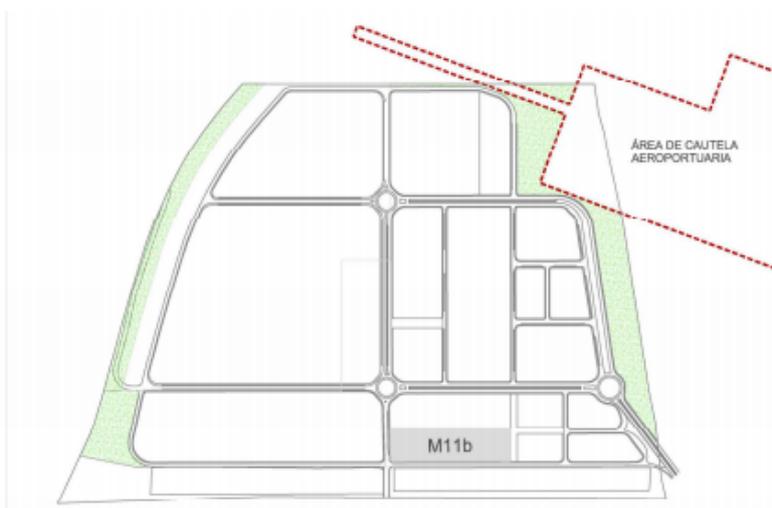
PLANEAMIENTO: Modificación del Plan Parcial de la Fase II. AD 17/03/2011 (BOP 20/06/2011)	
ZONA DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	LOGÍSTICA AISLADA
	CÓDIGO ALA
	SISTEMA DE ORDENACIÓN
	EDIFICACIÓN AISLADA
	TIPOLOGÍA EDIFICATORIA
	BLOQUE EXENTO
USO GLOBAL	ACTIVIDAD LOGÍSTICA



PARCELA M11a

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: 22.710,00 m² Parcela mínima: 2.500,00 m²
POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN	Según lo indicado en el artículo 2.19 de las Normas Urbanísticas con carácter general.
INTENSIDAD	Edificabilidad: 16.600,00 m² Ocupación máxima: 13.485,68 m²
VOLUMEN Y FORMA	Altura reguladora: 14 m Número máximo de plantas: 3
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 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.		

MEMORIA JUSTIFICATIVA

4. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Como es sabido, el PLV ocupa una posición estratégica, desde el punto de vista del transporte de carretera, en nuestro territorio y también lo hace en su contexto más próximo. A su vez, la parcela M11 será la última de las grandes parcelas en ser ocupada dentro del parque, y su posición reúne algunas condiciones singulares que no se dan en otras parcelas:

- Por un lado, hacia el este, se enfrenta al acceso principal al parque, por lo que reúne una cierta condición de “puerta” de llegada al mismo.
- También hacia el este, la parcela linda con un espacio extremadamente singular e importante: el yacimiento arqueológico del Pou de la Sargueta. Este antiguo asentamiento rural romano es un resto arqueológico de enorme valor, con su Villa y demás construcciones destinadas a su actividad productiva.
- En la parcela M11, a diferencia de casi todas las demás parcelas del parque, se da la circunstancia de poder albergar usos terciarios que puedan dar servicio al resto del parque. De nuevo, este hecho diferencial supone una posibilidad y un reto. Primero, a nivel empresarial y, en segundo lugar, a nivel urbano y arquitectónico.

La propuesta pasa por tener un tratamiento unitario de la parcela, aunque tiene en cuenta las características de cada uno de sus frentes:

EL LADO NORTE DE LA PARCELA

La distancia a lindes en el lado norte se ha establecido en un mínimo de 30 metros. El buen acceso, la topografía favorable y evitar posibles inundaciones han sido los factores determinantes para elegir esta ubicación para situar la zona de maniobra para usos industriales-logísticos, de manera que no invadan el vial público.

EL LADO SUR DE LA PARCELA

Al sur, en el lado paralelo al barranco de la Sargueta, se ha establecido un retranqueo de 10m (manteniendo la distancia del planeamiento vigente) Esta solución permite conformar un patio de maniobras de carácter secundario, apto para vehículos medianos de reparto como furgonetas. Ello permitirá que el uso logístico tenga una solución intermedia entre el simple embarque y el cross-docking, que flexibiliza y agiliza el buen funcionamiento de este uso.

EL LADO OESTE DE LA PARCELA

Mientras que los lados norte y sur de la parcela son paralelos y que el lado este es perpendicular a los mismos, el lado Oeste se inclina sensiblemente con respecto a la dirección principal de la parcela. Esto se debe, seguramente a su continuidad con la trama del polígono de la Olivera (en su calle X). A pesar de la ligera pérdida de edificabilidad que esto supone, se ha preferido establecer un linde, perpendicular al resto, estableciendo en un rectángulo perfecto la zona ocupable por la edificación. Esta separación al linde tiene una distancia variable que va de 10 a, aproximadamente, 13m.

Gracias a esto, el espacio libre entre la nave y la calle da más holgura al Centro de Transformación presente en la esquina noroeste de la parcela.

EL LADO ESTE DE LA PARCELA

Enfrente se ubican las ruinas romanas, y la calle es no motorizada. Ambos factores motivan esta zona de la parcela como la idónea para establecer usos terciarios. En este frente no se establece ninguna distancia a lindes, puesto que estos usos no necesitan de espacios previos ni de maniobra.

En el caso de establecerse vuelos al vial peatonal, éstos no superarán los 3 metros de vuelo ni estarán a menos de 5 metros de altura.

Con estos criterios, resulta una zona ocupable, que se define gráficamente en la documentación anexa.

5. JUSTIFICACIÓN DEL PLAN

- Para la modificación que se propone la figura de planeamiento apropiada es el Estudio de Detalle, según el art. 41 del texto refundido de la LOTUP:

Artículo 41. Estudios de detalle.

1. Los estudios de detalle definen o remodelan volúmenes y alineaciones, sin que puedan modificar otras determinaciones propias del plan que desarrolla.

2. Se formularán para las áreas delimitadas o en los supuestos definidos por los planes de rango superior, debiendo comprender, como mínimo, manzanas o unidades urbanas equivalentes completas.

3. Podrán crear los nuevos viales o suelos dotacionales que precise la remodelación tipológica o morfológica del volumen ordenado, o ampliarlos, pero sin alterar la funcionalidad de los previstos en el plan que desarrollen.

4. Contendrán la documentación informativa y normativa propia que sea adecuada a sus fines e incluirán un análisis de su integración en el paisaje urbano.

Efectivamente este ED remodela el volumen y la alineación sin alterar, como veremos a continuación, el resto de parámetros.

- En cuanto al art. 41.2 en relación a los supuestos de los planes de rango superior, la figura del Estudio de Detalle está recogida en el Planeamiento del PLV:

En el Plan Parcial del Parque Logístico, en su modificación nº1, en el art. 1.5 de la Normativa Urbanística, permite esta figura en los siguientes casos:

Artículo 1.5 Estudio de detalle.

Podrán formularse Estudios de Detalle que afectan manzanas o unidades urbanas equivalentes en todo el ámbito de la modificación del PP, debiendo ajustarse en cuanto a su contenido y tramitación a lo establecido en los artículos 79 a 80 y 90 de la LUV.

El Estudio de Detalle podrá reajustar el señalamiento de alineaciones y rasantes.

El Estudio de Detalle podrá completar el sistema de comunicaciones definido por el Plan Parcial con aquellas vías que resulten necesarias para proporcionar acceso a los edificios

cuya ordenación concreta establezca el propio Estudio de Detalle. Las nuevas vías deberán tener entrada y salida a la vía pública, sin formar “cul de sac”, y no tendrán más de un punto de inflexión en su trazado.

El Estudio de Detalle **podrá reajustar o modificar la ordenación de los volúmenes sin incrementar el aprovechamiento urbanístico**. Los parámetros que podrán ser objeto de modificación serán: **la parcela y la superficie mínima de la parcela, la superficie ocupada y la distancia a lindes**.

La edificabilidad máxima no podrá ser incrementada en el ámbito del Estudio de Detalle, ni se podrá transferir edificabilidades entre parcelas.

7. RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN DE PARÁMETROS

PARCELA M11. PARÁMETROS URBANÍSTICOS			Antes del ED			Propuesta ED
			M11a	M11b	M11	M11
PARCELA	SUPERFICIE DE PARCELA	m2	22.710,00	21.935,00	44.645,00	44.645,00
POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN	DISTANCIAS A LINDES (mínimas)		(art 2.19) genérica de 10m (20m en uno de sus lindes para usos logísticos)			10 m en general, 0 m en linde con vial peatonal y 30 m para uso logístico en el linde norte
USOS PORMENORIZADOS	DOMINANTE		INDUSTRIAL Actividad Logística	TERCIARIO (oficinas-hoteleros)	INDUSTRIAL TERCIARIO	INDUSTRIAL TERCIARIO
	COMPATIBLE		art. 2.3 NNUU	art. 2.3 NNUU	art. 2.3 NNUU	art. 2.3 NNUU
	INCOMPATIBLE		art. 2.4 NNUU	art. 2.4 NNUU	art. 2.4 NNUU	art. 2.4 NNUU
INTENSIDAD	OCUPACIÓN MÁXIMA	m2	13.485,68	12.549,38	26.035,06	32.261 DEFINIDA GRÁFICAMENTE (LINDES)
	EDIFICABILIDAD (máxima)	m2t	16.600,00	36.065,43	52.665,43	52.665,43
VOLUMEN Y FORMA	ALTURA REGULADORA	m	14	36		36
	Nº MÁXIMO DE PLANTAS		3	10		10
	VUELOS VIA PÚBLICA		No	No		3 m en vial peatonal (mín a 5m de altura)

8. INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA SOLUCIÓN PROPUESTA

La propuesta del Estudio de Detalle es coherente con las medidas de integración paisajística establecidas en el artículo 2.30 del PP de la 2ª Fase del PLV.

Con respecto a las edificaciones:

Las edificaciones se disponen en la parcela de tal manera que se significa el acceso al parque logístico y se subraya la importancia del yacimiento arqueológico Pou de la Sargueta. Junto a la villa romana del Yacimiento se dispone de la edificación de mayor altura.



Imagen obtenida de la documentación presentada al concurso

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



Imagen obtenida de la documentación presentada al concurso

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.



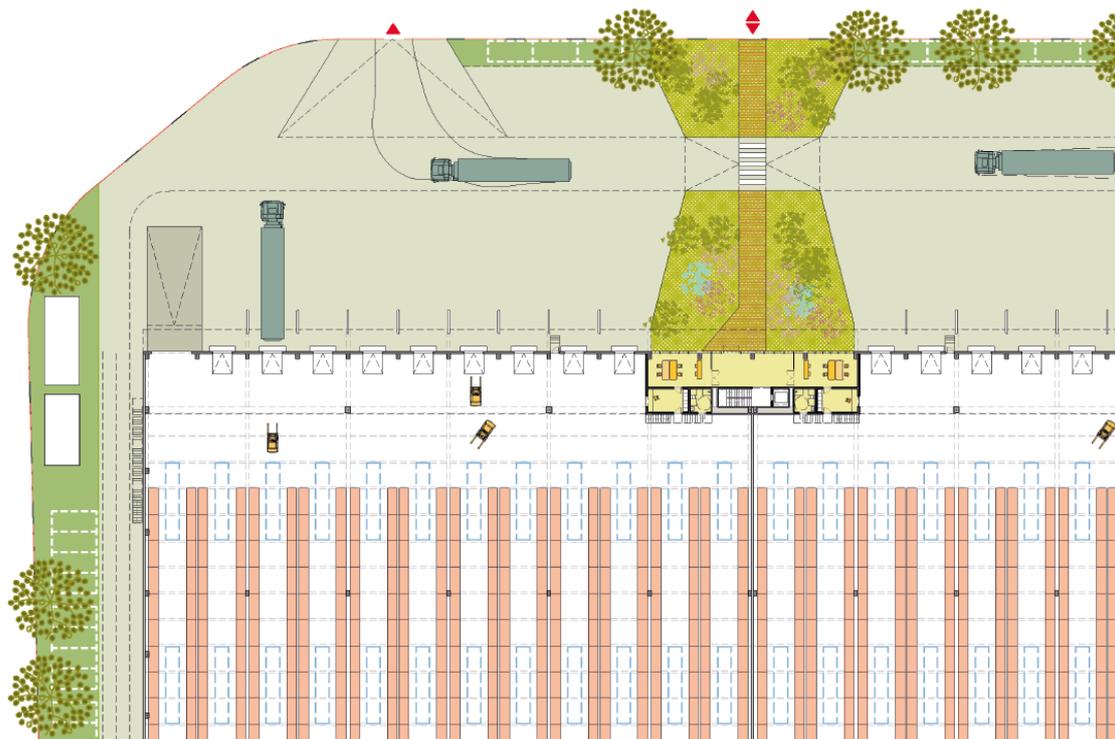
Imagen obtenida de la documentación presentada al concurso

Con respecto a los patios de maniobras:

La zona para la maniobra de los vehículos de mercancía no podrá invadir la calzada de acuerdo con la MODIFICACIÓN DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS, Nº 21 DEL PLAN GENERAL, Y DE DIVERSOS PLANES PARCIALES

3. En el caso de instalarse muelles de carga deberá garantizarse que se dispone de espacio suficiente en el interior de la parcela para permitir que los trabajos de carga y descarga se realicen sin que los vehículos de transporte invadan el vial público.

La gestión de las aguas pluviales del patio de maniobra se realizará mediante sistemas de drenaje urbano sostenible cuyos elementos serán ajardinados con especies vegetales que colaboren con la depuración de los contaminantes procedentes del patio de maniobra. Las especies serán no invasoras, adaptadas al lugar, con bajo requisitos de mantenimiento y de agua, de manera que contribuyan a la calidad ambiental y paisajística del ámbito.



Con respecto a los elementos publicitarios.

Se estará a lo dispuesto en la ordenanza municipal y en la modificación puntual nº21 del PGOU.

ANEXO
DOCUMENTACIÓN GRÁFICA
ESTUDIO DE DETALLE DE LA PARCELA M11 DEL PLV

PROMUEVE

REDACTA

NEDERVAL PLV S.L.U.

planifica

JULIO 2021

ANEXO. Documentación Gráfica.

PLANOS DE INFORMACIÓN

PI-01 SITUACIÓN.

PI-02 PLANEAMIENTO VIGENTE (POLÍGONO. RÉGIMEN URBANÍSTICO)

PI-03 PLANEAMIENTO VIGENTE (POLÍGONO. USOS DEL SUELO)

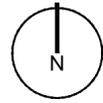
PI-04 PLANEAMIENTO VIGENTE (PARCELA)

PI-05 ALTERNATIVAS 1 y 2

PLANOS DE ORDENACIÓN

PO-01 PROPUESTA DE ORDENACIÓN

PO-02 PROPUESTA DE ORDENACIÓN. SECCIONES



TERUEL

TERUEL



SITUACIÓN

VALENCIA

MAR MEDITERRANEO

CETE



Direcció GENCIA para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento en fecha 13/02/2021

COLLADO

P. INDUSTRIAL LA COVA

PLV (POLIGONO LOGISTICO DE VALENCIA)



P. INDUSTRIAL DEL OLIVERAL

AEROPUERTO MANISES

AUTOVIA - A9

SITUACIÓN y EMPLAZAMIENTO

ESCALA 1:15.000

LOCALIZACIÓN

ESCALA 1:500.000

RIBA-ROJA DE TÚRIA

JULIO 2021

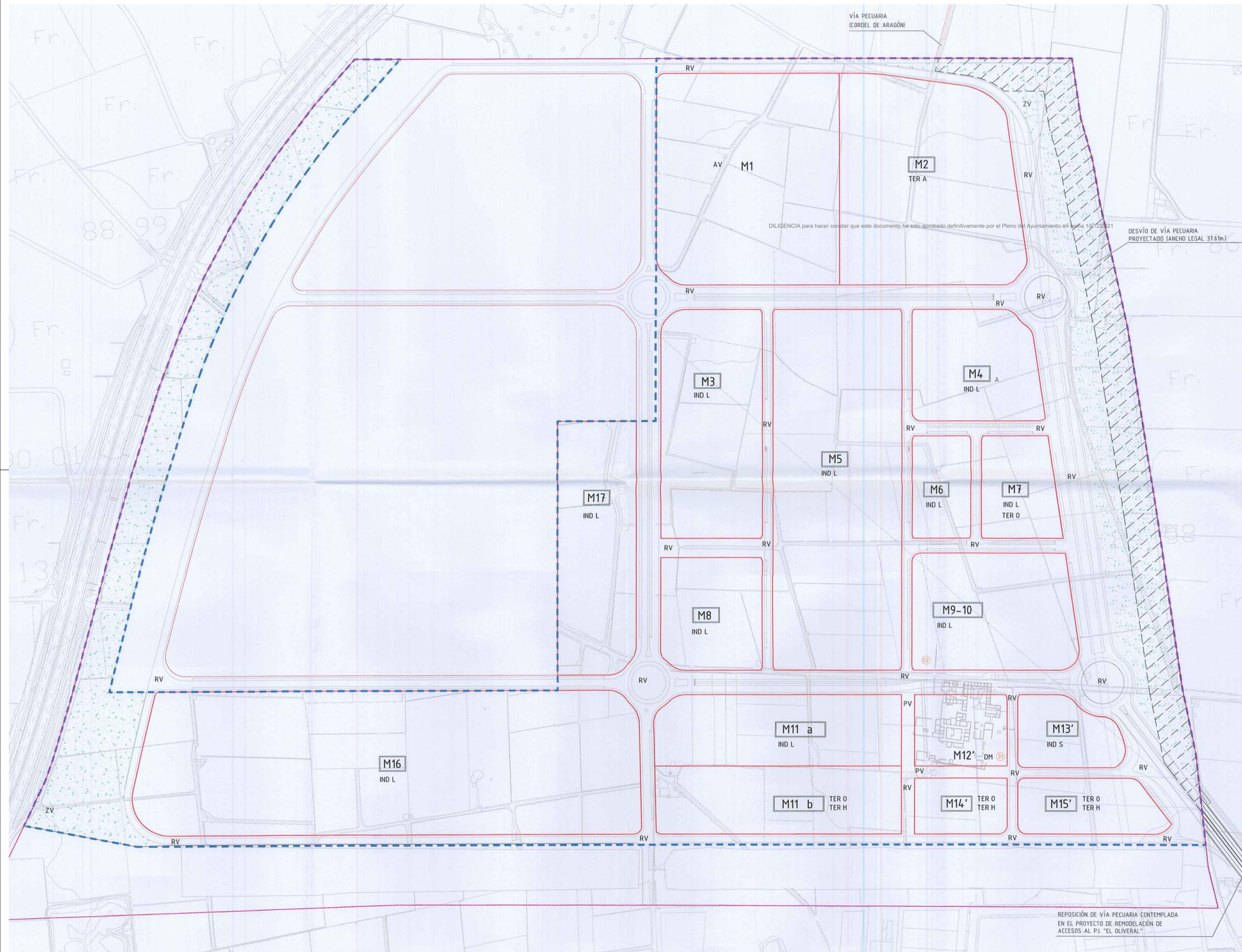
ANEXO. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PROMUEVE: ESTUDIO DE DETALLE DE LA M11 DEL PLV
NEDERYAL
PLV SLU

REDACTA: **planifica** SITUACIÓN

VARIAS

PLANO PI-01



DILIGENCIA para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento en la sesión de fecha 13/12/2021

DESVÍO DE VÍA PECUARIA PROYECTADO (ANCHO LEGAL 37,61m.)

REPOSICIÓN DE VÍA PECUARIA CONTEMPLADA EN EL PROYECTO DE REMODELACIÓN DE ACCESOS AL P.I. "EL OLIVERAL"

LEYENDA

- ÁMBITO PLAN ESPECIAL DE DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE RESERVA PARA LA AMPLIACIÓN DE PATRIMONIO PÚBLICO DE SUELO. "PARQUE LOGÍSTICO DE RIBA-ROJA DE TÚRIA".
- ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL
- DESVÍO DE VÍA PECUARIA PROYECTADO (ANCHO NECESARIO 37,61 mts.)
- PARCELAS PRIVADAS
- PARCELAS DOTACIONALES
- ZONA VERDE

CALIFICACIÓN

- DOTACIONES PÚBLICAS**
- ZV ZONAS VERDES
 - SUELO DOTACIONAL
 - DM DOTACIONAL MÚLTIPLE
 - RED VIARIA, DE APARCAMIENTOS Y ÁREAS PEATONALES
 - RV VIARIO DE TRÁNSITO
 - PV ÁREAS PEATONALES
 - AV APARCAMIENTO (GRAFIADO EN RV)

PARCELAS PRIVADAS

- IND INDUSTRIAL
- S ESTACIÓN DE SERVICIO
- L ACTIVIDAD LOGÍSTICA
- TER TERCIARIO
- H HOTELERO
- O OFICINAS
- A APARCAMIENTOS

- YACIMIENTO ARQUEOLÓGICO. ELEMENTO PROTEGIDO "VILLA ROMANA POU DE LA SARGUETA". BIEN DE RELEVANCIA LOCAL. CATEGORÍA: ESPACIO DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.
- ÁREA DE VIGILANCIA ARQUEOLÓGICA



MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL FASE II PARQUE LOGÍSTICO de RIBA-ROJA DE TURIA

promotor
GENERALITAT VALENCIANA
 CONSELLERIA D'INFRAESTRUCTURES I TRANSPORT
 ENTE GESTOR DE LA RED DE TRANSPORTE Y DE PUERTOS DE LA GENERALITAT

arquitectos
 MIGUEL CAMPOS GONZÁLEZ
 PABLO CAMPOS GONZÁLEZ

plano ordenación
 MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL ZONIFICACIÓN
 DICIEMBRE 2010

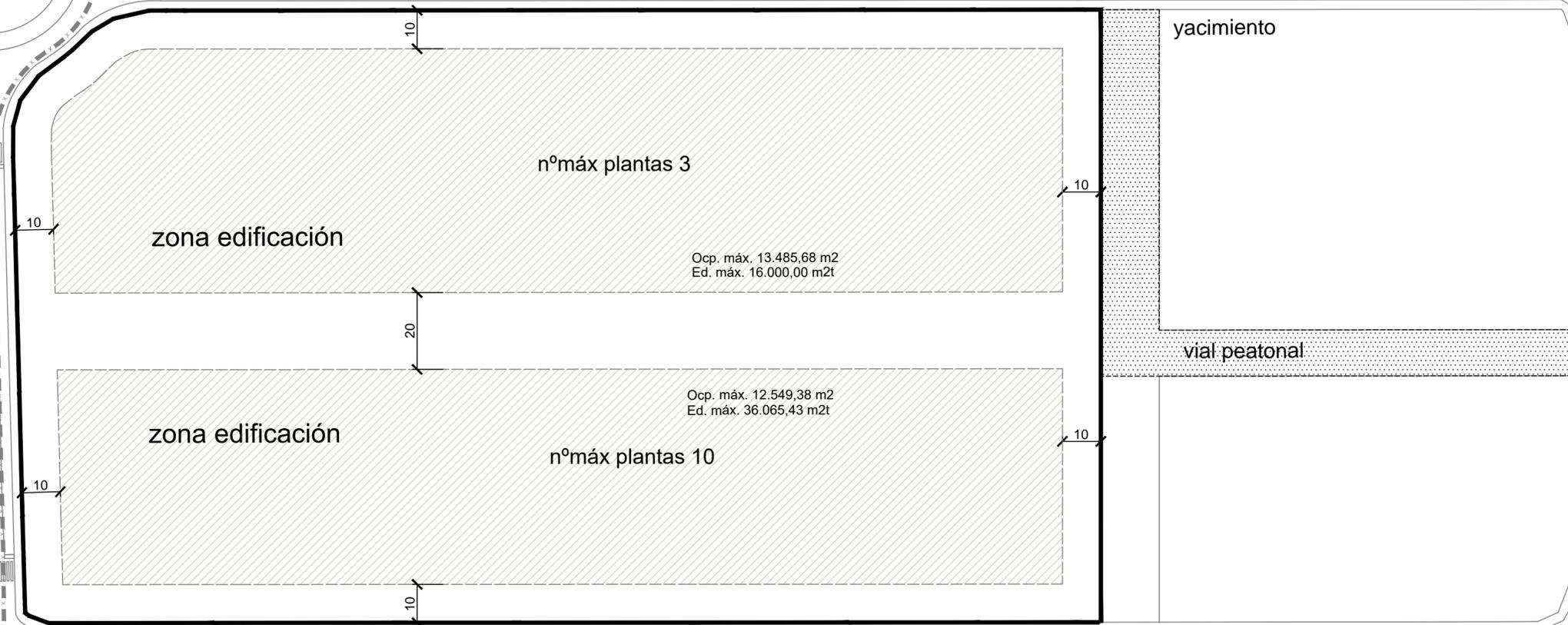
E_ 1:2.000 plano_ o 01

RIBA-ROJA DE TÚRIA

ANEXO. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PROMUEVE: ESTUDIO DE DETALLE DE LA M11 DEL PLV
NEDERVAL
 PLV SLU
 REDACTA: **planifica** PLANEAMIENTO VIGENTE (POLÍGONO. USOS DEL SUELO)
 ESCALA 1/2000
 PLANO **PI-03**

DILIGENCIA para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento en fecha 13/12/2021



PLANEAMIENTO VIGENTE:

PLAN PARCIAL INDUSTRIAL 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	16/01/2006 (D.O.G.V.) 03/11/2005 (CONS)
MODIFICACION DE PLAN PARCIAL INDUSTRIAL Nº 1 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	20/06/2011 (B.O.P.) 17/03/2011 (AYTO)
MODIFICACION DE PLAN PARCIAL INDUSTRIAL Nº 2 2ª FASE PARQUE LOGISTICO	09/01/2017 (B.O.P.) 21/12/2016 (CONS)

Según el art. 2.19 (distancia a lindes) de la Modificación del Plan Parcial Industrial nº2 de la 2ª Fase del Parque Logístico:

"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 sus 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."

RIBA-ROJA DE TÚRIA

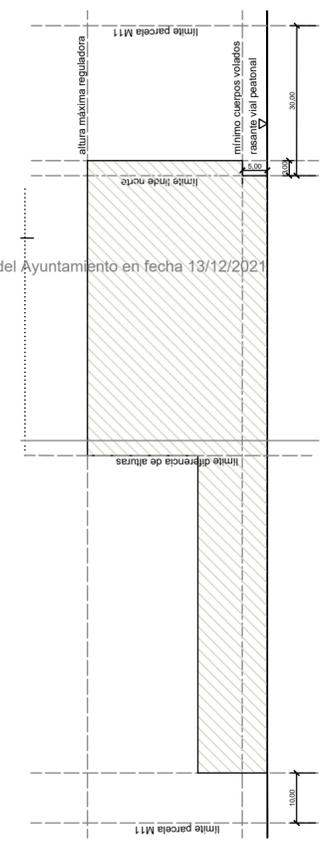
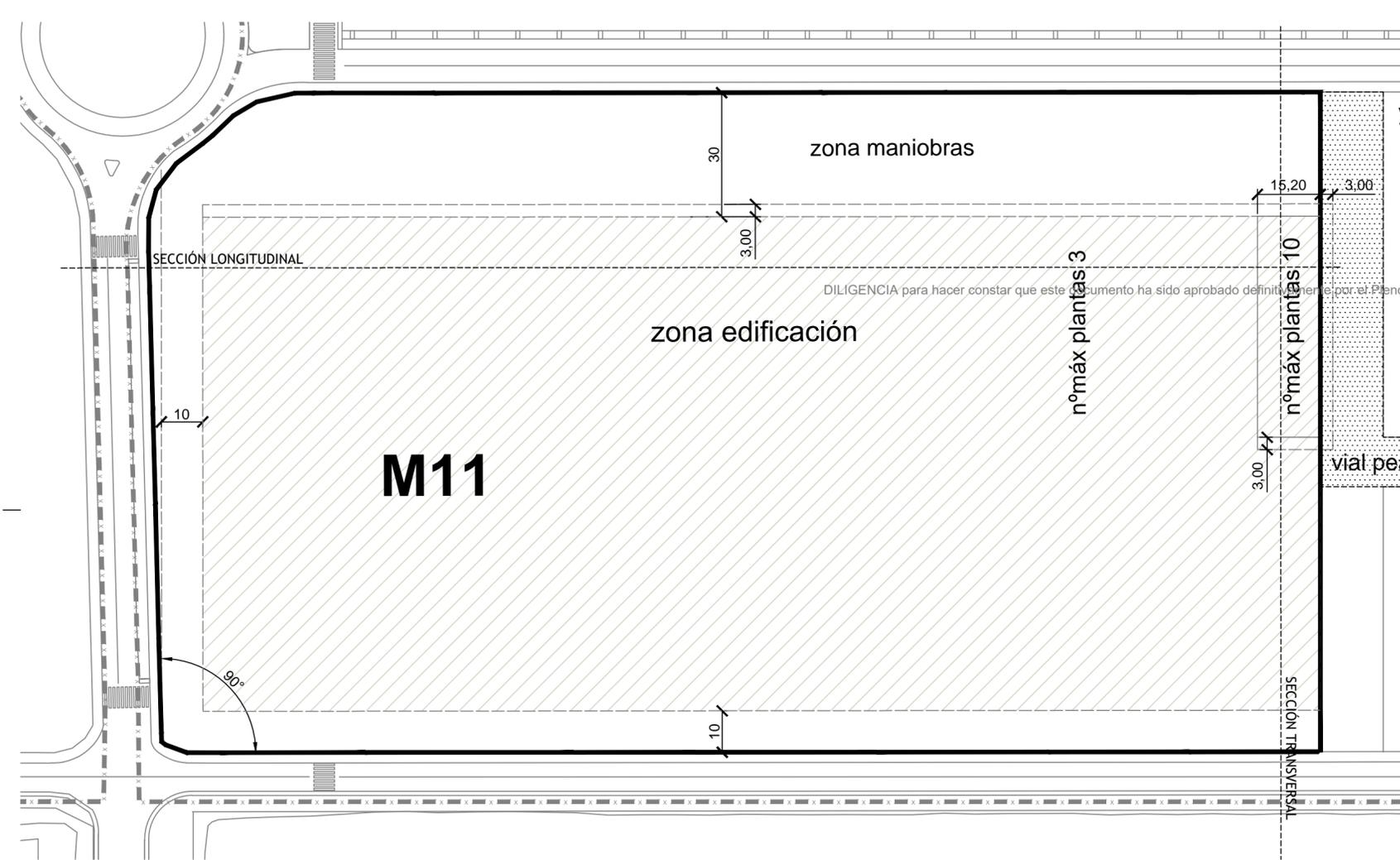
ANEXO. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PROMUEVE: **ESTUDIO DE DETALLE DE LA M11 DEL PLV**
NEDERVAL
PLV SLU

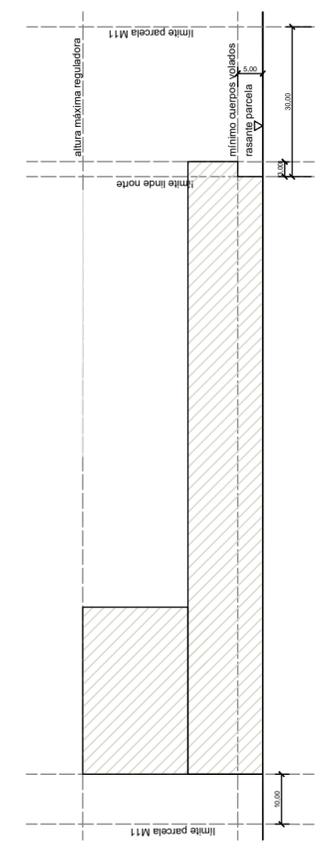
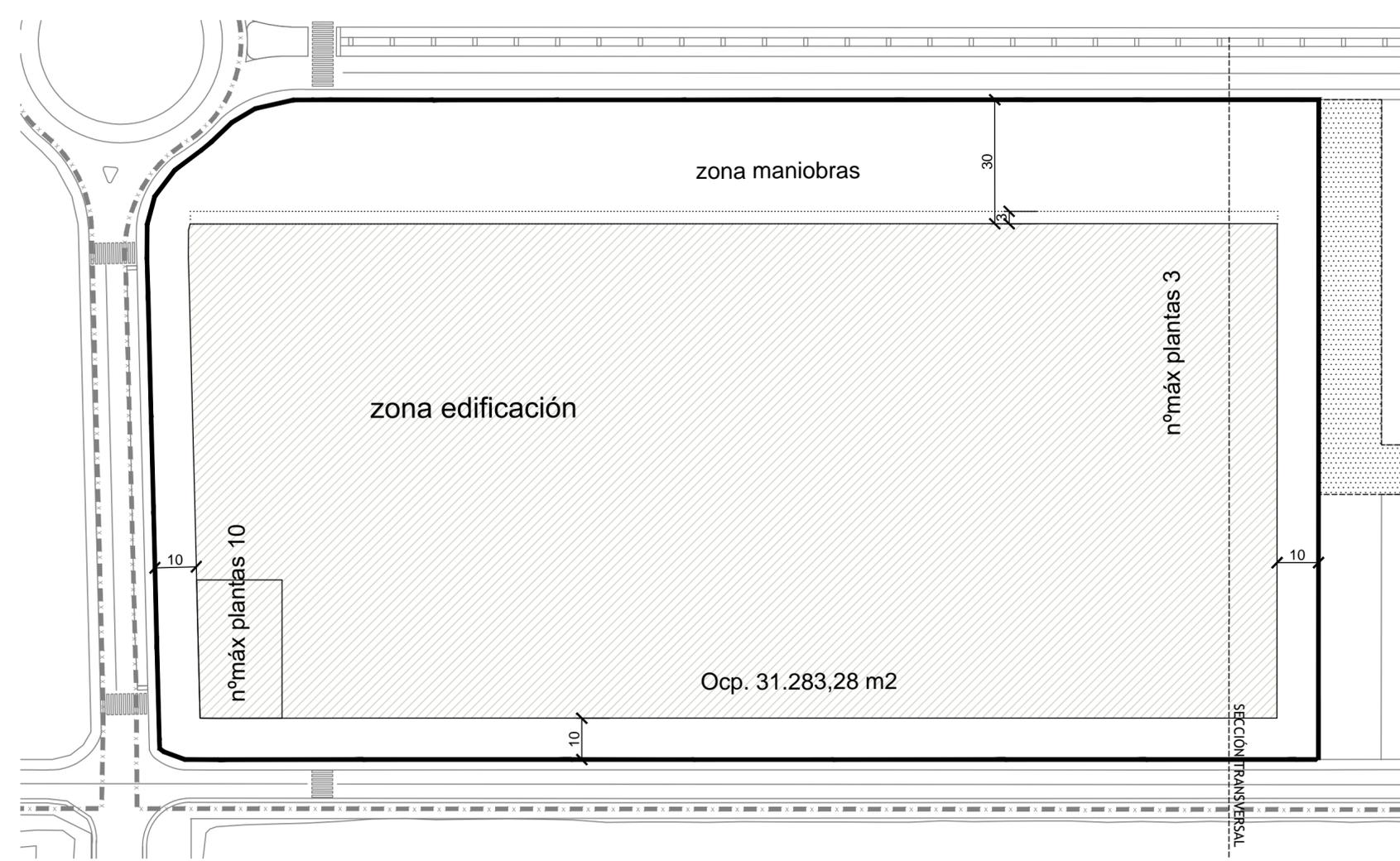
REDACTA: **planifica** **PLANEAMIENTO VIGENTE (PARCELA)**
ALTERNATIVA 0

ESCALA 1/1000

PLANO **PI-04**



ALTERNATIVA 2



ALTERNATIVA 1

RIBA-ROJA DE TÚRIA

JULIO 2021

ANEXO. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PROMUEVE: ESTUDIO DE DETALLE DE LA M11 DEL PLV

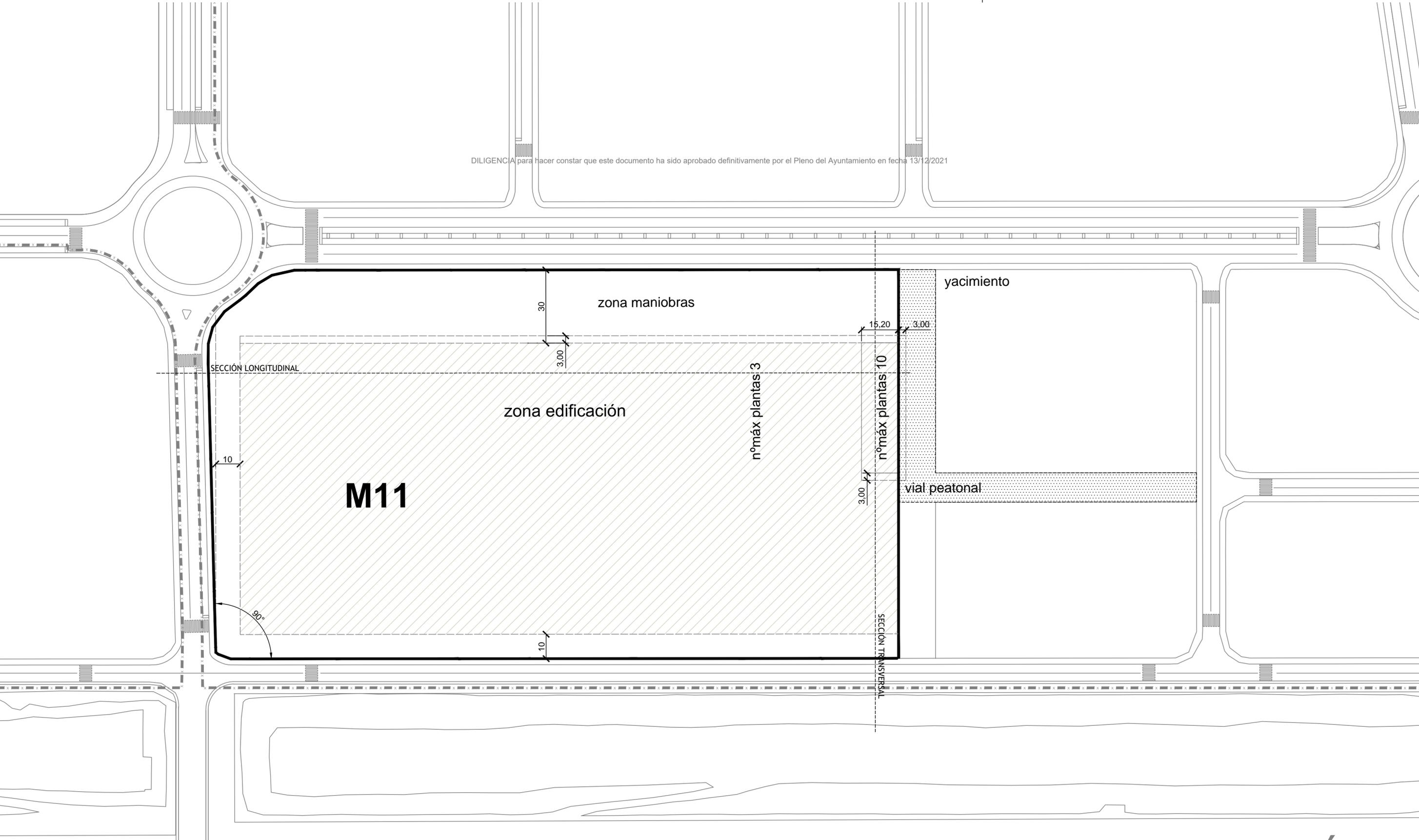
NEDERVAL
PLV SLU

REDACTA: **planifica** ALTERNATIVAS 1 y 2

ESCALA 1/1000

PLANO **PI-05**

DILIGENCIA para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento en fecha 13/12/2021



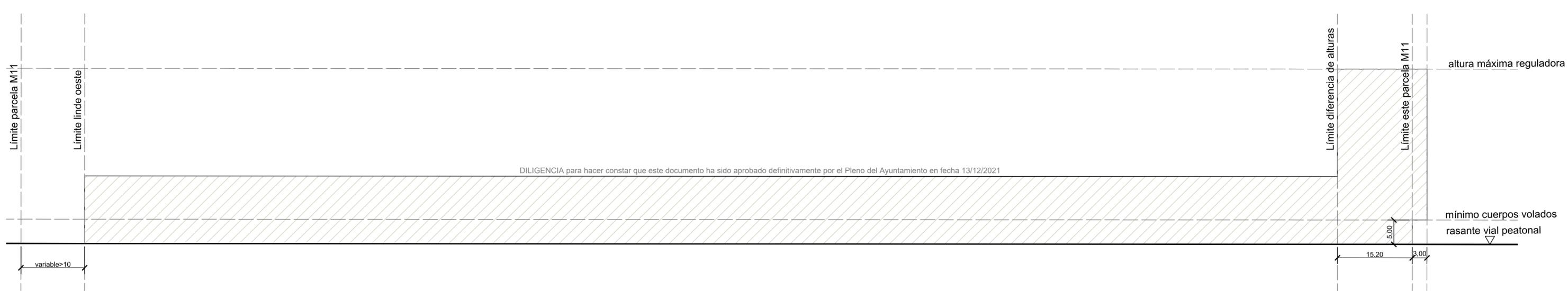
cotas en metros

RIBA-ROJA DE TÚRIA

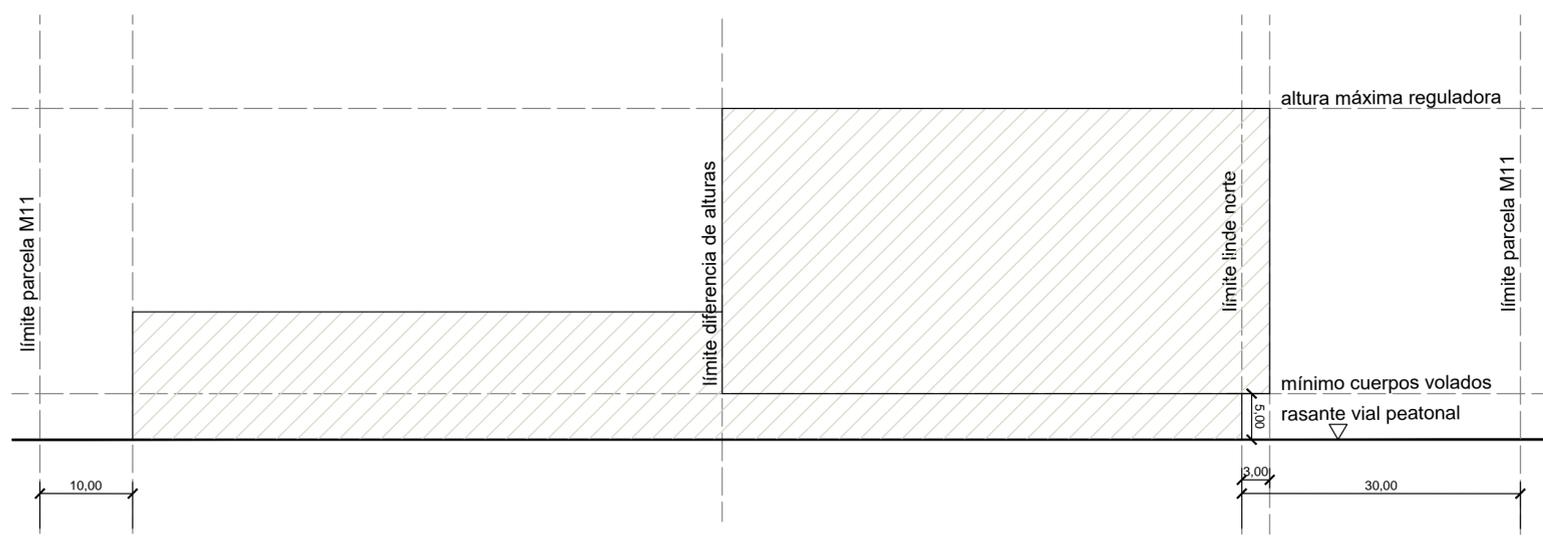
ANEXO. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PROMUEVE: **NEDERVAL PLV SLU** ESTUDIO DE DETALLE DE LA M11 DEL PLV
REDACTA: **planifica** PROPUESTA DE ORDENACIÓN

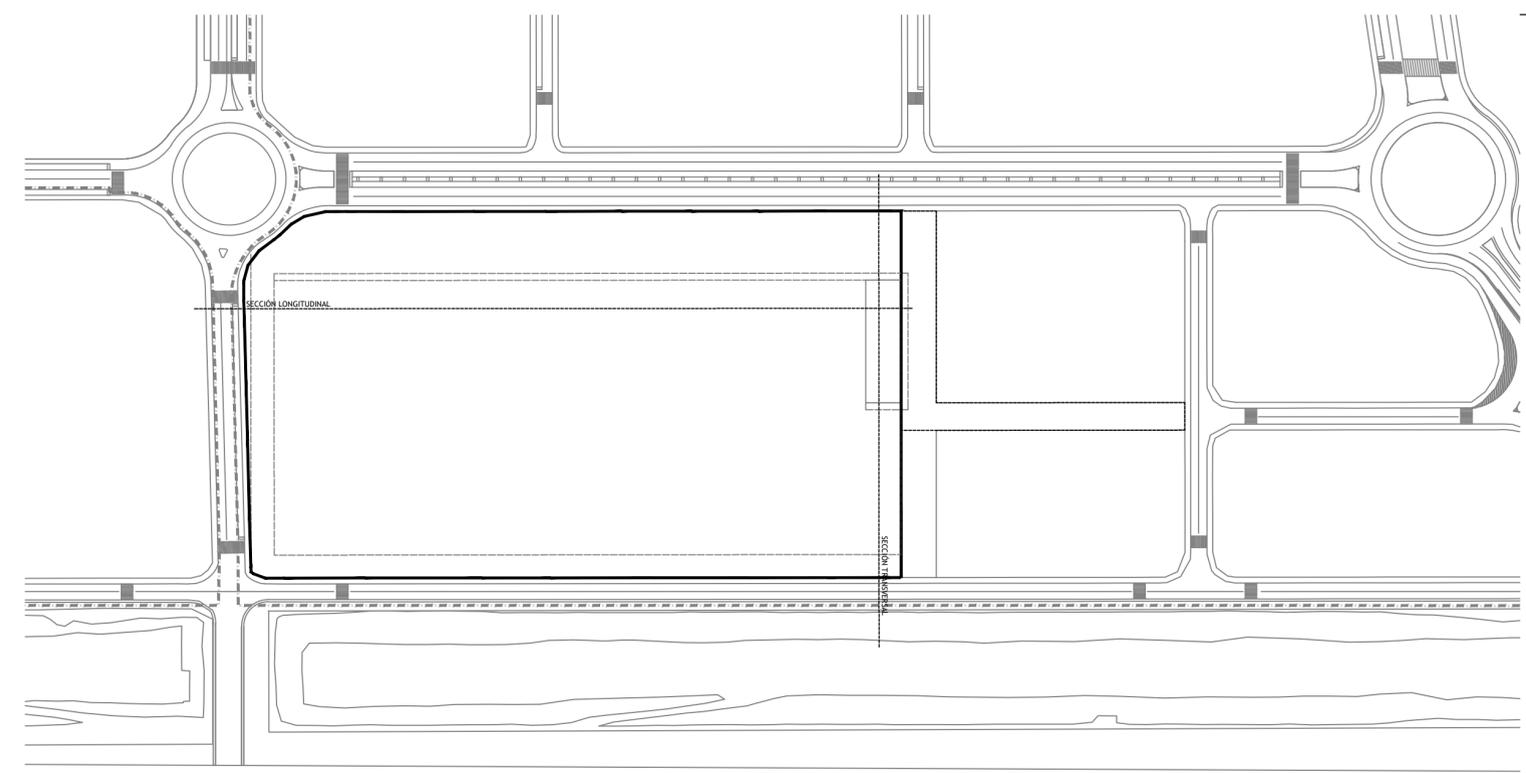
ESCALA 1/1000
PLANO **PO-01**



SECCIÓN LONGITUDINAL



SECCIÓN TRANSVERSAL



RIBA-ROJA DE TÚRIA

JULIO 2021

ANEXO. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

PROMUEVE: **NEDERVAL** ESTUDIO DE DETALLE DE LA M11 DEL PLV
 PLV SLU

REDACTA: **planifica** PROPUESTA DE ORDENACIÓN. SECCIONES

ESCALA 1/500
 PLANO **PO-02**

cotas en metros