



**GENERALITAT  
VALENCIANA**

Conselleria de Política  
Territorial, Obres Públiques  
i Mobilitat

# **PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA LOGÍSTICA FERROVIARIA DE VALENCIA FUENTE SAN LUIS**

PROMOTOR:

**DIRECCIÓ GENERAL D'OBRES PÚBLIQUES, TRANSPORT I MOBILITAT SOSTENIBLE.**

**DOCUMENTO PARA CONSULTA PÚBLICA PREVIA**

Autor del PE:



Consultor del PE:



JULIO 2022



## Hoja de control de calidad

<b>Documento:</b>	DOCUMENTO PARA CONSULTA PÚBLICA PREVIA.			
<b>Proyecto:</b>	PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA LOGÍSTICA FERROVIARIA DE VALENCIA FUENTE SAN LUIS			
<b>Código:</b>	UR8303-PE-ConsultaPublicaPrevia-D01			
<b>Autores:</b>	<b>Firma:</b>	AJC		
	<b>Fecha:</b>	18/05/2022		
<b>Verificado:</b>	<b>Firma:</b>	FAF		
	<b>Fecha:</b>	14/07/2022		
<b>Destinatario:</b>	Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la GV			
<b>Notas:</b>	V1-MHA_ADIF			



## ■ ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y OBJETO .....	7
2.	PROBLEMÁTICA QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR.....	11
3.	NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA APROBACIÓN .....	12
4.	OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL .....	12
5.	POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS .....	15



## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

La movilidad sostenible es uno de los retos de nuestra sociedad. El ferrocarril es un modo de transporte eficiente y seguro. Potenciar el transporte de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales contribuye a la consecución de los objetivos de descarbonización y sostenibilidad del transporte.

Un papel fundamental les corresponde a los nodos de carga ferroviarios, los cuales necesitan impulsar la intermodalidad, adaptándose a los requerimientos de las cadenas logísticas, cubriendo todas las necesidades de servicios a las empresas y tripulaciones, a las mercancías y a los vehículos.

El presente Plan Especial no puede considerarse de manera aislada, sino que está integrado en una actuación de mayor ámbito, que constituye el nodo intermodal estratégico y logístico de Valencia Fuente San Luis, cuyo desarrollo se está llevando a cabo gracias a la cooperación interadministrativa entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de Valencia.



Figura 1. Vista aérea del Territorio. Fuente: Adif

En Valencia, la terminal ferroviaria de Valencia Fuente San Luis, ubicada al norte del cauce del río Turia, está llamada a convertirse en un nodo estratégico en la red ferroviaria y logística de España ya que:

- Forma parte del corredor Mediterráneo de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y del corredor Mediterráneo de la red de altas prestaciones de mercancías definido en el Reglamento (UE) Nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Forma parte de dos de los tres ejes peninsulares de mayor demanda potencial de transporte de mercancías por ferrocarril: el corredor mediterráneo y el corredor Madrid – Valencia.
- Enlaza con el eje transversal Cantábrico, vía Teruel.
- Es punto de conexión con el Puerto de Valencia, y la ZAL, lo que permitiría sinergias entre instalaciones.

- Tiene fácil accesibilidad viaria a la red de carreteras.
- En un hinterland de 30 km. se concentra más del 25% del stock logístico de Valencia.
- Dispone de suelos para el desarrollo de actividades y servicios relacionados con el transporte y la logística del contenedor que demanda el sector.

El desarrollo de los suelos del ámbito objeto del Plan Especial cuenta con la previsión contenida en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de 1988 (PGOU) y con el Plan Especial para la ejecución del sistema general GTR-2 del PGOU, ampliación de instalaciones de Fuente de San Luis, aprobado definitivamente por resolución del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte el 29 de octubre de 1999 (publicado en el DOGV de 5 de noviembre de 1999).

Desde 1999, en que se firmó el primer documento de cooperación para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia, la Generalitat Valenciana, en coordinación con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento de Valencia han ido avanzando la promoción de esta gran terminal intermodal y logística en Valencia Fuente San Luis. En la estipulación quinta dice: "Corresponde a la Generalitat Valenciana la aportación de los terrenos necesarios para la ampliación de las instalaciones ferroviarias en Fuente San Luis. "y entre los objetivos del citado documento se encuentra: "Traslado a Fuente de San Luis de las instalaciones ferroviarias existentes tanto en los espacios centrales como en la estación de Valencia-Grao"

Para posibilitar este traslado y ampliar la terminal existente, el 29 de octubre de 1999 fue aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana el "Plan Especial para la Ejecución del Sistema General GTR-2 del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (Ampliación de las instalaciones de Fuente de San Luis" mediante el que realizó la expropiación por parte de la GV de los suelos necesarios.

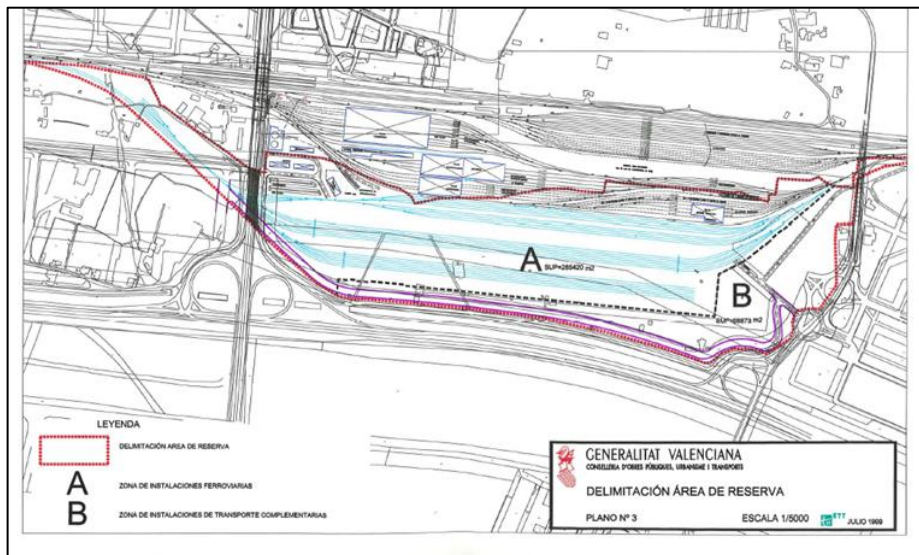


Figura 2. Área de Reserva definida en el Plan Especial para la Ejecución del Sistema general GTR-2 del PGOU de Valencia.



Dicho Plan Especial tuvo por objeto proteger y concretar el funcionamiento de las infraestructuras ligadas a operaciones ferroviarias y actividades de transporte complementarias en las instalaciones ampliadas de Fuente San Luis, así como legitimar la expropiación de los terrenos necesarios para la ampliación, con el objetivo de concentrar aquí las instalaciones existentes en Valencia-Grao y en las zonas adyacentes, y desarrollar nuevas funcionalidades intermodales y de usos complementarios a las mismas.

Posteriormente, con fecha 26 de febrero de 2003, se firmó el "Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, Renfe y GIF para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Valencia", contemplando la concentración en el complejo ferroviario de Fuente S. Luis de las instalaciones ferroviarias existentes en Valencia-Grao y en las zonas adyacentes a la Estación Central y la previsión de instalaciones e infraestructuras en el citado complejo ferroviario que permitiesen su uso futuro como gran estación de mercancías del área de Valencia y terminal de contenedores que sirva de apoyo a la terminal de mercancías del Puerto de Valencia.

De forma paralela se tramitó el "Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia", en el que se incluyó este ámbito, que fue aprobado definitivamente en julio de 2006.

Sin embargo, la nueva terminal intermodal ferroviaria prevista y actividades complementarias a las misma no han sido desarrolladas hasta la fecha.

Tras el Protocolo de Colaboración firmado en 2014 entre el MITMA y la Generalidad Valenciana para el desarrollo de la Red de Infraestructuras Nodales previstas en el PITVI (2012-2024), entre las que se encuentra el nodo de Valencia Fuente San Luis, y la redacción de diversos proyectos en el ámbito, el impulso definitivo llega en 2019, con la Resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publicó (BOE 15/5/2019) el Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad de la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, ADIF, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Valencia para el desarrollo de la terminal intermodal y logística de Valencia Fuente de San Luís.

[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-7208](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2019-7208)



Figura 3. Nueva Terminal Intermodal y Logística. Fuente: Adif

El Convenio tiene por objeto instrumentar la cooperación interadministrativa necesaria para realizar las aportaciones de suelo y financieras necesarias y la construcción de la Terminal Intermodal y Logística de Valencia Fuente de San Luís.

Una de las actuaciones necesarias para ello es la redacción de un Plan Especial que actualice y detalle la ordenación de la zona de servicio ferroviario, para la implantación de actividades y servicios complementarios, conforme a las circunstancias actuales. conforme a lo establecido en los artículos 9 y 10 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, y a lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 5/2014 de 25 de julio de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (en adelante LOTUP)), al tratarse de un Plan que establece la ordenación urbanística de servicios y actividades de interés general

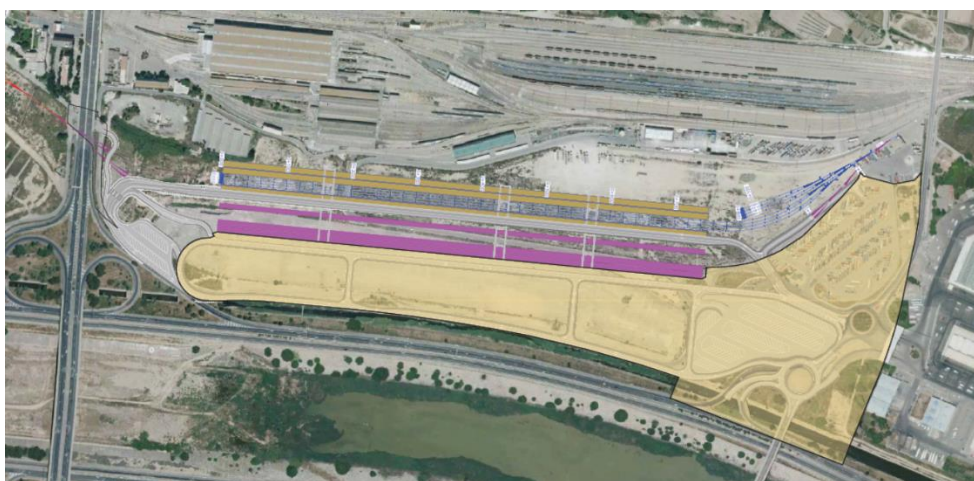


Figura 4. Vista aérea. Delimitación propuesta del ámbito de actuación del PE

De acuerdo con el artículo 51 del Texto Refundido de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la CV aprobado por Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell (en adelante, TR LOTUP), con carácter previo a la redacción de un instrumento de planeamiento:

1. Antes de la elaboración del borrador del plan, el departamento de la administración que lo promueva efectuará a través del portal web una consulta pública previa por espacio de veinte días en relación con un documento en el que se indique de modo sucinto los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, la necesidad y oportunidad de su aprobación, los objetivos del plan y las posibles soluciones alternativas.
2. La consulta pública previa tendrá efectos administrativos internos, preparatorios de la redacción del plan, y dará lugar a la obligación de elaborar un informe de respuesta conjunta a las aportaciones recibidas. Deberá incorporarse al expediente el resultado de la consulta, con indicación del número de participantes, número de opiniones emitidas y el informe de respuesta.

Es la DG de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible la Promotora del Plan Especial de Ordenación de la zona Logística Ferroviaria de Valencia Fuente San Luis, por lo que le corresponde efectuar la consulta pública previa durante 20 días hábiles a través de su portal web.

Las personas interesadas, físicas o jurídicas, deberán aportar sus datos de identificación y contacto para poder participar en esta consulta pública. Podrán dirigirse al Servicio de Planificación de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad o al correo electrónico:

[arealogistica\\_fuentesanluis@gva.es](mailto:arealogistica_fuentesanluis@gva.es)

En el presente Documento se materializa la documentación requerida por el epígrafe 1 del artículo 51 del TR LOTUP en referencia al *Plan Especial de Ordenación de la zona Logística Ferroviaria de Valencia Fuente San Luis*, para su sometimiento a consulta pública previa.

## 2. PROBLEMÁTICA QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR

El Plan Especial vigente en el ámbito es el Plan Especial para la ejecución del sistema general GTR-2 del PGOU, ampliación de instalaciones de Fuente de San Luis. Se trata de un suelo clasificado como no urbanizable y calificado en su mayoría como Sistema General de Transporte Red Ferroviaria con los usos compatibles asociados a dicho Sistema, que están indicados en el Artículo 6.69 de las Normas Urbanísticas

Dicho Plan Especial se limitó a establecer una reserva de suelo y a legitimar la expropiación de los terrenos necesarios para la ampliación de las instalaciones.

El Área de Reserva del Plan Especial de 1.999 establecía dos zonas: zona de instalaciones ferroviarias (ámbito norte) , y zona de actividades de transporte complementarias (ámbito sureste).

En la zona de instalaciones ferroviarias está previsto establecer dos terminales ferroviarias intermodales. El proyecto constructivo de la primera de ellas , denominada Fase 1, ha sido redactado por Adif y las obras correspondientes serán licitadas en 2022. (Fig.4). Una vez finalizadas las obras, se dispondrá de una terminal intermodal de altas prestaciones conectada al Corredor Mediterráneo y al Puerto de Valencia, que

requerirá de espacios logísticos para la implantación de empresas y actividades avanzadas, de valor añadido, que impulsen económicamente el nodo.

Por tanto, se hace necesaria una ordenación y actualización de la zona de actividades complementarias, que sirva de marco a los proyectos posteriores a desarrollar y permita la obtención de licencias urbanísticas a las empresas y actividades que se implanten en dicho ámbito.

### 3. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA APROBACIÓN

El desarrollo de un nodo estratégico de transporte como Valencia Fuente San Luis es un proceso que requiere de un gran consenso entre administraciones y el éxito en la implantación conlleva un gran esfuerzo de planificación global desde diferentes perspectivas (ferroviaria, viaria, urbanística, medioambiental, presupuestaria, legislativa, etc.), y de cooperación y de coordinación entre todos los agentes implicados.

Actualmente existe el consenso institucional y empresarial en la necesidad de convertir Valencia Fuente San Luis en plataforma intermodal estratégica del Corredor mediterráneo, que contribuya al incremento del transporte ferroviario de mercancías en 2030, y existe un Convenio específico para su desarrollo y la apuesta decidida para su puesta en servicio en 2025.

Cuando la terminal intermodal (en proyecto) entre en servicio, será necesario disponer de espacios logísticos para la implantación de actividades complementarias de valor añadido, siendo el presente Plan Especial el marco necesario para ello.

Se cuenta además con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española que gracias a los nuevos instrumentos comunitarios de financiación Next Generación impulsará las inversiones necesarias.

Dentro de la política palanca del Plan dedicada al desarrollo de infraestructuras y ecosistemas resilientes se encuentra la componente 6 dedicada a la movilidad sostenible, segura y conectada y la línea de inversión 13. Dedicada a la intermodalidad y la logística, con el objetivo de mejorar la eficiencia del sistema de transporte y distribución de mercancías, mediante el fomento de la intermodalidad y la modernización y mejora de nuestros nodos de distribución.

La redacción del presente Plan Especial forma parte de las actuaciones incluidas en el mismo, con número de identificación RCO423, dentro de la línea de inversión C613-Intermodalidad y logística.

### 4. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

4.1.- Actualizar el "PLAN ESPECIAL PARA LA EJECUCIÓN DEL SISTEMA GENERAL GTR-2 DEL PGOU DE VALENCIA (AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE FUENTE DE SAN LUIS)" vigente, para crear una zona logística de actividades complementarias al transporte ferroviario, con una superficie aproximada de 168.500 m<sup>2</sup>, situada junto a la terminal intermodal, donde puedan ubicarse actividades que requieran condiciones privilegiadas de accesibilidad a la misma, y con buenas conexiones a la red viaria y al Puerto de Valencia, con la posibilidad de ampliar los usos permitidos para permitir la implantación de actividades propias de una Zona Logística complementaria al transporte intermodal.



4.2.- Ssubsanan la errata presente en el vigente "PLAN ESPECIAL PARA LA EJECUCIÓN DEL SISTEMA GENERAL GTR-2 DEL PGOU DE VALENCIA (AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE FUENTE DE SAN LUIS)". Dicha errata consiste en que se ha mantenido una franja central de suelo calificada como GIS-2/PI, cuando en realidad, por ese suelo no discurre la LAAT, sino que discurre al sur del ámbito, paralelo al azarbe.

4,3.- Reflejar la reordenación de viarios interiores de acceso al ámbito, según lo establecido en el "Proyecto constructivo de la Terminal Intermodal y Logística de Valencia Fuente San Luis" redactado por Adif, y prever un área de reserva para un futuro enlace directo a/desde la V-30.

4.4.- Incorporar al ámbito la parcela catastral 9210 del polígono 154 (ref catastral 46900A154921000000MA) clasificada en el PGOU de Valencia como suelo No Urbanizable y calificada como GTR-2. Ferroviario. Dicha parcela se encuentra actualmente ocupada por diversas edificaciones.

4.5.- Dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio suscrito por MITMA, GVA, Ayuntamiento de Valencia, ADIF, Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de Valencia, el 26/4/2019, que en su cláusula segunda "ámbito y funcionalidad de la terminal", establece que la terminal deberá disponer de áreas funcionales para la prestación de servicios demandados por las empresas de transporte y logística.

4.6.- Dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 9 .1 y 10.2. de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, que establece que: *"El Ministerio de Fomento podrá delimitar, especialmente en ámbitos vinculados a estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías, zonas de servicio ferroviario que incluirán los terrenos ... destinados a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario."*

*Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el párrafo anterior, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquéllas, de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el planeamiento urbanístico correspondiente".*

*"El sistema general ferroviario referido a las zonas de servicio establecido en el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios se desarrollará a través de un plan especial de ordenación de la zona de servicio ferroviario o instrumento equivalente".*

A este respecto, la Comisión de Seguimiento del Convenio vigente, a la vista de los Convenios y Protocolos firmados hasta la fecha, y a la delimitación consolidada ya existente del ámbito, ha estimado innecesaria la tramitación de un proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios, considerando la idoneidad de tramitar directamente el presente Plan Especial.

4.7.- Contribuir al cumplimiento de los objetivos de la " Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030"(2021) y del" Plan Mercancías 30" (2022) , impulsadas por el Ministerio de Transportes , Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), que establece como actuación prioritaria la puesta en servicio en el horizonte 2030 de una red de nodos intermodales estratégicos , identificados como tales los que vertebran la red de terminales intermodales y logísticas del país, considerando para ello el volumen de carga que gestionan, su localización territorial, su dimensión internacional y su alto potencial para el desarrollo del sistema logístico y de transportes de España, para garantizar un sistema de transportes y logística eficiente, sostenible y resiliente.

Valencia fuente San Luis es uno de los nodos de esta red.

4.8.- Contribuir al cumplimiento de los objetivos establecidos en la "Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana"(2011) y en el "Estudio del Sector Logístico de la Comunitat Valenciana" (2018), donde el desarrollo del nodo logístico intermodal de Valencia Fuente San Luis es uno de los proyectos territoriales fundamentales para el desarrollo económico y social del Conjunto de la Comunidad Valenciana

Apuesta por la logística como sector estratégico de futuro, potenciando la Red de Parques Logísticos de la Comunitat Valenciana. Desde el punto de vista territorial, se busca que las actividades logísticas se ubiquen en grandes nodos o complejos de actividad económica, a la busca de efectos sinérgicos entre los distintos usos económicos y una imagen de calidad conjunta.

En el Estudio del Sector Logístico de la CV , Valencia Fuente San Luis es uno de los 8 nodos logísticos propuestos con triple objetivo: el desarrollo económico y del sector logístico, la ordenación racional del territorio y el fomento de la intermodalidad para la mejora de la sostenibilidad del transporte.

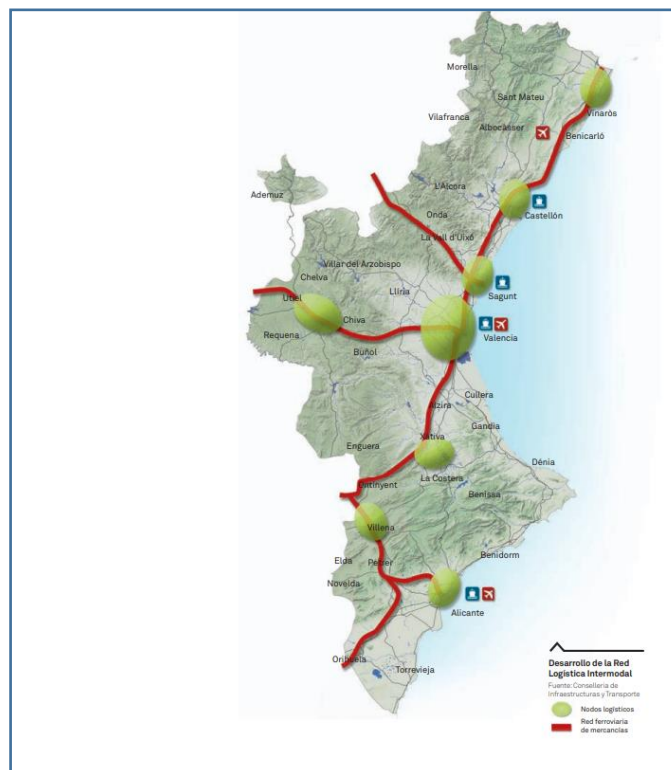


Figura 5. Red Logística Intermodal de la Comunitat Valenciana. Fuente: GV

Responde a los objetivos establecidos en dicho Estudio:

- Por un lado, supondrá incrementar la disponibilidad de suelo logístico especializado en complejos intermodales.
- Por otro lado, contribuirá a la atracción de grandes operadores que aumentarán la importancia y el peso del sector logístico en la Comunitat Valenciana.. Estas grandes empresas, líderes en la aplicación de las últimas tecnologías, servirán de impulso para la modernización del sector y para fomentar la cultura de la innovación tecnológica.



- Permitirá la conexión del área logística con las infraestructuras portuarias, en modo ferroviario y por carretera, lo que contribuirán a una mejor ordenación y distribución del tráfico y a un mayor desarrollo del transporte de mercancías.

## 5. POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS

Al tratarse de la redacción de un instrumento de planeamiento para unos suelos No Urbanizables y de uso Sistema General Ferroviario, en el que no se va a proceder a ninguna Recalificación ni Reclasificación de los terrenos, manteniéndose las características ya contempladas en el vigente PGOU de Valencia: GTR-2 y GIS-2/PI, el ámbito de actuación queda muy acotado.

Las alternativas a plantear son muy reducidas, ya que los cambios posibles respecto al estado actual de los suelos son mínimos. No obstante, existen elementos que son objeto de estudio detallado y podrán generar varias alternativas, así tenemos:

- Existencia de 4 líneas aéreas de alta tensión. Se estudiarán alternativas para su posible soterramiento y/o alternativas para respetar las distintas servidumbres eléctricas.
- Se estudiará la división o agrupación de las parcelas que existen actualmente delimitadas por la disposición de los viales.
- En relación con la parcela con edificaciones fuera de ordenación, se estudiarán alternativas.

