



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. DOCUMENTOS SIN EFICACIA
NORMATIVA**

**DOCUMENTO N° I. 1.
DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA
GRÁFICA Y ESCRITA**

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. 1. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA Y
ESCRITA**

ÍNDICE

1. OBJETO DEL DOCUMENTO	5
2. ANTECEDENTES	5
3. CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN	10
3.1. SITUACIÓN/ ENCUADRE TERRITORIAL	10
3.2. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS	10
3.2.1. INTRODUCCIÓN	10
3.2.2. GESTIÓN: PROGRAMA DE DESARROLLO DE ACTUACIONES INTEGRADAS	11
3.2.3. OBRAS: URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE ÁMBITO TERRITORIAL	11
3.2.3.1. URBANIZACIÓN	11
3.2.3.2. INFRAESTRUCTURAS DE ÁMBITO TERRITORIAL QUE AFECTAN A LA ZAL	14
3.2.4. PROYECTO DE REPARCELACIÓN	18
3.3. CONDICIÓN JURÍDICA DE LOS TERRENOS	18
4. EL PLANEAMIENTO VIGENTE	18
4.1. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA	18
4.2. PLAN ESPECIAL DE AMPLIACIÓN DEL PATRIMONIO PÚBLICO DEL SUELO PARA DESARROLLO DE LA ZAL	19
4.3. PLAN ESPECIAL DE LA SENDA DE LLORA Y SU ENTORNO Y PLAN DE REFORMA INTERIOR DE MEJORA DE LAS MANZANAS C-2, D-2 y E-2 DE VALENCIA	19
4.4. PLANEAMIENTO DE CARÁCTER SUPRAMUNICIPAL	21
4.4.1. LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	21
4.4.2. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA)	22

5. EL PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN	23
5.1. REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA	23
5.2. PLANEAMIENTO DE CARÁCTER SUPRAMUNICIPAL	23
5.2.1. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (PATIVEL)	23
5.2.2. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE ORDENACIÓN Y DINAMIZACIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA (PATODHV)	24
5.2.3. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL METROPOLITANO DE VALENCIA (PATEVAL)	24
6. DOCUMENTO DE ANÁLISIS AMBIENTAL	25
7. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA	25

DOCUMENTO N° I.1. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA Y ESCRITA

1. OBJETO DEL DOCUMENTO

El objeto de este documento, es reflejar los aspectos más relevantes relativos a los condicionantes geográficos e institucionales del territorio, existentes en el momento de redacción del presente documento, en el ámbito 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 [D.O.G.V. Núm. 3.349 / 13.10.1998].

2. ANTECEDENTES

Para comprender la situación de partida y el alcance que debe tener el presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, es necesario conocer los antecedentes existentes en el ámbito de actuación en lo que al planeamiento urbanístico se refiere:

- a) El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, aprobado definitivamente el 28 de diciembre de 1988 y vigente en la actualidad, clasifica los suelos objeto de este Plan Especial como Suelo No Urbanizable y los califica como Protección Agrícola PA-1.
- b) 1993: Las Administraciones Central, Autonómica y Local, junto con representantes de la Autoridad Portuaria y de la Cámara de Comercio, acuerdan dotar de una Zona de Actividades Logísticas al Puerto de Valencia.
- c) 1994: Firma de un Acuerdo Institucional suscrito por la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria, para la constitución de una sociedad encargada de implementar y establecer la Zona de Actividades Logísticas. El Consejo de Ministros autorizó la creación de la Sociedad Valencia Plataforma Intermodal y Logística SA, siendo sus miembros fundadores los firmantes del Acuerdo Institucional.
- d) El 14 de octubre de 1997 se suscribió un convenio de cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la Autoridad Portuaria con la finalidad de regular las actuaciones necesarias para la modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia, acordando las instituciones suscribientes del mismo, la creación de una zona de actividades logísticas que potenciara el papel de la ciudad de Valencia como nudo de la red transeuropea de transportes.

mayo de 2017

-
- e) Con posterioridad, y a fin de iniciar las gestiones necesarias para promover el desarrollo de la actuación urbanística, se formalizó un convenio de colaboración entre la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la entidad SEPES de fecha 23 de junio de 1998.
- f) Por Resolución de 23 de julio de 1998, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, se aprueba definitivamente el 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], cuyo objeto concreto es delimitar el ámbito de la actuación y habilitar la expropiación de los suelos afectados.
- g) Como consecuencia de los distintos acuerdos suscritos, se procedió a la elaboración de un documento denominado Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia.

El citado instrumento de planeamiento se tramitó de conformidad con lo establecido en la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, de la Generalitat Valenciana, Reguladora de la Actividad Urbanística (en adelante, LRAU), derogada en la actualidad, sometiéndose a información pública mediante Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 25 de agosto de 1999, publicándose a tal fin en el DOGV (de fecha 10 de septiembre de 1999) y en el periódico *Las Provincias* (de fecha 10 de septiembre de 1999).

Posteriormente, el expediente del Plan Especial fue aprobado por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de fecha 23 de diciembre de 1999 y publicado en el BOP de 22 de febrero de 2.000 y en el DOGV del 7 de marzo de 2.000.

Mediante Resolución de 13 de febrero de 2002, de la Directora General de Planificación y Gestión del Medio de la Conselleria de Medio Ambiente, se ordena publicar la parte dispositiva de las declaraciones de impacto ambiental, lo que se lleva a efecto en el D.O.G.V. núm. 4.213, de fecha 20 de marzo de 2002.

- h) La Ley 9/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat Valenciana, declaró en su disposición adicional primera, la urgente ocupación de los bienes y derechos afectados por la expropiación forzosa como consecuencia de la ejecución de las obras de la zona de actividades logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia.
- i) Por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 10.07.2000, se incoa expediente de expropiación forzosa por el procedimiento individual y de urgencia, de los bienes y derechos incluidos en el Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la ZAL, y se declara a SEPES, entidad beneficiaria de la misma.
- j) Para poder continuar con la exposición de los antecedentes, es necesario hacer mención a la delimitación de dos unidades de ejecución (ver figura 1) dentro del ámbito del Plan Especial de 1999, como consecuencia de la existencia de unos usos característicos claramente diferenciados y una secuencia de fases de desarrollo distintas: unidad de ejecución UE-1 (uso característico industrial/ almacén) y unidad de ejecución UE-2 (uso residencial).
-

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO N° I.1. Documentación Informativa Gráfica y Escrita

UE-2 (uso residencial)

UE-1 (uso industrial / almacén)

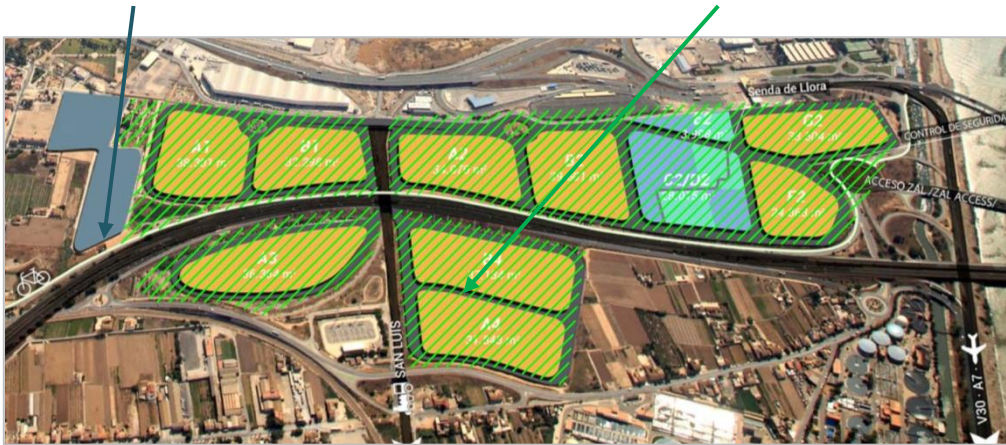


Figura 1. Unidades de Ejecución

A continuación, se relacionan los hitos más importantes realizados desde el inicio de la actuación y asociados a cada una de las unidades de ejecución descritas:

A) Unidad de ejecución UE-1 (uso característico industrial/ almacén)

- Resolución de 6 de septiembre de 2001, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba definitivamente el Programa para el Desarrollo de Actuaciones Integradas Unidad de Ejecución número 1 de la Zona de Actividades Logísticas de Valencia [D.O.G.V. Núm. 4.097 – 2001.10.01].
- Resolución de 14 de Mayo de 2002, del Director General de Obras Públicas, por la que se aprueba definitivamente el proyecto básico <<31-V-1654 (2). Accesos a la ZAL. Valencia>>[BOE núm. 141- 13 junio 2002]
- Resolución de 10 de julio de 2002, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba definitivamente los Proyectos de Urbanización y de Electrificación de la Unidad de Ejecución UE-1 de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia [D.O.G.V. Núm. 4.319– 22.08.2002].
- Resolución de SEPES por la que se anuncia la adjudicación del contrato de obras de urbanización de la unidad de ejecución nº 1. De la actuación industrial <<ZAL Valencia>>, de Valencia. [BOE núm. 92 – 17 abril 2003].
- Finalización de las Obras de Urbanización de la Unidad de Ejecución UE-1 de la actuación industrial de la zona de actividades logísticas con fecha 15 de noviembre de 2005.
- Edicto de la Conselleria de Territorio y Vivienda sobre Resolución del Conseller de Territorio y Vivienda, de fecha 6 de febrero de 2006, por la que se aprueba definitivamente el Plan Especial Senda de Llorca y su entorno y el Plan de Reforma Interior de Mejora de las Manzanas C2, D2 y E2 de Valencia [B.O.P.V. Núm. 164– 12-VII-2006].

- Resolución de 11 de febrero de 2010, del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y vicepresidente tercero del Consell, por la que se aprueba definitivamente el Proyecto de Reparcelación Voluntaria de la Unidad de Ejecución UE-1 del sector único delimitado por el Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia para desarrollo de la zona de actividades logísticas [D.O.C.V. Núm. 6234 / 26.03.2010].
- B) Unidad de ejecución UE-2 (uso característico residencial)
- En fecha 20 de octubre de 2000, se suscribe un Convenio de colaboración entre el Instituto Valenciano de la Vivienda, S.A. (IVVSA en adelante) y la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) para, conforme al Art. 42 de la Ley 6/94, Reguladora de la Actividad Urbanística (en adelante la LRAU), llevar a cabo la gestión y desarrollo de la UE-2, y promover la construcción de viviendas sujetas a régimen de protección pública con las parcelas que se le adjudiquen.
 - Resolución de 6 de noviembre de 2002, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba definitivamente el Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución 2 de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia [D.O.G.V. Núm. 4.377– 13.11.2002].
 - Resolución de 20 de enero de 2003, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba definitivamente el Programa para el Desarrollo de Actuaciones Integradas de la Unidad de Ejecución 2 de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia [D.O.G.V. Núm. 4.429 – 30.01.2003].
 - Resolución de SEPES por la que se anuncia la adjudicación del contrato de obras de urbanización de la unidad de ejecución nº 2. De la actuación industrial <<ZAL Valencia>>, de Valencia [BOE núm. 92 – 17 abril 2003].
 - Resolución de 2 de abril de 2007, del Conseller de Territorio y Vivienda, por la que se aprueba definitivamente la corrección de errores del Estudio de Detalle y el Proyecto de Reparcelación de la Unidad de Ejecución 2 delimitada por el Plan Especial Modificativo del Plan General de Valencia para el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia. [D.O.C.V. Núm. 5.512 – 15.05.2007] y Resolución de 24 de septiembre de 2008, por la que se aprueba definitivamente la Modificación del Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución 2 del Plan Especial Puerto de Valencia para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia.[D.O.G.V. 23/12/2008]
- k) En el año 2000, la asociación de vecinos de la punta la unificadora y otros afectados, interpusieron recurso contencioso 387/ 2000 contra la Resolución de 23 de diciembre de 1999, por la que se aprobó 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.

- l) Ante dicho recurso, la Sección Segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana¹, en fecha 2 de septiembre de 2004, dictó sentencia, desestimando el citado recurso contencioso administrativo núm. 387/ 2000.
- m) Contra la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJCV de fecha 2 de septiembre de 2004, la asociación de vecinos de la punta la unificadora y otros afectados, interponen recurso de casación número 314/ 2005, que fue admitido por providencia de fecha 17 de abril de 2006.
- n) El 17 de junio de 2009, el Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección quinta, dicta Sentencia por la que se anula por ser contraria al ordenamiento jurídico, la Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de 23.12.1999, por la que se dispuso aprobar definitivamente el Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia. El motivo de estimación del recurso de casación es la no emisión del informe del Ministerio de Medio Ambiente, Demarcación de Costas previsto en los artículos 112 y 117.2 de la Ley 22/1988, de Costas, de 28 de julio. **PRIMERA ANULACIÓN DEL PLAN ESPECIAL**
- o) En aras de dar cumplimiento a la citada Sentencia del Tribunal, en fecha 09.09.2009 se solicitó informe al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Dirección General de la Costa y del Mar, el cual se emite con fecha 14 de octubre de 2009 en sentido favorable.
- p) Con la emisión de este informe, se dio cumplimiento fehaciente a la Sentencia de 17 de junio de 2009, y por Resolución de 21 de diciembre de 2009, del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y vicepresidente tercero del Consell se aprueba definitivamente el Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia [D.O.C.V. Núm. 6182 /12.01.2010]
- q) En el año 2010, los afectados interponen Recurso N° 63-10 contra la Resolución de 21 de diciembre de 2009, del Conseller de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda y vicepresidente tercero del Consell, por la que se aprueba definitivamente el Plan Especial modificativo del Plan General de Valencia con expediente de homologación para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Valencia.

La actora en su demanda, pone de manifiesto los siguientes motivos de nulidad: *“Los actos nulos no son convalidables, ni se pueden conservar los trámites en los que fueron dictados, sobre todo cuando la nulidad obedece al quebrantamiento del procedimiento por omisión de un informe preceptivo como es el de costas”* y *“Nulidad por no haber sido sometido el plan especial de la ZAL a Evaluación Ambiental Estratégica de la Ley 9/2006”*.

¹ En adelante, TSJCV

mayo de 2017

- r) Mediante 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, 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, concluyéndose 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 vigentes. **SEGUNDA ANULACIÓN DEL PLAN ESPECIAL.**
- s) En sesión de Consejo de Administración de Valencia Plataforma Intermodal y Logística de fecha 25 de abril de 2013, se informa del recurso interpuesto por VPI el 18 de abril de 2013, y se decide por unanimidad que el resto de los socios interponga recurso, al tiempo que se acuerda, ante la posibilidad de que la sentencia del Tribunal Supremo sea contraria al recurso de casación nº 1699/ 2013 presentado, iniciar los trámites de redacción de un nuevo Plan Especial, de acuerdo a la normativa vigente, para lograr su aprobación definitiva lo antes posible.
- t) El 9 de junio de 2015, se notifica Resolución de 25 de mayo de 2015 del Tribunal Supremo, por la cual el Tribunal falla desestimar el recurso de casación nº 1699/ 2013 interpuesto por las Administraciones intervinientes contra la sentencia nº 303/ 2013, dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso- Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana en fecha 13 de marzo de 2013.

3. CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN

3.1. SITUACIÓN/ ENCUADRE TERRITORIAL

La ZAL del Puerto de Valencia, está situada al sur del núcleo urbano de Valencia, en la zona denominada La Punta y se encuentra delimitada al norte por el suelo urbano de Nazaret, al Sur por el nuevo cauce del río Turia, al este por la zona de servicio del Puerto y, al oeste, por el barrio de Pinedo, la calle Jesús Morante y Borrás y la línea férrea.

La ZAL se encuentra dotada de importantes vías de comunicación entre las que destacan por su nivel jerárquico las autovías V-15 (Valencia- Saler), V-30 (Circunvalación Sur) y las carreteras N-335, vía penetración al Puerto y CV-5010, de Nazaret- Oliva.

El ámbito delimitado y grafiado en el plano I.1.1. Situación- Encuadre Territorial, abarca una superficie igual a 772.961'17 m² (incluyendo la franja ocupada por la V-15).

3.2. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

3.2.1. INTRODUCCIÓN

La ZAL del Puerto de Valencia se gestionó y construyó al amparo de un documento de planeamiento aprobado, y posteriormente anulado por los tribunales por un defecto de forma, tal y como se ha expuesto, de forma detallada, en los antecedentes del presente documento.

3.2.2. GESTIÓN: PROGRAMA DE DESARROLLO DE ACTUACIONES INTEGRADAS

Tras la aprobación del documento de planeamiento, se aprobaron y ejecutaron los Programas para el desarrollo de actuaciones integradas de la unidad de ejecución UE-1 y la unidad de ejecución UE-2.

El objeto de estos documentos, era la determinación de los parámetros generales para la implantación de las futuras instalaciones, con la especificación de las bases técnicas y económicas que debían regular el desarrollo de las actuaciones, y los compromisos, obligaciones y plazos de realización de las obras a asumir por parte del urbanizador.

3.2.3. OBRAS: URBANIZACIÓN E INFRAESTRUCTURAS DE ÁMBITO TERRITORIAL

Dentro de las obras ejecutadas en el ámbito de la ZAL, es posible diferenciar entre:

- Las obras de urbanización de ambas unidades de ejecución: UE-1 y UE-2, dirigidas y ejecutadas por SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo e iniciadas en el año 2003.
- Las infraestructuras de ámbito territorial con afección a la ZAL. En concreto:
 - o Las obras del proyecto de Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Valencia y estación de apoyo de Valencia Fuente de San Luis, dirigidas y ejecutadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento e iniciadas en el año 2001.
 - o Las obras del proyecto de accesos a la ZAL del Puerto de Valencia, dirigidas y construidas por la entonces Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (Generalitat Valenciana) e iniciadas en el año 2002.

3.2.3.1. URBANIZACIÓN

Tal y como se ha indicado, las obras de urbanización del ámbito de la ZAL, dirigidas y ejecutadas por SEPES Entidad Pública Empresarial de Suelo, se iniciaron en el año 2003.

En relación al área destinada a uso industrial/ almacén (unidad de ejecución UE-1), las obras se finalizaron en el año 2005, siendo constatable que en el momento de redacción del presente documento, el ámbito está totalmente urbanizado (ver figura 2).



Figura 2. ZAL urbanizada

Mientras que el área destinada a uso residencial (unidad de ejecución UE-2), se encuentra no sólo urbanizada, sino también edificada y habitada en su mayor parte (ver figura 3).

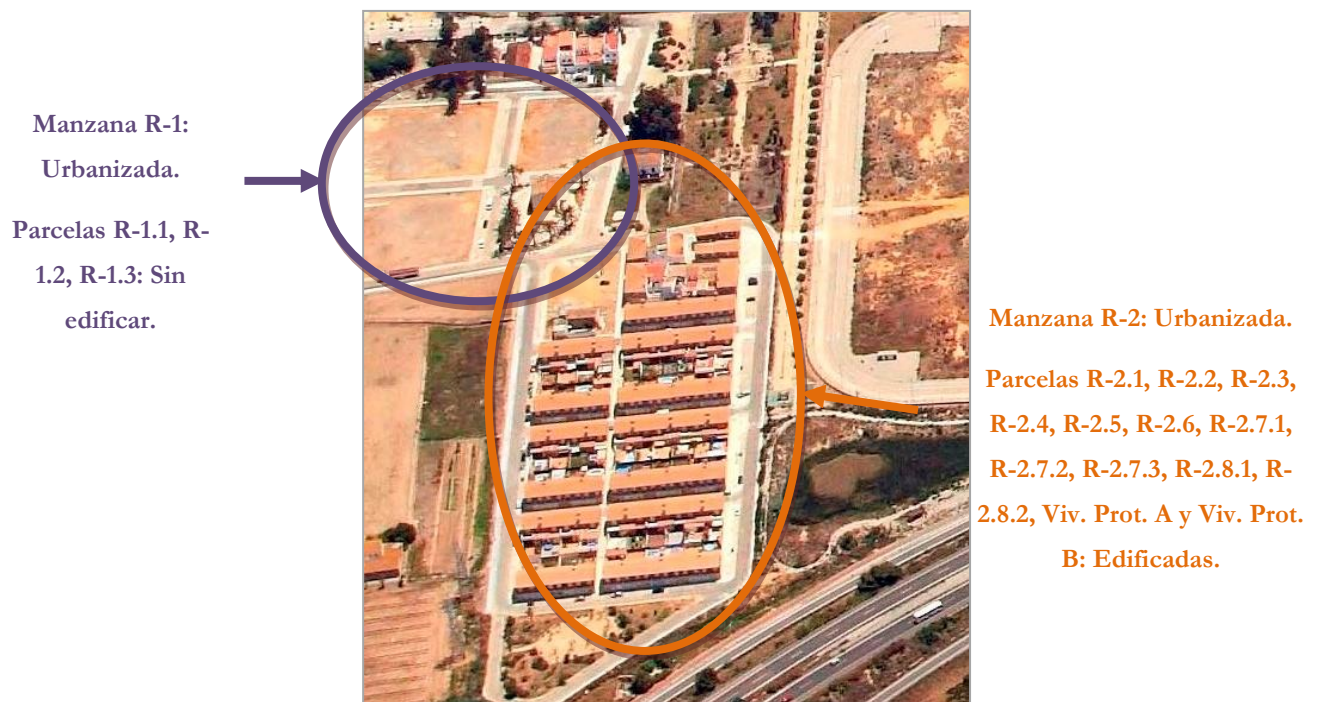


Figura 3. Viviendas construidas en la Zona Residencial

Las características de la urbanización del ámbito², son:

Red Viaria:

El área está estructurada en una única plataforma de pendiente uniforme. La pendiente está ajustada en la mínima establecida para que se pueda desaguar por la gravedad las aguas procedentes de lluvia.

La pavimentación del polígono está realizada con un firme acorde al tráfico, con objeto de soportar tanto las vías de distribución como los espacios destinados a plazas de aparcamiento. La superficie está terminada en mezcla bituminosa en caliente densa, para las calzadas y acabado de hormigón ruletado para los aparcamientos. Los viales de tráfico pesado como son todos los destinados al reabastecimiento de las grandes superficies del parque, tienen un firme acorde al mismo.

Suministro de Energía Eléctrica:

La conexión de la red con el exterior se realiza a partir de la subestación transformadora Alta Tensión / Media Tensión de “La Punta”, con una transformación de 132/ 20KV. De esta subestación parten dos líneas subterráneas a 20KV de 400 mm² de aluminio, tipo DHZ-1, que abastecen al Centro de Reparto.

Alumbrado Público:

La red parte de cada uno de los centros de transformación, donde están instalados los centros de mando correspondientes, cada uno con su caja general de protección y su equipo de medida. De cada cuadro, parten las correspondientes líneas de alimentación a los distintos circuitos.

La instalación está diseñada con lámparas de vapor de sodio alta presión de 10 m de altura, con disposición de columnas unilateral, bilateral o al tresbolillo, dependiendo del tipo de calle. La distribución de puntos de luz está establecida en base a obtener niveles de iluminación para el tipo de calle, compatible con un coste razonable de la instalación y el número de puntos de luz, teniendo en cuenta en los cálculos luminotécnicos un factor de conservación de 0,8, y distribuidos de modo que las caídas de tensión en los puntos más alejados de cada circuito, sea siempre inferior al 3%.

Red de Pluviales y Red de Residuales:

La red de pluviales y la red de residuales es separativa.

Red de Aguas Pluviales

² El trazado de las instalaciones se grafía en los planos: II.1.2. Red de Media Tensión, II.1.3. Red de Baja Tensión, II.1.4. Red de Alumbrado, II.1.5. Red de Abastecimiento – Riego y Acequias, II.1.6. Red de Pluviales, II.1.7. Red de Residuales, II.1.8. Red de Telecomunicaciones

La red de aguas pluviales tiene conexión con siete puntos de desagüe:

- Cinco de los mismos hacia los colectores existentes para el saneamiento en el recinto de la Dársena Sur del Puerto de Valencia, a través de Obras de Fábrica ya construidas y que terminan en el límite de la ZAL.
- Los otros dos puntos de desagüe son vertidos directos al canal que discurre paralelo al borde norte del cauce del río Turia.

El trazado de la red permite la circulación de las aguas por gravedad, sin que sean necesarios bombeos en ningún punto. La red discurre por calzadas y aparcamientos, y en general, a profundidades entre 1,5 y 2,5 metros.

La recogida de aguas pluviales se realiza mediante sumideros en viales de tráfico rodado, ubicados con 12'5 m de separación.

Red de Residuales

La red de aguas negras desaguan en un único punto de vertido en el colector de Serrería, el cual discurre por el borde Este de la actuación hacia la depuradora de Pinedo.

El trazado de la red de saneamiento de aguas negras discurre en paralelo a la red de pluviales.

Para poder realizar el desagüe fue necesaria la construcción de tres estaciones de bombeo.

Abastecimiento de Agua:

La red de agua potable conecta a la red de abastecimiento de Aguas de Valencia a través de dos puntos, en la calle Jesús Morante y en el entorno del puerto deportivo, en los cuales existen contadores y válvulas de retención para impedir que el agua retorne a la red exterior.

Entre ambos puntos discurre una red mallada, que cuenta con válvulas de corte para que, en caso de avería, el tramo afectado se pueda aislar sin interrupción del suministro más que en la zona afectada.

Los hidrantes están conectados directamente a la red general de Abastecimiento de Agua y su funcionamiento está incluido dentro de las hipótesis de cálculo.

3.2.3.2. INFRAESTRUCTURAS DE ÁMBITO TERRITORIAL QUE AFECTAN A LA ZAL

Las infraestructuras de ámbito territorial que afectan a la ZAL, son:

- Las obras del proyecto de Nuevo Acceso Ferroviario al Puerto de Valencia y estación de apoyo de Valencia Fuente de San Luis, dirigidas y ejecutadas por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento e iniciadas en el año 2001.

El Plan General de Ordenación Urbana de Valencia, aprobado definitivamente el 28 de diciembre de 1988, ya tenía previsto un acceso ferroviario al Puerto (ver figura 4).

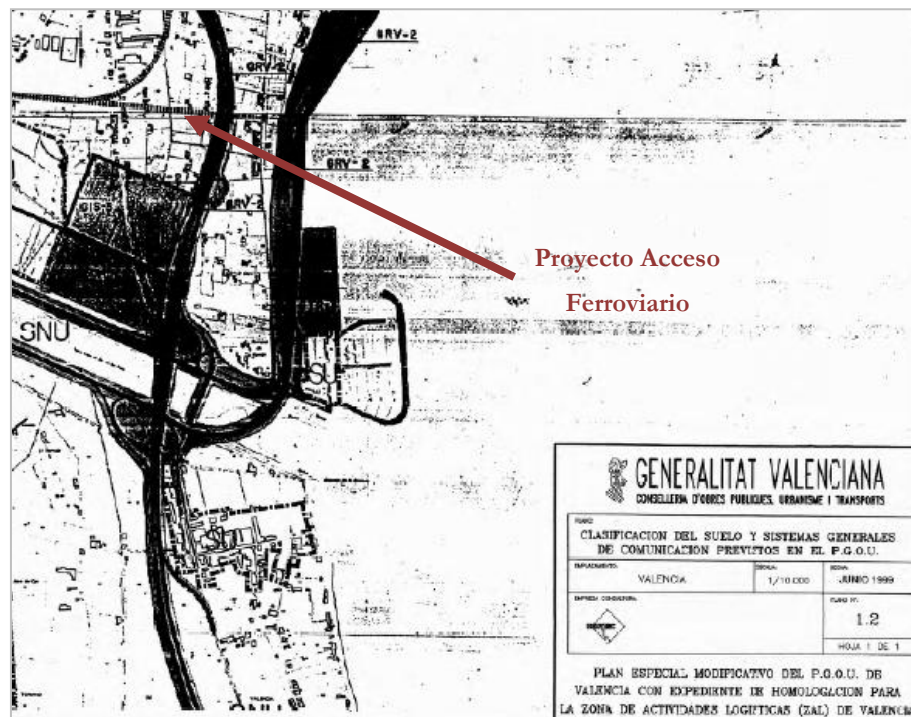


Figura 4. Fragmento del Plano 1.2 del Plan Especial de 1999

Fuente: 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

De manera que, el Plan Especial de 1999, ahora anulado, reflejó la previsión realizada por el P.G.O.U, contemplando una reserva de terrenos de superficie igual a 33.105 m² (la ejecución material de las obras supuso una ocupación de 71.913'24 m²).

- Proyecto de accesos a la ZAL del Puerto de Valencia, dirigidas y construidas por la entonces Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes (Generalitat Valenciana) e iniciadas en el año 2002.

El Proyecto de Accesos a la ZAL del Puerto de Valencia, pretendía, no sólo resolver el acceso a la ZAL, sino también, mejorar las comunicaciones de su entorno de dos maneras:

- i. Entradas a Valencia: mejorando la comunicación de la V-30 con la V-15 mediante la eliminación de la salida de la V-15 a la V-30 en la margen izquierda y la sustitución del “garrote” existente por un bucle de radios y geometría adecuados. Asimismo, respetando el acceso existente al Puerto de Valencia manteniendo sus dos carriles e incrementándolos en dos más, uno direccional a Valencia y otro a la ZAL.

- ii. Salidas desde Valencia: mejorando mediante un carril de deceleración de unos 700 metros la salida hacia la ZAL desde la V-15, para poder acceder al Puerto y Club Náutico sin necesidad de cruzar el río Turia hacia el Sur para tener que volverlo a cruzar hacia el Norte una vez abandonada la V-15. Asimismo, se dio prioridad con carril direccional al tercer carril proveniente de Valencia por la V-15 y dejando los dos de salida del puerto en la V-30 reducidos a uno solo, dada su menor IMD en comparación con los dos carriles procedentes de Valencia.

Adicionalmente a estas actuaciones prioritarias, se proyectaron mejoras en los caminos cercanos a la iglesia de la Punta, al carril bici que comunicaba Valencia con la playa de Pinedo y que obligó a ejecutar una pasarela bici- peatonal entre el puente de la carretera Nazaret- Oliva y el acceso Sur al Puerto de Valencia.

Se proyectó, igualmente, la ampliación del puente existente en la V-15 sobre el Nuevo Cauce del río Turia, añadiendo un carril en sentido Valencia.

Se muestra, a continuación, una imagen asociada a la planta del trazado del Proyecto de Accesos a la ZAL:

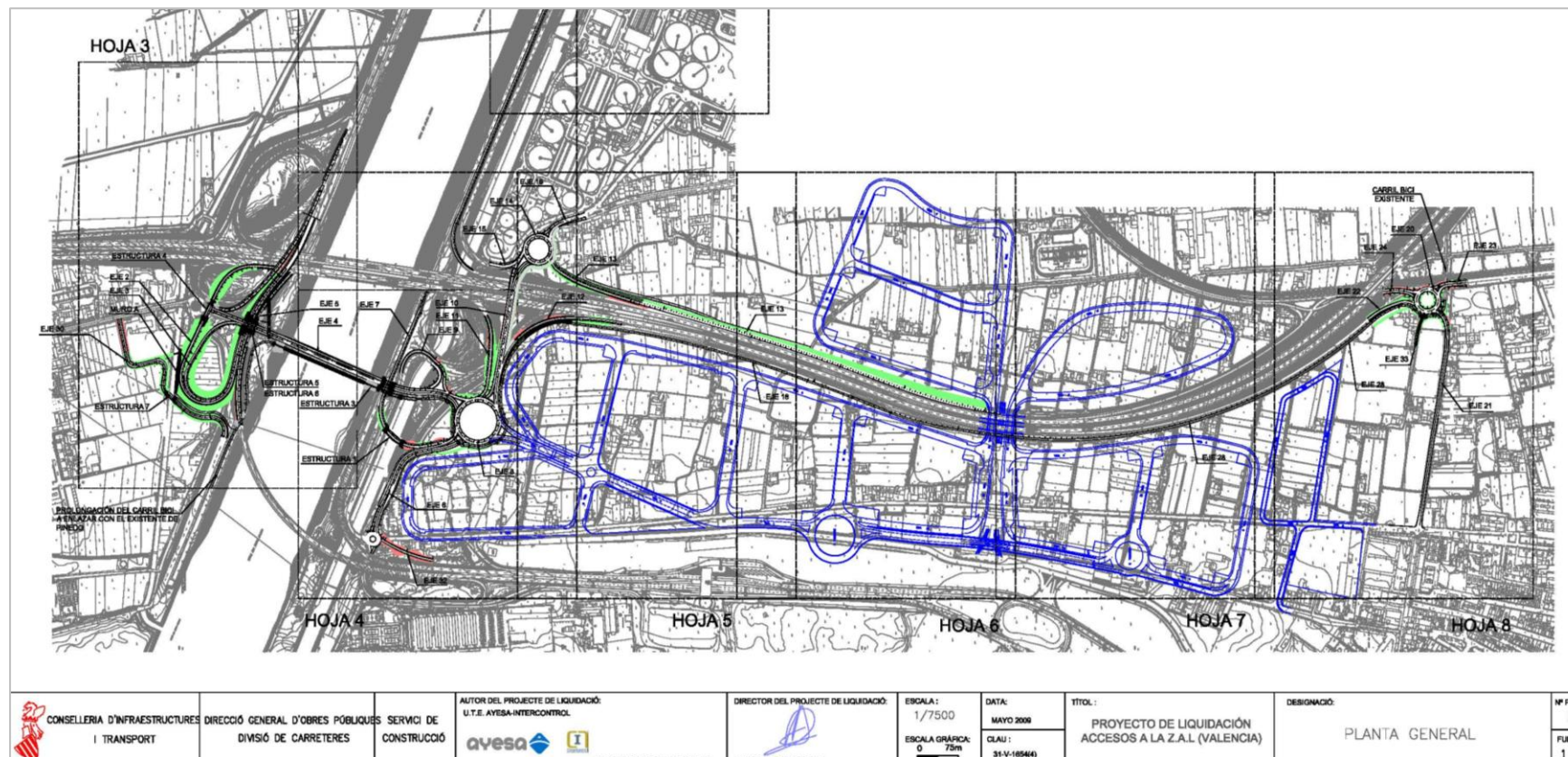


Figura 5. Planta General Trazado

Fuente: Proyecto de Liquidación Accesos a la ZAL (Valencia)

3.2.4. PROYECTO DE REPARCELACIÓN

Finalizadas las obras de urbanización, se redactó un proyecto de reparcelación para cada una de las unidades de ejecución.

Las fincas resultado de dicha reparcelación, inscritas en el Registro de la Propiedad, aparecen grafiadas en el Plano I.1.9. Reparcelación UE-1 y UE-2: Fincas Resultado, siendo los viales, espacios libres, etc. propiedad municipal.

3.3. CONDICIÓN JURÍDICA DE LOS TERRENOS

Como consecuencia de lo anterior, cabe señalar que los suelos del ámbito de la ZAL del Puerto de Valencia tienen la condición jurídica de solar, al estar dotadas de los servicios urbanísticos establecidos en el artículo 177 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana.

4. EL PLANEAMIENTO VIGENTE

4.1. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA

Valencia cuenta actualmente con Plan General de Ordenación Urbana de Valencia³, aprobado definitivamente por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes en 28 de diciembre de 1.988 [B.O.E y B.O.P 14.01.89]; D.O.G.V. 16.01.89]. Resolución de 28 de septiembre de 1.990 sobre subsanación de deficiencias [D.O.G.V. 29. 10.90] y Resolución de 22 de diciembre de 1.992 [D.O.G.V. 3.5.93] sobre expediente de corrección de errores y texto refundido de documentos del P.G.O.U.

Redactado y aprobado al amparo del texto Refundido de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana de 1976, revisó las determinaciones del PG-66 en el término municipal y se adaptó en su última fase.

Dicho Plan General clasifica los suelos objeto de este Plan Especial como Suelo No urbanizable y los califica como Protección Agrícola PA-1, tal y como refleja el Plano I.1.11. Clasificación del PGOUV del presente documento urbanístico.

³ El texto íntegro de sus Normas Urbanísticas fue publicado en el BOP núm.259 de 31 de octubre de 1.990 y posterior corrección de errores publicada en el BOP de 27 de abril de 1.994.

4.2. PLAN ESPECIAL DE AMPLIACIÓN DEL PATRIMONIO PÚBLICO DEL SUELO PARA DESARROLLO DE LA ZAL

El 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 se aprobó definitivamente por Resolución, de 23 de julio de 1998, del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes [D.O.G.V. Núm. 3.349, 13/10/1998].

El objeto es 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 (50 Ha netas), 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. De igual modo, dentro del ámbito delimitado se han incluido aquellos terrenos que fueran necesarios para atender las necesidades ligadas a los posibles realojos de la población residente dentro del ámbito*”.

Asimismo, el citado Plan Especial establecía: “[...] *El presente documento deberá ser perfeccionado mediante la formulación de la ordenación pormenorizada de los suelos afectado, en base a la elaboración y tramitación del correspondiente planeamiento de desarrollo [...]*”.

Este Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo sigue vigente en el momento de redacción del presente documento.

4.3. PLAN ESPECIAL DE LA SENDA DE LLORA Y SU ENTORNO Y PLAN DE REFORMA INTERIOR DE MEJORA DE LAS MANZANAS C-2, D-2 Y E-2 DE VALENCIA

El Plan Especial de la Senda de Llorá y su Entorno y Plan de Reforma Interior de Mejora de las Manzanas C2, D2 y E2 de Valencia, se aprobó definitivamente por Resolución del Conseller de Territorio y Vivienda, de fecha 6 de febrero de 2006 [B.O.P.V. Núm. 164 /12-VII-2006].

El ámbito de intervención de dicho documento urbanístico se corresponde con el definido por las parcelas C2, D2, E2, A.R.P.-1 y A.R.P.-2 ubicadas dentro del ámbito de la ZAL del Puerto de Valencia (ver figuras 6 y 7).



Figura 6. Situación del ámbito de intervención del Plan Especial de la Senda de Llorá dentro de la delimitación del PE de la ZAL



Figura 7. Ámbito del Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y Plan de Reforma Interior de las manzanas C2, D2 y E2 de Valencia

Su objeto, 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.-1 y A.R.P.-2) y la mejora de las condiciones ambientales del entorno (parcelas C2, D2 y E2) para preservar mejor el patrimonio a proteger.

Las citadas parcelas C2, D2, E2, A.R.P.-1 y A.R.P.-2 (figura 7) están dentro del ámbito del Plan Especial para desarrollo de la ZAL del Puerto de Valencia (figura 6), de manera que, sería objeto del Plan Especial de la ZAL, establecer las condiciones urbanísticas, constructivas, de edificación y de uso pormenorizado de las mismas.

No obstante, al estar ya aprobado el Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el Plan de Reforma Interior de las manzanas C2, D2 y E2 de Valencia, el Plan Especial de la ZAL, se asume, por remisión, dicho planeamiento de protección para regular la ordenación de las mismas (C2, D2, E2, A.R.P.-1 y A.R.P.-2 (ver figura 6)).

4.4. PLANEAMIENTO DE CARÁCTER SUPRAMUNICIPAL

4.4.1. LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana se aprueba por DECRETO 1/ 2011, de 13 de enero, del Consell [D.O.G.V. Núm. 6441/ 17.01.2011], el cual se modificó unos meses después, por DECRETO 166/2011, de 4 de noviembre, del Consell [D.O.G.V. Núm. 6645/ 07.11.2011].

Dicha Estrategia Territorial, se formuló al amparo de lo establecido en los artículos 37 y siguientes de la Ley 4/2004, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. *Es el instrumento que define un modelo territorial de futuro para la Comunitat Valenciana con el máximo consenso entre los agentes sociales que operan en el territorio. Es éste un modelo que integra las políticas sectoriales con proyección territorial, tiene en cuenta las amenazas y oportunidades del contexto exterior, fomenta las acciones impulsoras de cambios en el territorio, establece directrices de planificación y gestión para el suelo no urbanizable, y define los ámbitos adecuados para la planificación de ámbito subregional. Todo ello, en un escenario económico y social complejo en el que se están produciendo cambios trascendentales que van a tener grandes repercusiones en la estructura y posición estratégica de los territorios en el entorno global.*

La estrategia territorial tiene como visión estratégica hacer de la Comunitat Valenciana el territorio con mayor calidad de vida del Arco Mediterráneo Europeo. Razón por la cual, formula unos objetivos y unos principios directores de la ordenación del territorio vinculantes para el conjunto de las administraciones públicas con ámbito competencial en la Comunitat Valenciana. Para su consecución se formulan unas directrices que serán tenidas en cuenta en todas las acciones que tengan incidencia en el territorio.

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana consta de una visión territorial, 25 objetivos estratégicos, 500 propuestas, 100 metas evaluadas por indicadores y 1.600 acciones de cambio en el territorio, así como de un conjunto de directrices orientadoras del desarrollo urbano y territorial.

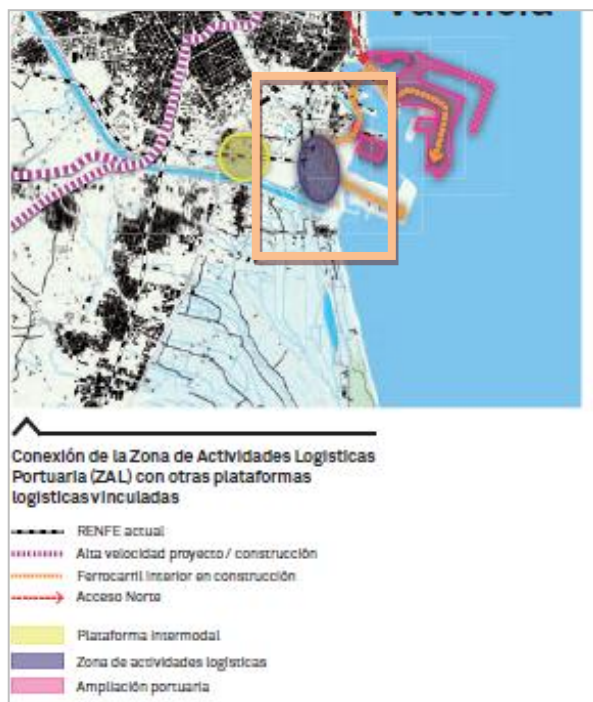


Figura 8. Conexión de la ZAL con otras plataformas logísticas

Fuente: Libro “Comunitat Valenciana 2030. Síntesis de la Estrategia Territorial”

mayo de 2017

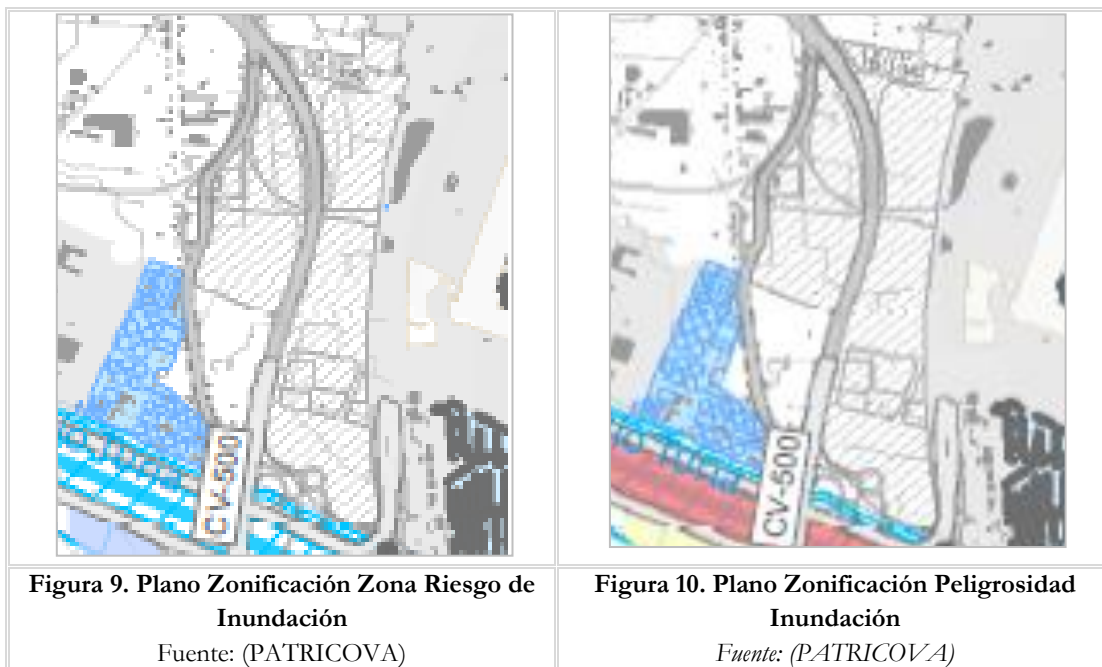
Entre los objetivos generales, cabe destacar el número 16, que pretende convertir a la Comunitat Valenciana en la principal plataforma logística del Mediterráneo, y en el cual la ZAL del Puerto de Valencia ya aparece reflejada, tal y como se observa en la figura 7 que se muestra a continuación:

La ZAL es parte del nodo logístico portuario de la Autoridad Portuaria de Valencia. La comercialización, gestión y explotación de la ZAL facilitará el desarrollo de una infraestructura económica que contribuirá al desarrollo del puerto de Valencia y ofrecerá una serie de servicios logísticos a la Comunidad Portuaria inexistente en estos momentos en el Puerto de Valencia, uno de los puertos que manipula el mayor número de contenedores en España y en el Mediterráneo. La puesta en servicio de la ZAL Puerto de Valencia contribuirá a incrementar la competitividad del Puerto de Valencia, generando una zona de actividades donde se concentrarán empresas dedicadas a actividades similares (operadores logísticos, transitarios, almacenistas, etc...), permitiendo alcanzar un alto nivel de sinergias y contribuyendo al incrementando del Producto Interior Bruto.

4.4.2. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA)

El Plan de Acción Territorial sobre prevención del riesgo de inundación de la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) se aprueba por DECRETO 201/2015, de 29 de octubre, del Consell [D.O.C.V. Núm. 7649 / 03.11.2015].

Tomando como referencia las cartografías de inundabilidad aplicables al ámbito, se concluye que la Zona de Actividades Logísticas no está afectada por riesgo de inundación (ver figuras 8 y 9):



5. EL PLANEAMIENTO EN TRAMITACIÓN

5.1. REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE VALENCIA

En el momento de redacción del presente documento urbanístico, se encuentra en tramitación la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia (en adelante, RPGOUV).

La RPGOUV, que cuenta con Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, fue sometida a segunda exposición pública, en el año 2015.

Dicha Revisión del Plan General contempla el desarrollo de la ZAL en la ubicación prevista en el Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en la zona de la Punta del término municipal de Valencia y asume que, tanto la gestión, como las obras de urbanización del ámbito, ya se han concluido. Esta realidad se recoge en el plano I.1.12. Clasificación y Calificación de la ZAL en la RPGOUV.

5.2. PLANEAMIENTO DE CARÁCTER SUPRAMUNICIPAL

5.2.1. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DEL LITORAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA (PATIVEL)

El Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana inició la tramitación, remitiendo al Órgano Ambiental el borrador del plan y el documento inicial estratégico del plan. Con fecha 28 de abril de 2015, se emitió por el Órgano Ambiental el Documento de Alcance para la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, a efectos de cumplimiento de la Ley 21/ 2013, de 28 de abril, de Evaluación Ambiental y la Ley 5/ 2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

Posteriormente, la propuesta del PATIVEL se sometió a consultas y participación e información pública por Resolución de 28 de Octubre de 2016, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio [D.O.G.V. núm. 7915 / 11.11.2016].

En la documentación que se sometió a información pública, se contempla la ZAL como una realidad ejecutada e integrada dentro de la Unidad de Paisaje del Área Urbana de Valencia [47]-U.

Asimismo, durante dicho periodo de exposición pública, Valencia Plataforma Intermodal y Logística presentó alegación (Registro de Entrada en Conselleria Nº 4788/ 2240) al documento, proponiendo una serie de modificaciones en aspectos relativos a:

- La cartografía del ámbito, con objeto de que ésta se adecuara a la realidad ejecutada.
- La clasificación del suelo, de modo que refleje la naturaleza urbana de los terrenos incluidos en el ámbito.

PLAN ESPECIAL PARA DESARROLLO DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALENCIA

DOCUMENTO Nº I.1. Documentación Informativa Gráfica y Escrita

mayo de 2017

-
- Los planos de ordenación y normativa de aplicación, de manera que las limitaciones de carácter normativo no afecten a los suelos consolidados por la urbanización para acoger los usos previstos.

5.2.2. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DE ORDENACIÓN Y DINAMIZACIÓN DE LA HUERTA DE VALENCIA (PATODHV)

Por Resolución de 23 de junio de 2016 de la Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio [DOCV Núm. 7826/ 12.07.2016], se sometió a consultas y participación e información pública el Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de Valencia.

En este sentido, si bien es cierto que el documento refleja en el ámbito de la ZAL la reserva de suelo para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, durante el periodo de exposición pública, Valencia Plataforma Intermodal y Logística presentó alegación (Registro de Entrada en Conselleria N° 25512) al documento, proponiendo una serie de modificaciones en los mismos términos que las propuestas al PATIVEL, pero reflejando algunos aspectos adicionales relativos a las edificaciones protegidas y a la calificación del suelo.

5.2.3. PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL METROPOLITANO DE VALENCIA (PATEVAL)

Por Resolución de 1 de julio de 2016 de la Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio [DOCV Núm. 7845/ 05.08.2016], se inicia el Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia.

En el Documento de Inicio del proceso de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica, este documento indica *“Respecto del tráfico de mercancías, es evidente que 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”*.

6. DOCUMENTO DE ANÁLISIS AMBIENTAL

Forma parte de la documentación del presente Plan Especial para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de Valencia, el Documento N° I.3. Documento de Análisis Ambiental y Estudio de Integración Paisajística.

En dicho Documento de Análisis Ambiental, se exponen los hitos más relevantes en el trámite de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del presente Plan Especial, desde el inicio del procedimiento hasta la resolución del informe ambiental y territorial estratégico emitida en el procedimiento simplificado.

7. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA GRÁFICA

- Plano I.1.1. Situación / Encuadre Territorial
- Plano I.1.2. Red de Media Tensión
- Plano I.1.3. Red de Baja Tensión
- Plano I.1.4. Red de Alumbrado
- Plano I.1.5. Red de Abastecimiento – Riego y Acequias
- Plano I.1.6. Red de Pluviales
- Plano I.1.7. Red de Residuales
- Plano I.1.8. Red de Telecomunicaciones
- Plano I.1.9. Reparcelación UE-1 y UE-2: Fincas Resultado
- Plano I.1.10. Transporte Público y No Motorizado
- Plano I.1.11. Clasificación PGOUV
- Plano I.1.12. RGPOUV
 - a. Clasificación del Suelo - RPGOUV
 - b. Zonas de Ordenación Urbanística – RPGOUV

Valencia, Mayo de 2017

M^a PILAR AGRAMUNT VERCHER

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
N° de Colegiado 27445

DEPARTAMENTO TÉCNICO VPI LOGÍSTICA, S.A.

