

**DOCUMENTO HOMOLOGACIÓN
MODIFICATIVA DEL PARQUE
COMARCAL DE INNOVACIÓN “PONT
DELS CAVALLS”**

ALDAIA (VALENCIA)

JUNIO 2025

MEMORIA INFORMATIVA	6
1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	6
2 ALCANCE TERRITORIAL Y MATERIAL	7
3 CONDICIONES GEOGRÁFICAS	7
4 ACCESOS AL SECTOR	8
5 CONDICIONES INSTITUCIONALES	10
5.1 DETERMINACIONES DERIVADAS DEL PLANEAMIENTO GENERAL	10
5.2 OBRAS PÚBLICAS PROGRAMADAS QUE INFLUYAN EN EL DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL O PREVISTAS EN LA PLANIFICACIÓN SECTORIAL DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS	10
5.3 AFECCIONES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL	11
5.3.1 SERVIDUMBRE DE CARRETERAS	11
5.3.2 SERVIDUMBRES FERROVIARIAS	13
5.3.3 SERVIDUMBRES AERONAÚTICAS	14
5.3.4 AFECCIONES EN MATERIA DE AGUAS	15
5.3.5 AFECCIONES A VÍAS PECUARIAS	16
5.3.6 POLÍTICA SANITARIA MORTUORIA	17
6 PLANOS DE INFORMACIÓN	19
6.1 Situación. INF-01	19
6.2 Estructura de la propiedad - Plano catastral. INF-02	19
6.3 Estado actual. Topografía del entorno. INF-03	19
6.4 Usos. INF-04	19
6.5 Afecciones en materia de carreteras, vías pecuarias, ferroviarias y cementerio. INF-05	19
6.6 Servidumbres aeronáuticas. INF-06	19
MEMORIA JUSTIFICATIVA	27
1 ENCUADRE NORMATIVO	27
2 CONDICIONANTES PARA EL DISEÑO DEL SECTOR	27
3 JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ESCOGIDA	31
4 ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL VIGENTE.	35
5 DEFINICIÓN DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR.	35
5.1 CLASIFICACIÓN DEL SUELO	35
5.2 DELIMITACIÓN DE SECTORES	35
5.3 TRATAMIENTO DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO NO MUNICIPAL	36
5.3.1 CARRETERAS	36
5.3.2 BARRANCO DEL POYO	36
5.3.3 CANAL TRASVASE JÚCAR-TURIA	37
5.3.4 VÍAS PECUARIAS	37
5.4 ÁREA DE REPARTO Y SUPERFICIE COMPUTABLE DEL SECTOR.	37
5.5 APROVECHAMIENTO TIPO	38
5.6 RED PRIMARIA	39

5.6.1	ZONAS VERDES	40
5.7	DIRECTRICES DEFINITORIAS DE LA ESTRATEGIA DE EVOLUCIÓN URBANA Y OCUPACIÓN URBANA	41
5.8	INFRAESTRUCTURA VERDE	44
6	FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN.	52
7	PLANOS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.	61
7.1	Clasificación. ORD.E-01	61
7.2	Superficie Computable del Sector. ORD.E-02	61
7.3	Área de Reparto. ORD.E-03	61
7.4	Red Primaria. ORD.E-04	61
7.5	Infraestructura verde a escala regional y supramunicipal. ORD.E-05.1	61
7.6	Infraestructura verde a escala local y urbana. ORD.E-05.2	61
7.7	Superficies afectas a su destino. ORD.E-06	61
	NORMAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	70
	TÍTULO PRIMERO. NORMAS GENERALES.	71
	ARTÍCULO 1. OBJETO Y CONTENIDO DE LA ACTUACIÓN	71
	ARTÍCULO 2. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y ORDENACIÓN PORMENORIZADA	71
	ARTÍCULO 3. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN	71
	ARTÍCULO 4. VIGENCIA DEL PLAN	72
	ARTÍCULO 5. PUBLICACIÓN Y EJECUTIVIDAD DEL PLAN SOMETIDO A EVALUACIÓN AMBIENTAL TERRITORIAL Y ESTRATÉGICA	72
	ARTÍCULO 6. NORMAS COMPLEMENTARIAS AL PLAN	73
	ARTÍCULO 7. SEGUIMIENTO DE LA DECLARACIÓN AMBIENTAL TERRITORIAL ESTRATÉGICA Y DESARROLLO Y MODIFICACIONES DEL PLAN.	73
	TÍTULO SEGUNDO. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.	75
	ARTÍCULO 8. DIRECTRICES DE LA ESTRATEGIA DE EVOLUCIÓN URBANA Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.	75
	ARTÍCULO 9. CLASIFICACIÓN DEL SUELO	78
	ARTÍCULO 10. TRATAMIENTO DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO NO MUNICIPAL.	78
	ARTÍCULO 11. RED PRIMARIA DE DOTACIONES PÚBLICAS.	79
	ARTÍCULO 12. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO. PLAN PARCIAL DEL SECTOR PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN "PONT DELS CAVALLS".	79
	ARTÍCULO 13. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO. ESTUDIOS DE DETALLE.	81
	ARTÍCULO 14. CONDICIONES DE GESTIÓN Y DE CONEXIÓN DE LAS ACTUACIONES INTEGRADAS. ACTUACIONES AISLADAS.	81
	TÍTULO TERCERO. MEDIDAS Y NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	83
	ARTÍCULO 15. MEDIDAS Y NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA	83
	ARTÍCULO 16. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LAS ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	83
	ARTÍCULO 17. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y LOS APARCAMIENTOS	83

ARTÍCULO 18. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LAS PARCELAS DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS, EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS Y PARCELAS INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y TERCARIAS	84
ARTÍCULO 19. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LOS CIERRES, ILUMINACIÓN Y ESPACIOS PUBLICITARIOS	84
TÍTULO CUARTO. NORMAS DE PROTECCIÓN HISTÓRICA Y ARQUITECTÓNICA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	87
ARTÍCULO 20. CATÁLOGO DE EDIFICIOS Y ESPACIOS PROTEGIDOS	87
ARTÍCULO 21. NORMAS DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA	87
TÍTULO QUINTO. NORMAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	88
ARTÍCULO 22. NORMAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS	88
ANEXO A "NORMAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. DIRECCIÓN GENERAL AVIACIÓN CIVIL".	90

DOCUMENTO HOMOLOGACIÓN MODIFICATIVA DEL PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN "PONT DELS CAVALLS"

**MEMORIA INFORMATIVA
JUNIO 2025**

MEMORIA INFORMATIVA

1 INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

El planeamiento municipal vigente lo constituyen el Plan General aprobado definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo el 5 de enero de 1990, publicado en el BOPV DE 13 de febrero de 1990 y DOGV de fecha 4 de diciembre de 1990, siendo por tanto anterior a la entrada en vigor del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, por el que se aprueba el **Texto Refundido de la Ley de ordenación del territorio**, urbanismo y paisaje (en adelante TRLOTUP), vigente en la Comunidad Valenciana. No fue sometido a evaluación ambiental.

Se ha tramitado una veintena de modificaciones de alcance limitado excepto la nº 1 que reclasificó suelo (283.000 m2) para crear el centro comercial Bonaire.

Desde el inicio de su tramitación hasta la actualidad ha pasado por diferentes etapas viéndose afectado por los diferentes cambios legislativos de la normativa urbanística.

Hasta la fecha las tramitaciones han sido:

El 16 de junio de 2005 se inició la tramitación del PAI parque empresarial formado por Plan Parcial, Homologación, Proyecto urbanización, EIA, Estudio Paisajístico y Estudio acústico.

El 29 de noviembre de 2005 el Ayuntamiento de Aldaia aprobó el Programa de Actuación Integrada y la selección del urbanizador del PARQUE EMPRESARIAL DE ALDAIA.

El 23 de noviembre de 2007 se solicitó la emisión de Declaración de Impacto Ambiental de esta misma actuación abriéndose el expediente 256/2007-AIA. Para la justificación de su implantación territorial se inició la tramitación de un nuevo Plan General (expte 23/09-EAE).

El 26 de julio de 2016 se acumuló el expediente del sector en el del Plan General. El 9 de febrero de 2017 se acordó el archivo del expediente de la Revisión del Plan General (a petición del Ayuntamiento) y dejar sin efecto la acumulación realizada.

Para la continuidad de la tramitación en 2018, y no habiéndose aprobado la Evaluación ambiental, tras la entrada en vigor de la LOTUP se inició una nueva tramitación de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica.

-La tramitación del Plan Parcial y Homologación Modificativa del Sector, para lo que se inició la fase de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica ante el Servicio Territorial de Urbanismo, con fecha 03.07.2018, mediante la presentación del Documento de Inicio y el Borrador del Plan.

-Tras los Informes Sectoriales de los Organismos y Administraciones afectados, **se emitió Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, con fecha 26.09.2019**, por la Comisión de Evaluación Ambiental (Expte. 035-2018-EAE).

-En el Documento de Alcance se señalaron una serie de consideraciones para la elaboración del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico y en la versión preliminar del Plan. Algunas de ellas eran sustanciales, destacando aquellas que repercuten de forma importante en la superficie del ámbito.

-Solicitud del Ayuntamiento de Aldaia a la Dirección general de Ordenación del Territorio y Paisaje su manifestación respecto a la consideración del ámbito de la Homologación Modificativa y Plan Parcial del Sector "Parque Empresarial Pont dels Cavalls" como ámbito estratégico del Territorio para actividades económicas, en concreto como Parque Comarcal de Innovación, adecuándolo a los Objetivos y Directrices de la ETCV.

Con fecha diciembre de 2021 se declara el ámbito de la Homologación Modificativa y Plan Parcial del Sector "Parque Empresarial Pont dels Cavalls" como "Parque Comarcal de Innovación", a los efectos de las directrices 111, 123 y 114 de la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, con una superficie bruta máxima de 1.000.000 de metros cuadrados.

Por lo tanto, este documento de homologación tiene como objetivo fundamental regular la ordenación estructural del Parque Comarcal de Innovación.

2 ALCANCE TERRITORIAL Y MATERIAL

Por su alcance territorial, el presente documento no es una homologación global, ya que afecta exclusivamente a un sector. Por su alcance material es una **homologación modificativa** ya que se modifican aspectos de la ordenación vigente. Todo ello según el apartado I.3 de la ORDEN de 29 de marzo de 1996, del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba la Instrucción de Planeamiento 1/1996, de 23 de enero de 1996, sobre la homologación de planes de urbanismo a la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística.

3 CONDICIONES GEOGRÁFICAS

El ámbito del Plan Parcial y la homologación modificativa son los terrenos que se engloban en el que se ha denominado Parque Comarcal de Innovación de Suelo Urbanizable Industrial – Logístico se localiza al oeste del término municipal de Aldaia, y supone una continuación de su actual polígono industrial. El ámbito de estudio de este sector queda delimitado del siguiente modo:

- **Norte:** Suelo no urbanizable en el PGOU vigente del término municipal de Aldaia.
- **Sur:** Carretera CV-413.
- **Este:** Canal trasvase Xúquer-Turia.
- **Oeste:** PORN de la Albufera y suelo no urbanizable de Aldaia.

La zona tiene una superficie total de aproximadamente **1.000.000 m²s** y su delimitación exacta puede apreciarse en los planos de información del este documento.

4 ACCESOS AL SECTOR

Tal y como señala la ETCV, en su Directriz 92 referida a los principios directores de la ocupación del suelo para actividades económicas, en su apartado 92.1.e indica:

“e) Concentrar las actuaciones estratégicas en materia de suelo para actividades económicas en emplazamientos de elevada accesibilidad y disponibilidad de sistemas de transporte intermodal.”

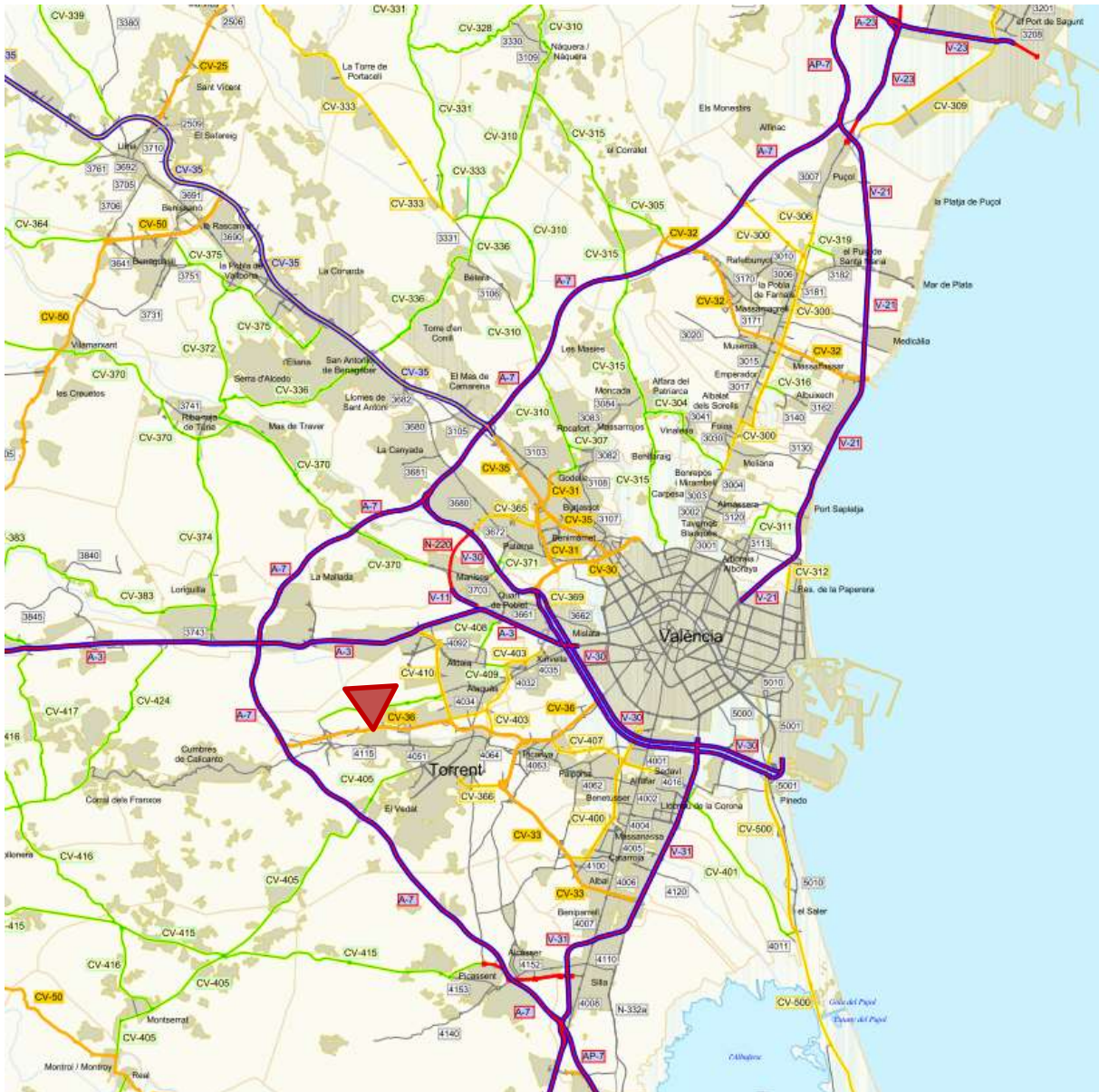
Por lo tanto, son de gran relevancia las existentes infraestructuras de conexión en el ámbito, que propician una elevada accesibilidad, y que cuente con diversas modalidades de transporte.

El término municipal de Aldaia se trata de un término prácticamente llano, que queda enmarcado en el interior del área que delimitan cuatro importantes infraestructuras viarias presentes, como son: al Norte la autovía A-3 (en término de Quart de Poblet); al Oeste, la A-7 (que cruza parte del término); al Sur, la CV-36 (también, cruza parte del término); y al Este, de nuevo la A-3 (en término de Quart de Poblet).

Internamente, la movilidad viaria del término municipal queda determinada, fundamentalmente, por varias carreteras, como la CV-413 que cruza en dirección Este-Oeste, y las carreteras CV-409 y CV-410 que constituyen una especie de anillo exterior que engloban los núcleos urbanos de Aldaia y Alaquàs. Además, en dirección Este-Oeste cruza la línea de ferrocarril Valencia-Madrid, que atraviesa el casco urbano de Aldaia.

Todo ello le hace estar conectado a 5 minutos del Aeropuerto, a 15 minutos de la ciudad de Valencia y a 20 minutos del Puerto; además de las muy importantes conexiones directas con la Autovía A3 (conexión Madrid, y conexión con eje logístico Aldaia-Quart-Ribarroja), Autovía A7 (conexión Europa, Barcelona, Alicante, Castellón, corredor Mediterráneo) y CV-36. A lo que cabe añadir el estar dotado de una red local que lo conexionan con los núcleos poblacionales colindantes (el propio Aldaia, Alaquàs, Torrent, Quart de Poblet y Xirivella).

Esta diversidad de conexiones puede observarse en la siguiente imagen:



Las **principales conclusiones** con relación a las **Infraestructuras** de conexión, comunicación y transporte son:

Relación y cercanía con las **diversas modalidades de transporte**: carreteras, ferrocarril, puerto y aeropuerto.

Conexión directa con la ciudad de **Valencia**.

Conexión cercana a **Autovía A7**, conexión **Europa, Barcelona, Castellón y Alicante**, y ubicación estratégica de futuro **corredor Mediterráneo**. Por lo tanto, **conexiones a nivel internacional, nacional, comarcal y local**.

Perfectamente **conectado con colindantes y a nivel comarcal y de Área Metropolitana**, lo que reduce distancias y tiempos de desplazamiento entre hogar y trabajo.

Con todo ello puede concluirse que **la ubicación, en relación con las infraestructuras de conexión, es excelente**, y que permiten tener perfectamente **conectado el ámbito a nivel internacional, nacional y comarcal, con diversas modalidades de transporte**.

5 CONDICIONES INSTITUCIONALES

5.1 DETERMINACIONES DERIVADAS DEL PLANEAMIENTO GENERAL

El marco básico en el que se desarrolla la actividad urbanística en el municipio de Aldaia está constituido por el Plan General de Ordenación Urbana, que fue aprobado definitivamente el 05 de enero de 1990.

La formulación, redacción y ejecución del presente Plan Parcial y homologación modificativa se encuentra supeditada al cumplimiento de las determinaciones urbanísticas que dimanen de la legislación vigente, y más concretamente de:

- Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje.
- Ley 14/97, de 26 de diciembre de la Generalitat Valenciana, de Medidas de Gestión Administrativas y Financieras y de Organización de la Generalitat.
- Legislación sectorial en materia de vías pecuarias, de aplicación en la Comunidad Valenciana.
- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, aprobada por el Decreto 1/2011, de 13 de enero del Consell.
- Plan de Acción Territorial de sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), aprobado por el Decreto 201/2015, de 29 de octubre del Consell.

5.2 OBRAS PÚBLICAS PROGRAMADAS QUE INFLUYAN EN EL DESARROLLO DEL PLAN PARCIAL O PREVISTAS EN LA PLANIFICACIÓN SECTORIAL DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

Se han efectuado consultas previas a las Administraciones Públicas que pudieran tener alguna incidencia en el entorno de la zona, y se ha constatado, que, en la actualidad, no existen en el sector obras programadas ni políticas de inversiones públicas que pudiesen influir.

La CHJ ha realizado un proyecto con el que pretende paliar los efectos de las lluvias torrenciales en los municipios atravesados por los barrancos del Poyo, la Saleta y Pozalet. En concreto, en la zona más próxima al Parque Comarcal, el proyecto de CHJ incluye obras puntuales en el barranco del Poyo en el tramo entre el Canal Júcar-Turia y Paiporta: a lo largo de 8.080 m se han diseñado trabajos de estabilización de taludes, consolidación de cajeros, adecuación de dispositivos de entrega de los colectores de pluviales vertientes, eliminación de escombros, adecuación de obras de paso, etc. Estas obras no tienen ninguna incidencia en el Parque Comarcal.

Existen programas para mejorar el drenaje de la zona urbana de Aldaia.

- Zona verde inundable para limitación de caudales punta compatible con el paso por la zona urbana de Aldaia. Tendrá un volumen de 2,8 hm³ y 60 ha de superficie, lo que permitirá reducir un caudal de 240 m³/s (T= 500 años) a 75 m³/s.
- Conducción que derive parte de los caudales circulantes por el barranco de La Saleta por el Norte de Aldaia. Al inicio de la zona urbana de Aldaia se diseña una conducción cerrada, de

3.420 m de longitud, para un caudal máximo de 80 m³/s que junto con los 15 m³/s que se pueden derivar por el cuentón de la CV-410 dan los 95 m³/s que podría aportar La Saleta.

Ninguno de estos planes tiene incidencia en el ámbito del Parque Comarcal (incluso sus superficies Adscritas) y su entorno.

Por otro lado, los Servicios de Planificación de Carreteras estudian la continuidad de un vial entre la glorieta situada al sur del Centro Comercial Bonaire y el Polígono Mas del Jutge en Torrent, que pasaría cercano al Parque Comarcal. Este vial se completará si se construye (en el término municipal de Aldaia) una conexión entre el Camí Mas de Moret y la carretera CV-413.

Por parte de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte dentro del desarrollo del Plan de Infraestructuras Estratégicas (PEI) 2004-2010 está cumpliendo con el objetivo de ampliar y dotar a Valencia, Alicante y Castellón de nuevas líneas de transporte público. El Metro Ligero de l'Horta Sud línea 8 responde a la necesidad de mejorar sustancialmente el transporte público en uno de los ámbitos más poblados de la Comunidad (370.000 habitantes), favoreciendo tanto las relaciones transversales como la conexión con el centro del área. Estos planes no tienen incidencia negativa en el ámbito, sino que favorecen las conexiones del Parque Comarcal de Innovación.



5.3 AFECCIONES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

El objeto de este apartado es analizar las servidumbres que establece la legislación sectorial (estatal y autonómica). Se ha ampliado el área del análisis de estas afecciones, para estudiar no únicamente el ámbito del Parque Comarcal y su superficie adscrita, sino también su entorno más inmediato. Las afecciones sectoriales que se consideran son las que se describirán a continuación.

Como principales bienes de dominio público no municipal que encontramos inmersos en el sector, y próximo a él, se pueden señalar: la vía pecuaria denominada Colada Camino de Hornillos, la carretera CV-413 perteneciente a Diputación de Valencia, que se encuentra en el tramo sur en el interior del sector Parque Comarcal de Innovación, la línea de ferrocarril Valencia – Utiel, el Canal Xúquer-Turisa, y el Barranco del Poyo.

5.3.1 SERVIDUMBRE DE CARRETERAS

Para determinar las afecciones en materia de carreteras, que en el entorno de la actuación son de titularidad municipal, provincial o autonómica, se ha tenido en cuenta la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunidad Valenciana, y la modificación incluida en la ley 14/2005, de Medidas Fiscales, de Gestión Financiera y Administrativa, y de Organización de la Generalitat. A continuación, se transcriben las disposiciones que se refieren a las servidumbres.

TITULO VIII.

Limitaciones de los usos del suelo y actividades en las zonas contiguas a las carreteras

Art. 31. Zonas establecidas.

Con el fin de garantizar la funcionalidad del Sistema Viario evitando los conflictos en la ocupación de los suelos destinados al mismo, así como impedir que se produzcan en sus márgenes actividades que vayan en detrimento del buen funcionamiento, la seguridad o la futura evolución de las vías, al tiempo que se asegura la existencia de unas condiciones de estética adecuadas y se reduce el posible impacto de la carretera sobre los usos circundantes, se establecen en todas las carreteras del Sistema Viario las siguientes zonas:

- 1. Zona de dominio público.*
- 2. Zona de protección.*
- 3. Zona de reserva.*

Art. 32. Zona de dominio público.

- 1. La zona de dominio está destinada a la construcción, utilización y mantenimiento de las vías.*
- 2. La anchura de esta zona vendrá determinada en la planificación viaria y abarcará, como mínimo, la superficie necesaria para la calzada, arcones y elementos de protección medioambiental o funcional, incluidos los estacionamientos, así como para previsión de ampliaciones.*

En defecto de planificación viaria o proyecto que señale la anchura de la zona o cuando las determinaciones de ésta no la prevean, se entenderá que la misma vendrá delimitada por sendas líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la explanación: 8 metros en autopistas, 5 en autovías y vías rápidas y 3 en las restantes carreteras.

- 3. La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.*
- 4. En la zona de dominio público no se permite la realización de otras actividades que las directamente relacionadas con la construcción, conservación o explotación de la vía.*

(.../...)

Art. 33. Zona de protección.

- 1. Con el fin de garantizar la seguridad vial impidiendo que tengan lugar actuaciones que puedan ponerla en peligro, asegurar la disponibilidad de terrenos para la realización de actividades de mantenimiento de las vías o la instalación de servicios anexos a las mismas, y proteger los usos circundantes del impacto negativo de las vías, se fijará mediante la planificación viaria una zona de protección a ambos márgenes de las vías públicas con la amplitud que se considere necesaria en cada caso.*

- 2. En los terrenos clasificados como urbanos las zonas de protección podrán venir determinadas en el planeamiento urbanístico, previo informe vinculante de la Administración titular de la vía.*

- 3. En defecto de plan o proyecto que señale la anchura de esta zona o cuando determinaciones de este no la recoja, se entenderá que la misma abarca un espacio delimitado por dos líneas situadas a las siguientes distancias, medidas desde la arista exterior de la calzada más próxima: cien metros en autopistas, autovías y vías rápidas, cincuenta metros en carreteras convencionales de cuatro o más carriles y resto de carreteras de la Red Básica y veinticinco metros en las restantes carreteras.*

- 4. En las zonas de protección no podrán realizarse obras ni se permiten más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la vía. No se admite en esta zona la nueva construcción de edificación alguna.*

Los terrenos incluidos en las zonas de protección de la carretera no computarán a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística.

El planeamiento urbanístico podrá establecer excepciones al régimen previsto en el apartado anterior, siempre que razones de interés público lo aconsejen y previo informe vinculante de la Conselleria competente en materia de carreteras

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de protección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no conlleven aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

En las zonas de protección podrán realizarse sin autorización previa usos y aprovechamientos estrictamente agrícolas, como cultivos ordinarios y plantaciones de arbustos o árboles de porte medio, siempre que se garanticen las condiciones funcionales y de seguridad de la vía. En caso contrario, la administración titular de la vía podrá establecer a posteriori las limitaciones que estime oportunas.

5. Los propietarios de los terrenos situados en zonas de protección vendrán obligados a soportar las servidumbres que, en su caso, puedan establecerse sobre sus terrenos para el emplazamiento de instalaciones o de la realización de actividades públicas directamente relacionadas con la construcción o el mantenimiento de las vías. La imposición de dichas servidumbres será objeto de compensación con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

6. Los propietarios de los terrenos comprendidos en las zonas de protección vendrán obligados a conservar las mismas en condiciones de seguridad y salubridad, realizando las obras de adecuación necesarias para ello, o, en su caso, en las condiciones que quedaron al finalizar las obras.

(.../...)

Art. 35. Zona de reserva.

La aprobación de un proyecto que implique la ejecución de una nueva carretera o la ampliación o mejora de una carretera existente conllevará la aplicación de las determinaciones establecidas para las zonas de dominio y de protección establecidas en este título.

Se prohíben todas las obras en estas zonas que puedan encarecer su expropiación, excepto las de cultivo agrícola y las de mera conservación de las edificaciones e instalaciones existentes.

CARRETERA CV-413

La CV-413 es una carretera que une la carretera CV-410 (cascos urbanos de Aldaia – Alaquàs) y la CV-36 (cerca de la A-7 y Calicanto). Pertenece a la Red Local de la Diputación de Valencia. A esta vía le corresponde una franja de dominio público de 3 metros medidos desde la arista exterior de la explanación, y una zona de protección de 25 metros medidos desde la arista exterior de la calzada. Esta carretera discurre por el sur del Parque Comarcal, por tanto, las servidumbres de la CV-413 deben tenerse en cuenta para el diseño de la ordenación del sector.

En este desarrollo se propone realizar plantaciones de arbustos o árboles de porte medio en la franja incluida en el Parque comarcal afectada por la zona de protección, garantizando las condiciones funcionales y de seguridad de la vía. En las zonas de protección no podrán realizarse ninguna otra obra ni edificación (artículo 33.4 de la Ley 6/1991). Además, estos terrenos incluidos en la zona de protección de la CV-413 no computarán a efectos de las reservas dotacionales mínimas exigidas por la legislación urbanística.

5.3.2 SERVIDUMBRES FERROVIARIAS

Nos encontramos con dos vías de ferrocarril, una al norte del propio límite del sector y otra en la zona sur del término municipal: La primera es la vía Valencia – Cuenca que cruza el término de noroeste a sudeste, y la segunda la vía del tren de alta velocidad Madrid – Valencia por el sur del territorio.

Se planifica teniendo en cuenta lo dispuesto en la legislación sectorial aplicable, según el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario y la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario, por el que se establecen las servidumbres afectas a las líneas ferroviarias, que pueden resumirse en una zona de dominio público de 8 m a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación, otra zona de protección de 70 m a contar desde las aristas exteriores de la explanación, y la línea de edificación situada a 50 m desde la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

En cuanto a la primera de ellas, cabe destacar que, según noticia publicada por ADIF en noviembre de 2021, ha salido a licitación la redacción del proyecto del estudio funcional para la tramitación ambiental de la duplicación de vía en el tramo Valencia San Isidro-Buñol. Este estudio funcional y el documento técnico servirán de base para el desarrollo posterior del proyecto constructivo completo de duplicación de la vía en el tramo de 43 km entre Valencia San Isidro y Buñol, una vez se apruebe el Estudio de Impacto Ambiental, tras la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental.

La Línea de Alta Velocidad entre Madrid y Valencia discurre por el sur de la carretera CV-36, entrando en túnel a la altura del enlace 8 de esta vía. A esta línea ferroviaria le corresponde una franja de dominio público de 8 metros y una zona de protección de 70 metros, ambos medidos desde la arista exterior de la explanación. El límite de edificación se fija en 50 m medidos desde la arista exterior de la plataforma. La línea de AVE discurre por el sur del Parque Comarcal, a una distancia superior a los 100 m (medidos desde la arista exterior de la explanación).

Las servidumbres ferroviarias no afectan al nuevo ámbito del sector.

5.3.3 SERVIDUMBRES AERONAÚTICAS

Las servidumbres aeronáuticas tienen como objeto garantizar la seguridad de las aeronaves en vuelo, incluyendo la protección de las ayudas a la navegación aérea, lo que conlleva limitaciones al desarrollo urbanístico del entorno de un aeropuerto. El Decreto 584/1972 sobre Servidumbres Aeronáuticas, y sus modificaciones, establecen la naturaleza y características generales de las mismas. Por lo que se refiere al Aeropuerto de Valencia, sus servidumbres aeronáuticas (modificadas por el Real Decreto 856/2008) se refieren a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y su entorno, así como a las maniobras de operación de aeronaves (garantizan la aproximación por instrumentos). Entre otros, se establecen restricciones de obstáculos (alturas máximas en edificios o construcciones) en los alrededores del aeropuerto para no alterar las maniobras de despegue, aproximación, transición, horizontal interna y cónica.

En el ámbito del sector del Parque Comarcal de Aldaia son aplicables las servidumbres aeronáuticas establecidas en las siguientes disposiciones: Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (BOE nº 176, de 23 de julio); Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas (BOE nº 69, de 21 de marzo), modificado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE nº 118, de 17 de mayo); y también el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas en el Aeropuerto de Valencia (BOE nº 129, de 28 de mayo). En caso de contradicción entre esta normativa sectorial y la legislación general sobre planeamiento urbanístico, prevalecen las disposiciones relativas a las servidumbres aeronáuticas.

AEROPUERTO DE VALENCIA

Como puede verse en el plano de afecciones, parte del sector se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbre Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Valencia. Se han señalado en el presente documento de homologación las afecciones que marcarán las alturas máximas que no deben sobrepasarse con la construcción en cada punto del terreno que venga afecto por la servidumbre aeronáutica. De esta forma, y en cuanto a las limitaciones en la altura de las edificaciones que podrán instalarse, quedarán supeditadas a las alturas máximas sobre el nivel del mar que se señalan en los planos anteriormente citados, de tal forma que las cotas correspondientes a las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas representadas en los referidos planos determinan las alturas (respecto del nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidas antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, remates decorativos, etc.).

RADIOELÉCTRICAS

Como puede observarse en el plano de afecciones que forma parte del presente documento, la nueva delimitación del Parque Comarcal viene afectada por la zona de seguridad radioeléctrica para el Centro de Comunicaciones para el Apoyo a las Misiones para el Mantenimiento de la Paz de la ONU en Quart de Poblet, únicamente en la rotonda superior derecha del Parque Comarcal.

De acuerdo con el Reglamento de Zonas e Instalaciones de Interés para la Defensa Nacional, aprobado por el Real Decreto 689/1978 de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional, que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional, en su artículo 20, en la zona de seguridad radioeléctrica quedarán prohibida la erección de obstáculos que puedan interceptar los haces de emisión o recepción de las comunicaciones, así como la instalación de aparatos capaces de detectar o interferir dichas comunicaciones.

El artículo 21 del citado reglamento se establece que, para hacer efectivas dichas limitaciones, se deben observar las siguientes normas:

a) No se autorizará la realización de edificaciones o instalaciones análogas de superficie ni plantaciones que sobrepasen la superficie de limitación de altura correspondiente a la instalación. Las restantes edificaciones, instalaciones y plantaciones podrán ser objeto de autorización conforme a lo establecido en el artículo 14 del reglamento.

b) Dentro de la zona de seguridad radioeléctrica, será necesaria la autorización del Ministerio de Defensa para la instalación fija o móvil de todo tipo de emisor radioeléctrico, así como cualquier dispositivo que pueda dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica militar.

En cuanto al artículo 14 citado, dice:

14.1 En la zona lejana de seguridad (zona de seguridad radioeléctrica) sólo será necesaria la previa autorización del ministro de Defensa, para realizar plantaciones arbóreas o arbustivas y levantar edificaciones o instalaciones análogas de superficie. La autorización sólo podrá denegarse cuando dichas edificaciones o plantaciones impliquen perjuicio para el empleo óptimo de los medios integrados en la instalación militar de que se trate o queden expuestas a sufrir, por dicho empleo, daños susceptibles de indemnización.

5.3.4 AFECCIONES EN MATERIA DE AGUAS

Estas servidumbres se definen en el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH) que desarrolla los títulos preliminares, I, IV, V, VI,

VII y VIII del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.

Un cauce es la franja de terreno que queda bajo las aguas en una crecida ordinaria, y es el que determina el deslinde del DPH. El RDPH establece unos criterios generales de zonificación de cauce y márgenes, fijando unas zonas de servidumbre (de 5 metros) y de policía (de 100 metros), medido en ambas márgenes desde el límite exterior del cauce. La regulación de estas zonas persigue varios objetivos; preservar el estado del DPH, prevenir el deterioro de los ecosistemas acuáticos contribuyendo a su mejora, y proteger el régimen de las corrientes en avenidas.

Por otra parte, y en relación con la delimitación de zonas inundables, el artículo 14 del RDPH establece una definición genérica de éstas, entendiéndolas como las delimitadas por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años.

En la zona de policía (de 100 m de anchura en ambas márgenes, medidos desde el límite del DPH), el Organismo de Cuenca, en este caso, la CHJ, y con el fin de proteger el dominio público y el régimen de corrientes, puede condicionar una serie de actividades y usos del suelo, precisando de autorización previa la ejecución de cualquier obra o trabajo en dicha zona.

Además del barranco, en el límite este del Parque Comarcal y bordeando al mismo, está el Canal Júcar-Turía, que se encuentra fuera del límite y es de titularidad pública Estatal, siendo de la competencia de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Se encuentra actualmente encauzado, habiéndose establecido la zona de servidumbre cifrada en 3'00 m, prevista en Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. Todo ello se puede ver en los mismos planos que los señalados para las obras hidráulicas.

5.3.5 AFECCIONES A VÍAS PECUARIAS

Constituyen los Caminos, Veredas y Vías Agropecuarias la Estructura Viaria Rural Municipal que por su condición pública conviene proteger, especialmente para garantizar la persistencia y mejora del aprovechamiento colectivo y sus características funcionales. Para determinar las afecciones en materia de Vías Pecuarias, se ha tenido en cuenta la Ley 3/2014 de la Generalitat Valenciana y la Ley 3/1995 (normativa estatal).



COLADA CAMINO DE HORNILLOS

Esta colada, de 1.952 m de longitud, atraviesa el Sector Parque Comarcal de Innovación de norte a sur, en la zona Oeste de este llegando casi al barranco del Poyo. Con una anchura variable, de aproximadamente 6'00 m, y gran tránsito vehicular pesado desde la planta de Fervasa hasta la mencionada carretera, y a partir de allí discurre como un camino consolidado.

Según lo dispuesto por el Ayuntamiento de Aldaia, conforme a la clasificación aprobada por Orden de la Conselleria de Agricultura y Pesca de 23-11-1988 (DOGV de 19-12-1988), la anchura legal y necesaria es de 15 m.

Al gozar las vías pecuarias de consideración de bienes de dominio público, según la ley 3/95 de 23 de marzo de vías pecuarias, el terreno ocupado por las mismas debe ostentar la condición de suelo no urbanizable protegido, clasificado como Suelo de Red Primaria de Parque Público Natural, y por lo tanto no computando como superficie del sector ni como suelo dotacional a los efectos del cumplimiento de los estándares legales ni del cálculo del aprovechamiento tipo.

De esta forma, y tal y como se puede observar en los planos adjuntos, se da tal condición a la colada colindante del sector, con el ancho legalmente establecido, respetando el trazado actual. Señalar, por último, que en cuanto a la solución para el cruce de la futura actuación sobre la carretera CV-413 con la Colada del camino de Hornillos, se pretende salvar la vía pecuaria por debajo del tablero del nuevo puente diseñado, con lo que la interacción será mínima.

CAÑADA DE ARAGÓN

Entra en el término de Aldaia procedente de Quart de Poblet con dirección Sur por la partida de la Puncha, continúa por el camino de Aragón, también conocido como carretera de los Cuatro Caminos o camino Hondo del Oliveral; atraviesa el término de Aldaia con dirección Norte a Sureste y se termina en el término de Torrente.

Esta vía pecuaria tiene una longitud aproximada de 1.100 m y anchura legal de 75 m. Según lo dispuesto por el Ayuntamiento de Aldaia, conforme a la clasificación aprobada por Orden de la Conselleria de Agricultura y Pesca de 23-11-1988 (DOGV de 19-12-1988), se estima que este ancho es excesivo para las necesidades agropecuarias de la zona la anchura legal y necesaria es de 20 m.

De esta forma, y tal y como se puede observar en los planos adjuntos, se diseña una sección viaria de 20 m de anchura.

5.3.6 POLÍTICA SANITARIA MORTUORIA

Uno de los objetivos del desarrollo del Parque Comarcal es permitir la ampliación inmediata y contigua del Cementerio con la consideración de Red Primaria de Dotacional Múltiple (QM).

Se deben de cumplir las determinaciones establecidas en el Decreto 39/2005, de 25 de febrero, del Consell de la Generalitat, correspondiente al Reglamento por que regula las prácticas de policía mortuoria en la Comunidad Valenciana (modificado por el Decreto 195/2009, de 30 de octubre, del Consell de la Generalitat). El artículo 42 se refiere al emplazamiento de los cementerios de nueva construcción:

1. El emplazamiento deberá adecuarse a lo previsto en el planeamiento urbanístico.

2. En todo caso, el emplazamiento deberá garantizar un perímetro de protección de 25 metros que, cuando exista planeamiento, debe estar calificado como zona dotacional, y libre de toda clase de construcciones.

Por ello, y pese a que el cementerio existente no es de nueva creación sino ya existente, se estima oportuno acotar una zona de anchura 25 metros alrededor del cementerio en la que se prohibirá el establecimiento de todo tipo de construcción, tal y como se representa en los planos citados.

Se define la parcela QM de Ampliación del Cementerio a partir del levantamiento del cerramiento del actual cementerio, naciendo esa amplitud de diferentes bloques anexos al antiguo cementerio. Para cumplir con las afecciones de policía sanitaria mortuoria, tanto el antiguo cementerio (que se encuentra fuera de la superficie del sector) como la ampliación se dejará un perímetro de protección de 25 m. El perímetro de protección del actual cementerio será calificado como dotacional.

6 PLANOS DE INFORMACIÓN

- 6.1 Situación. INF-01**
- 6.2 Estructura de la propiedad - Plano catastral. INF-02**
- 6.3 Estado actual. Topografía del entorno. INF-03**
- 6.4 Usos. INF-04**
- 6.5 Afecciones en materia de carreteras, vías pecuarias, ferroviarias y cementerio. INF-05**
- 6.6 Servidumbres aeronáuticas. INF-06**

Valencia, JUNIO de 2025

POR EL EQUIPO REDACTOR



Paloma Cebrián Sánchez

Ingeniera de Caminos, CC. Y PP. Nº 35.640