

PLAN PARCIAL DEL PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN "PONT DELS CAVALLS"

**MEMORIA JUSTIFICATIVA
JUNIO 2025**

MEMORIA JUSTIFICATIVA

1 ENCUADRE NORMATIVO

El planeamiento general vigente en el municipio de Aldaia tiene fecha de aprobación definitiva el 5 de enero 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.

A nivel superior, al presente Plan Parcial le es de aplicación el siguiente marco jurídico:

- 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. (en adelante, TRLOTUP)
- Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, aprobada por el Decreto 1/2011, de 13 de enero del Consell.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

2 CONDICIONANTES PARA EL DISEÑO DEL SECTOR.

En primer lugar, vamos a describir los diferentes condicionantes que venían impuestos en el diseño del Plan Parcial:

CONDICIONANTES GEOGRÁFICOS, PORN ALBUFERA E INUNDABILIDAD.

Las preexistencias geográficas de primer orden, especialmente la colindancia del cauce del barranco de Poyo, cuestión básica de la propuesta por la especial facilidad que supone para el drenaje de la zona, facilidad inusual en la mayoría del término municipal de Aldaia.

Alejar el extremo oeste del PAI del barranco del Poyo, aislando parcelas sin urbanizar generaría a su vez un efecto de inundación sobre las mismas, ya que sería el paso natural del agua entre la zona urbanizada y el barranco. A su vez, aparecerían unas servidumbres de red de pluviales sobre estas parcelas generando incomodidades a los agricultores, llegando a imposibilitar su trabajo diario. Cabe mencionar que existe una pequeña superficie en zona con riesgo de inundación según PATRICOVA, y otra pequeña superficie dentro del ámbito del PORN de la Albufera.

En el diseño de la ordenación pormenorizada se ha tenido en cuenta estos aspectos ya que, para su implantación, y sin conllevar el aumento de riesgos, se ha decidido que el ámbito afectado por ambos riesgos debe destinarse como zona verde del sector en cuestión.

CONDICIONANTES CON INFRAESTRUCTURAS PRINCIPALES SUPRAMETROPOLITANAS

De igual manera que el límite oeste, el límite este del Parque Comarcal, queda determinado geográficamente por el canal Júcar-Turía, de titularidad pública Estatal, siendo competencia de la Confederación Hidrográfica del Júcar, habiéndose condicionado este límite a la zona de servidumbre cifrada en 5'00 m.

CONDICIONANTES PERTENECIENTES A LA RED VIARIA Y SUS CONEXIONES

La accesibilidad actual y futura está basada principalmente en las carreteras existentes localizadas al sur.

La CV-413 será la vía principal de acceso. Esta vía conecta actualmente con la CV-410 y lo hará por dos enlaces con la CV-36. Esto ha condicionado la previsión de actuaciones de mejora sobre la CV-413, de conexión de la CV-413 con la CV-36.

En los estudios previos se analizó la posibilidad de que la vía principal de acceso fuera la norte, pero teniendo en cuenta la limitación de metros estipulados por la aprobación de Parque Comarcal se desestimó esta idea por la existencia de la vía ferroviaria Valencia-Cuenca, ya que se tendría que salvar la misma para acceder a la A-3. Es más, no se accedería de manera directa como a la CV-36, ya que se debería cruzar el área industrial colindante a dicha vía generando un aumento de tráfico y colapsando los accesos actuales que ya se encuentran saturados por la actividad industrial existente.

A su vez, Las áreas colindantes a las carreteras son las menos solicitadas para usos distintos al industrial, por hechos como el aumento de ruidos. Por ello, el linde sur se ha ajustado al máximo al límite de la mencionada vía con intención de minimizar el aislamiento de parcelas que pudieran llegar a tener otros usos.

CONDICIONANTES LEGISLATIVOS

Destacando que el ámbito ha sido declarado Parque Comarcal de innovación, en base a lo justificado en el Acuerdo del Consell, las Directrices en la ETCV señalan, en su Capítulo IV "Los Ámbitos Estratégicos del Territorio", lo siguiente:

"Directriz 111. Ámbitos Estratégicos para las Actividades Económicas

La Estrategia Territorial define Nodos de Actividad Económica, Parques Comarcales de Innovación y Polígonos Industriales y Terciarios en el Medio Rural.

[...]

*b) Los Parques Comarcales de Innovación son aquellos ámbitos territoriales de superficie normalmente inferior a las **100 hectáreas**, que pueden estar contenidos en los ámbitos anteriores, y pueden incluir los mismos usos que el Ámbito anterior, aunque con una orientación muy marcada hacia las actividades innovadoras y en su caso la compatibilidad con los tejidos residenciales.*

[...]"

Se entiende, pues, que se deberá adecuar a la superficie máxima de 100 Ha (1.000.000 m²s) y justificar su carácter innovador.

CONDICIONANTES IMPUESTOS POR DIFERENTES ADMINISTRACIONES

AEROPUERTO DE VALENCIA

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).

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.

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 Plan Parcial 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.).

Por ello, nos obliga a desarrollar el Parque lo más alejado de la A-3 junto a la CV-413, al ser la zona de máxima altura permitida por las servidumbres aeronáuticas. Ello permitirá que las futuras industrias puedan edificar y desarrollarse con menos limitaciones de altura que las áreas colindantes a la vía principal A-3.

CEMENTERIO DE ALDAIA

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 Infraestructura-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).

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. De esta forma se cumplen con las afecciones de policía sanitaria mortuoria sin restringir el uso pormenorizado de la parcela dotacional, pues en toda su superficie se tendrá la posibilidad de realizar cualquier construcción (incluso nichos).

VÍAS PECUARIAS

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 las coladas afectadas, con los anchos legalmente establecidos y respetando el trazado actual.

ADIF

La traza del ferrocarril Valencia-Cuenca, propiedad de RENFE, se encuentra al Norte del nuevo ámbito del sector, y se convierte, inevitablemente en una barrera urbana. No solo por la magnitud de su trazado, sino a su vez, por encontrarse elevado sobre talud

El sector resuelve las comunicaciones viarias salvando la barrera que supone el viario a su paso por la vía del ferrocarril, con la construcción de una superficie adscrita de conexión a un futuro apeadero intermodal Carretera-Ferrocarril, así como para el acceso de viajeros.

Las servidumbres ferroviarias, de este modo, no afectan al nuevo ámbito del Plan Parcial, únicamente a su superficie adscrita de conexión.

CONDICIONANTES POR EL USO LOGÍSTICO

La ETCV con su objetivo 16 pretende "convertir la Comunitat Valenciana en la principal Plataforma Logística del Mediterráneo," para lograr dicho objetivo es necesario que se realicen desarrollos como el propuesto. Sin embargo, cabe tener en cuenta que el sector logístico tiene ciertas exigencias que son determinantes para la elección de un emplazamiento u otro, siendo el principal de ellos la gran superficie necesaria para establecer sus plataformas logísticas.

El diseño presentado optimiza el espacio ofreciendo, con todas las limitaciones contempladas, las manzanas de mayor tamaño posible, evitando la exclusión de suelo industrial por parte de los encargados de expansión de las potenciales industrias. La misión principal, por tanto, es satisfacer las exigencias derivadas de la implantación de actividades logísticas que precisan parcelas de grandes superficies, y no tanta edificabilidad.

Indicar que en los últimos meses, de acuerdo con lo previsto por la Generalitat Valenciana, se ha observado un creciente interés por este tipo de suelos industriales-logísticos, que se está traduciendo por parte de las empresas del sector logístico en una mayor demanda de solares de grandes dimensiones en actuaciones que se están llevando a cabo tanto desde la iniciativa pública (p.e Parc Sagunt I) como privada, con el fin de facilitar la implantación de dichas actividades y, de este modo, mejorar la situación económica general.

Esta condición supondrá, por tanto, incrementar y adecuar los escenarios de oferta de suelo que dará cumplimiento a las exigencias que en cuanto a dimensiones de parcelas está demandando el Sector Logístico. Todo ello frente a los Sectores, tanto Terciarios como Industriales, en los que las parcelas existentes son pequeñas para albergar las actuaciones logísticas demandadas, y no cumplen las condiciones de normativa urbanística para dichas actuaciones. Debido a todo lo anterior se observa una escasez en este tipo de suelos, con lo cual, con la ejecución de este Plan, se realiza una oferta potencial de suelo industrial-logístico en condiciones óptimas para su implantación.

En definitiva, los terrenos donde se ubica el Parque Comarcal constituyen un suelo que permitirá albergar usos de carácter industrial y logístico de modo funcionalmente óptimo, sin que el ayuntamiento de Aldaia deba asumir otras cargas que las derivadas de los suelos viarios y dotacionales con clara vocación y destino de suelos públicos. Asimismo, remarcar que la ubicación del Parque Comarcal lo convierte en un lugar idóneo para la implantación de este tipo de inversiones de carácter logístico, con conexión prácticamente directa al eje conformado por la CV-36 – A-7(by-pass), dentro del área metropolitana de Valencia.

Además, esta ubicación, justifica su adecuación, al menos en lo referente a la localización, a los principios directores de la ocupación de suelos de las actividades económicas, de la Directriz 92 de la ETCV.

- a) Compatibilizar el crecimiento del suelo para actividades económicas con el mantenimiento de la integridad de la Infraestructura Verde del territorio.
- c) Reducir el número y la distancia de los desplazamientos por motivos de trabajo mediante el equilibrio entre la localización de la población y el empleo.
- e) Concentrar las actuaciones estratégicas en materia de suelo para actividades económicas en emplazamientos de elevada accesibilidad y disponibilidad de sistemas de transporte intermodal.
- f) Fomentar la integración paisajística de los desarrollos del suelo para actividades económicas preservando en lo posible los elementos propios y de valor singular del paisaje donde se ubican, así como los accesos a los mismos.
- g) Procurar condiciones de urbanización y diseños arquitectónicos de calidad en las áreas de actividad económica con especial incidencia en los frentes visibles desde las carreteras.

- i) Desarrollar los nuevos crecimientos de suelo para actividades económicas partiendo de los tejidos existentes procurando evitar la dispersión de estos usos en el territorio.
- j) Facilitar la conexión de estos suelos con las zonas residenciales mediante sistemas de transporte público y modos no motorizados.
- l) Reubicar los tejidos industriales y terciarios obsoletos o de localización inadecuada.

Por todos los condicionantes expuestos anteriormente, se concluye que la propuesta más factible y viable, intentando perjudicar al menor número y en la menor manera posible a los propietarios actuales, para un ámbito con las características de Parque Comarcal de Innovación son las que se definen en los planos y que se completan a través de este documento.

3 JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ESCOGIDA

El diseño de la Ordenación, y la materialización de la Urbanización y las Infraestructuras y Servicios, se ha basado en soluciones avanzadas de ordenación. Los aspectos fundamentales por los que se ha regido el desarrollo planteado son los siguientes:

- El ámbito ha sido aprobado como Parque Comarcal de Innovación. La calificación como Parque Comarcal de Innovación implica que es globalmente innovador. **La innovación se presenta mayoritariamente en las actividades** de las empresas a implantar. Pero no únicamente, dado que la innovación la podemos encontrar, entre otros, en **el diseño y la ejecución de la arquitectura de los edificios e instalaciones, en la gestión energética de las empresas, en la gestión de las aguas, en la movilidad o en las telecomunicaciones.**
- El Parque Comarcal dispondrá de **grandes zonas verdes**, que se integrarán de manera eficiente con el paisaje existente y harán poner en valor la Infraestructura Verde tanto supramunicipal como local debido a las nuevas conexiones generadas.
- **Alineación** con los Objetivos de la **ETCV**.
- Reconocimiento como ámbito con **elevado potencial territorial y económico** en instrumentos de ordenación territorial supramunicipales.
- Los **accesos** al Parque Empresarial serán fáciles tanto para vehículos como peatones y medios de transporte alternativos desde cualquiera de las diferentes vías de acceso con amplias rotondas. Contará también con **espacio intermodal**.
- El **diseño será sencillo y rectangular** de todas sus parcelas permitiendo la implantación de cualquier industria, actividad y empresa de servicios.

Tras enumerar las líneas generales del diseño pasamos a realizar una explicación más detallada del conjunto del sector.



La primera actuación se centra en la **creación de un cinturón verde** que sirva de transición entre el SU y el SNU y que se situará en el borde de todo el sector.

Este cinturón verde se materializará mediante la creación de una pantalla verde entre las parcelas industriales y las vías principales con el parcelario de rústica. Esta actuación supondrá una mejora sustancial del borde urbano en comparación a los actuales bordes de las áreas industriales existentes.

El borde ha tenido diferentes perspectivas dependiendo del lugar donde se ha ejecutado.

La delimitación del ámbito al Sur viene impuesta por la carretera CV-413, en este caso, esta zona se ha tratado como un corredor sur conformado por la carretera, la zona verde, los equipamientos y las zonas terciarias e industrial. Se mantendrá en todo momento la zona de protección (25 m) desde arista exterior de la calzada libre de obstáculos. El resto de los dotacionales se integrarán para reducir el impacto a las zonas naturales colindantes de manera que la zona verde envuelva las infraestructuras existentes (2 subestaciones eléctricas) y las nuevas constituyéndose además como elemento de conexión con la Infraestructura Verde interior y exterior.

La delimitación al Este viene impuesta por el Canal Xúquer-Túria. En este caso en el diseño de la ordenación se ha prestado especial cuidado en tratar de forma integral su inserción territorial y paisajística, así como su conexión con el entorno natural y casco urbano (carriles ciclo peatonales). Una de las directrices más importantes ha sido la de que el espacio libre "se introduzca" en el ámbito del Polígono.

Existe una secuencia dada, de Este a Oeste, que es:

- Suelo No Urbanizable SNU (irregular, elementos naturales) + Canal X-T (forma regular lineal, elemento natural modificado) + Zona Verde lineal paralela al Canal (forma regular, elemento medio natural medio artificial) + Polígono (forma regular, elemento artificial).

En esa secuencia es muy interesante la función que juega el límite Este del Polígono, como transición entre el SNU y el Suelo Urbano (SU) (aparte de otras como conexión casco urbano, y como fachada- "puerta de bienvenida"); de ahí el gran interés (entre otros) de la propuesta de acompañar el Canal X-T con toda la Zona Verde (ZV).

Al final, se trata de "un cosido" SNU/SU muy interesante, que se ve reforzado con la creación de la zona de centralidad, que no sólo es funcional (ubicación de dotacionales, servicios y terciario), sino que introduce, de algún modo, el espacio natural dentro del Polígono, transformándose a lo largo de ese espacio de centralidad, de un "verde irregular" a un "verde ordenado".

Como puede observarse en la solución de Ordenación se ha ubicado un boulevard verde que acompaña al Canal Xúquer-Tàrrida, minimizando e integrando de forma mucho más adecuada dicho Canal.

La delimitación al Oeste viene impuesta tanto por el Barranco del Poyo y sus zonas de afección, como por las afecciones del PORN de la Albufera y las zonas inundables según el SNCZI y mapas del PATRICOVA. De hecho, la delimitación inicial abarcaba hasta el límite de la Zona de Dominio Público del Barranco, y en la delimitación actual no se incluyen ninguno de los terrenos afectados por Barranco, PORN Albufera y zonas inundables. En este caso también se ha optado por la distribución de una banda corrida de zona verde donde confluye arbolado de distintas especies, como caminos peatonales y carriles ciclopeatonales.

Es por ello por lo que, en cierto modo, la delimitación Norte viene dada al estar los otros 3 límites impuestos. No obstante, ello no significa que quepa una única solución de dicho límite, y por ello se diseñó con especial cuidado dicho borde Norte, estableciendo una banda corrida e irregular, de arbolado con distintas especies vegetales y distintos portes, con ubicación no alineada, dando cierta importancia a la transición de los viales principales, de modo que el borde supusiera un cosido al espacio natural colindante y siguiendo en la medida de lo posible el parcelario de agrícola. Ello queda reflejado en las secciones de los viales pertenecientes al EATE y al Plan Parcial.

La mejora del cementerio, primeramente, mediante una ampliación al doble de su capacidad actual. La distribución realizada en la ordenación del cementerio permite la ampliación del mismo en varias fases, generando múltiples puntos de dispersión y zonas verdes de diversa escala alrededor del cementerio que permiten su completa integración y permeabilidad con el resto del entorno, en este caso logístico-industrial.



Estas actuaciones de mejora del entorno se realizan en base al aislamiento actual del mismo y la degradación que tienen en la actualidad las áreas colindantes. A su vez, al crear este espacio mixto se

da una mayor importancia a la plaza como un lugar de confluencia entre municipio, cementerio y polígono.

Mejorar la conectividad de las zonas urbanas con el área industrial mediante la red primaria adscrita, así como una mejora de los accesos, deficientes en la actualidad.

En este caso la población de Aldaia se encuentra ante un grave problema de "presión" en su lado este que ejerce toda el área industrial respecto al caso urbano. Tanto el uso residencial como el industrial son colindantes en un largo frente.

Actualmente ese modelo no es conveniente y supone una serie de innumerables problemas. Todo ello abarca a una gran superficie y gran longitud de calles, lo que lleva a prever que en el futuro, todos esos ámbitos Industriales existentes más los previstos como S. Urbanizable Industrial, se trasladen, de forma progresiva, a zonas más alejadas del Uso Residencial (pero funcionalmente conectadas), que eliminen las disfunciones, y además resuelvan la falta de parcelas, sus pequeñas dimensiones, y los servicios obsoletos, que no responden a las demandas actuales industriales y terciarias.

Hoy en día, es más adecuado un prudente distanciamiento entre zonas residenciales e industriales, aunque procurando que los desplazamientos entre ambos no sean importantes, evitando consumo de tiempo y de energía.

Y con ello, quedaría liberado el casco urbano Residencial, no tanto para su crecimiento (que también) sino para un replanteamiento del borde/límite de la ciudad, con soluciones más integradoras y sostenibles, como puedan ser "cinturones verdes", de lo cual ya se tiene un ejemplo en Aldaia, en su zona Este al límite con la Huerta.

Pero para que esta solución sea funcional el principal agente es la ejecución de una excelente red de conexiones entre el casco urbano y el nuevo sector, tanto para vehículos ligeros y pesados como para los relacionados con la movilidad sostenible.

La Red primaria Adscrita está formada por varios ámbitos:

- Ejecución del vial de enlace hasta la rotonda situada en el Camino Encreullades. (RPA-1). El sector tendrá una segunda vía principal que conectará con la carretera CV-410 Distribuidor comarcal Sur que conectará a su vez con la CV-36 y la CV-403 a la autovía A-3.
- Ejecución del vial ciclopeatonal desde el acceso al ámbito al este junto al cementerio municipal de Aldaia hasta el Polígono Industrial "El Coscollar" (RPA-2). Esta será la principal conexión ciclopeatonal con la población de Aldaia.
- Ejecución del vial de conexión hacia la CV-36, desde la rotonda situada en la CV-413 hasta el límite Norte del Sector VII perteneciente al municipio de Alaquàs (RPA-3).
- Sistema viario para completar el acceso al Sector desde la carretera CV-413, formado por la sustitución del puente sobre el Barranco (El Poyo, del Cavalls) y ampliación del paso superior del Canal Júcar-Turia (RPA-5) y (RPA-6).
- Adecuación de la carretera CV-413, de titularidad de la Diputación Provincial de Valencia desde la rotonda situada en la CV-413 en el límite con el sector VII de Alaquàs hasta el puente sobre el ferrocarril (RPA-4 y 7).
- Ejecución del vial de conexión por el Oeste, desde la CV-413 hasta la CV-36 (RPA-8).
- Las dos áreas identificadas en los Planos de Ordenación como "accesos DICs" deben ser acondicionados a la par que el resto de la carretera si a la hora de la ejecución de las obras no

hubiesen sido acondicionados dentro de las DICs, ya que de otra forma se originaría un problema de seguridad vial derivado del cambio de sección transversal en la carretera. Esta inclusión deberá ser compensada mediante el establecimiento de mecanismos de compensación entre el sector y los promotores de las DICs

Con estas últimas actuaciones, se pretende que sea la autovía CV-36 y a su vez la autovía A-7, sean las principales vías que dan acceso al nuevo sector desde la red metropolitana, ya que se podrá acceder desde la CV-413, haciendo las actuaciones necesarias para ello.

Creación de un área de **aparcamiento de camiones** aislada. Gracias a la construcción y adecuación de esta zona, se evitan los vertidos contaminantes de gasóleos por todo el sector y desgastes indeseados. Este nuevo espacio tendrá como objetivo ayudar al sector del transporte y la logística, y que los conductores se sientan cómodos mientras permanezcan en este aparcamiento que, contará con los marcados estándares en calidad y servicio.

4 ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL VIGENTE.

La realización del Plan Parcial viene supeditada a reglamentaciones de orden superior a dos niveles: cumplimiento de la legislación urbanística de aplicación (TRLOTUP), y cumplimiento de las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Aldaia.

Se propone mediante este documento una ordenación pormenorizada que responde a las directrices de la estrategia de evolución urbana definidas en el planeamiento general y a la ordenación estructural definida en el documento de homologación del sector. También se pretende asegurar la gestión urbanística y la ejecución de las obras por los mecanismos tradicionales de desarrollo de las actuaciones urbanísticas: Programa de Actuación Integrada, Proyecto de Urbanización, Reparcelación, ejecución integral de las obras de urbanización, y autorización de edificaciones y actividades mediante las correspondientes licencias.

Por todo ello, se puede afirmar que el Plan Parcial cumple las determinaciones de la ordenación estructural vigente referidas a esta zona, que determinan fundamentalmente la necesidad de ordenar urbanísticamente el ámbito del Parque Comarcal.

5 DEFINICIÓN DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR.

Cuando se plantea la ordenación urbanística de un determinado ámbito de actuación, se ha de definir tanto la ordenación pormenorizada como la ordenación estructural, puesto que ambos niveles de ordenación integran la ordenación urbanística general.

La ordenación estructural es la que viene recogida en el documento de homologación.

6 FICHAS DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN

Se reproducen a continuación las fichas de Planeamiento y Gestión del Plan Parcial del Parque Comarcal de Innovación, definidas en el documento de homologación del sector.

FICHA DE ZONA	ZONA DE NUEVO DESARROLLO INDUSTRIAL
DEFINICIÓN DE LA ZONA	
CÓDIGO DE LA ZONA	ZND-IN
SUPERFICIE	999.990,91 m2
USOS	
USO DOMINANTE	Industrial – Logístico El uso Almacén, y el uso de Centro de Datos (data center), se entienden expresamente incluidos en el uso dominante. Al menos el 51% de la superficie neta se deberá destinar a Actividades Innovadoras, de transferencia de tecnología o de I+D. En el artículo 8 de las normas de ordenación estructural se enumeran ejemplos de tipos de actividades que se podrán implantar en este nuevo Parque Comarcal y que se consideran innovadoras.
USOS COMPATIBLES	• Industrial normal y aquellas que, aun estando calificadas como molestas o peligrosas, dispongan de la aplicación de las medidas correctoras pertinentes en condiciones que sean consideradas por el Ayuntamiento, por la comisión de actividades calificadas por la Generalitat Valenciana como de suficiente garantía, así como la legislación y normativa de aplicación. • Industria Pequeña en parcela mínima de 1.500 m2 y permitida únicamente en parcela, indicada en Plano de Ordenación, compatible con el uso de Industria Pequeña (ZND-IN-5.1). • Los usos administrativos relacionados complementarios al uso principal. • Comercial complementario del uso principal, limitado a aquellas actividades que sean complementarias a la actividad productiva según el Art. 35 del PATSECOVA. • Talleres de reparación de automóviles y maquinaria, lavado de vehículos, garajes y aparcamientos. Las estaciones de servicio serán permitidas si se cumplen las garantías de seguridad marcadas por la Ley y si se considera conveniente por el Ayuntamiento, previo informe favorable de la Conselleria. La edificabilidad que le corresponderá al Ayuntamiento (10% del aprovechamiento tipo) se destinará a actividades

	innovadoras o de alta-media tecnología, según se definen en el artículo 8 de las Normas de Ordenación Estructural. • Transferencia de residuos.
USOS INCOMPATIBLES	• Residencial, a excepción de las posibles viviendas del conserje o guarda de una instalación, la cual no podrá superar los 150 m², construidos. • Sanitario, a excepción de los botiquines o salas de urgencia que las instalaciones pueden legalmente requerir. • Docente, a excepción de aquellas salas destinadas al aprendizaje o instrucción del personal o de investigación, siempre que estén vinculadas al proceso productivo allí implantado.
DENSIDAD	-
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTO (IEB)	El índice de edificabilidad bruta del sector será de 0,60983 m²t/m²s. La edificabilidad bruta máxima es de 590.854,29 m²t.
POBLACIÓN MÁXIMA	
-	
PLANO	
Ver plano ORD.E-01 "Clasificación".	
PROTECCIONES	
Infraestructura Verde: Mantener una zona en el norte del sector, que sea lo más similar posible al patrón de agrícola, y funcione como corredor territorial, paisajístico y ambiental. Así mismo se mantendrá el corredor sur con la misma funcionalidad. Ambos pertenecerán a la Infraestructura Verde del Sector.	
AFECCIONES	
-Carreteras Zona de protección (25m) de la carretera CV-413 -Aeronáuticas Zonas de Servidumbre Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Valencia. -Radioeléctricas 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. -Dominio público Hidráulico Canal Júcar Turia. Zona de servidumbre (5 m). -Vías pecuarias	

Colada del Camino de Hornillos. Anchura legal necesaria 15 m. -Cementerio de Aldaia. Policía Sanitaria Mortuoria Perímetro de protección de 25 m.
PROGRAMAS DE INTERVENCIÓN
Aplicación de medidas correctoras de estudios sectoriales: -Estudio de Paisaje. -Estudio de huella de carbono. -Estudio Acústico. -Estudio Ambiental y Territorial Estratégico.
CONDICIONES PARA LOS USOS PERMITIDOS
Edificación aislada-Bloque exento. Los usos terciarios (TR), equipamientos (QM), e Infraestructura-Servicio Urbano (QI*) serán admisibles en aquellas zonas de ordenación pormenorizada señaladas como tal.
ORDENANZAS GENERALES Y PARTICULARES
Ordenanzas del Plan Parcial: -Título Primero: Normas Generales. -Título Segundo: Ordenación Estructural. -Título Tercero: Medidas y Normas de Integración Paisajística. -Título Cuarto: Normas de Protección Histórica y Arquitectónica Ordenación Estructural. -Título Quinto: Normas de Servidumbres Aeronáuticas

FICHA DE GESTIÓN	ZND-IN PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN "PONT DELS CAVALLS"
CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN	
ZONA DE ORDENACIÓN	ZND-IN
CLASE DE SUELO	Suelo Urbanizable
USOS	
USO DOMINANTE	Industrial – Logístico El uso Almacén, y el uso de Centro de Datos (data center), se entienden expresamente incluidos en el uso dominante. Al menos el 51% de la superficie neta se deberá destinar a Actividades Innovadoras, de transferencia de tecnología o de I+D. En el artículo 8 de las normas de ordenación estructural se enumeran ejemplos de tipos de actividades que se podrán implantar en este nuevo Parque Comarcal y que se consideran innovadoras.
USOS COMPATIBLES	• Industrial normal y aquellas que, aun estando calificadas como molestas o peligrosas, dispongan de la aplicación de las medidas correctoras pertinentes en condiciones que sean consideradas por el Ayuntamiento, por la comisión de actividades calificadas por la Generalitat Valenciana como de suficiente garantía, así como la legislación y normativa de aplicación. • Industria Pequeña en parcela mínima de 1.500 m² y permitida únicamente en parcela, indicada en Plano de Ordenación, compatible con el uso de Industria Pequeña (ZND-IN-5.1). • Los usos administrativos relacionados complementarios al uso principal. • Comercial complementario del uso principal, limitado a aquellas actividades que sean complementarias a la actividad productiva según el Art. 35 del PATSECOVA. • Talleres de reparación de automóviles y maquinaria, lavado de vehículos, garajes y aparcamientos. Las estaciones de servicio serán permitidas si se cumplen las garantías de seguridad marcadas por la Ley y si se

	considera conveniente por el Ayuntamiento, previo informe favorable de la Conselleria. - La edificabilidad que le corresponderá al Ayuntamiento (10% del aprovechamiento tipo) se destinará a actividades innovadoras o de alta-media tecnología, según se definen en el artículo 8 de las Normas de Ordenación Estructural. Transferencia de Residuos.
USOS INCOMPATIBLES	Residencial, a excepción de las posibles viviendas del conserje o guarda de una instalación, la cual no podrá superar los 150 m², construidos. Sanitario, a excepción de los botiquines o salas de urgencia que las instalaciones pueden legalmente requerir. Docente, a excepción de aquellas salas destinadas al aprendizaje o instrucción del personal o de investigación, siempre que estén vinculadas al proceso productivo allí implantado.
CRITERIOS DE APROVECHAMIENTO Y ÁREA DE REPARTO	
Existe un área de reparto. La superficie que se considera para el Área de Reparto (actuaciones integradas), es la resultante de considerar la superficie del Sector más la superficie de Red Primaria exterior adscrita, menos la suma de los suelos públicos afectos a su destino (tanto interiores, como exteriores de la carretera CV-413) y menos la superficie de los suelos sometidos al régimen de áreas semiconsolidadas. La superficie del Área de Reparto es 998.459,07 m²s. El aprovechamiento tipo es de 0,5917661 m²t/m²s.	
PLANO DE DELIMITACIÓN DEL SECTOR	
Ver plano ORD.E 01 "Clasificación".	
PARÁMETROS URBANÍSTICOS	
SUPERFICIE DEL SECTOR (m2s)	999.990,91
SUP. RED PRIMARIA INSCRITA (m2s)	173.402,26
SUP. INSCRITA COMUNICACIONES (m2s)	46.182,18
SUP. INSCRITA ZONAS VERDES (m2s)	127.220,08
SUP. INSCRITA EQUIPAMIENTOS (m2s)	-

SUP. RED PRIMARIA ADSCRITA (m2s)	64.400,95
SUP. ADSCRITA COMUNICACIONES (m2s)	64.400,95
SUP. ADSCRITA ZONAS VERDES (m2s)	-
SUP. ADSCRITA EQUIPAMIENTOS (m2s)	-
SUPERFICIE RED PRIMARIA	237.803,21
RED PRIMARIA AFECTA A SU DESTINO (m2s)	5.756,39
SUBESTACIONES PREEXISTENTES	10.749,61
AREA INDUSTRIAL SEMICONSOLIDADA	14.601,30
SUPERFICIE COMPUTABLE DEL SECTOR (m2s)	968.883,61
IEB (m2t/m2s)	0,60983
IET (m2t/m2s)	0,011096
IEI (m2t/m2s)	0,598734
EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t)	590.854,29
EDIFICABILIDAD TERCIARIA (m2t)	10.750,84
EDIFICABILIDAD INDUSTRIAL (m2t)	580.103,46
CONDICIONES DE ORDENACIÓN	
Se desarrollará la ordenación pormenorizada en el Plan Parcial.	
CONDICIONES DE GESTIÓN	
FIGURA DE PLANEAMIENTO	Programa de Actuación Integrada Homologación y Plan Parcial.
GESTIÓN	INDIRECTA Programa de Actuación Integrada
PROGRAMACIÓN	La Unidad de Ejecución es única.
CONDICIONES DE EJECUCIÓN	
1. Conexiones de la Infraestructura Verde con el exterior: Mantener una zona en el norte del sector, que sea lo más similar posible al patrón de agrícola, y funcione como corredor territorial, paisajístico y ambiental. Así mismo se mantendrá el corredor sur con la misma funcionalidad. Ambos pertenecerán a la Infraestructura Verde del Sector.	

- 2. Red de saneamiento.** La red de saneamiento será separativa. Las condiciones de conexión y entrega se adecuarán a las exigencias del organismo de cuenca titular y serán detalladas en el proyecto de urbanización. Se instalarán sistemas de drenaje sostenible (SUDS), con su posterior concreción en el Proyecto de Urbanización y verificación del funcionamiento mediante la elaboración de un Estudio hidrológico-hidráulico.

Las aguas residuales generadas en el sector se conectarán a la red de saneamiento del Polígono "El Coscollar", desde donde serán conducidas a través de la red municipal de colectores hasta la depuradora de Quart – Benàger.

Para el diseño y cálculo de la red de saneamiento de aguas residuales deberán considerarse los Sectores de Suelo Urbanizable previstos en el PGE de Quart de Poblet (SI-1 "Los Hornillos 1" y SI-2 "Los Hornillos 2").

- 3. Energía Eléctrica.** La conexión se realizará a través de una de las dos subestaciones eléctricas situadas dentro del ámbito de actuación, de acuerdo a las condiciones que estipule la empresa distribuidora.

El abastecimiento de energía eléctrica se realizará de modo que el sector funcione de manera completamente independiente al resto del suelo urbano. Para ello se deberá plantear una red subterránea de media tensión que alimente los centros de transformación que se ubiquen en el Sector.

- 4. Red de telecomunicaciones.** La conexión con la red telefónica general se realizará a través de una cámara de conexión situada en el límite del Sector. Se incluirá en las obras de urbanización la previsión de la red de fibra óptica.

- 5. Red de gas.** Su instalación dependerá de la viabilidad y compatibilidad con las infraestructuras de suministro existentes.

- 6. Accesos viarios.** Se asigna al Agente Urbanizador el proyecto, obtención de terrenos y la ejecución de las siguientes actuaciones:

- Ejecución del vial de enlace hasta la rotonda situada en el Camino Encreullades. (RPA-1).
- Ejecución del vial ciclopeatonal desde el acceso al ámbito al este junto al cementerio municipal de Aldaia hasta el Polígono Industrial "El Coscollar" (RPA-2).
- Ejecución del vial de conexión hacia la CV-36, desde la rotonda situada en la CV-413 hasta el límite Norte del Sector VII perteneciente al municipio de Alaquàs (RPA-3).
- Sistema viario para completar el acceso al Sector desde la carretera CV-413, formado por la sustitución del puente sobre el Barranco (El Poyo, del Cavalls) y ampliación del paso superior del Canal Júcar-Turia (RPA-5) y (RPA-6).
- Adecuación de la carretera CV-413, de titularidad de la Diputación Provincial de Valencia desde la rotonda situada en la CV-413 en el límite con el sector VII de Alaquàs hasta el puente sobre el ferrocarril (RPA-4 y 7).
- Ejecución del vial de conexión por el Oeste, desde la CV-413 hasta la CV-36 (RPA-8).
- Las dos áreas identificadas en los Planos de Ordenación como "accesos DICs" deben ser acondicionados a la par que el resto de la carretera si a la hora de la ejecución de las obras no hubiesen sido acondicionados dentro de las DICs, ya que de otra forma se originaría un problema de seguridad vial derivado del cambio de sección transversal en la carretera. Esta inclusión deberá ser compensada mediante el establecimiento de mecanismos de compensación entre el sector y los promotores de las DICs.

Para ello, se deberán obtener las autorizaciones que se requieran de las Administraciones y/u Organismos titulares de ellas.

7. Calidad del aire. Las actividades que se implanten en el sector deberán de contar con un estudio acústico específico y la posterior auditoría acústica que garantizará que se mantienen los objetivos de calidad respecto a lo que se prevé, de acuerdo con lo que se establece en la Ley 7/2022.

8. Proyectos de urbanización y otros proyectos.

Los proyectos de urbanización y otros proyectos que desarrollen la ordenación del sector:

- Se someterán a Evaluación de Impacto Ambiental si procede según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.
- Irán acompañados de un estudio de huella de carbono con mayor concreción al haberse definido el ajardinamiento de las zonas verdes, donde se incluya la ganancia producida por las zonas verdes y la pérdida por los campos de cítricos eliminados.
- Se instalará energía solar fotovoltaica en las cubiertas de todas las edificaciones industriales y terciarias que se implanten en el sector que tengan una superficie superior a 250 m². En caso de ser viable, la instalación se sobredimensionará, y se destinará a autoconsumo al menos lo exigido por la legislación vigente, y en su caso el exceso de energía se verterá a la red.
- Se realizará la plantación de al menos 2.989 árboles.
- Contemplarán las dotaciones que le confieran al Sector la clasificación de Área Industrial Avanzada de la Ley 14/2018, de 5 de junio, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana.
- Deberá preverse el desmantelamiento de las redes de instalaciones existentes que devengan innecesarias, así como los soterramientos y reposiciones de servicios que se requieran. Quedan prohibidos sobre las parcelas y red viaria interior, debiendo ser enterrada su instalación. Para el caso de la red de Telecomunicaciones se preverá la retirada de los despliegues efectuados de forma aérea o apoyándose en las fachadas de los edificios, previo acuerdo con los operadores afectados y a la viabilidad técnica y económica, todo ello sin perjuicio de que la administración encargada de la aprobación de dicho instrumento proporcione una solución alternativa que garantice la disponibilidad de canalizaciones u otros recursos necesarios para desplegar las redes en condiciones viables desde el punto de vista técnico.

9. Plan de Movilidad Sostenible

Se realizarán las actuaciones previstas en el Plan de Movilidad Sostenible, entre las que se destaca:

- Adecuación de una conexión ciclopeatonal desde Cementerio de Aldaia hasta el Carrer Vuit de Març.
- Disposición de plazas de aparcamiento públicas para bicicletas.
- Creación de un espacio público confortable para estancia y esparcimiento vinculado a la zona verde del sector.
- Implementación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

10. Servidumbres Aeroportuarias

Este ámbito se encuentra afectado por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia correspondientes al Real Decreto 856/2008 (B.O.E. núm.129, de 28 mayo) y por las propuestas de servidumbres aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado por Orden FOM/3417/2010 (B.O.E. nº 2, de 3 de enero de 2011).

La ejecución en este ámbito de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores- incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción

(incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantaciones, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 31 y 33 del Real Decreto 369/2023 en su actual redacción.

11. Otras Condiciones

- Preservar la integridad del canal Júcar-Turia como límite real y efectivo del sector.
- El proyecto de urbanización deberá proponer una solución para el cruce de la vía pecuaria Camino de Hornillos con la CV-413.
- **Condiciones referentes al cambio climático:** Se debe instalar energía solar fotovoltaica en las cubiertas de las nuevas edificaciones industriales que tengan una superficie superior a 250 m².
- **Condiciones de borde:** En las parcelas ZND-IN-1 y ZND-IN-6/ZND-IN-6.1 (en esta segunda en caso de modificación sustancial e integral o de nueva ejecución), y en la parcela SQM-3, deberá de realizarse un tratamiento en el borde o linde con el límite del sector para dar una continuidad visual al cinturón verde perteneciente al mismo que asegure la conformación futura de un sistema continuo de espacios abiertos.
- En el Título segundo, Artículo 8, de las normas de ordenación estructural, se define como se valorará de manera objetiva el componente innovador del uso y la actividad a implantar. Estos usos y actividades de componente innovador del parque deberán ocupar como mínimo el 51 % de la superficie neta.
- **Aparcamientos:** En referencia a la reserva de plazas de aparcamiento, el presente Plan ha previsto una reducción de la misma. Esta reducción deberá aprobarse mediante Resolución motivada de la Consellería competente en Ordenación del Territorio previo Informe favorable de la Consellería competente en Industria (según pto. 6.3 del Anexo IV del TR LOTUP).
- **Condiciones estéticas:** Deben cumplirse todas las condiciones estéticas y compositivas prescritas en el Capítulo V de estas Normas Urbanísticas.
- **Condiciones de integración paisajística:** Deben cumplirse todas las condiciones de integración paisajísticas incluidas en las Normas Urbanísticas del Plan Parcial, así como las previstas en el Estudio de Paisaje.
- **Autorizaciones:** Deberán obtenerse cuantas autorizaciones se requieran por razón de materia, que sean exigibles por la legislación vigente, destacando entre ellas, las autorizaciones de vertido.
- **Ampliación del Cementerio:** deberá aportarse Estudio Hidrogeológico, según lo preceptuado en el art. 43 y 44 del Reglamento por el que se regulan las prácticas de policía sanitaria mortuoria en el ámbito de la Comunidad Valenciana.

7 ORDENACIÓN PORMENORIZADA

7.1 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA

La ordenación estructural y pormenorizada se han elaborado conjuntamente, puesto que para formular una propuesta definitiva de delimitación del sector ha sido necesario verificar el ajuste de la ordenación pormenorizada y proponer viales de trazado adecuado.

Se incluye en el plan las propuestas para corregir las características de la CV-413 en los puntos en que cruza el barranco de Poyo y el canal Júcar – Turia, dos puntos que es conveniente mejorar. Para ello se propone una sección de calzada simple entre los dos puntos, un nuevo puente sobre el barranco y la ampliación del tablero sobre el canal.

También se proyecta una rotonda (Rotonda 5) sobre la CV-413 en la intersección que se produce con el viario interno del sector y que se constituirá en el principal acceso de este.

La red viaria se organiza en tres niveles jerárquicos:

- El primer nivel corresponde con los principales accesos al parque. En primer lugar, a la propia CV-413 como uno de los principales viales de acceso con un carril por sentido en el tramo en que discurre entre el nuevo puente sobre el Barranco y el canal.
Existe también un segundo vial de acceso al sector por su parte nordeste que conectará a través de una rotonda al Camino de Encreullades.
- El segundo nivel corresponde a los bulevares principales de la actuación (Norte-Sur y Este-Oeste) con sección de 36 m y calzada de 4 carriles y dos sentidos de circulación. Es una sección que permite aceras amplias y genera facilidad de maniobra a los vehículos pesados, con lo que se persigue tanto la solución de la demanda actual en los polígonos industriales como la futura contemplando, incluso, una evolución a la segunda fase de Parque Comarcal permitiendo la adecuación del vial Este-Oeste sin un coste demasiado elevado.
- El tercer nivel corresponde a las vías secundarias de una anchura inferior a las anteriores (25 m vial de doble sentido y 18 m vial de un único sentido) que sirven para interconectar todas las manzanas entre sí y formar una red viaria completa.

De la circunstancia de apoyarse la delimitación del sector en elementos lineales con carácter de barrera como el barranco, el canal y la carretera CV-413, deriva la solución de la disposición y configuración de las zonas verdes. Se proyectan con un carácter fundamentalmente perimetral por diversas razones:

- a. Interponer una barrera vegetal entre el elemento de borde que actúe como camuflaje visual de este respecto de la nueva zona urbana y viceversa. El mismo efecto se persigue entre las zonas de reserva para equipamientos y el resto del sector.
- b. Formar una barrera vegetal entre el medio circundante y el sector como hito de reconocimiento paisajístico (el compartimento territorial guardado en la memoria y reconocido en el paisaje panorámico).
- c. Proyectar zonas verdes con una planta fácil de mantener y de vigilar, basadas en el arbolado de alineación y en donde sea difícil que se forme la espesura boscosa.

La asignación del equipamiento agrupado hacia la zona este colindante con el cementerio de Aldaia y a los servicios existentes de Iberdrola e Hidrocantábrico, mejorando el acceso a los mismos y posicionándolos en zonas menos aisladas que en la actualidad. La mejor accesibilidad y aumento del tránsito en la zona, aumenta la seguridad para trabajadores y visitantes.

Es primordial que los desplazamientos de vehículos sean lo más cortos posibles entre las distintas industrias y las vías principales de acceso al sector, por ello se opta por un diseño poligonal, siendo este el diseño que prima en el urbanismo actual eficiente.

Este diseño evita, de igual modo, el aislamiento de determinadas zonas que pudieran resultar degradadas por no poder generar parcelas del tamaño suficiente para que se ajusten a las necesidades actuales.

El área ordenada por el Plan Parcial divide Suelo de dominio privado en las Zonas siguientes:

Zona de Uso Industrial/Logística (ZND-IN/LOG)

Zona de Uso Terciario (ZND-TR)

con una Edificabilidad neta sobre parcela de 0.99665 m²/m² de parcela. Como se justifica en el anexo al Plan Parcial, **Memoria de Viabilidad Económica, el valor de repercusión del suelo urbanizado terciario y el valor de repercusión del suelo urbanizado industrial es sensiblemente el mismo**, por lo que no será necesario aplicar coeficientes de ponderación en el Proyecto de Reparcelación.

8 RED SECUNDARIA.

La red secundaria de reservas de suelo dotacional público complementa la red primaria de modo que entre ambas integran la totalidad de reservas de suelo dotacional previstas en el planeamiento. Al mismo tiempo, la red secundaria determina la configuración del modelo de parcelación y separa los espacios dotacionales de destino público de los que tienen destino privado.

Los elementos que integran la red secundaria son las parcelas de equipamiento y algunos elementos de la red viaria. Estos elementos vienen reflejados en los Planos de Ordenación de este Plan Parcial.

8.1 EQUIPAMIENTOS

Se consideran en este apartado únicamente las parcelas para equipamiento de la red secundaria incluidas en el Sector. Existe un total de 49.290,75 m²s destinado a uso de equipamiento de dotacionales múltiples (QM), reserva de suelo dotacional cuyo uso específico se definirá con posterioridad a la gestión del plan.

El tratamiento para las dos subestaciones existentes dentro del ámbito es su inclusión dentro de la calificación (ISUP), Infraestructura-Servicio Urbano, de titularidad privada. El motivo principal, radica en que dichas reservas para infraestructuras requieren de su ocupación permanente por parte de las compañías suministradoras de energía eléctrica, y que, para una mayor facilidad de gestión, deben ser objeto de cesión a favor de las mismas (en cualquiera de las formas legalmente establecidas).

EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	m ²
QM-1	7.604,46
QM-2 AMPLIACIÓN CEMENTERIO	17.094,47
QM-3	20.540,82
QM-4	4.051,00
TOTAL	49.290,75 m²
EQUIPAMIENTO PRIVADO	m ²
ISUP-1	20.912,89 m²

8.2 RED VIARIA

Las condiciones funcionales y dimensionales de la red viaria vienen reguladas por el apartado III.2 del Anexo IV del TRLOTUP:

2.2. Se entiende por red viaria urbana la conformada por los elementos lineales de las vías que discurren por el interior de la zona urbana, así como los elementos ajardinados tales como rotondas, medianas, setos separadores, isletas y otras análogas necesarias para la ordenación del tráfico viario que no cumplan los requisitos para ser computadas como zonas verdes según este anexo. Se admitirá el acceso a edificaciones a través de viario privado siempre que quede garantizado el acceso de vehículos de emergencia en las condiciones técnicas definidas en la normativa aplicable en esta materia.

2.3. El diseño de la red viaria no incluida en los catálogos de carreteras se ajustará a las siguientes condiciones funcionales, además de las que resulten exigibles por la normativa sectorial en materia de movilidad y accesibilidad en el medio urbano:

a) Se buscará un equilibrio entre los trazados viarios (perfiles longitudinales y transversales) y el relieve natural de los terrenos, de modo que las pendientes de los viales no resulten excesivas, pero tampoco se produzcan movimientos de tierra exagerados que den lugar a desmontes y terraplenes inadecuados por su impacto paisajístico.

b) Salvo casos excepcionales, que deberán justificarse expresamente, la pendiente de los viales de tráfico rodado no superará el 12 por ciento. Las calles peatonales dispondrán de tramos escalonados cuando su pendiente supere el 5 por ciento. No se admitirán recorridos de carriles bici en el medio urbano cuya pendiente supere el 10 por ciento durante más de 25 metros de recorrido, no siendo en ningún caso superior a un 15 por ciento.

c) Todos los viales deberán permitir el paso de los vehículos de emergencia, para lo cual dispondrán de una anchura mínima, libre de cualquier obstáculo, de 5 metros.

d) En los nuevos desarrollos, se implantará un recorrido de carril-bici que discurra, al menos, por los ejes principales de la ordenación y que conecte, en su caso, con la red de carril-bici ya implantada en las áreas urbanizadas y con la estructura de caminos del medio rural, cuando la actuación sea colindante a terrenos no urbanizados.

(.../...)

2.4. Los elementos de la red viaria de los nuevos desarrollos, no incluida en los catálogos de carreteras, se ajustarán a las siguientes condiciones dimensionales, además de las que resulten exigibles por la normativa sectorial en materia de movilidad y accesibilidad en el medio urbano:

a) La anchura mínima de los viales será la que se indica en la tabla siguiente, en función del uso global, la intensidad de la edificación y el carácter de la vía:

Anchura mínima de los viales	Vial de sentido único	Vial de doble sentido
Residencial; $IEB > 0,60 \text{ m}^2/\text{m}^2$	16 metros	20 metros
$0,30 \text{ m}^2/\text{m}^2 \leq IEB \leq 0,60 \text{ m}^2/\text{m}^2$	12 metros	16 metros
$IEB < 0,30 \text{ m}^2/\text{m}^2$	10 metros	12 metros
Terciario	16 metros	20 metros
Industrial	18 metros	24 metros

(.../...)

d) En las zonas de nuevo desarrollo, las aceras tendrán una anchura mínima de 2 m. Las aceras de más de 3 m de anchura deberán incorporar arbolado de alineación, con la limitación de que la anchura efectiva de paso no sea inferior a 2 m y siempre que sea compatible con las redes de servicios. Las de más de 4 m de anchura dispondrán siempre de arbolado de alineación.

e) Las calzadas destinadas a la circulación de vehículos tendrán una anchura mínima de 4,50 m en los viales de un solo sentido de circulación y de 6 m en los viales con doble sentido.

f) Las bandas específicas de carril-bici tendrán una anchura mínima de 2 metros.

g) Las plazas de aparcamiento dispuestas en cordón tendrán unas dimensiones mínimas de 2,20 m x 4,50 m. Las plazas de aparcamiento dispuestas en batería tendrán unas dimensiones mínimas de 2,40 m x 4,50 m. Cuando en los planos no se delimiten gráficamente cada una de las plazas de aparcamiento, las dimensiones anteriormente indicadas son las que se utilizarán para calcular el número de plazas de aparcamiento que caben en cada banda de aparcamiento en cordón o en batería.

(.../...)

La red viaria prevista en la ordenación pormenorizada del Sector se compone del viario de tránsito propiamente dicho (calzadas), las zonas destinadas a aparcamiento, aceras y carril bici. En el diseño de la red se ha buscado el mayor equilibrio entre el trazado y el relieve natural del terreno, evitando grandes movimientos de tierra.

Se ha diseñado un recorrido de carril bici a lo largo de todo el Parque Comarcal, que permite la interconexión del polígono industrial con sus entradas y salidas principales, produciendo a su vez una conectividad accesible con el municipio de Aldaia. Este carril bici tendrá una anchura de 2,5 m. Se proyecta con pavimento que recibirá un tratamiento, terminado en color rojo que dotará a su superficie de un menor deslizamiento.

La anchura mínima de los viales se determina según el TRLOTUP en función de su uso global, la intensidad de la edificación y el carácter de la vía. Según se expone en la tabla anterior, en el caso de considerar únicamente el uso global industrial, la anchura mínima para viales de sentido único es de 18 m y de 24 m para los de doble sentido. En el caso de uso global terciario, los anchos mínimos se reducen a 16 y 20 m respectivamente. En el Parque Comarcal de Innovación el uso dominante es industrial-logístico, pero se contempla que el terciario sea un uso compatible o complementario en todo el ámbito. Finalmente se adopta el criterio del lado de la seguridad, de manera que la ordenación pormenorizada propuesta considera, para determinar las anchuras mínimas de los viales, el caso más desfavorable, que es el prescrito en el uso industrial. Además, los ejes principales del Sector se definen con una doble calzada de dos carriles por sentido, respectivamente, separada por un bulevar ajardinado, de manera que si se considera la anchura total (entre las alineaciones de las manzanas 36,00 m), ésta es muy superior a la exigida por el TRLOTUP incluso para uso industrial.

A partir de las arterias principales se diseña una trama viaria que sigue un trazado regular, con alineaciones paralelas y perpendiculares al eje principal. Las intersecciones de las vías principales se resuelven con glorietas de 68 m de diámetro entre bordillos exteriores. Además, se diseña un **aparcamiento para vehículos pesados** que posee **17.038,48 m²**.

Las calzadas para la circulación de vehículos se han diseñado con una anchura mínima de 7,0 metros en los viales de un único sentido, y 14 metros en el caso de viales de doble sentido de circulación. Las aceras, tendrán siempre una anchura mínima de 2,00 metros, y aquellas que tengan más de 3 m incorporarán arbolado de alineación, siempre respetando la anchura efectiva de paso de mínimo 2 metros. El carril - bici se ha diseñado con una anchura de 2,50 m.

Por último, las plazas de aparcamiento público se dispondrán en cordón y en batería, según el diseño del vial, y con dimensiones iguales o superiores a las determinadas en el TRLOTUP (las de cordón tendrán 2,50 m de anchura, y las de batería al menos 4,50 m).

La superficie total de la **red viaria pertenecientes a la red secundaria** es de **121.393,93 m²**.

8.3 RESUMEN DE SUPERFICIES

Los valores totales de superficies según su uso se presentan en la siguiente tabla.

SUELO PRIVADO	
ZONA EDIFICABLE	SUPERFICIE m²
ZND-IN-1	32.575,82
ZND-IN-2	207.583,02
ZND-IN-3	205.839,39
ZND-IN-4	90.425,81
ZND-IN-5	29.675,80
ZND-IN-5.1	15.020,47
ZND-IN-6.1	948,83
ZND-IN-6 (industria semiconsolidado, no computa)	14.601,30
ZND-TR-1	4.937,08
ZND-TR-2	5.832,60
ISUP-1 Infraestructura-Servicio Urbano Privado	20.912,89
TOTAL SUELO PRIVADO	628.353,01 m²
SUELO DOTACIONAL	
RED PRIMARIA	
SUP. RED PRIMARIA INSCRITA	173.402,26
SUP. INSCRITA COMUNICACIONES	46.182,18
SUP. INSCRITA ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	127.220,08
SUP. INSCRITA EQUIPAMIENTOS	
SUP. RED PRIMARIA ADSCRITA	64.400,95
SUP. ADSCRITA COMUNICACIONES	64.400,95
SUP. ADSCRITA ZONAS VERDES	
SUP. ADSCRITA EQUIPAMIENTOS	
RED SECUNDARIA	
COMUNICACIONES	148.944,89
RED VIARIA CV	121.393,93
APARCAMIENTOS CA	27.550,96
CA-1	17.038,48
CA-2	10.512,48
ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	0,00
EQUIPAMIENTOS	49.290,75
QM-1	7.604,46
QM-2 AMPLIACIÓN CEMENTERIO	17.094,47
QM-3	20.540,82
QM-4	4.051,00
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS	436.038,85 m²
TOTAL DOTACIONES PÚBLICAS INSCRITAS	371.637,90 m²
TOTAL SECTOR	999.990,91
sup dom pub afecta a su destino CV-413 interior	5.756,39
subestaciones preexistentes	10.749,61
area industrial semiconsolidada en régimen act aisladas	14.601,30
SUPERFICIE COMPUTABLE DEL SECTOR	968.883,61

9 CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES DOTACIONALES

Esta actuación consiste en el desarrollo de un sector de suelo urbanizable de uso industrial - terciario, y por lo tanto le son de aplicación las reservas de suelo dotacional de la red secundaria de uso dominante terciario e industrial, reguladas por los apartados III.5 y III.6 (respectivamente) del Anexo IV del TRLOTUP. En estos preceptos legales se determinan las reservas mínimas de zonas verdes, y las reservas de aparcamiento tanto en espacio público como en parcela privada.

9.1 RESERVA DE SUELO DOTACIONAL DESTINADO A ZONAS VERDES

El planteamiento general de la reserva mínima de Zonas Verdes con uso global predominante Industrial-Logístico y Terciario, está regulado en los puntos 6.1 y 5.2 (industrial y terciario, respectivamente) del apartado III del Anexo IV del TRLOTUP. El texto de estos dos puntos es idéntico: *"Debe destinarse a zonas verdes públicas una superficie **superior al 10 por ciento** de la superficie computable del sector"*.

En la ordenación del Sector se han definido las siguientes zonas verdes con una superficie total de **127.220,08m²**:

VJ Jardines: 100.876,85 m²

VNC Zonas Verdes No Computables: 26.343,23 m²

El área total de zona verde computable del Parque Comarcal, que se corresponde con los jardines, asciende a **100.876,85 m²s**, que supone un porcentaje respecto de la SCS (968.883,61 m²s) del 10,41%. Se cumple así con una de la reserva mínima de suelo dotacional para zonas verdes establecida por el TRLOTUP (10% de la SCS).

9.2 DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS EN VÍA PÚBLICA y PARCELA PRIVADA

La reserva mínima de aparcamientos públicos con uso dominante Industrial se establece en el anexo IV.III. el punto 6.2 del TRLOTUP, donde se dice lo siguiente:

*INDUSTRIAL: Punto 6.2. "La reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de **una plaza para turismo por cada 200 metros cuadrados**, o fracción, de edificabilidad industrial, y de **1 plaza para vehículos pesados por cada 1.500 metros cuadrados**, o fracción, de edificabilidad industrial"*.

La reserva mínima de aparcamientos privados con uso dominante Industrial se establece en el anexo IV.III. el punto 6.2 del TRLOTUP, donde se dice lo siguiente:

INDUSTRIAL:

*La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de **1 plaza por cada 100 metros cuadrados**, o fracción, de edificabilidad industrial.*

El cumplimiento de estas reservas mínimas de aparcamiento en parcela privada se determina en las Normas Urbanísticas específicas de este Plan Parcial, que regulan el uso de las parcelas privadas del Parque Comarcal de Innovación.

Se prevé el número de plazas señaladas en la Memoria del presente Plan y grafiadas en los Planos de Ordenación, **suponiendo éstas una reducción respecto de los estándares** del punto. 6.2 del Anexo IV del TR LOTUP. Esta reducción deberá aprobarse mediante Resolución motivada de la Conselleria competente en Ordenación del Territorio previo Informe favorable de la Conselleria competente en Industria (según punto. 6.3 del Anexo IV del TR LOTUP).

Las reducciones de los estándares de aparcamientos propuestas son:

JUSTIFICACIÓN DE RESERVA DE APARCAMIENTO			
	Plazas aparcamiento privadas	Plazas aparcamiento públicas (vehículos ligeros)	Plazas aparcamiento públicas (camiones)
TRLOTUP	1/100 m ² t	1/200 m ² t	1/1500 m ² t
	5909	2954	394
Reducción estandar PLAN PARCIAL	1/200 m² *	1/300 m²	1/1500 m² **
	--	1970	197
PLAN PARCIAL	--	1978	200

(**) La reserva mínima de plazas de aparcamiento públicas será de una plaza para turismo por cada 300 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial, y de 1 plaza para vehículos pesados por cada 1.500 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial, pudiendo el 50% de esta segunda materializarse en parcela privada.

(*) En el caso de implantación del uso logístico se aplicará la ratio establecida con carácter general por el Plan Parcial para uso industrial de una plaza cada 200 m²t, o fracción, de edificabilidad industrial, considerando que los espacios destinados a depósito o almacenamiento de mercancías o similares, sin presencia permanente de personas, computarán al 25% de su superficie a efectos del cálculo de la reserva de aparcamiento en parcela privada.

9.3 CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES- SÍNTESIS.

JUSTIFICACIÓN DE DOTACIONES		
	Zonas verdes	Equipamientos
TRLOTUP	10%	5%
	96.888,36	48.444,18
PLAN PARCIAL	10,41%	5,09%
	100.876,85	49.290,75

10 UNIDADES DE EJECUCIÓN.

10.1 DELIMITACIÓN

Tal y como señala la Ficha de Gestión, el ámbito de la Unidad de Ejecución coincide con la delimitación configurada por el suelo el sector y los suelos adscritos.

La gestión del Plan Parcial se realiza según se establece en el TRLOTUP 1/2021, mediante la redacción y aprobación del consiguiente Programa para el Desarrollo de la Actuación Integrada del Plan Parcial y Homologación del Sector Parque Comarcal de Innovación.

El Programa tiene como función determinar las condiciones y plazos en que se urbanizará los terrenos que comprende este Plan Parcial, planificando el proceso de gestión urbanística. El Programa tendrá vigencia definida en el tiempo, habiéndose de desarrollar en un plazo determinado.

El Programa será pues el instrumento que marque el inicio del proceso gradual de adquisición de derechos de contenido urbanístico para los terrenos del presente Plan Parcial.

Los terrenos comprendidos en el Plan Parcial constituyen una única área de reparto de superficie 998.883,61 m², con un aprovechamiento tipo de 0,5917661 m²/m²s.

El artículo 72 de la TRLOTUP 1/2021 dice:

"Aprovechamiento subjetivo: el aprovechamiento susceptible de apropiación por las personas propietarias, que resulta de restar del aprovechamiento tipo el porcentaje de aprovechamiento que corresponde a la administración. En suelo urbanizable, será el 90% del aprovechamiento tipo, salvo en áreas de reforma interior para las que el planeamiento establezca un porcentaje mayor."

La cuantificación y forma de obtención de la cesión obligatoria del 10% de aprovechamiento que le corresponde al Ayuntamiento de Aldaia se especificará de forma concreta en la Proposición Jurídico-Económica del presente Programa.

Así pues, de conformidad con el artículo 73 del TRLOTUP, mediante el presente Plan Parcial se procede a configurar una única actuación integrada para el desarrollo de la unidad de ejecución única delimitada, que englobará tanto al sector como a los ámbitos externos al sector de red primaria adscrita la cual se programará y ejecutará mediante un único Programa de Actuación Integrada.

En consecuencia, el ámbito de la actuación integrada resulta coincidente con la superficie total ordenada por el Plan Parcial y los suelos adscritos.

11 ÁREAS OBJETO DE ORDENACIÓN MEDIANTE ESTUDIOS DE DETALLE.

El presente Plan Parcial propone una tipología edificatoria de edificación aislada de bloque exento, que responde a las condiciones de la zona. En previsión de demandas futuras o no contempladas y con el fin de flexibilizar y poder adaptar las edificaciones a las demandas concretas de determinadas actividades, se podrán redactar Estudios de Detalle que desarrollen el presente Plan Parcial. Los Estudios de Detalle que se redacten irán encaminados a proponer ordenaciones de volúmenes y tipologías acordes a las necesidades de las actividades que se deseen implantar.

Se podrán redactar Estudios de Detalles con las siguientes condiciones:

- El ámbito de los Estudios de Detalle abarcará necesariamente manzanas completas.
- En ningún caso se podrá incrementar el aprovechamiento lucrativo, ni proponer usos prohibidos por el Plan.
- Podrán crear nuevos viales, que podrán ser de uso público o privado sin suprimir ni reducir los previstos en el Plan Parcial.
- Concentrarán el señalamiento de alineaciones y rasantes, completando y adaptando las determinadas en el Plan Parcial.
- Podrán proponer ordenación de volúmenes y tipologías edificatorias acordes con los fines a los que estén redactados.

12 PLANOS DE ORDENACIÓN

- 12.1 Superficie Computable del Sector. ORD.E-01
- 12.2 Área de Reparto. ORD.E-02
- 12.3 Superficies afectas a su destino. ORD.E-03
- 12.4 Calificación. ORD-04
- 12.5 Superposición con ortofoto. ORD-05
- 12.6 Dotacionales. ORD-06
- 12.7 Cumplimiento de los estándares dotacionales mínimos. ORD-07
- 12.8 Secciones tipo. ORD-8.1
- 12.9 Secciones tipo. ORD-8.2.
- 12.10 Secciones tipo. ORD-8.3.
- 12.11 Plano ordenación realista. ORD-9
- 12.12 Borde Norte. ORD-10

Valencia, JUNIO 2025



Paloma Cebrián Sánchez

Ingeniera de Caminos, CC. Y PP. Nº 35.640