

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

**NORMAS DE ORDENACIÓN
ESTRUCTURAL**

JUNIO 2025

NORMAS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

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

Anexo A "NORMAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. DIRECCIÓN GENERAL AVIACIÓN CIVIL".

TÍTULO PRIMERO. NORMAS GENERALES.

ARTÍCULO 1. OBJETO Y CONTENIDO DE LA ACTUACIÓN

1. El presente documento constituye el Plan Parcial, sometido a Evaluación Ambiental Estratégica y Territorial (procedimiento ordinario), modificativo del Plan General de Ordenación Urbana de Aldaia, en el ámbito del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls", **declarado como Parque Comarcal de Innovación por Acuerdo del Consell de fecha 10 de diciembre de 2021.**
2. Tiene por objeto la Ordenación Estructural del conjunto del ámbito, tratándose de una reclasificación de los terrenos actualmente clasificados por el Plan General de Aldaia, como Suelo No Urbanizable Rústico Ordinario (en nomenclatura de la legislación urbanística actual, Suelo No Urbanizable Común), y la Ordenación Pormenorizada del Sector de Suelo Industrial y Logístico delimitado.
3. El Plan se formula de acuerdo con el Ordenamiento Urbanístico de rango superior, así como a los contenidos del Planeamiento que ampara o es objeto de modificación por el presente documento:
 - Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
 - 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.
 - Plan General de Ordenación Urbana de Aldaia, aprobado definitivamente 05.01.1990
4. Las Normas y Ordenanzas contenidas en este documento son parte integrante del Plan Parcial que determina y completa la Ordenación urbanística del territorio en el ámbito del Parque Comarcal de Innovación de Aldaia y prevalecerán frente a las normas generales contenidas en el Plan General de Aldaia, estando, en lo que no se encuentre definido en el presente documento y que no se oponga a lo especificado en estas normas, a lo que establezca dicho Plan General y cuantas legislaciones y disposiciones resulten de aplicación.
5. Las referencias a preceptos legales y reglamentarios vigentes se entenderán hechas sin perjuicio de la aplicación de los preceptos de derecho necesario que se dicten con posterioridad.

ARTÍCULO 2. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL Y ORDENACIÓN PORMENORIZADA

En el Título Segundo de las presentes Normas urbanísticas se incluyen las determinaciones que tienen carácter de Ordenación Estructural del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls".

El Plan Parcial contendrá las normas que regulen la Ordenación Pormenorizada del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls". La Ordenación Pormenorizada detallará la definición y caracterización de la Infraestructura Verde Urbana que no esté establecida como Ordenación Estructural, la Red Secundaria de Dotaciones públicas, la delimitación de subzonas con sus ordenanzas particulares, la regulación detallada de Usos, el Índice de Edificabilidad neta, la delimitación del trazado de las vías pecuarias, la delimitación de las Áreas de Reparto y fijación del Aprovechamiento Tipo, la fijación de alineaciones y rasantes, el establecimiento de los parámetros reguladores de la parcelación y la delimitación de las Unidades de Ejecución.

ARTÍCULO 3. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN

Son documentos integrantes del presente Plan los siguientes:

Parte sin eficacia normativa:

- Memoria Informativa
- Memoria Justificativa
- Planos de Información (incluidos los de Estado Actual y de Afecciones del Territorio)
- Inventario de edificaciones existentes
- Estudio de Paisaje
- Estudio de Tráfico
- Informe Acústico
- Informe de Patrimonio Cultural
- Estudio de Viabilidad Económica
- Memoria de Sostenibilidad Económica
- Informe de Impacto de Género
- Informe de Infraestructura Verde

Parte con eficacia normativa:

- Planos de Ordenación Estructural
- Normas de Ordenación estructural

ARTÍCULO 4. VIGENCIA DEL PLAN

El presente Plan tendrá vigencia indefinida, en aplicación del artículo 71 del TRLOTUP, y vinculan a la Administración y a los particulares.

Ello sin perjuicio de su posible revisión, modificación y/o sustitución, que procede en los casos que en éste mismo se regule con sujeción a la legislación vigente, o cuando se manifieste la inadecuación de su modelo territorial a nuevas circunstancias.

ARTÍCULO 5. PUBLICACIÓN Y EJECUTIVIDAD DEL PLAN SOMETIDO A EVALUACIÓN AMBIENTAL TERRITORIAL Y ESTRATÉGICA

1. Junto al documento de plan, para su aprobación, el órgano promotor tendrá que presentar un documento con el contenido de las letras b y c del apartado 2 de este artículo.
2. El acuerdo de aprobación definitiva de los planes urbanísticos municipales, junto con sus normas urbanísticas, se publicará, para su entrada en vigor, en el boletín oficial de la provincia. El acuerdo de aprobación definitiva del resto de planes, junto con sus normas urbanísticas, se publicará, para su entrada en vigor, en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana. Esta publicación incluirá los siguientes documentos:
 - a) La resolución por la que se adopta o aprueba el plan aprobado y una referencia a la dirección de la página web en la que el órgano sustantivo pondrá a disposición del público el contenido íntegro de dicho plan.
 - b) La declaración ambiental y territorial estratégica.
 - c) Las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas, y las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente y el territorio derivados de la aplicación del plan.
3. Toda la documentación se presentará según los formatos establecidos en el anexo IX del TRLOTUP, o disposición reglamentaria aprobada mediante Decreto del Consell que lo modifique.

4. El Plan entrará plenamente en vigor a los quince días de la publicación. La publicación de la aprobación definitiva excusa su notificación individualizada.

ARTÍCULO 6. NORMAS COMPLEMENTARIAS AL PLAN

1. El Plan se formula de acuerdo con el Ordenamiento Urbanístico de rango superior, así como a los contenidos del Planeamiento que ampara o es objeto de modificación por el presente documento:
 - Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.
 - 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.
 - Plan General de Ordenación Urbana de Aldaia, aprobado definitivamente 05.01.1990
2. Las Normas y Ordenanzas contenidas en este documento son parte integrante del Plan Parcial que determina y completa la Ordenación urbanística del territorio en el ámbito del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls" de Aldaia y prevalecerán frente a las normas generales contenidas en el Plan General de Aldaia, estando, en lo que no se encuentre definido en el presente documento y que no se oponga a lo especificado en estas normas, a lo que establezcan el Plan General de Aldaia y cuantas legislaciones y disposiciones resulten de aplicación.
3. También, además de lo aquí preceptuado, los usuarios de las actividades económicas deberán atenerse a las restantes normas y prescripciones establecidas relativas a actividades, seguridad e higiene en el trabajo, reglamento de policía de Aguas y sus cauces, servidumbres aeronáuticas, y demás disposiciones concordantes y complementarias.
4. Además de lo aquí preceptuado, el Ayuntamiento podrá reglamentar normas específicas y circunstancias de gestión, procedimiento, cooperación administrativa y económica de los particulares en el conjunto del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls", cargas económicas de mantenimiento de las instalaciones comunitarias, bonificaciones, desgravaciones fiscales, tipo y actividades de preferente localización y demás consideraciones particulares que estime oportunas.
5. Las referencias a preceptos legales y reglamentarios vigentes se entenderán hechas sin perjuicio de la aplicación de los preceptos de derecho necesario que se dicten con posterioridad.

ARTÍCULO 7. SEGUIMIENTO DE LA DECLARACIÓN AMBIENTAL TERRITORIAL ESTRATÉGICA Y DESARROLLO Y MODIFICACIONES DEL PLAN.

1. El órgano promotor deberá poner a disposición del público, Administraciones públicas afectadas y órgano ambiental, una copia del plan aprobado y una declaración expresiva de cómo se han integrado en él los aspectos ambientales y territoriales, cómo se han tomado en consideración el estudio ambiental y territorial estratégico, la declaración ambiental y territorial estratégica y el resultado de las consultas, discrepancias y alegaciones, facilitando un resumen no técnico de dicha información.
2. El órgano promotor, en colaboración con el órgano ambiental, deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente y el territorio, derivados de la aplicación del plan, para la pronta detección de efectos adversos no previstos en él. En el caso de los planes urbanísticos y territoriales, con ese fin el órgano promotor elevará al órgano ambiental informes de seguimiento con la periodicidad mínima prevista en la declaración ambiental y territorial estratégica. Tratándose de planes municipales, los informes de seguimiento tendrán una

periodicidad mínima cuatrienal o una vez por mandato corporativo, para verificar el cumplimiento de sus previsiones y objetivos, de acuerdo con los indicadores recogidos en el plan. No se podrán promover modificaciones de dichos planes sin el cumplimiento del citado requisito.

3. La Declaración Ambiental Territorial Estratégica de un Plan aprobado podrá modificarse en las circunstancias y por el procedimiento establecido en la legislación del Estado sobre Evaluación Ambiental.
4. El desarrollo del Plan Parcial se prevé inicialmente en una única Unidad de Ejecución, y a su vez, una única fase de ejecución, tal y como se señala en los documentos del Plan. No obstante, si por motivos de viabilidad técnica y/o económica, resultara conveniente su división en mayor número de Unidades de Ejecución o en fases de ejecución, podrá autorizarse previa justificación y motivación, y formalización con la tramitación procedente. No obstante, aunque se produzca la división en unidades de ejecución más pequeñas, se tendrán que ejecutar la totalidad de las conexiones externas de la Red Primaria.
5. Las modificaciones que pudieran plantearse al presente Plan, así como los Instrumentos de Ordenación que pudieran serle de aplicación, cumplirán la legislación urbanística TRLOTUP y demás legislación vigente.
6. A través de la figura del Estudio de Detalle podrán modificarse los aspectos del Plan que se prevén en el art. 41 del TRLOTUP y en las condiciones que determinan las normas de Ordenación Estructural.

TÍTULO SEGUNDO. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL.

ARTÍCULO 8. DIRECTRICES DE LA ESTRATEGIA DE EVOLUCIÓN URBANA Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO.

1. La **actuación objeto** de la presente Homologación es el **Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls"**, situado en el municipio de Aldaia (Valencia), con una superficie aproximada de 100 Ha.

Se trata de una **actuación estratégica, de gran relevancia y envergadura**, cuyo **objeto** es la **implantación de actividades económicas relacionadas con los sectores de actividades industriales, logísticas, y terciarias** (Zona de Nuevo Desarrollo Industrial (ZND-IND), con Uso Dominante Industrial-Logístico) enmarcada en un territorio caracterizado por la especialización industrial y la presencia de empresas competitivas en las escalas nacional e internacional.

Se trata pues, de un **ámbito estratégico**, de fuerte **impacto positivo económico, social, territorial y ambiental**; y como tal, precisa de:

-Requisitos especiales de ubicación, accesibilidad y conexión.

-Responder en su Integración y Ordenación a elevados estándares (excelentes condiciones de integración territorial, calidad y funcionalidad de la Ordenación y estructura urbana proyectada: adecuado sistema de accesos, claridad compositiva de los trazados urbanos, amplias secciones viarias, potenciación de los valores medioambientales, y amplia dotación de servicios e infraestructuras).

2. Como **ámbito estratégico**, ha de estar **basado y alineado con los Objetivos y Directrices de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV)**. Al respecto de ello, se destaca:

-El ámbito fue declarado, por Acuerdo del Consell, emitido con fecha 10 de diciembre de 2021, como Parque Comarcal de Innovación de los previstos en la Directriz 111 de la ETCV.

Textualmente, el **Acuerdo del Consell** estableció:

"Primero: Declarar el ámbito de la Homologación Modificativa y Plan Parcial del Sector "Parque Empresarial Pont dels Cavalls", del municipio de Aldaia como "Parque Comarcal de Innovación", a los efectos de las directrices 111, 113 y 114 de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, con una superficie bruta máxima de 1.000.000 de metros cuadrados, sin que esta declaración prejuzgue el resultado final de la evaluación ambiental del plan y de los proyectos. Tampoco concederá expectativas de derechos que la promoción pueda esgrimir en posibles recursos administrativos o contencioso-administrativos.

Segundo: Condicionar la citada declaración como "Parque Comarcal de Innovación" al cumplimiento de los requisitos y condicionantes contenidos en los informes emitidos por la Dirección General de Política Territorial y Paisaje, y por el Institut Valencia de Competitividad Empresarial (IVACE), debiendo ocupar los usos y actividades de componente innovador del parque como mínimo el 51 % de la superficie neta".

-Alineación con los Objetivos de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), y sus Directrices 109, 111, 113 (Capítulo VI). Al respecto se indica:

- **La propuesta** de la presente Homologación **plantea su encaje con los Objetivos 16 (Logística), 17 (Innovación y Territorio) y 24 (Actividad económica)** de la ETCV, **coadyuvando a su cumplimiento y consecución.**
- La ETCV, en su **Directriz 109 (Ámbitos Estratégicos del Territorio)** permite, al margen de los ya propuestos en la misma, **se puedan declarar otros espacios como tales por cumplir adecuadamente sus principios directores y criterios; y deben acoger usos y actividades que generen un impacto ambiental, económico y social positivo y permanente, que vaya más allá de un solo municipio.**
- Y en su **Directriz 111**, referida de forma específica a los **Ámbitos Estratégicos para Actividades Económicas**, recoge en su **pto. b) los Parques Comarcales de Innovación**, de **superficie** normalmente inferior a las **100 Ha** y **pueden incluir los mismos usos que los Nodos de Actividad Económica** (combinación de diversos usos industriales, logísticos,

comerciales, parques científicos, incubadoras de empresas, parques de proveedores, equipamientos y centros de servicios públicos entre otros), **con orientación a actividades innovadoras.**

- Además de ello, especial relevancia tenía la **adecuación a los principios directores de la ocupación racional y sostenible del suelo de las actividades económicas**, de la **Directriz 92.**

3. De todo ello, **derivó la Declaración por el Consell, como Parque Comarcal de Innovación; y los Instrumentos de Planeamiento** (Homologación y Plan Parcial) **son los que deben desarrollar y detallar en su regulación las exigencias para su cumplimiento.**

4. De lo señalado **se concluye, a modo de síntesis**, la especial relevancia en este tipo de ámbitos estratégicos, de los **especiales requisitos de ubicación, accesibilidad y conexión**; de los **elevados estándares exigibles a su Ordenación**; y de su **orientación hacia actividades innovadoras**, con la **limitación de su superficie a 100 Ha.**

5. Concretando en referencia a la **orientación innovadora de las actividades:**

-La **exigencia de la Declaración del Consell**, fue:

"Condicionar la citada declaración como "Parque Comarcal de Innovación" al cumplimiento de los requisitos y condicionantes contenidos en los informes emitidos por la Dirección General de Política Territorial y Paisaje, y por el Institut Valencia de Competitividad Empresarial (IVACE), debiendo ocupar los usos y actividades de componente innovador del parque como mínimo el 51 % de la superficie neta".

-Y en el **Informe emitido por el IVACE**, se señaló que:

"Resultará necesario que en las Normas Urbanísticas de este ámbito se delimiten, de forma clara e inequívoca, usos específicos y restringidos de actividades innovadoras, de transferencia de tecnología o de I+D en la mayoría de la superficie neta resultante. Es decir, que al menos el 51 % de dicha superficie sea destinado a los usos indicados".

-En relación al concepto de **Innovación**, extrayendo de la Estrategia Estatal de Innovación (del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades), se señala:

-La Real Academia Española define **Innovación** como la *"acción y efecto de innovar"* y como la *"creación o modificación de un producto introduciéndolo en el mercado"*, recogiendo como sinónimos *"cambio, mejora, novedad, originalidad, invención o perfeccionamiento"*.

Y define **Innovar** como *"mudar o alterar algo, introduciendo novedades"*, señalando como sinónimos *"cambiar, renovar, mejorar, reformar, perfeccionar, progresar, modernizar"*.

Es esta definición de Innovación, aparte de corresponderse con la **creación de productos nuevos**, queda implícito que **también se corresponde con realizar los mismos productos mejorados**, así como **realizarlos de otra forma.**

-No obstante, **la Innovación es un proceso más complejo**, que incluye distintas perspectivas. Por ello, a parte de esta definición más académica de la RAE, **la definición más extendida y aceptada internacionalmente de Innovación** es la que se corresponde con el **Manual de Oslo** (manual metodológico de referencia internacional para medir la innovación elaborado por la OCDE y EUROSTAT), según el cuál innovación es la introducción de un **nuevo**, o significativamente **mejorado, producto (bien o servicio)**, de un **proceso**, de un nuevo **método de comercialización** o de un nuevo **método organizativo**, en las **prácticas internas de una empresa**, la **organización del lugar de trabajo** o las **relaciones exteriores.**

Esta acepción, **incluye aspectos que no dependen necesariamente de la tecnología** (aunque a veces, sí que hay aplicación o uso de ella), y permite **clasificar la Innovación en dos tipos:**

- La **innovación tecnológica** habitualmente asociada a **productos y procesos.**
- La **innovación no tecnológica** vinculada a cuestiones **organizativas**, de **mercadotecnia** y de **diseño.**

-Así pues, desde esta acepción, la **Innovación no es sólo un concepto sino todo un sistema**, por lo que **se plantea que el componente innovador de los usos y actividades** a implantar en el Parque Comarcal de Innovación **podrá derivar, conjunta o alternativamente**, del **uso o actividad**, del **producto o servicio** que se ponga en el mercado, o de los **procesos, sistemas o modelos utilizados para el desarrollo de la actividad**, entendiéndose **que serán innovadoras aquellas empresas que desarrollen su actividad de una forma distinta o novedosa respecto del resto**.

6. Por último, se enumeran a continuación ejemplos de tipos de actividades que se podrán implantar en este nuevo Parque Comarcal y que se consideran innovadoras:

- 1) Empresas de alto componente tecnológico, como pueden ser las que pertenezcan a sectores manufactureros de alta y media-alta tecnología, o servicios de alta tecnología conforme a la clasificación del Instituto Nacional de Estadística (INE).
- 2) Empresas de alta intensidad innovadora, cuyo objeto social principal sea, a modo no limitativo, la investigación, el desarrollo o la innovación; la realización de pruebas de concepto; la explotación de patentes de invención y la cesión y explotación de los derechos de propiedad intelectual, e industrial; y la prestación de servicios tecnológicos relacionados con los fines anteriores.
- 3) Empresas que hagan uso y aprovechamiento, industrial o comercial, de las innovaciones, de los conocimientos científicos y de los resultados obtenidos y desarrollados por otros agentes.
- 4) Actividades o industrias que obtengan certificados de actividad I+D por organismo competente acreditado.
- 5) Industrias cuya actividad se corresponda con epígrafes del IAE relacionados con la investigación y que puedan acreditar disponer del personal cualificado acorde a ello.
- 6) Incubadoras o viveros de empresas, que sirvan para favorecer la puesta en marcha y el desarrollo de nuevas empresas y que emprendedores puedan transformar su idea de negocio en un producto comercial. Pueden ser impulsadas tanto por el sector público o privado.
- 7) Startups, entendidas estas como empresas de nueva creación o edad temprana que presentan grandes posibilidades de crecimiento y comercializan productos y servicios a través del uso de las tecnologías de la información y la comunicación.
- 8) Empresas relacionadas con las transferencias de tecnología.
- 9) Clusters de innovación, también conocidos como Agrupaciones Empresariales Innovadoras (AEI), apoyados en redes locales.
- 10) Empresas de tecnología de la información y las comunicaciones, no sólo en lo referente a infraestructuras de comunicación sino también de aplicaciones de empresas.
- 11) Empresas de biotecnología y productos farmacéuticos.
- 12) Empresas de nanociencias, nanotecnología y nuevos materiales.
- 13) Empresas que puedan formar comunidades innovadoras sostenibles, en las que pueden confluir con infraestructuras de investigación, con redes de colaboración público-privada, políticas de inversión y fiscales favorables a la innovación, etc...
- 14) Empresas que desarrollen productos ecoeficientes y tecnologías relacionadas con el ciclo integral del agua.
- 15) Empresas en las que una de sus líneas estratégicas sea la de establecer colaboraciones entre investigadores y empresas para el desarrollo de aplicaciones industriales y formación de equipos multidisciplinares.
- 16) Empresas de I+D+i en sistemas logísticos, así como las que presenten algún tipo de innovación en la cadena de suministro.

17) Empresas que desarrollen o implanten software a medida y/o instalaciones tecnológicas, para soluciones logísticas.

18) Empresas que desarrollen proyectos en colaboración con las universidades u otras entidades u organismos, como institutos, fundaciones o asociaciones, de carácter tecnológico o de investigación (proyectos de economía circular, de digitalización, herramientas informáticas, innovación social e inclusión, etc...)

ARTÍCULO 9. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

El suelo comprendido en el Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls", atendiendo al Anexo IV del TR LOTUP, se clasifica como Suelo Urbanizable, tratándose de una Zona de Nuevo Desarrollo Industrial (ZND-IND), con Uso Dominante Industrial-Logístico.

El suelo de los elementos viarios de la Red Viaria se asocia a distintas clases de suelo, tal como se representa en los Planos de Ordenación.

El ámbito queda sometido al régimen de Actuaciones Integradas, a excepción de la parcela señalada en los Planos de Ordenación correspondiente al área industrial semiconsolidada en régimen de actuaciones aisladas.

Podrá incluirse en el Sector suelo de la Red Primaria que no esté integrado en Áreas de Reparto de Suelos Urbanos o Urbanizables y, en este caso, el suelo incluido podrá ser computado a los efectos de determinar el índice de edificabilidad y el cumplimiento de estándares de la Red Secundaria, siempre que cumpla con las condiciones establecidas a este respecto por la legislación urbanística.

ARTÍCULO 10. TRATAMIENTO DE LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO NO MUNICIPAL.

-La protección de elementos viarios seguirá lo dispuesto según la legislación estatal de carreteras, Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y Real Decreto 1812/1994, Reglamento Carreteras (RD 1812/1994).

-La protección de elementos de la red ferroviaria seguirá lo dispuesto por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

-La protección de líneas eléctricas de Alta Tensión seguirá lo dispuesto por la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (y Ley 54/1997, de 27 de diciembre, en lo que esté en vigor), y el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

-La protección de elementos viarios pertenecientes al Sistema Viario de la Comunitat Valenciana, seguirá lo dispuesto según la legislación autonómica de carreteras, Ley 6/1991, de 27 de marzo, de carreteras de la Comunitat Valenciana.

-La afección en materia de aguas se regirá según lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas, y Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público hidráulico y sus modificaciones.

-La afección en materia de servidumbres aeronáuticas se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo de 2008, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia (BOE nº 129, de 28 de mayo); también en la propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado por Orden FOM/3417/2010 del Ministerio de Fomento de 29 de noviembre de 2010 (BOE nº 2, de 3 de enero de 2011), así como por las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas del Aeropuerto de Valencia aprobadas por el Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero (BOE nº 42, de 16 de febrero), por el que se aprueban las

Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, Mapa de Ruido y el Plan de Acción del Aeropuerto de Valencia; y finalmente, también por la Nota Técnica del Anexo I y Planos de Anexos II y III, del Aeropuerto de Valencia que describe tales Afecciones y los criterios técnicos que deben ser tenidos en consideración en la redacción de los documentos de Planeamiento.

ARTÍCULO 11. RED PRIMARIA DE DOTACIONES PÚBLICAS.

-La Red Primaria está formada por los siguientes elementos, tal como se representan en los Planos de Ordenación:

Red Primaria Inscrita:

La Red Primaria que discurre de forma interna en el Sector, está formada por:

- Vial principal de anchura 36,00 m de acceso directo desde la carretera CV-413 a través de una rotonda, tal como se grafía en los planos de ordenación.
- CV-413 que se encuentra dentro del Sector.
- Zona verde perimetral que funciona como un corredor territorial, paisajístico y ambiental.

Red primaria Adscrita:

- 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

ARTÍCULO 12. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO. PLAN PARCIAL DEL SECTOR PARQUE COMARCAL DE INNOVACIÓN "PONT DELS CAVALLS".

El Plan Parcial del Sector Parque Comarcal de Innovación "Pont del Cavalls" contiene la Ordenación Pormenorizada del Sector e incluye todo el suelo en una Unidad de Ejecución. No obstante, si por motivos de viabilidad técnica y/o económica, resultara conveniente su división en mayor número de Unidades de Ejecución, podrá autorizarse previa justificación y motivación, y formalización con la tramitación procedente.

Debe cumplir las siguientes condiciones:

FUNCIÓN TERRITORIAL: Creación de un ámbito susceptible de albergar actividades innovadoras, de transferencia de tecnología o de I+D en, al menos, el 51% de la superficie neta resultante.

USO GLOBAL: Actividades empresariales relacionadas con los sectores de actividades logísticas, industrial y terciario.

USOS INCOMPATIBLES: Residenciales, excepto residencial unifamiliar destinado a vivienda de personal de guardia de las instalaciones de uso distinto al de vivienda.

TIPO DE ORDENACIÓN: Edificación aislada en parcela.

SUPERFICIE COMPUTABLE: 968.883,61 m². Se corresponde con la del propio ámbito que comprende los elementos de la Red Primaria Viaria que quedan al interior del Sector descontando la superficie dotacional interior al Sector afecta a su destino, la superficie afecta a su destino de las dos subestaciones preexistentes, y la superficie del área industrial semiconsolidada en régimen de actuaciones aisladas, tal como se grafía en el Plano ORD.E-02 Superficie Computable del Sector.

EDIFICABILIDAD MÁXIMA: El índice de edificabilidad bruta del sector será como máximo de **0.60988** m²t/m²s. Aplicando este índice sobre la superficie computable del sector se obtiene que la edificabilidad bruta máxima del sector (EB) es de 590. 854,29 m²t.

RESERVAS DOTACIONALES:

Conforme al Anexo IV del TR LOTUP:

-La reserva mínima dotacional de Zonas Verdes del Sector será superior al 10% de la Superficie Computable del Sector.

Deberán ubicarse preferentemente en los límites del ámbito para realizar una correcta integración y transición con el Suelo No Urbanizable; también entorno a las infraestructuras de servicios y parkings de modo que contribuyan a la minimización del impacto visual y paisajístico; y también se ubicarán de modo que queden vinculadas espacial y funcionalmente a las parcelas dotacionales, de forma que coadyuven con éstas al diseño un espacio público de calidad, accesible, sostenible e integrador.

-La reserva mínima dotacional de Equipamientos Públicos será superior al 5% de la Superficie Computable del Sector, y se califican como Dotacional Múltiple (QM), cuyo uso específico se definirá con posterioridad.

No obstante ello, los dotacionales QM a implantar preferentemente responderán a: ampliación del Cementerio, a las necesidades relacionadas con la salud y bienestar (deportivas, recreativas), a la conciliación familiar (escuelas infantiles,...) y al fomento del emprendimiento y la innovación (viveros de empresas, investigación, edificios polifuncionales,...), sin que ello sea limitación a otro tipo de equipamientos más acordes a las necesidades del municipio en el momento en que vayan a ser ejecutados.

El tratamiento para las dos subestaciones existentes dentro del ámbito es su inclusión dentro de la calificación (QI*), 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).

-La Red Viaria tendrá como mínimo las dimensiones y diseño funcional prescrito en el Anexo IV del TR LOTUP, debiendo contemplar en las vías principales, aparte de calzadas para vehículos y aceras para el tránsito peatonal, bandas de circulación para medios de transporte alternativos al vehículo privado (bicicletas, patinetes,...), medianas/setos vegetales de separación de direcciones de tráfico, así como bandas de vegetación y arbolado, según las prescripciones del art. 23 de estas Normas Urbanísticas. También deberá contemplarse en su materialización y en el diseño último del Proyecto de Urbanización, las conexiones transversales (pasos peatonales) para evitar las formaciones lineales que animen a los vehículos a una circulación tradicional de preferencia del vehículo motorizado y velocidades elevadas.

-En referencia a la reserva de plazas de aparcamiento, se preverá aparcamiento en viales, así como parcelas específicas de aparcamiento. 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).

ZONAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA:

El Plan Parcial ha de establecer la Ordenación Pormenorizada de las distintas Zonas de Ordenación Urbanística. En el presente Sector se establecen las señaladas en el art. 15 de estas Normas Urbanísticas.

-Ello queda reflejado en la Ficha de Planeamiento del presente Plan Parcial.

ARTÍCULO 13. INSTRUMENTOS DE DESARROLLO. ESTUDIOS DE DETALLE.

-En el ámbito del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls", a través de la figura del Estudio de Detalle podrán modificarse los aspectos del Plan que se prevén en el art. 41 del TR LOTUP y en las condiciones que determinan las normas de Ordenación Estructural.

-No obstante, la remodelación que supongan deberá estar en coherencia con las directrices seguidas en el diseño de la Ordenación del ámbito, no pudiendo discordar ni funcional ni compositivamente respecto de lo proyectado y/o construido.

-Según ello:

-Los Estudios de Detalle definen o remodelan volúmenes y alineaciones, sin que puedan modificar otras determinaciones propias del Plan que desarrolla.

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

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

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

-En el Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls" deberá redactarse siempre Estudio de Detalle en los siguientes casos:

-Determinación de las condiciones de segregación de edificaciones en parcela mancomunada.

-Para delimitación parcelas en las que se permitan Usos Terciarios, en las condiciones establecidas en el art. 28 de estas Normas Urbanísticas.

ARTÍCULO 14. CONDICIONES DE GESTIÓN Y DE CONEXIÓN DE LAS ACTUACIONES INTEGRADAS. ACTUACIONES AISLADAS.

El Plan Parcial del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls" deberá desarrollarse mediante Programa de Actuación Integrada (salvo la parcela señalada en Planos como Actuación Aislada), y dado que se encuentra adjudicada la condición de Agente Urbanizador, éste será de Gestión Indirecta, pudiendo modificarse la modalidad de gestión, según las necesidades en el momento de su desarrollo.

La actuación incluirá necesariamente la construcción de las conexiones del Sector con:

Condiciones de conexión redes de comunicación y transporte.

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.

Condiciones de conexión de las infraestructuras

Según queda reflejado en la Ficha de Gestión del presente Plan Parcial.

TÍTULO TERCERO. MEDIDAS Y NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

ARTÍCULO 15. MEDIDAS Y NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Para el cumplimiento de los objetivos de calidad paisajística se estará a lo dispuesto en el TR LOTUP (especialmente art. 8 y Anexo I), así como las medidas y normas establecidas en el Estudio de Paisaje.

ARTÍCULO 16. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LAS ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

En el Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls", los Espacios Libres y Zonas Verdes constituyen, junto con el viario, el elemento estructurador del espacio público la infraestructura verde y son determinantes para la imagen del proyecto y su calidad paisajística y ambiental.

Al mismo tiempo son capaces de acoger distintas actividades de carácter público que mejoren, no solo la imagen de conjunto, sino la satisfacción de visitantes y usuarios/as. Los espacios verdes, y el uso de la vegetación en general en todo espacio urbanizado, son un buen recurso para favorecer la integración paisajística de los polígonos y sectores de actividad económica a todas las escalas de análisis e intervención. En ese sentido requieren un tratamiento unitario, cosa de obligado establecimiento en cada uno de los proyectos constructivos.

Disposición de una **franja vegetal** a modo de pantalla entre el sector Parque Comarcal de Innovación de Aldaia y el parcelario de rústica desde donde será visible todo el ámbito de la actuación. La previsión de una franja de zona verde perimetral al espacio construido y que incorpore usos lúdicos y de esparcimiento, facilita la permeabilidad y permite suavizar el contacto con los espacios adyacentes. Está zona servirá de transición con las zonas agrícolas productivas colindantes.

Las zonas verdes y los espacios libres que decidan dotarse con vegetación se plantarán con **especies autóctonas**. Para estas plantaciones se recomienda de las siguientes especies, entre otras:

- Pinos
- Olivos y algarrobos.
- Moreras (*Morus nigra*)
- Arbocer (*Arbustus unedo*)
- Laurel (*Laurus nobilis*)
- Cipreses
- Palmeras Washintonias
- Matorrales mediterráneos como: romero, lavanda, etc

Además de las acciones anteriores se fomentará la implantación de **sumideros de carbono** para poder mitigar los efectos adversos del cambio climático, tanto en zonas verdes como en espacios libres creados en la ordenación.

ARTÍCULO 17. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y LOS APARCAMIENTOS

El Viario estructura espacios industriales y de servicios, organizando las parcelas y su relación con el espacio público, así como su conexión con las redes existentes. Constituye, junto con los Espacios Libres y las Zonas Verdes, el elemento estructurador del espacio público, siendo determinante para la imagen del ámbito y la calidad funcional para sus usuarios/as.

Paisajísticamente, el viario y las zonas de estacionamiento derivadas son un elemento fundamental, puesto que por un lado establecen la estructura interna del ámbito y, por otra parte, proporcionan los principales recorridos desde los cuales se perciben estos espacios. Por lo tanto, un diseño de calidad del viario que sea expresión, no sólo de una lógica funcional, sino de una relación con el paisaje y con la escena urbana que se pretende ofrecer en la actuación, es uno de los principales factores para conseguir un entorno de calidad.

El Parque Comarcal de Innovación se relacionará con el territorio mediante una multiplicidad de medios de transporte (público, bici, peatonal, etc.), evitando así el uso excesivo del automóvil y minimizando la carga viaria.

El sector afecta a los suelos incluidos en el interior del sector a excepción de las salidas y entradas al sector que pertenecen a su red primaria adscrita. La construcción de estas redes dotará de continuidad al ámbito de la actuación con la carretera CV-413, CV-36, A-3 y A-7.

En los viarios internos se realizarán, plantaciones con vegetación autóctona u ornamental neutralizada, con un criterio unificador para todo el conjunto, ofreciendo así una imagen de actuación unitaria. La palmera será la especie vegetal primordial en viales y bulevares, habida cuenta de su trascendencia cultural y ambiental.

ARTÍCULO 18. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LAS PARCELAS DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS, EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS Y PARCELAS INDUSTRIALES, LOGÍSTICAS Y TERCARIAS

Desde una perspectiva paisajística, las edificaciones cumplirán:

Para el diseño y composición de las edificaciones y contenedores de instalaciones y servicios, se favorecerá la visión unitaria y de conjunto de estos, buscando la homogeneidad formal, no libre de singularidades arquitectónicas de interés, y la integración de los elementos productivos en la edificación principal.

- Se tendrá en consideración el impacto visual de las fachadas recayentes a dichos viarios procurando establecer una limitación máxima de su dimensión. (
- Lo mismo se aplicará en la consideración de la volumetría (siempre deberán guardar los retranqueos a los límites de las parcelas)
- Se procurará disminuir el impacto visual por medio de tratamiento de materiales, cromática, fragmentación de volúmenes o intercalando espacios verdes.

Las texturas de la edificación, entendiendo a éstas como el aspecto externo, fundamentalmente derivado de su estructura superficial, que presentan las edificaciones, han de ser acordes con el medio receptor.

- En cualquier caso, se utilizarán materiales, texturas o colores que ayuden a mejorar la percepción y disminuyan el impacto visual.

Son obligados vallados permeables en todas las parcelas del sector, permitiéndose, al igual que en la edificación, diferencias entre éstos, pero guardando un patrón similar que permita identificarlos en el seno de toda la unidad industrial, comercial y de servicios a implementar.

ARTÍCULO 19. NORMAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA PARA LOS CIERRES, ILUMINACIÓN Y ESPACIOS PUBLICITARIOS

Cierres

Los cierres de las parcelas constituyen, en la mayoría de los casos, uno de esos elementos ajenos al Proyecto arquitectónico. Igualmente se suelen plantear como elementos sin regulación alguna, lo cual confiere al conjunto una imagen extremadamente heterogénea y desordenada. En muchas ocasiones, su altura y textura provocan la pérdida de visibilidad de las parcelas y edificaciones, generando escenas

urbanas monótonas y alterando la escala perceptiva del espacio ligado al viario. No ha de olvidarse que, paisajísticamente hablando, un cierre puede ser un "filtro" o un "muro".

Es por ello por lo que en este ámbito del Parque Comarcal de Innovación "Pont dels Cavalls", deben quedar contemplados y definidos en el Proyecto arquitectónico, y adecuarse a lo estipulado en el art. 90, así como a las siguientes prescripciones:

- Se ha de establecer un diseño global unitario, lo suficientemente flexible, para todo el espacio industrial, adaptable a las diferentes propuestas arquitectónicas.

- Para cada actuación concreta en parcela, se han de establecer relaciones entre el Proyecto y los cierres de las parcelas y entre éstos y la vegetación, el relieve, las texturas y todos aquellos elementos contextuales de incidencia. Los cierres han de convertirse en elementos visualmente atractivos de toda actuación en el seno del conjunto del Parque.

- Se ha de Integrar la vegetación en los cierres, bien por altura, por transparencia, por texturas o contrastes. El diálogo del cierre con la vegetación colabora en la mejora de la imagen de conjunto e introduce variaciones cromáticas que hacen más interesante la escena urbana resultante.

Iluminación

La iluminación de los espacios industriales y sectores de actividad económica tiene consecuencias directas sobre el paisaje nocturno del territorio en el que se inserta. Incluso, cuando existe un exceso de iluminación, ésta puede provocar un impacto negativo al contrastar fuertemente con su entorno, sobre todo en espacios rurales o semi-rurales. Más importancia tiene este elemento si se atiende a la cercanía con el Aeropuerto de Manises, con lo que, desde un punto de vista paisajístico, se proponen las siguientes normas de integración:

- Se realizará un análisis previo de la visibilidad nocturna del nuevo espacio empresarial, convirtiendo así la iluminación en un elemento más de diseño sin alterar la funcionalidad del mismo.

- Como norma general a dicho análisis, se ha de prever un tratamiento atractivo y conjunto de la iluminación, generalmente pensada para los viarios principales, lo cual deviene en inadecuado para el tratamiento de otros espacios. Se prohíbe el sobre-dimensionamiento lumínico de la actuación.

- Se han de establecer los parámetros lumínicos en función de las necesidades concretas de cada espacio. Como es lógico, no son lo mismo las prestaciones de las áreas ajardinadas, que las del viario principal. Además, aunque la actividad nocturna de las áreas industriales es notable (fundamentalmente durante los meses de poca luz natural), no se utilizan todos los espacios, por lo que es eficaz proponer un tratamiento singularizado de cada uno de ellos en función de su uso.

- Se ha de tener en cuenta en el diseño y la tipología de la iluminación a la vegetación existente, tanto en los espacios libres como en las zonas urbanizadas y las distintas edificaciones. La altura de las luminarias ha de situarse por debajo de las copas del arbolado con el objeto de aprovechar al máximo la luz y, al mismo tiempo, contribuir a su propagación en los espacios verdes adyacentes.

- La profusión de carteles y soportes publicitarios luminosos confiere una imagen desordenada y de baja calidad. Paisajísticamente, se ha incorporar el tratamiento de estos soportes a la edificación y a la ordenación de las parcelas. Una iluminación nocturna neutra y de baja intensidad de las edificaciones y parcelas confiere una mejor calidad al conjunto. Esa habrá de ser la norma a seguir en su diseño e implementación.

Las instalaciones y los aparatos de iluminación se diseñarán de manera tal que se prevenga la contaminación lumínica y el ahorro energético.

Con criterios de ahorro energético, se ha de priorizar en los alumbrados públicos exteriores la utilización preferente de lámparas con tecnología LED o similar.

Las luminarias utilizadas serán cerradas o apantalladas.

Se contemplará la instalación de alumbrado de zonas verdes, donde este deberá cumplir las dos exigencias anteriores.

La disposición del alumbrado público deberá ser compatible con la colocación del arbolado y las especies arbustivas.

Espacios publicitarios

Para los espacios publicitarios, se ha de tener muy presente que el nuevo ámbito actuará como reclamo e imagen de los productos y servicios que en él se generarán. En la medida en que la ubicación, organización y volumetría del polígono provoque impacto paisajístico, aunque éste sea totalmente compatible, tanto más ocurrirá con los espacios publicitarios en él situado, ya que estos se colocarán aún en zonas más visibles para llamar la atención de usuarios y ciudadanía. Al socaire de ello, la singularidad y competitividad de las empresas hace que no exista un tratamiento unitario de los espacios publicitarios, y que cada empresa pugne por localizar su publicidad en el lugar más llamativo, pudiendo producirse un efecto contrario al deseado si ello no es regulado adecuadamente. Para ello:

- Se evitará la saturación visual fruto de la proliferación de carteles y pantallas publicitarias sin orden alguno, sobre todo en los espacios próximos al viario. Para ello, se debe incluir la publicidad en la configuración arquitectónica de las edificaciones. Cada vez más los nuevos materiales utilizados en las fachadas, así como la libertad formal de los volúmenes de estas edificaciones, permite incorporar los mensajes publicitarios a la concepción arquitectónica, asegurando así un diseño más integrado y una mayor calidad paisajística del producto. De este modo se evita también la saturación visual generada por la proliferación indiscriminada de estos elementos en el paisaje empresarial resultante.

- Se diseñará un programa uniforme de señalética del polígono.

TÍTULO CUARTO. NORMAS DE PROTECCIÓN HISTÓRICA Y ARQUITECTÓNICA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

ARTÍCULO 20. CATÁLOGO DE EDIFICIOS Y ESPACIOS PROTEGIDOS

En el interior del ámbito del Sector no se encuentran edificios ni bienes incluidos en el Catálogo del Patrimonio Arquitectónico del término municipal de Aldaia ni en el Inventario General del Patrimonio Cultural Valenciano.

ARTÍCULO 21. NORMAS DE PROTECCIÓN ARQUEOLÓGICA

En los suelos que cuenten con yacimientos arqueológicos, tan pronto se descubra su existencia se tomarán las medidas de protección o traslado de los restos que permitan compatibilizar la conservación de los mismos con el desarrollo de la actuación urbanística.

TÍTULO QUINTO. NORMAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

ARTÍCULO 22. NORMAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

El Término Municipal de Aldaia se encuentra afectado, entre otras, tanto por las determinaciones relativas a las Servidumbres Aeronáuticas establecidas mediante Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo de 2008, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia (BOE nº 129, de 28 de mayo), como por la propuestas de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia aprobado por Orden FOM/3417/2010 del Ministerio de Fomento de 29 de noviembre de 2010 (BOE nº 2, de 3 de enero de 2011), así como por las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas del Aeropuerto de Valencia aprobadas por el Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero (BOE nº 42, de 16 de febrero), por el que se aprueban las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas, Mapa de Ruido y el Plan de Acción del Aeropuerto de Valencia; y finalmente, también por la Nota Técnica del Anexo I y Planos de Anexos II y III, del Aeropuerto de Valencia que describe tales Afecciones y los criterios técnicos que deben ser tenidos en consideración en la redacción de los documentos de Planeamiento.

Así pues, estas Normas Urbanísticas incluyen en su articulado lo preceptuado en los siguientes documentos que se anexan a ellas:

Anexo I. Nota Técnica

Describe la afección de las Servidumbres Aeronáuticas Acústicas y las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia en los términos municipales de Aldaia y Quart de Poblet, y recoge los criterios en relación con las afecciones citadas, con los que la Dirección General elabora los Informes preceptivos y vinculantes sobre el Planeamiento urbanístico en tramitación; criterios que deberán ser tenidos en consideración durante la redacción del documentos de Planeamiento.

Anexo II. Planos de Servidumbres Aeronáuticas Acústicas del Aeropuerto de Valencia.

Anexo III. Planos de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia.

Además de ello, al encontrarse la totalidad del Término Municipal de Aldaia incluido en las zonas y espacios afectados por las Servidumbres Aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores (incluidas las palas), medios necesarios para las construcciones (incluidas grúas de construcción y similares), o plantación, requerirán Acuerdo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972 en su actual redacción.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

1. Los planes expresarán qué construcciones erigidas con anterioridad a ellos han de quedar en situación de fuera de ordenación, por manifiesta incompatibilidad con sus determinaciones, en las que solo se autorizarán obras de mera conservación.
2. En defecto de previsión expresa del plan, se entenderán fuera de ordenación las edificaciones que presenten alguna de estas características:
 - a) Ocupar el viario público previsto por el plan.
 - b) Ocupar los espacios libres previstos por el plan, salvo que se trate de construcciones que puedan armonizar con un entorno ajardinado y solo ocupen una porción minoritaria de su superficie. 116
3. Asimismo, los planes deben establecer el régimen transitorio para la realización de obras y actividades en edificios que, aun no quedando en situación de fuera de ordenación, no sean plenamente

compatibles con sus determinaciones. Se pueden admitir obras de reforma y de mejora y cambios objetivos de actividad, siempre que la nueva obra o actividad no acentúe la inadecuación al planeamiento vigente ni suponga la completa reconstrucción de elementos disconformes con el planeamiento.

El exceso de construcción sobre el aprovechamiento objetivo previsto por el plan, que, por ser transitoriamente compatible con sus previsiones, pueda mantenerse hasta su reedificación, no se computará como aprovechamiento adjudicado a su titular al determinar las cesiones o costes de urbanización que le a este correspondan, ni se tendrá en cuenta al calcular los estándares dotacionales exigibles o la edificabilidad consumida respecto a la total asignada a la zona o sector en que esté situada la construcción.

Valencia, JUNIO de 2025



Paloma Cebrián Sánchez

Ingeniera de Caminos, CC. Y PP. Nº 35.640

Anexo A "NORMAS DE SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS. DIRECCIÓN GENERAL AVIACIÓN CIVIL".