

**BORRADOR DE LA  
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL  
PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL  
“SALINETES”, T.M. NOVELDA**



Excmo. Ayuntamiento de Novelda

**- FEBRERO 2022 -**

**COTA AMBIENTAL, S.L.P.**  
**C.I.F. nº B-03922234**  
**Calle Dr Fleming nº 11 3-1 - 03680 Aspe (Alicante)**  
**Tel. 965492035 | [cota@cotambiental.es](mailto:cota@cotambiental.es)**

**Órgano Promotor: AJUNTAMENT DE NOVELDA  
Plaza de España, 1  
03660 – Novelda (Alicante)**

Entrega del **BORRADOR DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL "SALINETES", T.M. NOVELDA**, contratado por el Excmo. Ayuntamiento de Novelda a COTA AMBIENTAL, S.L.P., consultora en ordenación del territorio y medio ambiente.

Novelda, enero 2022



Fdo.: Antonio Prieto Cerdán  
Geógrafo col. 0540  
Director Técnico de Cota Ambiental, S.L.P.



## ÍNDICE GENERAL

---

1.- OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL .....	7
2.- ESTADO ACTUAL.....	8
2.1. Descripción del ámbito.....	8
2.2 Planeamiento actual.....	9
3.- PROCEDENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN .....	15
4.- ALCANCE TERRITORIAL Y MATERIAL DEL PLAN .....	19
4.1 Alcance territorial y material .....	19
4.2 Delimitación del sector .....	19
4.3 Posibles alternativas .....	20
5. MODIFICACIÓN PROPUESTA.....	23
5.1. Delimitación del sector .....	23
5.2 Clasificación del suelo y ordenación pormenorizada. ....	25
5.3 División del territorio en zonas de ordenación urbanística.....	30
5.4 Trazado ferroviario. ....	33
5.5 Trazado red viaria.....	34
5.6 Estándares mínimos de reserva de suelo dotacional. ....	34
5.7 Establecimiento de Áreas de Reparto y determinación del Aprovechamiento Tipo .....	43
ANEXO 1: CARTOGRAFÍA .....	45



## **1.- OBJETO DEL PRESENTE DOCUMENTO. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL.**

Como paso previo según el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell, de aprobación de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana (TRLTUP), se hace necesaria la presentación por parte del órgano promotor ante el órgano sustantivo de una solicitud de inicio de la evolución ambiental y territorial estratégica, acompañada por un Documento Inicial Estratégico y un Borrador del Plan.

Por dicho motivo se redacta el presente Borrador del Plan que, junto al Documento Inicial Estratégico, constituye la solicitud de inicio de la Evaluación Territorial y Ambiental Estratégica para la posterior aprobación de dicho Plan Parcial.

## 2.- ESTADO ACTUAL.

### 2.1. Descripción del ámbito.

El sector se encuentra ubicado en el término municipal de Novelda, localidad situada en el interior de la provincia de Alicante, en la comarca del Medio Vinalopó, con una extensión de 75,7 km<sup>2</sup>.

El municipio de Novelda se desarrolla en dos núcleos poblacionales, el casco de la propia ciudad de Novelda, junto al cauce del río Vinalopó, y el Barrio de la Estación, que se desarrolla alrededor de la estación de tren. Cuenta con una población de 25.611 habitantes (año 2021). El casco urbano de Novelda se encuentra a una altura media de 240 m sobre el nivel del mar, y el Barrio de la Estación a una altura media de 280 m sobre el nivel del mar.

Se encuentra situado a 12 kilómetros de la capital comarcal, Elda; a 18 kilómetros de Elche y a 28 kilómetros de Alicante. El término municipal está atravesado por la Autovía A-31 (Alicante-Madrid), por la carretera N-325, que permite la comunicación con Aspe y Crevillente y que enlaza el Barrio de la Estación con el núcleo urbano, por la CV-820, Cv-840 y CV-835 que enlazan con el municipio de Agost, La Romana y Monóvar respectivamente, así como por la CV-84 que enlaza la N-325 con la A-31, a través de una circunvalación, evitando atravesar el casco urbano.

A grandes rasgos, el término municipal de Novelda se ubica en la zona externa de las Cordilleras Béticas. Dicha estructura geológica se ve influenciada por el accidente tectónico por donde transcurre el río Vinalopó, que atraviesa todo el territorio de noroeste a sureste. En el *cerro de la Mola* (541 m) se levanta el castillo que fue el origen del municipio. La altitud del territorio oscila entre los 695 metros al noroeste (*Sierra de Betíes*) y los 190 metros en la ribera del río Vinalopó. Al noreste y al suroeste se levantan otras sierras que oscilan entre los 400 y 650 metros.

El sector “El Pla” que se pretende modificar con el presente documento se encuentra en una situación privilegiada, estando delimitado por todo su frente sur con la A-31, por su frente Norte con la red de transportes FF.CC. Adif (disponiendo de ancho ibérico e internacional) y por su frente Este, limita en parte con la CV-820.

Los municipios con los que linda el término municipal son:

- Al Norte, con Petrer, Elda y Monovar.
- Al Sur, con Aspe.
- Al Este, con Monforte del Cid.
- Al Oeste, con La Romana y Aspe.

El ámbito de planeamiento que nos ocupa es un sector de suelo urbanizable industrial aprobado definitivamente mediante Resolución de la Dirección General de Ordenación del Territorio de fecha 1 de octubre de 2008, publicada en el BOPA nº: 207 de fecha 28 de octubre de 2008. El Plan Parcial que se pretende modificar desarrolla la ordenación pormenorizada del sector homologado.

Se trata de una superficie de terreno de 1.545.601 m<sup>2</sup>, situado en la zona este del término municipal, cerca del límite del término municipal de Monforte del Cid, al noreste del casco urbano. El ámbito del plan parcial aprobado y por tanto de la modificación pretendida, no incluye ni el trazado de la vía pecuaria "Vereda de la Mola" con una superficie de 7.825,85 m<sup>2</sup> que lo atraviesa, ni el "Rambleta del Pastor" con una superficie de 9.629,33 m<sup>2</sup>.

Los límites del sector son los siguientes:

- Al Norte, con infraestructura de comunicación ferroviaria (FF.CC. ADIF).
- Al Sur, con la Autovía A-31.
- Al Este, con la Carretera CV-820 que enlaza con el municipio de Agost y con camino público existente, integrado en Suelo No Urbanizable Común Rústico (SNU/CR) según las NN.SS. de Planeamiento de Novelda.
- Al Oeste, con la Autovía A-31.



**Emplazamiento del "Sector Salinetas" dentro del municipio de Novelda**

## 2.2 Planeamiento actual

El municipio de Novelda cuenta con Normas Subsidiarias de Planeamiento aprobadas definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo, en sesión celebrada el 16 de octubre de 1992. Fueron publicadas en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante n.º 262, de fecha 14 de noviembre de 1992.

### Antecedentes "Sector Salinetas"

El proyecto se sometió a información pública por Decreto de Alcaldía de fecha 24 de enero de 2005 por término de veinte días, insertándose anuncios en el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana número 4.369, de 4 de marzo de 2005, y en los diarios «La

Verdad» e «Información» los días 25 y 26 de febrero de 2005 respectivamente. Durante el periodo de exposición al público se presentaron diez alegaciones y dos más durante el trámite de consulta y alegaciones tras el acto de apertura de plicas. El Pleno de la Corporación, en sesión celebrada el día 29 de diciembre de 2005, resolvió las alegaciones planteadas y aprobó provisionalmente el proyecto.

La documentación aprobada provisionalmente constaba de Plan Parcial y Homologación. El Plan Parcial se compone de Memoria informativa y justificativa, Planos y Normas Urbanísticas; y la Homologación de Memoria, Ficha de planeamiento y gestión y Planos. Acompaña asimismo Estudio de Impacto Ambiental Estudio de Paisaje, Estudio de Impacto acústico y Estudio de Movilidad.

El objeto del expediente era cambiar la clasificación de un sector de suelo que en su momento estaba clasificado como Suelo No Urbanizable Común Agrícola (SNU/CA) y como Suelo No Urbanizable Común Rústico (SNU/CR), a fin de clasificarlo como Suelo Urbanizable de Uso Industrial.

Se estableció una única unidad de ejecución, un uso global industrial, estableciendo como compatibles el terciario y dotacional y como prohibido el residencial, y un aprovechamiento tipo de  $0,344\text{ m}^2/\text{m}^2$ s. El Plan Parcial distribuyó las magnitudes del sector del siguiente modo:

Se estableció un aprovechamiento objetivo total de  $532.614,13\text{ m}^2$ . Además, establece: Zona verde con una superficie de  $154.563,38\text{ m}^2$ , una zona verde no computable de  $7.120,61\text{ m}^2$ , una superficie de Red Viaria de  $261.758,45\text{ m}^2$ , una zona de protección de Red Viaria, de  $63.378,90\text{ m}^2$  y un equipamiento de  $123.174,53\text{ m}^2$ , así como una superficie de Red Viaria Primaria (ampliación Autovía A-31) de  $15.365,74\text{ m}^2$ .

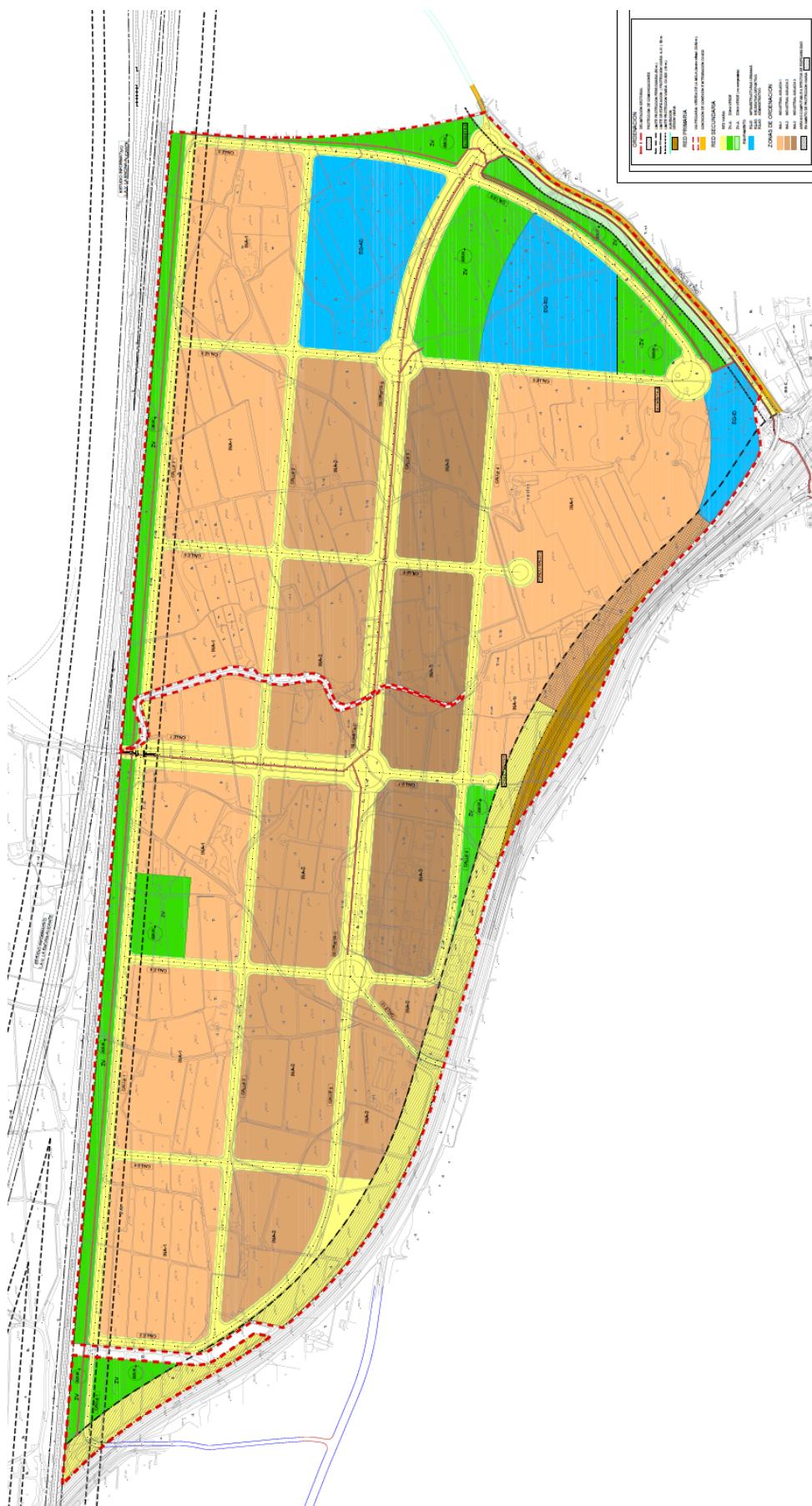
La justificación sobre el cumplimiento de estándares para elementos propios de la Red Secundaria y reserva de plazas de aparcamiento en red viaria, calculados se realizó en base al Anexo al Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana.

La superficie total de cesiones se estableció en  $625.361,61\text{ m}^2$ , quedando  $920.239,47\text{ m}^2$  para uso lucrativo, de los cuales  $905.250,75\text{ m}^2$  computaban a efectos de edificabilidad, distribuidos en tres calificaciones distintas, Industrial Aislada 1 con una superficie total de  $504.564,50\text{ m}^2$ , Industrial Aislada 2, con una superficie total de  $264.935,34\text{ m}^2$  e Industrial Aislada 3 con una superficie total de  $135.750,91\text{ m}^2$ .

Los restantes  $14.988,72\text{ m}^2$  no son computables a efectos de edificabilidad al estar incluidos dentro de la franja de 50 m desde la arista exterior de la calzada de la A-31 (Línea límite edificación) y pertenecer al ámbito de una DIC que se otorgó de acuerdo con el procedimiento extraordinario establecido en el artículo 20 de la Ley 4/1992, del Suelo No Urbanizable. (DIC-99/97). Dicha DIC, promovida por EURODISEÑO, S.A., que contemplaba la ordenación urbanística para la actuación integral consistente en Industria de elaboración de Piedra Natural en una superficie de  $65.702\text{ m}^2$  (parcelas 75 y 76 y

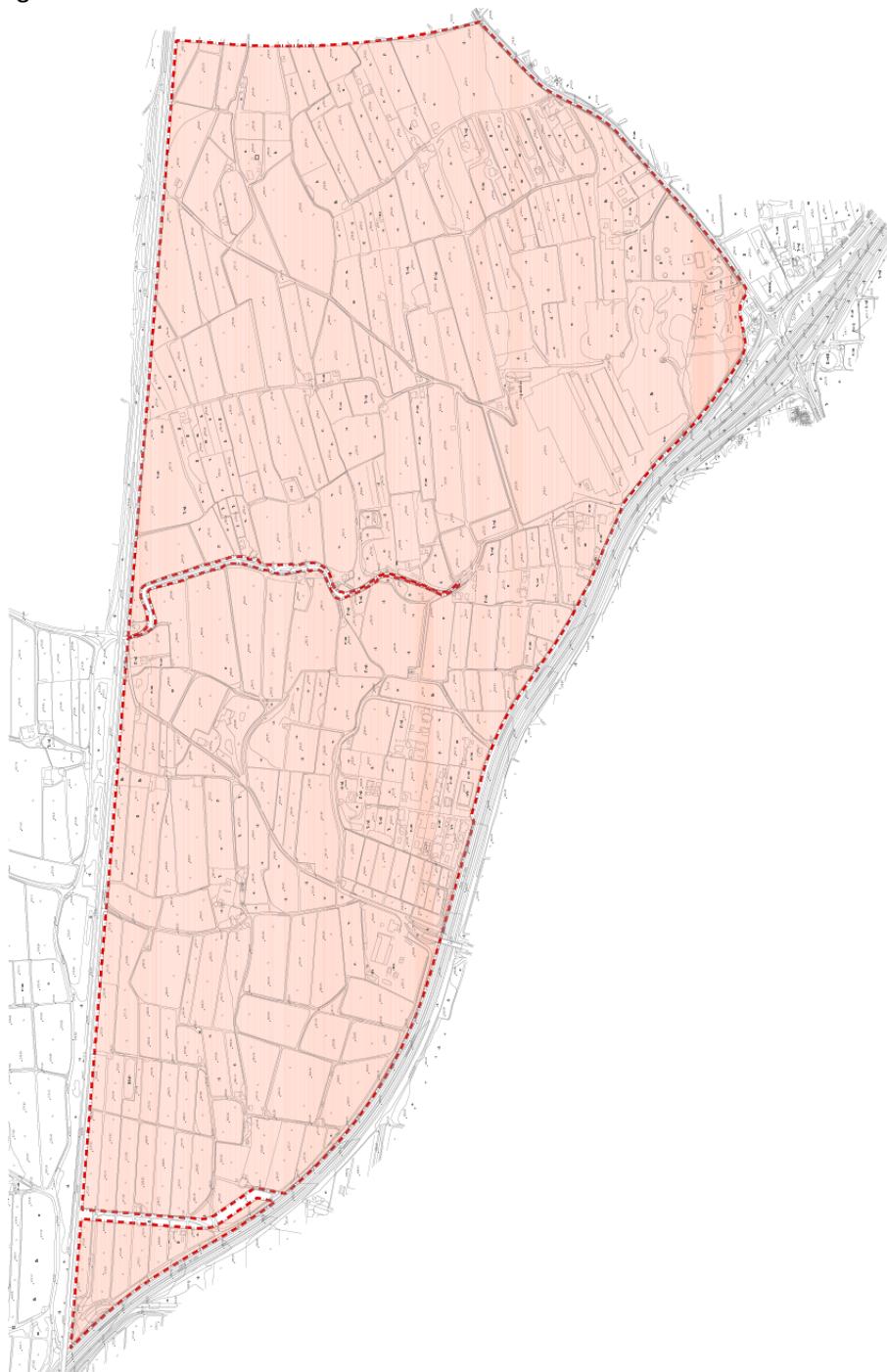
parte de las parcelas 81, 82, 83, 145, 146, 147 y 148 del polígono 15) se aprobó definitivamente por el Gobierno Valenciano en la reunión del 20 de octubre de 1.998.

Conforme a lo establecido en el citado artículo 20.1, esta actuación estuvo exenta de la limitación del plazo de vigencia de la atribución del uso y aprovechamiento. Por tanto, a todos los efectos, el ámbito del suelo que abarca la citada DIC-99/97 se corresponde con un suelo urbano industrial para el uso que se autorizó (puesto que también asumió las cesiones del 14 % de la superficie del ámbito en zonas verdes y otros servicios de interés público y social y del 10 % del aprovechamiento correspondiente), según se desprende del acuerdo de la Comisión de Gobierno Municipal de fecha 9 de julio de 1.998.



Planeamiento vigente Homologación y Plan Parcial "Sector Salinetas"

Sobre los terrenos de ese plan, ahora se pretende desarrollar la presente modificación, que tiene por objeto reordenar la totalidad del sector respecto a su ordenación pormenorizada, para dar la posibilidad de ubicar un puerto seco, aprovechando casi los 3.000 ml de frente con la infraestructura de comunicación ferroviaria, reubicar las zonas verdes en zonas donde se resuelva el problema de inundabilidad y doten de mayor funcionalidad al sector, reubicar las cesiones de equipamiento, rediseñar la red viaria previendo una segunda conexión del sector por su parte noroeste, así como dar respuesta a la demanda de suelo logístico-industrial-terciario en grandes manzanas.



Delimitación del ámbito que se pretende modificar

Las parcelas que componen el sector no cuentan con los servicios urbanísticos básicos, están en situación de parcelas rústicas en su totalidad, aunque las situadas al sur y al este, tienen mucho más cerca los servicios, por su proximidad a los polígonos industriales cercanos y al casco urbano de Novelda.

Las obras necesarias para realizar la urbanización serán de gran entidad, debiéndose prever su realización en distintas fases, junto con las infraestructuras de conexión externas al ámbito, tanto del sistema viario como del ferroviario. Si bien, en la tramitación del citado sector ya se propuso una conexión del mismo a través de una rotonda de nueva creación sobre la CV-820, planteando un desdoblamiento de la misma desde su conexión con la Autovía A-31 hasta la citada rotonda, se propone una segunda conexión, que no es objeto de esta modificación, a través de un nuevo viario que parte del noroeste del sector y que discurriría de forma más o menos paralela a la A-31 hasta llegar a una nueva rotonda a ejecutar en el cruce existente entre la salida nº: 213 en sentido Madrid, con la prolongación de la N-325 para su incorporación a la A-31.

De igual manera, en el caso que se optara por ubicar el puerto seco en el ámbito del presente sector, se deberían conectar las infraestructuras ferroviarias existentes con el citado puerto seco.



Propuesta de conexión noroeste del "Sector Salinetas" con la A-31

### **3.- PROCEDENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACIÓN**

Por todo lo expuesto anteriormente, lo que se pretende es reordenar este suelo urbanizable industrial con compatibilidad del uso terciario, para integrar de mejor manera la “rambleta del Pastor” en la infraestructura verde, reubicando las zonas verdes en una posición central, rediseñando la red viaria para conseguir una mejor circulación y funcionalidad del mismo a la vez que se proponen manzanas industriales de mayor superficie para dar respuesta a la gran demanda existente en el municipio y colindantes para este tipo de suelos de uso logístico e industrial, con las conexiones necesarias con su entorno, tanto viarias, como ferroviarias y de servicios e infraestructuras dotacionales.

Así pues, el objetivo del presente borrador junto con el documento inicial que le acompaña, según se recoge en el artículo 52 del 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 (TRLOTUP), es solicitar al órgano sustantivo la evaluación ambiental y territorial estratégica con la finalidad de poder proceder a la tramitación y aprobación del Plan Parcial Modificativo del “Sector Salinetas” del municipio de Novelda.

La problemática sobre la que actúa la planificación será estudiada en el apartado “previsibles efectos sobre el medio ambiente”, en concreto se analizarán todas las servidumbres y afecciones que ejercen algún tipo de influencia sobre el Plan.

La vigente “Revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Novelda” fue aprobada definitivamente por la Comisión Territorial de Urbanismo, en sesión celebrada el 16 de octubre de 1992, y publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante n.º 262 de 14 de noviembre de 1992.

El artículo 19 del TRLOTUP, establece los niveles de la ordenación municipal: ordenación estructural y pormenorizada. En su apartado 3 se indica que la ordenación pormenorizada desarrolla y concreta la ordenación estructural y regula el uso detallado del suelo y la edificación. La integran las determinaciones así calificadas por esta ley y aquellas otras que no tengan específicamente asignado un carácter estructural. A su vez, el artículo 35 establece las determinaciones de la ordenación pormenorizada, entre las que se encuentra la regulación detallada de los usos del suelo de cada subzona, en desarrollo de las zonas de ordenación estructural. Además, el artículo 44.5 del citado texto refundido establece que los ayuntamientos son competentes para la formulación y tramitación de los planes de ámbito municipal y la aprobación de aquellos que fijen o modifiquen la ordenación pormenorizada, sin perjuicio de las competencias mancomunadas y de las que se atribuyen a la Generalitat en los apartados anteriores.

La distinción por tanto de las dotaciones de carácter estructural y de las de carácter pormenorizado no están definidas en el planeamiento vigente de Novelda, que son unas Normas Subsidiarias de planeamiento, que no se han adaptadas a la LRAU, LUV ni a la LOTUP, por lo que cualquier modificación de usos dotacionales requerirá de una Modificación de Planeamiento de aprobación autonómica.

No obstante, en nuestro caso en concreto, se trata de una modificación que opera sobre el ámbito de un Plan Parcial que se trató con la LRAU y para el cual se definió y estableció la ordenación pormenorizada y la estructural, por lo que según el artículo 49 del TRLOTUP:

*“Artículo 49. El órgano ambiental.*

1. *El órgano ambiental será el órgano autonómico dependiente de la conselleria competente en medio ambiente, salvo en los supuestos establecidos en el apartado 2 de este artículo.*
2. *El órgano ambiental será el ayuntamiento del término municipal del ámbito del planeamiento objeto de la evaluación ambiental, sin perjuicio de la asistencia y la cooperación de las diputaciones provinciales de acuerdo con la legislación de régimen local, en los siguientes casos:*
  - a) *En los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten única y exclusivamente a la ordenación pormenorizada del suelo urbano definida en el presente texto refundido.*
  - b) *En los instrumentos de planeamiento urbanístico que, en el desarrollo de planeamiento evaluado ambientalmente, afecten única y exclusivamente a la ordenación pormenorizada del suelo urbanizable definida en el presente texto refundido.*
  - c) *En los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten única y exclusivamente a la ordenación estructural del suelo urbano que cuente con los servicios urbanísticos efectivamente implantados, sin modificar el uso dominante de la zona establecida en la ordenación estructural.”*

Por tanto, al tratarse de una Modificación del Plan Parcial “Sector Salinetas”, aprobado bajo el amparo de la LRAU que afecta exclusivamente a la ordenación pormenorizada del suelo urbanizable, **el órgano ambiental y territorial es el Ayuntamiento de Novelda.**

La modificación propuesta afecta tan sólo a la calificación de las parcelas referidas, y por tanto afecta a los nuevos usos que se pueden permitir en dichas parcelas con la pretendida modificación, sin modificar los parámetros urbanísticos que estableció el Plan Parcial del Sector SAU/I2, de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Novelda, el cuál fue aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo en sesión celebrada el 11 de diciembre de 2003. La modificación puntual no contiene determinaciones propias de planeamiento de rango superior ni contradice aquellas que están directamente sobre él.

Para ello, se estará a lo dispuesto en los artículos 67 del TRLOTUP, donde se establecen los supuestos para la modificación de los planes.

*“Artículo 67. Modificación de los planes*

1. *Los planes se revisarán o modificarán por el procedimiento previsto en este texto refundido con carácter general para su aprobación salvo previsión legal específica.*
2. *Los planes parciales, los planes especiales previstos en el planeamiento general y los planes de reforma interior, con carácter general, no podrán modificar determinaciones del plan general estructural. De forma excepcional y debidamente justificada, se podrán*

establecer modificaciones puntuales que tengan por objeto ajustar estas determinaciones al análisis más detallado del territorio propio de su escala, sujetándose a las siguientes condiciones:

a) Si el órgano ambiental entiende que la modificación tiene o puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio y emite el documento de alcance, se seguirá el procedimiento ordinario previsto en el capítulo II de este título.

b) Si el órgano ambiental entiende que la modificación no tiene o puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio y emite el informe ambiental y territorial estratégico, se seguirá el procedimiento simplificado previsto en el capítulo III de este título. Deberán cumplirse las condiciones vinculantes que, en su caso, hayan impuesto el informe ambiental y territorial.

3. Las nuevas soluciones propuestas deberán mantener el equilibrio del planeamiento vigente entre las dotaciones públicas y el aprovechamiento lucrativo, suplementando, en su caso, la red primaria y la red secundaria de dotaciones, de forma que cumplan con los criterios de calidad, capacidad e idoneidad exigidos según el anexo IV de este texto refundido, o disposición reglamentaria aprobada mediante Decreto del Consell que lo modifique.

No será necesario suplementar la supresión, total o parcial, de aquellos usos que, aun estando calificados por el planeamiento vigente como equipamiento público, el uso público implantado en su día no responda hoy a la prestación de servicios públicos. Las superficies destinadas a dichos usos no serán computables para el cálculo del estándar dotacional global.

A los efectos de verificar el mantenimiento del equilibrio preexistente entre las dotaciones públicas y el aprovechamiento lucrativo, así como el mantenimiento del estándar global dotacional, únicamente se considerarán las zonas verdes calificadas en el planeamiento vigente que cumplan las condiciones funcionales y de calidad exigidos para ellas en el anexo IV de este texto refundido, o disposición reglamentaria aprobada mediante Decreto del Consell que lo modifique. Se exceptúan de esta regla general los supuestos de incremento de edificabilidad en suelo urbano regulados en el artículo 36.4.

4. La revisión y modificación de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana se llevará a cabo mediante el procedimiento previsto en el presente texto refundido. No obstante, deberá procederse a su actualización periódicamente mediante la puesta al día de los datos e informaciones de base utilizados para su elaboración, incluida su representación cartográfica y el seguimiento de sus indicadores de cumplimiento. Esta actualización se formalizará mediante resolución de la persona titular de la conselleria competente en materia de ordenación del territorio que se publicará en el «Diari Oficial de la Generalitat Valenciana» y se divulgará a través de la página web de la referida conselleria.

5. Cuando se produzca una modificación en planes u otros instrumentos de planeamiento urbanístico que tengan por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de zonas verdes o espacios libres se requerirá un dictamen previo del Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, con carácter previo a la aprobación del plan.

6. La tramitación de cualquier plan que incremente la edificabilidad residencial prevista en el planeamiento requerirá la justificación por el ayuntamiento del cumplimiento de las prescripciones contenidas en el artículo 190 y de la necesidad de incrementar la edificabilidad residencial para satisfacer nuevas demandas de este uso.

7. Tendrá, en todo caso, la consideración de modificación de la ordenación pormenorizada de planeamiento, a los efectos de este texto refundido, el cambio de un uso dotacional de la red primaria o secundaria de los previstos en el plan, por otro igualmente dotacional público, destinado a la misma o distinta administración pública. Se precisará informe de las administraciones públicas afectadas por la alteración de dicho uso."

## **4.- ALCANCE TERRITORIAL Y MATERIAL DEL PLAN**

### **4.1 Alcance territorial y material.**

El presente documento tiene un alcance parcial, pues abarca únicamente el ámbito definido en el Plan Parcial “Sector Salinetas” aprobado definitivamente mediante Resolución de la Dirección General de Ordenación del Territorio de fecha 1 de octubre de 2.008, publicada en el BOPA nº: 207 de fecha 28 de octubre de 2.008. El plan parcial definió para el citado sector el uso industrial como uso característico permitiendo el uso terciario en todas sus modalidades. La ordenación estructural del sector se definió en el Documento de Homologación del mismo y el plan parcial definió y estableció la ordenación pormenorizada que es objeto de la presente modificación.

Tal y como ya se ha avanzado en otras partes del documento, lo que se pretende es reordenar este suelo urbanizable industrial con compatibilidad del uso terciario, para integrar de mejor manera la “rambleta del Pastor” en la infraestructura verde municipal, reubicando las zonas verdes en una posición más central, rediseñando la red viaria para conseguir una mejor circulación y funcionalidad del mismo a la vez que se proponen manzanas industriales de mayor superficie para dar respuesta a la gran demanda existente en el municipio y colindantes para este tipo de suelos de uso logístico e industrial, con las conexiones necesarias con su entorno, tanto viarias, como ferroviarias y de servicios e infraestructuras dotacionales.

Del análisis exhaustivo realizado, tanto de accesos viarios como ferroviarios, se desarrolla en este borrador la alternativa seleccionada “4” con la zona de equipamiento múltiple destinado a albergar el “puerto seco” situada en todo el linde norte del sector (junto a la actual red ferroviaria), manteniendo el acceso previsto en el documento inicialmente aprobado y proponiendo un segundo enlace a la A-31 por su parte noroeste.

### **4.2 Delimitación del sector.**

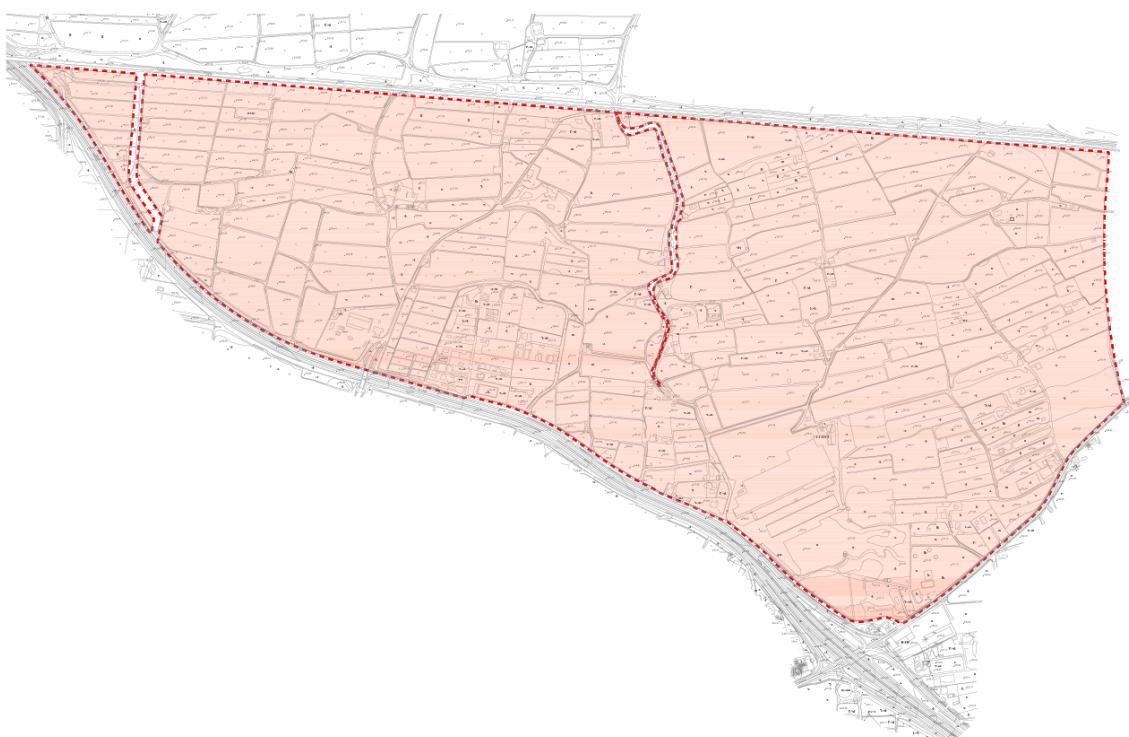
El ámbito del sector del presente documento tiene una superficie de 1.545.610,08 m<sup>2</sup>, cuyos límites son los siguientes, como se refleja en los planos adjuntos:

- Al Norte, con infraestructura de comunicación ferroviaria (FF.CC. Adif).
- Al Sur, con la Autovía A-31.
- Al Este, con la Carretera CV-820 que enlaza con el municipio de Agost y desde donde se realiza la conexión con el sector a través de una rotonda y con camino público existente, integrado en Suelo No Urbanizable Común Rústico (SNU/CR) según las N.N.S.S. de Planeamiento de Novelda.
- Al Oeste, con la Autovía A-31:

#### 4.3 Posibles alternativas.

En el documento inicial estratégico que acompaña al presente borrador del plan, se han planteado cuatro alternativas, que se han planteado del siguiente modo:

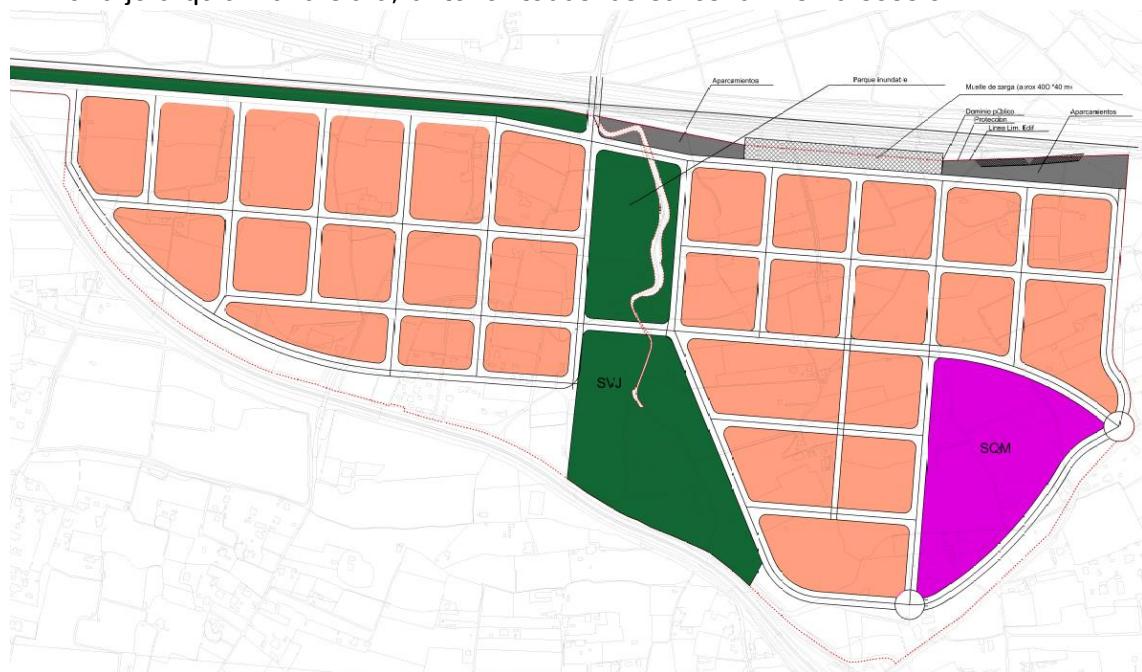
- Alternativa 0. Mantenimiento de la situación actual del ámbito del sector, que se corresponde con el modelo territorial establecido en las N.N.S.S. y que consiste en mantener la clasificación original del suelo, es decir Suelo No Urbanizable Común Rústico y Agrícola (SNU/CR y SNU/CA).



- Alternativa 1. Desarrollo del “Sector Salinetas”, con la ordenación vigente que supuso su aprobación definitiva, que no contemplaba la posibilidad de ubicar un puerto seco, así como tampoco resolvía el problema de integración la “rambleta del Pastor” en la infraestructura verde municipal y que su ordenación obedecía a la conexión norte sur con el sector “La Serreta Golf” (ubicado al norte, al otro lado de la vía férrea) y que ha sido desclasificado.



- Alternativa 2. Desarrollo de la modificación del Plan Parcial “Sector Salinetas”, proponiendo una integración la “rambleta del Pastor” con el sistema de espacios libres (Zonas Verdes) y que lo integra mejor con la ordenación de las manzanas industriales. En esta alternativa se propone la zona de puerto seco solo en una parte del límite norte y todo el equipamiento público se traslada a la zona sureste, cerca del acceso al sector. Además, las manzanas lucrativas propuestas son de tamaño mediano y no obedecen a la demanda actual. La red viaria es excesiva y no presenta una jerarquía viaria clara, al tener todas las calles la misma sección.



- Alternativa 3. Desarrollo de la modificación del Plan Parcial “Sector Salinetas”, proponiendo una integración la “rambleta del Pastor” con el sistema de espacios libres (Zonas Verdes) y que lo integra mejor con la ordenación de las manzanas industriales. En esta alternativa se propone la zona de puerto seco en toda la zona

norte del sector. Además, las manzanas lucrativas propuestas son de tamaño grande y ya aparece una jerarquía viaria.



De las alternativas planteadas, se ha elegido la número "3", al considerarse la más idónea, por los motivos expuestos en el mencionado documento inicial estratégico.

La delimitación del sector se corresponde exactamente con la delimitación definida en Documento de Homologación y Plan Parcial definitivamente aprobados mediante Resolución de la Dirección General de Ordenación del Territorio de fecha 1 de octubre de 2.008, publicada en el BOPA nº: 207 de fecha 28 de octubre de 2.008.

## 5. MODIFICACIÓN PROPUESTA

### 5.1. Delimitación del sector

La alternativa 3, seleccionada, plantea el desarrollo del sector partiendo de la implantación de un equipamiento múltiple, destinado a albergar la posible “Plataforma Logística Intermodal” (PLI), en todo el frente norte del sector, lindando con la infraestructura ferroviaria actual. También propone la ubicación central de las zonas verdes integrándolas con el “Rambleta del Pastor” y de esta forma dando una mejor respuesta a la inundabilidad del sector y una mejor integración del citado barranco en la infraestructura verde municipal. Además, se reserva una parcela destinada a equipamiento público deportivo junto al vial principal que estructura el sector y que comunica las dos rotondas por las cuales se proponen las conexiones del mismo.

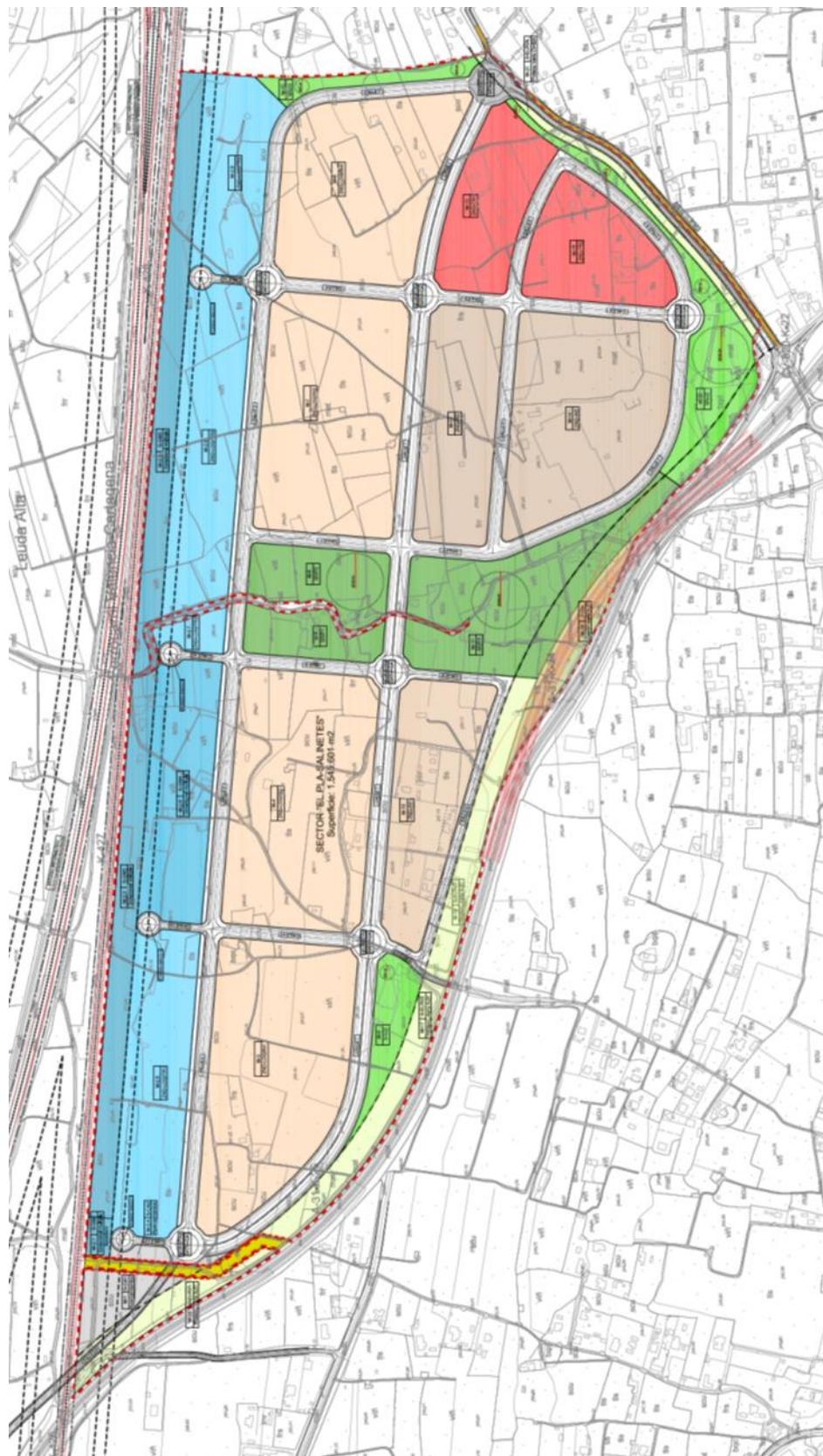
La red viaria presenta una jerarquía, dando mayor importancia a los viales que estructuran el sector en sentido Este-Oeste con respecto a los que van en dirección Norte-Sur. Las manzanas de uso lucrativo disponen de una superficie media-grande que se ajusta a la demanda actual para manzanas de uso logístico-industrial-terciario.

La zonificación de las manzanas lucrativas se realiza en cuatro grandes zonas:

- Zona Logística-terciaria que se ubica junto a la Plataforma Logística Intermodal (PLI) con una superficie total de 172.667,00 m<sup>2</sup> y distribuidas en cuatro manzanas (tres de tamaño mediano y una de tamaño pequeño).
- Zona Logística-Industrial, ubicada justo debajo de la anterior, entre los dos viales estructurantes del sector que discurren en sentido Este-Oeste, con una superficie total de 404.952,00 m<sup>2</sup> y distribuidas en cuatro manzanas (todas ellas de tamaño grande).
- Zona Industrial, ubicada debajo de la Logística-Industrial, justo debajo del vial principal que comunica las dos rotondas por las cuales se realiza la conexión del sector, con una superficie total de 200.562,00 m<sup>2</sup> y distribuida en tres manzanas (dos de tamaño mediano y una de tamaño grande, que es la que alberga la industria para la que se obtuvo la DIC-99/97).
- Zona Terciaria, ubicada en la parte este del sector, junto al vial de conexión del sector con la rotonda de nueva ejecución sobre la CV-820 y que dispondrá de fachada a la A-31 y a la CV-820. Cuenta con una superficie total de 83.143,00 m<sup>2</sup>, distribuidas en dos manzanas de tamaño mediano.

El resto de zonas verdes se ubica a modo de “colchón” entre el espacio destinado a Espacios Libres de Reserva Viaria (ELRV) de la CV-820 y el viario que delimita la zona terciaria, y entre el límite este del sector (camino público) y el viario de la manzana Industrial-terciaria ubicada al este.

Además, se ha reservado una pequeña parte del equipamiento múltiple ubicado junto a la infraestructura ferroviaria, para reubicar la nueva Estación-Apeadero de Novelda, reservando junto a la misma una zona de aparcamiento que dé respuesta a la gran afluencia de tráfico.



## **5.2 Clasificación del suelo y ordenación pormenorizada.**

Con el presente Borrador de Modificación de Plan Parcial junto al DIE se pretende mantener la clasificación del suelo vigente como Suelo Urbanizable Industrial (aprobado a partir de una reclasificación urbanística del sector, mediante Resolución de la Dirección General de Ordenación del Territorio de fecha 1 de octubre de 2.008, publicada en el BOPA nº: 207 de fecha 28 de octubre de 2.008) y mantener la ordenación estructural que definió el Documento de Homologación del “Sector Salinetas” y modificando la ordenación pormenorizada del mismo para dar cabida a todos los requisitos que promovieron la presente modificación, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 40 del TRLOTUP, pues establece que:

*“Artículo 40. Planes parciales y planes de reforma interior: función, ámbito y documentación.*

*1. Los planes parciales ordenan pormenorizadamente sectores completos en ámbitos de suelo urbanizable. Los planes de reforma interior cumplen análoga función en ámbitos previamente urbanizados o con alto grado de consolidación y en los ámbitos de actuación sobre el medio urbano a que se refieren los artículos 35 y 76 de este texto refundido y la legislación del Estado en materia de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.*

*2. Los planes parciales se desarrollarán, en todo su ámbito, mediante una o varias unidades de ejecución. Los planes de reforma interior también podrán delimitar dichas unidades por necesidades funcionales de renovación urbana o cuando sean necesarias según las normas y criterios de equidistribución previstos por el plan general estructural y este texto refundido; y establecerán los ámbitos a desarrollar mediante actuaciones aisladas, allí donde no se precisen las actuaciones integradas.*

*3. Los planes parciales y los planes de reforma interior deberán contener la siguiente documentación, con referencia a lo establecido en la sección II anterior:*

*a) Documentos sin eficacia normativa:*

*1.º Memoria informativa y justificativa.*

*2.º Estudio de integración paisajística o, en su caso, estudio de paisaje, conforme a lo establecido en el capítulo II del título I de este libro, así como los demás estudios previstos en el artículo 34 de este texto refundido, en la medida en que lo precise el alcance de sus determinaciones.*

*3.º Planos de estado actual y de afecciones del territorio.*

*4.º Inventario de edificaciones existentes.*

*5.º Estudio de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica, si no estuvieran convenientemente detallados en el plan general estructural.*

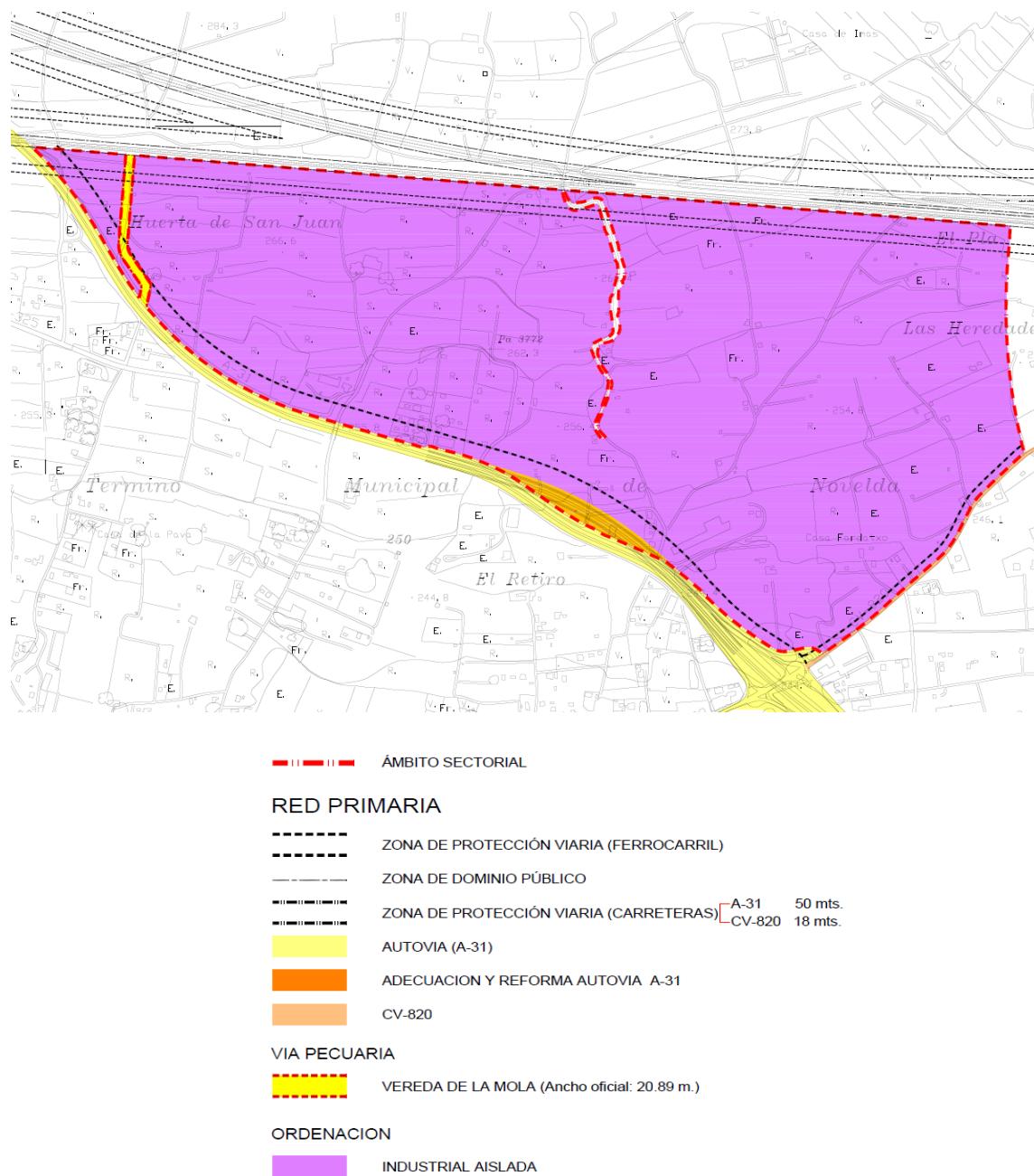
*b) Documentos con eficacia normativa:*

*1.º Planos de ordenación y plano de conjunto refundido que permita visualizar el resultado final de dicha ordenación en el entorno o barrio colindante al sector y su coordinación con la ordenación estructural.*

*2.º Ordenanza particular de edificación y usos del suelo, en los casos en que se justifique su procedencia por necesidades específicas del ámbito ordenado, incluyendo, en su caso, las determinaciones del instrumento de paisaje que corresponda.*

*3.º En todo caso, respecto a la edificación existente: ordenanzas específicas del grado de protección, del régimen de fuera de ordenación o de su situación transitoria.”*

Tal y como se puede apreciar de la captura del plano I-7 del Plan Parcial vigente del "Sector Salinetas", el ámbito sobre el que se pretende actuar, corresponde a ordenación pormenorizada.



La Homologación del Sector "Salinetas" de las N.N.S.S. de planeamiento de Novelda, que se aprobó el 28 de octubre de 2008 (BOPA nº: 207), estableció las siguientes exigencias para el desarrollo del sector:

<b>FICHA: HOMOLOGACIÓN DEL SECTOR "SALINETAS"</b>		
<b>1. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL</b>		
<b>a) De la red viaria</b>		
<b>Viaria: vía pecuaria</b>		
Se excluye del ámbito la vía pecuaria Vereda de la Mola con una superficie de 0,78 has. Con un ancho legal de 20,89 m. A dicha vía pecuaria no se le modifica el trazado, conforme al art. 4.1 de la ley 10/2004. Conforme al art. 2. Del anexo del Reglamento de Planeamiento esta homologación no identifica este elemento de la Red Primaria como computable a los efectos de verificar el cumplimiento de los estándares mínimos exigibles por el citado reglamento para la red secundaria.		
<b>Viaria: Autovía A-31</b>		
Se incluye como Red Viaria de la Red Primaria una superficie de 1,53 ha correspondientes a la modificación del trazado de la autovía A-31 que afectará al ámbito.		
<b>Rambla: rambleta del Pastor</b>		
Se excluye del ámbito la rambla existente con una superficie de 0,96 ha		
<b>b) Delimitación sectorial: clasificación y calificación</b>		
Se delimita un sector de suelo urbanizable con calificación global: Industrial, con las siguientes superficies y delimitaciones: Sector: Salinetas con una superficie de 154,56 ha (excluida vía pecuaria y el barranco). Al Norte: Infraestructura de comunicación ferroviaria (RENFE), hasta el dominio público Al Sur: Autovía A-31 (*) Al Este: Carretera CV-820 y camino público existente. Al Oeste: Autovía A-31 (*) Los límites del sector se ajustan a los establecidos en el art. 17.2 RPCV. (*) El límite incluye el vial de servicio de la A-31.		
<b>c) Establecimiento de áreas de reparto y determinación del aprovechamiento tipo: 0,3446 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>		
<b>Área de Reparto:</b> 154,56 has		
<b>d) Uso global:</b> Industrial <b>Usos compatibles:</b> Terciario y Dotacional <b>Usos prohibidos:</b> Residencial		
<b>Sistema de ordenación:</b> Edificación aislada <b>Tipología:</b> Bloque exento.		
<b>e) Condiciones de integración y conexión</b>		
<b>Generales:</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El ámbito territorial de programación y de definición de la Unidad de Ejecución queda establecido en esta homologación por el ámbito del sector y red primaria afecta que abarca la homologación.</li> <li>• Las conexiones de infraestructuras se realizarán conforme a las normas municipales y concesionarios de servicios.</li> <li>• Se deberá ampliar con sección doble el acceso hasta el enlace rotonda de la Monfortina.</li> <li>• Se deberán encauzar las aguas que circulan en la actualidad por el sector hasta el cauce del río Vinalopó.</li> <li>• El enlace con la A-31 correrá a cargo del sector, en el supuesto de no haberlo realizado el Ministerio de Fomento.</li> </ul>		
<b>Recursos energéticos:</b>		
Se deberá dimensionar una infraestructura eléctrica suficiente que permita dotar de suministro eléctrico al sector. El proyecto de desarrollo del sector deberá ajustarse a la normativa vigente a los efectos de la posterior autorización por el órgano competente, así como la conexión de dichas instalaciones a la red, para lo que deberán respetarse las condiciones técnicas y de seguridad reglamentarias, actuando de conformidad con la compañía distribuidora de zona, dando de esta forma cumplimiento a lo establecido reglamentariamente en cuanto a la calidad de suministro que se ha de mantener.		
<b>Saneamiento:</b>		

Este Plan Parcial plantea la construcción de nueva planta depuradora explotada directamente por la urbanización o por la Entidad de Saneamiento (este plan parcial prevé la superficie de suelo y la ubicación para una nueva depuradora).

**Abastecimiento:**

Con carácter previo a la implantación de los usos previstos deberá acreditarse la disponibilidad legal, por cualquiera de los medios previstos en la legislación vigente en materia de aguas, de recursos hídricos destinados al consumo humano, suficientes para abastecer las demandas generadas por la actuación, en las condiciones de calidad legalmente establecidas.

**f) Condiciones medioambientales**

Serán las especificadas en el Estudio de Impacto Ambiental realizado, con las siguientes especificaciones:

- Generales:
  - Se prohibirá la localización de industrias en el ámbito del sector que no estén recogidas en las normas urbanísticas municipales. Así mismo, en el caso que pretendan instalarse actividades industriales, que se encuentren recogidas en los anexos del reglamento por el cual se desarrolla la ley 2/89 de impacto ambiental, estarán sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, debiendo obtenerse la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental positiva, como condición indispensable para la obtención de las correspondientes licencias de obras y de actividad.
  - El ayuntamiento velará por la legalidad de todas las actividades instaladas en su término municipal, comprobándose que las actividades disponen de las autorizaciones pertinentes y se cumplen las condiciones impuestas, en su caso, en la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente.
  - Previamente a la ejecución del sector, se efectuarán las infraestructuras necesarias en materia de aguas residuales, de forma que se garantice el pleno funcionamiento de las instalaciones en el momento del inicio de ocupación.
  - Respecto a las aguas residuales de las industrias que se instalen en el polígono industrial, se incluirá en la normativa urbanística la necesidad de comprobar, con carácter previo a la licencia de actividad, la compatibilidad las aguas residuales que generen con la EDAR de destino prevista en el proyecto. En caso de no resultar compatibles, las citadas industrias deberán contar con un sistema previo de tratamiento de aguas residuales individual apropiado. No obstante, en cualquier caso, deberá comprobarse la previsión y/o la existencia de arquetas de registro de libre acceso desde el exterior para la toma de muestras y control de los parámetros de vertido de todas las industrias que se instalan en el Sector.
  - Se deberá garantizar la reposición y continuidad de todos los servicios e infraestructuras de riego que atravesen el Sector y tengan una funcionalidad más allá de los límites del mismo. Cualquier desvío o alteración de dichas instalaciones deberá contar con la autorización de la Comunidad de Regantes correspondiente o del órgano con competencia sustantiva, quien determinará la forma en la que se desarrollarán las actuaciones propuestas
  - La tierra vegetal extraída durante la fase de movimiento de tierras, y que sea susceptible de aprovechamiento, se mantendrá en condiciones agrícolas adecuadas y se destinará al relleno de las zonas verdes previstas en la actuación, o en su defecto a otras áreas del municipio donde sea susceptible su utilización.
  - El ayuntamiento exigirá a las empresas, tras la realización de las obras, certificados de recepción de residuos sólidos inertes por parte de vertederos o empresas autorizadas para la gestión de este tipo de residuos.
- Ramblas:
  - Será obligatorio, previo al desarrollo del mismo, obtener informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar, en relación con la ordenación pormenorizada del Plan Parcial propuesto para el desarrollo del sector homologado, al implicar la misma una ocupación de la rambleta del Pastor.
  - Deberá realizarse estudio hidráulico de la rambla que circula por el sector.

<ul style="list-style-type: none"> <li>→ La rambla pertenecerá al sistema de espacios no edificables, no incluyéndose en el sector.</li> <li>→ El proyecto de urbanización presentará un proyecto que plantea una mejora de las condiciones de drenaje en la zona afectada, con objeto de minimizar los riesgos de inundaciones, el cual, será evaluado por organismo competente en la materia, obteniéndose el correspondiente informe favorable al mismo, previamente a la aprobación definitiva del proyecto.</li> <li>• Vía férrea: <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Se deberá establecer un área de amortiguación entre el espacio residencial y la vía férrea, a fin de disminuir el impacto sonoro.</li> <li>→ En las áreas próximas a la vía férrea deberán establecerse condiciones de la edificación que condicione el aspecto sonoro a fin de minorizar impactos.</li> <li>→ La ejecución de la zona ajardinada, así como del apantallamiento será a cargo del propietario del sector. Del mismo modo el propietario del suelo ejecutará el necesario cerramiento de la plataforma ferroviaria, corriendo así mismo a su cargo los posteriores cargos de conservación y mantenimiento.</li> </ul> </li> <li>• Vía pecuaria: <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Deberá quedar señalizada convenientemente de forma que quede clara su condición de vía pecuaria.</li> <li>→ Deberá asegurarse la continuidad preferente del tránsito ganadero y demás compatibles y complementarios con aquél, en los términos expresados en los artículos 16 y 17 de la ley 3/1995 de vías pecuarias.</li> <li>→ La titularidad de los terrenos de la vía pecuaria seguirá correspondiendo a la Generalitat Valenciana.</li> </ul> </li> </ul>
<b>g) Condiciones de parcelación y edificación</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• El índice de edificabilidad bruta no será superior a <math>0,35 \text{ m}^2/\text{m}^2</math>.</li> <li>• En la edificabilidad máxima para la superficie bruta del sector no se incluye la correspondiente a equipamientos públicos.</li> <li>• Al menos el 5 % de la superficie construible se destinará a uso terciario, que no podrá ser superior al 35 %.</li> <li>• La altura máxima no será superior a 3 plantas y 15 m. (18m a cumbre)</li> </ul>
<b>h) Planeamiento de desarrollo</b>
Será necesaria la redacción de un Plan Parcial para la ordenación pormenorizada que acompaña a la presente homologación. Si lo desarrollará un particular debe acompañarse del programa para el desarrollo de la actuación integrada correspondiente, que corresponde al sector delimitado.
<b>i) Cesiones de la red secundaria</b>
Las cesiones correspondientes a la red secundaria, serán conformes al Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana para sectores industriales, estableciéndose en un 40 % de la superficie del sector, de los que un 10 % se destinará a zonas verdes públicas.
<b>j) Condiciones de programación</b>
El sector se desarrollará en una sola unidad de ejecución.

Algunos de las condiciones que aparecen en la ficha de homologación del sector son objeto de modificación, pero no alteran la ordenación pormenorizada. Entre las que se plantea modificar están las relacionadas con la nueva EDAR a realizar, que en principio no es necesario ejecutar ser suficiente con la ya existente. También se pretende eliminar la zona de colchón entre las vías ferroviarias y las manzanas lucrativas del sector, al proponer ahora la reserva de una zona destinada a equipamiento múltiple para permitir la ubicación de la posible Plataforma Logística Intermodal (PLI). Existe un convenio con la compañía suministradora de energía eléctrica para la realización de una

nueva subestación eléctrica que dotará de suministro eléctrico al sector. En relación a los usos permitidos, se mantienen los descritos en la homologación y en el plan parcial con algunos ajustes ya descritos anteriormente. En cuanto al tema de las alturas y el número de plantas será objeto de modificación por parte del nuevo plan parcial, ya que lo que se pretende es dar cabida a actividades logísticas y de almacenaje que pueden requerir alturas elevadas sin distinción de plantas.

Los elementos de la red primaria externos al ámbito del sector son el tramo de vía pecuaria “Vereda de la Mola” con una superficie de 7.825,85 m<sup>2</sup> que lo atraviesa y lo divide en dos partes y la “rambleta del Pastor” con una superficie de 9.629,33 m<sup>2</sup>. Internamente al sector existe una zona de red primaria viaria como consecuencia de la modificación del trazado de la Autovía A-31 prevista y que cuenta con una superficie de 15.365,74 m<sup>2</sup>. La superficie de red viaria de desdoblamiento de la CV-820, la homologación la trata como superficie de la red secundaria, no obstante, la modificación que se pretende realizar no tiene por objeto modificar ni su superficie ni el ámbito del tramo de la carretera CV-820, objeto de desdoblamiento.

### **5.3 División del territorio en zonas de ordenación urbanística**

El Anexo IV de la LOTUP establece la clasificación de las zonas de ordenación y de las dotaciones públicas del siguiente modo:

*“I. Clasificación de las zonas de ordenación y de las dotaciones públicas.*

*1. Clasificación general de las zonas de ordenación*

*1.1 Las zonas de suelo rural se clasifican como suelo no urbanizable y atendiendo al uso predominante se diferencia entre:*

- Zona rural común agropecuaria (ZRC-AG).*
- Zona rural común de explotación de recursos naturales (ZRC-EX). Terrenos donde el uso principal se destina a explotaciones minerales, parques eólicos, instalaciones fotovoltaicas, etc., siempre y cuando dichas instalaciones ocupen una extensión suficiente para delimitar una zona diferenciada, donde el resto de usos del suelo se ven condicionados por estas actividades.*
- Zona rural común forestal (ZRC-FO).*
- Zona rural protegida agrícola (ZRP-AG). Terrenos que presentan valores agrarios definitorios de un ambiente rural digno de singular tratamiento por su importancia social, paisajística, cultural o de productividad agrícola.*
- Zona rural protegida natural (ZRP-NA). Terrenos con valores ambientales, paisajísticos, culturales o económicos que se deban conservar, recuperar o mejorar, porque así lo recoja el plan general estructural o derivados de declaraciones formales o administrativas de rango superior.*
- Zona rural protegida por afecciones (ZRP-AF). Terrenos en los que algún tipo de afección determina el uso principal de una zona y tiene una entidad superficial suficiente para definir un área diferenciada del resto de zonas.*
- Zona rural protegida por riesgos (ZRP-R). Terrenos en los que esté acreditada la presencia de un importante riesgo de erosión, desprendimiento, inundaciones u otros riesgos naturales o inducidos que desaconsejen su transformación.*

*1.2 Las zonas urbanizadas se clasifican como suelo urbano y atendiendo al uso predominante se diferencia entre:*

- *Zona urbanizada residencial (ZUR-RE).*
- *Zona urbanizada industrial (ZUR-IN).*
- *Zona urbanizada terciaria (ZUR-TR).*
- *Zona urbanizada núcleo histórico (ZUR-NH).*

*1.3 Las zonas de nuevo desarrollo se clasifican como suelo urbanizable y atendiendo al uso predominante se diferencia entre:*

- *Zona de nuevo desarrollo residencial (ZND-RE).*
- *Zona de nuevo desarrollo industrial (ZND-IN).*
- *Zona de nuevo desarrollo terciaria (ZND-TR).*

*1.4 Para cada zona se definirá:*

*a) La clasificación del suelo y el nombre de la zona, que estará formado por alguno de los apartados genéricos enumerados anteriormente más un texto descriptivo con el nivel de detalle deseado para identificar los terrenos. Este último podrá ser un nombre propio relacionado con la toponomía de la zona, un nombre que especifique el uso particularizado del suelo, la tipología de la edificación, etc.*

*b) El código de zona, que estará formado por uno de los códigos enumerados anteriormente más un número correlativo, cuando existan varias zonas con el mismo uso genérico: ZND-RE1, ZND-RE2, ZNDRE3, etc. La diferenciación entre zonas se realizará atendiendo a las ordenanzas particulares para cada una de ellas y, en su caso, a la sectorización para su desarrollo. Podrán existir zonas de ordenación discontinuas con el mismo nombre y código; igualmente, zonas con distinta denominación podrán ordenarse con la misma ordenanza particular.*

## *2. Clasificación general de las dotaciones públicas*

*2.1 Las reservas de suelo con destino dotacional, tanto de la red primaria como de la red secundaria, se definirán atendiendo al uso al que se destinan, según la clasificación que se relaciona a continuación.*

*a) Comunicaciones:*

- *Red viaria (CV).*
- *Red viaria tránsito (CVT).*
- *Red viaria prioridad peatonal (CVP).*
- *Red ferroviaria (CF).*
- *Aparcamientos (CA).*

*b) Zonas verdes y espacios libres:*

- *Parques (VP).*
- *Jardines (VJ).*
- *Áreas de juego (VA).*
- *Espacios libres (EL).*

*c) Equipamientos:*

- *Deportivo-recreativo (QD).*
- *Educativo-cultural (QE).*
- *Sanitario-asistencial (QS).*
- *Administrativo-institucional (QA).*
- *Infraestructura-servicio urbano (QI).*

- *Residencial dotacional (QR): viviendas destinadas a residencia permanente en régimen de alquiler, para colectivos desfavorecidos (personas mayores, discapacitadas o menores de 35 años).*
- *Dotacional múltiple (QM): reserva de suelo dotacional cuyo uso específico se definirá con posterioridad a la gestión del plan.*

**2.2 Se identificará cada dotación con la sigla que le corresponde, precedida con la letra P o S según se trate de una dotación de red primaria o de red secundaria."**

En base a todo ello, el presente Borrador de Plan Parcial del Sector Salinetas" establece las siguientes zonas de Ordenación Urbanística:

- S/CV: Red viaria
- S/CA: Aparcamientos
- S/VP: Zonas Verdes-Parques
- S/VJ: Zonas Verdes-Jardines
- S/ELRV: Espacios libres reserva viaria
- S/QM: Dotacional múltiple (Donde se pretende localizar la Plataforma Logística Intermodal)
- S/QD: Dotacional Deportivo-Recreativo
- LOG: Uso Logístico
- IN: Uso Industrial
- TR: Uso Terciario

En el presente borrador de plan, se determina la compatibilidad de los usos logísticos e industrial en cualquier parcela del sector, considerándose como uso dominante del mismo. Así mismo, el uso terciario se considera compatible con el característico, pudiéndose ubicar también en cualquier manzana dentro del sector, definiéndose sus estándares urbanísticos, en las correspondientes normas urbanísticas.

Las dotaciones previstas en la propuesta cumplen con los estándares urbanísticos de clasificación, funcionales y de calidad del Anexo IV de la LOTUP, para el uso dominante logístico/industrial.

En la presente memoria, se justifica tanto el cumplimiento de las reservas de zonas verdes y equipamientos, como la reserva de plazas de aparcamientos.

Con el criterio general de crear macromanzanas que permitan la ocupación de grandes plataformas logísticas que requieren mucha superficie en planta, se ha propuesto una estructura de viales donde se forman cinco grandes manzanas que varían desde los 86.447 m<sup>2</sup> de superficie, hasta los 109.853 m<sup>2</sup> y siete manzanas medianas que varían desde los 41.185 m<sup>2</sup> hasta los 63.721 m<sup>2</sup>.

En ordenanzas se regularán los criterios de segregación de las parcelas, definiendo entre otros estándares la parcela mínima.

El cuadro de superficies de usos previstos por el plan especial es el siguiente:

	<b>m<sup>2</sup>s</b>	<b>%</b>
<b>AREA DE REPARTO</b>	<b>1.545.601,08</b>	
<b>SECTOR</b>	<b>1.545.601,08</b>	100
<b>Red Primaria</b>	<b>15.366,00</b>	
Red viaria de cesión para modificación trazado A-31	15.366,00	0,99%
<b>Red Secundaria</b>	<b>668.911,00</b>	43,28%
Espacios libres-Reserva viaria (S/ELRV)	66.379,00	4,29%
Zonas Verdes-Parques (S/VP)	115.076,00	7,45%
Zonas Verdes-Jardines (S/VJ)	62.181,00	4,02%
Red viaria (S/CV)	274.925,00	17,79%
Aparcamientos (S/CA)	13.830,00	0,89%
Dotacional múltiple (S/QM)	136.520,00	8,83%
<b>Total Suelo Dotacional Público</b>	<b>684.277,00</b>	44,27%
Logístico-Terciario (ZND-LOG/TR)	172.667,00	11,17%
Logístico-Industrial (ZND-LOG/IN)	404.952,00	26,20%
Industrial (ZND-IN)	200.562,00	12,98%
Terciario (ZND-TR)	83.143,00	5,38%
<b>Total Suelo Lucrativo</b>	<b>861.324,00</b>	55,73%
<b>Edificabilidad máxima</b>	<b>532.614,13</b>	
<b>IEB m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s</b>	<b>0,3446</b>	
<b>Aprovechamiento Tipo m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>	<b>0,3446</b>	

#### 5.4 Trazado ferroviario.

Se ha explicado tanto en el documento inicial estratégico como en el presente borrador, que el conjunto de la ordenación del sector parte de posibilitar la ubicación de una Plataforma Logística Intermodal (PLI) junto a la red ferroviaria a la que da frente el sector por su límite norte. Además, se posibilita la existencia de dos parcelas con acceso ferroviario propio y se propone la reubicación de la estación-apeadero de Novelda a la esquina superior izquierda, junto a la parcela de aparcamiento y la vía pecuaria.

## 5.5 Trazado red viaria.

El trazado viario se ha establecido siguiendo dos criterios fundamentales: que la entrada y salida a cualquiera de las parcelas sea la más rápida y fácil posible, y que la escorrentía natural de las aguas de lluvia no queden impedidas por el trazado de los nuevos viales.

La red viaria presenta una jerarquía, dando mayor importancia a los viales que estructuran el sector en sentido Este-Oeste con respecto a los que van en dirección Norte-Sur. Se mantiene el acceso ya establecido en la anterior propuesta de Plan Parcial aprobado, proponiendo una segunda conexión, que no es objeto de esta modificación, a través de un nuevo viario que parte del noroeste del sector y que discurriría de forma más o menos paralela a la A-31 hasta llegar a una nueva rotonda a ejecutar en el cruce existente entre la salida nº: 213 en sentido Madrid, con la prolongación de la N-325 para su incorporación a la A-31.

El encuentro entre las calles que llevan dirección Norte-Sur con el vial estructurante que discurre en dirección Este-Oeste y cruza por en medio del sector conectado las dos rotundas por las que se accedería al sector, se produce a través de rotundas.

## 5.6 Estándares mínimos de reserva de suelo dotacional.

De acuerdo con el 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 (TRLTUP), en su ANEXO IV, sección III establece:

*"III. Estándares funcionales y de calidad de las dotaciones públicas.*

*1. Principios generales de los estándares y del diseño urbano de los espacios públicos.*

*1.1 El principio general de la regulación de los estándares urbanísticos se basa en la proporcionalidad entre las dotaciones públicas y la edificabilidad. A estos efectos, los planes calcularán, para cada uno de los sectores con ordenación detallada o para un determinado ámbito de actuación, el estándar dotacional global (EDG), obtenido de la relación entre la superficie de las dotaciones públicas y la edificabilidad total, y expresado en metros cuadrados de suelo dotacional por cada metro cuadrado de edificabilidad. Aunque el indicador cuantitativo es condición indispensable, es el estándar de calidad lo que debe garantizar las ordenaciones urbanísticas, el cual se obtendrá como resultado de aplicar la perspectiva de género a la ordenación y así se asegurará la visión global e inclusiva de los espacios públicos, pensada en y para la diversidad poblacional, aplicada en:*

*a) El diseño y ubicación de las dotaciones públicas.*

*b) La calidad de la ordenación de espacios públicos resultantes.*

*c) Las condiciones funcionales de accesibilidad y uso de las dotaciones públicas.*

*1.2 Los espacios públicos que configuran la imagen urbana, constituidos por las avenidas, calles, plazas, espacios peatonales y zonas verdes de cualquier nivel, deben ser el resultado de un proyecto unitario que obedezca a criterios de coherencia*

*urbanística, en el que se integrarán los hitos urbanos, como dotaciones públicas o elementos singulares, que contribuyen a articular los espacios públicos urbanos. En ningún caso, estos espacios públicos podrán ser el espacio residual sobrante del diseño y configuración de la edificación privada, sino que esta última estará subordinada al diseño y forma urbana, definida como un proyecto previo y unitario, de los espacios públicos urbanos.*

*1.3 En el cálculo del estándar dotacional global definido en el apartado III.1.1, no se considerará la edificabilidad situada bajo rasante, y tampoco se incluirá la edificabilidad de las parcelas dotacionales públicas.*

## *2. Condiciones funcionales y dimensionales de la red viaria.*

*2.1 Se entiende por red viaria interurbana la conformada por los elementos lineales de las vías de transporte supramunicipales o interurbanas. Se consideran incluidas dentro de esta red lineal las zonas ajardinadas tales como rotondas, medianas, setos separadores, isletas y otras análogas necesarias para la ordenación del tráfico viario, comprendidas dentro de las zonas de dominio público.*

*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. Así mismo, se tomarán en consideración las líneas de árboles correspondientes a los accesos a las poblaciones y otras líneas de arbolado que delimiten infraestructuras viarias.*

*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.*

*Se distinguen dos categorías dentro de la red viaria urbana:*

*a) Viario de tránsito. Es aquel elemento de la red viaria urbana que presta servicio al tránsito rodado. Sin perjuicio de ello, los ayuntamientos podrán decidir la peatonalización de estos elementos viarios en coherencia con la política municipal en materia de movilidad, sin que resulte necesaria la modificación del plan.*

*b) Viario de prioridad peatonal. Es aquel elemento de la red viaria urbana en el que se establece la prioridad peatonal y se restringe la circulación de vehículos a motor a residentes, carga y descarga y servicios de emergencia, diseñado para incrementar las actividades de relación ciudadana y el intercambio social.*

*2.3 El diseño de la red viaria no incluida en los catálogos de carreteras se ajustará a las condiciones funcionales siguientes, además de las que resulten exigibles por la normativa sectorial en materia de movilidad y accesibilidad al medio urbano. Se tendrá como principios rectores la preferencia de viandantes, la seguridad de los espacios y la accesibilidad para el conjunto de la población:*

*a) Se buscará un equilibrio entre los trazados viarios (perfíles 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) 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.*

- c) En los nuevos desarrollos, se implantará un recorrido de carril bici que discorra, 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.
- d) Las calles peatonales con acceso restringido para vehículos deberán diferenciar en su tratamiento de materiales la banda de posible circulación de vehículos, dejando, en todo caso, una franja de circulación exclusiva de viandantes.
- e) Las áreas peatonales deberán estar separadas del tránsito rodado y reunirán las necesarias condiciones de seguridad frente al resto de medios de transporte motorizados. Podrá, no obstante, autorizarse a través de ellas acceso a aparcamientos privados y parcelas que no dispongan de otro acceso alternativo.
- f) Sobre la red viaria, tanto urbana como interurbana, se grafiará la red de transporte público urbano o metropolitano y el viario no motorizado resultante del estudio de movilidad, sin que ello suponga que dichos terrenos computen a efectos de estándares por ambos conceptos.

2.4 El diseño de la red viaria de prioridad peatonal responderá a una plataforma única, sin que exista diferencia de nivel para la segregación de personas usuarias y tratará de evitar velocidades superiores a 10 km/h.

Del mismo modo se evitarán las formaciones lineales que los asemeje a las calles tradicionales con calzadas de circulación rodada y animen a los vehículos a una circulación convencional.

2.5 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 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	16 metros	20 metros
0,30 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup> < IEB < 0,60 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>	12 metros	16 metros
IEB < 0,30 m <sup>2</sup> / m <sup>2</sup>	10 metros	12 metros
Terciario	16 metros	20 metros
Industrial	18 metros	24 metros

- b) Los viales peatonales o de prioridad peatonal, cualquiera que sea el uso dominante de la zona, tendrán una anchura mínima de cinco metros.
- c) En sectores de uso dominante residencial, se admitirá que un 25 por ciento de la superficie viaria total tenga dimensiones mínimas inferiores en un 20 por ciento a las establecidas en el cuadro anterior para calles de nivel de distribución local o de importancia relativa menor.
- d) En las zonas de nuevo desarrollo, las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros. Las aceras de más de 3 metros de anchura deberán incorporar arbolado de alineación, con la limitación de que la anchura efectiva de paso no sea inferior a 2 metros y siempre que sea compatible con las redes de servicios. Las de más de 4 metros de anchura dispondrán siempre de arbolado de alineación.

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

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 metros por 4,50 metros. Las plazas de aparcamiento dispuestas en batería tendrán unas dimensiones mínimas de 2,40 metros por 4,50 metros. 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.

h) En las zonas específicas de aparcamiento, el cómputo de las plazas de estacionamiento resultantes se obtendrá de la distribución concreta de plazas que se grafe en los planos o, subsidiariamente, se aplicará un estándar medio de 1 plaza de aparcamiento por cada 20 metros cuadrados de reserva de zona de aparcamiento.

Se computarán como aparcamientos las áreas públicas destinadas a tal fin y separadas de la red viaria que, por su forma y ubicación, solo admitan los movimientos del vehículo imprescindibles para estacionar.

### 3. Condiciones funcionales y dimensionales de las zonas verdes públicas.

#### 3.1 Las zonas verdes deberán:

a) Poseer condiciones apropiadas para la plantación de especies vegetales, en al menos un 50 por ciento de su superficie. Su posición será la que preste mejor servicio a los la población residente y usuaria, estando prohibidas las localizaciones de difícil acceso peatonal o cuya falta de centralidad no se compense con otras ventajas para aquélla.

b) Nunca se destinarán a zona verde porciones residuales de la parcelación, ni se considerarán como tales las superficies de funcionalidad viaria estricta. A estos efectos, las rotundas no podrán computar como parte de las zonas verdes, pero sí podrán hacerlo las áreas lineales ajardinadas de bulevares y avenidas, únicamente para la calificación de jardín, con los límites de superficie mínima definidos en el apartado III.3.2.b, excepto el diámetro de círculo inscribible, que podrá ser de un mínimo de 20 metros, en vez de los 25 metros exigidos con carácter general.

c) Solo se destinarán a usos generales y normales que no excluyan ni limiten la utilización pública conforme a su destino, admitiéndose el uso deportivo y pequeñas instalaciones de hostelería y quioscos de una sola planta y de superficie inferior a un 5 por ciento del total. En todo caso, de acuerdo con la legislación de carreteras, la zona de protección de las carreteras no computará como zona verde.

d) Su emplazamiento evitará aquellas zonas de topografía natural que encarezcan en exceso la urbanización, o impliquen desmontes de impacto paisajístico inadecuado.

#### 3.2 Se consideran zonas verdes las siguientes tipologías:

a) El área de juego (VA): es un espacio que siempre debe tener una superficie mínima de 200 metros cuadrados, en el que quepa inscribir un círculo de 12 metros de diámetro. Si no cumplen esas condiciones, se considerarán elementos de la red viaria (CV). En un sector, no podrán representar más del 20 por ciento de la superficie total de la red secundaria de zonas verdes.

b) El jardín (VJ): es un espacio que siempre debe tener una superficie mínima de 1.000 metros cuadrados, en el que sea inscribible un círculo de 25 metros de diámetro, en posición tangente a todo y cualquier punto de su perímetro, siendo computables a estos

efectos aquellas áreas lindantes con la anterior cuyo perímetro exterior diste menos de 6 metros del perímetro del círculo definidor de la superficie mínima.

c) El parque (VP): es un espacio que debe tener una superficie mínima de 2,5 hectáreas, en la que se pueda inscribir un círculo de 100 metros de diámetro, salvo los supuestos del apartado 3.3 siguiente.

3.3 La reserva de parque público de red primaria en el caso de municipios de menos de 15.000 habitantes se podrá realizar siguiendo los criterios de diseño que se recogen a continuación:

Habitantes	Superficie mínima, m <sup>2</sup>	Diámetro mínimo
< 2.000	> 1.000	25 m
> = 2.000 – < 5.000	> 5.000	50 m
> = 5.000 – < 15.000	Se podrá dividir como máximo en dos jardines y al menos uno será mayor de 15.000 m <sup>2</sup> .	75 m

3.4 El módulo del coste equivalente al presupuesto de urbanizar el parque público de la red primaria objeto de minoración aplicable a los proyectos de uso público en el entorno rural inmediato al casco urbano conforme a lo previsto en el artículo 24 de este texto refundido es, como mínimo, de 40 €/m<sup>2</sup> de suelo.

3.5 Se consideran espacios libres de uso público a aquellas áreas de uso público de superficie superior a 400 m<sup>2</sup> que por sus características morfológicas y funcionales posibiliten el encuentro, el paseo y la relación social entre la ciudadanía, sin poseer las condiciones exigidas a las zonas verdes, como plazas u otro tipo de áreas estanciales.

Solo se destinarán a usos generales y normales que no excluyan ni limiten la utilización pública conforme a su destino, admitiéndose pequeñas modificaciones destinadas a equipamientos e instalaciones al servicio de los propios espacios libres de una sola planta y de superficie inferior al 5 % del total de la superficie del espacio libre."

En el apartado 6 de la sección III del citado ANEXO IV, se establece:

"6. Reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial.

6.1 Debe destinarse a zonas verdes públicas una superficie superior al 10 % de la superficie computable del sector y a equipamientos públicos una superficie superior al 5 % de la superficie computable del sector.

6.2 Con carácter general 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 una plaza para vehículos pesados por cada 1.500 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de una plaza por cada 100 metros cuadrados, o fracción, de edificabilidad industrial. Parte de la reserva de aparcamiento para vehículos pesados puede establecerse, justificadamente, en parcela privada. Se podrá minorar justificadamente dicha reserva cuando la superficie correspondiente a esa disminución se destine a actuaciones que favorezcan una movilidad más sostenible, una mayor superficie de infraestructuras verdes urbanas o un uso público más inclusivo y coherente con la red de espacios comunes definida en el anexo XII de este texto refundido. En cualquier caso, entre los criterios que justifiquen la reducción de dicha reserva se deberá garantizar que las necesidades de desplazamiento de la población afectada quedarán en

cualquier caso satisfechas con otras alternativas de aparcamiento para medios de transporte no motorizados o con transporte público.

**6.3 Los estándares exigidos en los dos apartados anteriores podrán minorarse mediante resolución motivada de la conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la conselleria competente en materia de industria, cuando se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados.**

**6.4 A la edificabilidad de otros usos no industriales que pueda existir en el ámbito de actuación, se le aplicarán los estándares exigidos en este anexo a la edificabilidad de cada uso.**

Y en el apartado 8 de la misma sección III del citado ANEXO IV, se establece:

**“8. Modificaciones de planes.**

**8.1 Las reglas de aplicación de los estándares urbanísticos exigidos a las modificaciones de planes serán las establecidas en el presente apartado 8.**

**8.2 Como regla general, la ordenación modificada tendrá un estándar dotacional global igual o superior al de la ordenación vigente, referidos al ámbito de la modificación. Cuando la modificación cambie el uso dominante del ámbito modificado, el estándar dotacional global de referencia será el del área urbana homogénea o ámbito de suelo urbano equivalente al sector en la que esté incluido el ámbito de la modificación.**

**8.3 Cualquier modificación puntual de plan de ámbito superior a una manzana completa y todo plan modificativo, que incrementen la capacidad poblacional respecto del planeamiento vigente, deberá suplementar la dotación de parque público de red primaria, siempre que el planeamiento vigente no tenga ningún exceso sobre la dotación mínima de parques de red primaria. Cuando el suplemento de parque público exigido no tenga unas dimensiones suficientes para cumplir las condiciones dimensionales exigidas en el apartado III.3.2 de este anexo, se procurará, en primer lugar, ampliar las dotaciones de parque público ya calificadas y, si esto no fuera posible, se admitirá que el suplemento de zona verde se consiga con jardines.”**

**Justificación de los apartados 1 a 3 del punto III del Anexo IV: reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial.**

**1. Principios generales de los estándares y del diseño urbano de los espacios públicos.**

El borrador de modificación de plan parcial mantiene la proporcionalidad entre las dotaciones públicas y la edificabilidad que ya estableció el vigente plan parcial.

La modificación pretendida deberá garantizar un estándar de calidad resultado de aplicar la perspectiva de género a la ordenación, asegurando la visión global e inclusiva de los espacios públicos, pensada en y para la diversidad poblacional, aplicada en:

- a) El diseño y ubicación de las dotaciones públicas.
- b) La calidad de la ordenación de espacios públicos resultantes.
- c) Las condiciones funcionales de accesibilidad y uso de las dotaciones públicas.

Los espacios públicos que configuran la imagen urbana, son el resultado de un proyecto unitario que obedezca a criterios de coherencia urbanística, en el que se integrarán los

hitos urbanos, como dotaciones públicas o elementos singulares, que contribuyen a articular los espacios públicos urbanos.

## **2. Condiciones funcionales y dimensionales de la red viaria.**

Los elementos ajardinados 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 el anexo IV del TRLOTUP, se han incluido dentro de la red viaria.

En la presente modificación no se ha contemplado ningún viario de prioridad peatonal, siendo todo el viario propuesto de tránsito. En los siguientes documentos a presentar (Versión preliminar y versión definitiva del Plan Parcial Modificativo) a la hora de diseñar y definir la red viaria se buscará la preferencia de viandantes, la seguridad de los espacios y la accesibilidad para el conjunto de la población. Para ello se perseguirá:

- a) 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) Todos los viales permitirán el paso de los vehículos de emergencia, para lo cual dispondrán de una anchura mínima, libre de cualquier obstáculo, de 5 metros.
- c) Se implantará un recorrido de carril bici que discurrirá, al menos, por los ejes principales de la ordenación y que conecte, con la red de carril bici ya implantada en el municipio y que llega hasta la rotonda situada en la A-31 desde la parte la CV-820 desde la que se realiza la conexión al sector y con la estructura de caminos del medio rural.
- d) Sobre la red viaria, se grafiará la red de transporte público urbano o metropolitano y el viario no motorizado resultante del estudio de movilidad.

Los elementos de la red viaria que cuentan con doble sentido de circulación disponen de una anchura mínima de 25,00 m ( $> 24,00$  m) y los que cuentan con un único sentido de circulación disponen de una anchura mínima de 18,00 m (= 18,00 m).

La mayor parte de las aceras propuestas cuentan con una anchura de 3,50 m, por lo que será necesario que dispongan de arbolado de alineación en su diseño definitivo, debiendo dejar una anchura efectiva de paso no inferior a 2,00 m. Existen otros tramos de aceras con anchuras de 2,50 m y 3,00 m, no siendo en estas necesario la disposición de arbolado de alineación.

Las calzadas de circulación de vehículos de la mayoría de las calles cuentan con una anchura mínima de 4,50 m en los viales de un sentido de circulación y de 7,00 y 8,00 m en los viales con doble sentido de circulación.

Las zonas reservadas para carril bici que discurren por las aceras de las calles propuestas cuentan con una anchura mínima de 2,50 m.

Las plazas de aparcamiento dispuestas en cordón cuentan con una anchura mínima de 2,50 m ( $> 2,20$  m) y las dispuestas en batería cuentan con una profundidad mínima de 5,00 m ( $> 4,50$  m). Como en los planos aportados no aparecen las plazas delimitadas gráficamente, a la hora de realizar el cálculo justificativo de la reserva de plazas de aparcamiento se tendrán en cuenta las dimensiones anteriormente indicadas.

En la manzana destinada a aparcamiento viario (S/CA), el cómputo de las plazas de estacionamiento se ha obtenido aplicando un estándar medio de 1 plaza de aparcamiento por cada 20 metros cuadrados de reserva de zona de aparcamiento.

### **3. Condiciones funcionales y dimensionales de las zonas verdes públicas.**

Las zonas verdes definidas en el borrador de modificación de plan parcial deberán poseer condiciones apropiadas para la plantación de especies vegetales, en al menos un 50 % de su superficie. La posición de las zonas verdes propuestas obedece a prestar un mejor servicio a la población residente y usuaria, no proponiendo zonas de difícil acceso peatonal.

No se han destinado a zona verde en el presente borrador, porciones residuales de la parcelación, sino que se localizan en una posición central y de amortiguación con los espacios libres de reserva viaria y con el Suelo No Urbanizable.

El emplazamiento propuesto para las zonas verdes ha evitado aquellas zonas de topografía natural que encarezcan en exceso la urbanización, o impliquen desmontes de impacto paisajístico inadecuado.

Las zonas verdes propuestas en el presente borrador son tres parcelas destinadas a Parques (VP) y tres parcelas destinadas a Jardines (VJ). Los primeros cuentan con una superficie superior a 25.000 m<sup>2</sup> y en ellos que se puede inscribir un círculo de 100 m de diámetro. Los segundos cuentan con una superficie superior a 1.000 m<sup>2</sup> y en ellos se puede inscribir un círculo de 25 m<sup>2</sup> de diámetro.

#### **Justificación del apartado 6 del punto III del Anexo IV: reservas de suelo dotacional de la red secundaria en actuaciones de uso dominante industrial.**

- Superficie Sector: 1.545.601,00 m<sup>2</sup>
- Superficie Área de Reparto: 1.545.601,00 m<sup>2</sup>
- Zonas verdes (Parques y jardines): 177.257,00 m<sup>2</sup> (11,47 %) > 154.560,10 m<sup>2</sup> (10 %)
- Equipamientos: 136.520,00 m<sup>2</sup> (8,83 %) > 77.280,05 m<sup>2</sup> (5 %)

**1.- Las zonas verdes previstas** cumplen sobradamente con la reserva exigida del 10 % de la superficie computable del sector.

**2.- Los equipamientos públicos previstos** cumplen con la reserva exigida del 5 % de la superficie computable del sector.

**3.- En lo que refiere a las plazas de aparcamiento públicas,** se prescribe “una plaza de turismo por cada 200 m<sup>2</sup>, o fracción, de edificabilidad industrial, una plaza para vehículos pesados por cada 1.500 m<sup>2</sup>, o fracción, de edificabilidad industrial y una plaza de turismo por cada 100 m<sup>2</sup>, o fracción, de edificabilidad terciaria. La reserva mínima de plazas de aparcamiento en parcela privada será de una plaza por cada 100 m<sup>2</sup>, o fracción, de edificabilidad industrial. Parte de la reserva de aparcamiento para vehículos pesados puede establecerse, justificadamente, en parcela privada”.

En el subapartado 6.3 se indica que *“los estándares anteriores podrán minorarse mediante resolución motivada de la Conselleria competente en ordenación del territorio, previo informe favorable de la Conselleria competente en materia de industria, cuando*

*se trate de complejos industriales aislados o esté previsto algún tipo de actividad productiva especial para la que no resulten adecuados”.*

Asimismo, en el subapartado 6.4, sigue diciendo que “*a la edificabilidad de otros usos no industriales que pueda existir en el ámbito de actuación, se le aplicarán los estándares exigidos en este anexo a la edificabilidad de cada uso*”. No obstante, estamos equiparando el uso logístico al industrial como usos dominantes equivalentes.

En el desarrollo de las parcelas de usos terciarios compatibles, se deberá recalcular la dotación de reserva de aparcamiento según lo que prevé el apartado 5.3 de este punto.

En el cuadro siguiente se indica el número de plazas de aparcamiento públicas que establece el anexo IV de la LOTUP para la edificabilidad que resulta del sector, y las plazas que realmente tienen cabida intentando llegar a tener el máximo de superficie de parcelas logísticas para conseguir la viabilidad económica de la actuación.

Dado que la reserva de vehículos pesados solo es exigible para el uso industrial y logístico, se va desglosar la edificabilidad total del sector en edificabilidad destinada al uso logístico e industrial y en edificabilidad destinada al uso terciario.

Teniendo en consideración que la edificabilidad destinada al uso terciario asciende a 74.338,88 m<sup>2</sup>t (supone un 13,96 % de la edificabilidad total), tendremos:

<b>Plazas de aparcamiento públicas</b>	<b>Turismos 1 plaza/100 m<sup>2</sup>t</b>	<b>Vehículos pesados 0 plaza /1500 m<sup>2</sup>t</b>
LOTUP	744 plazas	0 plazas

Teniendo en consideración que la edificabilidad destinada al uso industrial y logístico asciende a 458.275,25 m<sup>2</sup>t (supone un 86,04 % de la edificabilidad total), tendremos:

<b>Plazas de aparcamiento públicas</b>	<b>Turismos 1 plaza/200 m<sup>2</sup>t</b>	<b>Vehículos pesados 1 plaza /1500 m<sup>2</sup>t</b>
LOTUP	2.292 plazas	307 plazas

<b>Total plazas aparcamiento públicas</b>	<b>Turismos</b>	<b>Vehículos pesados</b>	<b>Total vehículos</b>
LOTUP	3.036 plazas	307 plazas	3.343 plazas

Teniendo en cuenta las medidas de vehículo convencional dispuesto en cordón (2,20 x 4,50 m) o dispuesto en batería (2,40 x 4,50 m), el diseño de la red viaria propuesta presenta un total de 3.184 plazas anexas a la red viaria, de las cuales 197 corresponden a vehículos pesados y 2.987 corresponden a vehículos convencionales. Además, en la parcela destinada a aparcamiento viario (que se encuentra atravesada por la vía pecuaria) se prevén 260 plazas, de las cuales 140 corresponderán a vehículos pesados y 120 a vehículos convencionales.

Por tanto, el número total de plazas de aparcamiento reservadas, anexas a la red viaria y en la parcela de aparcamiento destinada a tal fin asciende a **3.444 plazas > 3.343 plazas.**

Las cesiones propuestas para la modificación prevista se resumen en:

**Red Primaria:** **15.366,00 m<sup>2</sup>**

**Red secundaria:**

1. Red viaria y protección viaria: 355.134,00 m<sup>2</sup>

2. Zonas verdes: 177.257,00 m<sup>2</sup>

3. Equipamientos: 136.520,00 m<sup>2</sup>

**Total red secundaria:** **668.911,00 m<sup>2</sup>**

**TOTAL CESIONES:** **684.277,00 m<sup>2</sup>**

#### Cesión 10 % aprovechamiento tipo

De acuerdo con la edificabilidad del sector será necesaria la cesión de un suelo capaz de acoger una edificabilidad de 53.261,41 m<sup>2</sup>t (10 % de 532.614,13 m<sup>2</sup>t) que se especificará en el proyecto de reparcelación.

Asimismo, también serán de cesión los terrenos necesarios para la conexión viaria del sector.

#### **Justificación del apartado 8 del punto III del Anexo IV: Modificaciones de planes.**

La ordenación modificada tiene un estándar dotacional global igual o superior al de la ordenación vigente, referidos al ámbito de la modificación.

El ámbito de la modificación de plan prevista es la de todo el “Sector Salinetas” pero no incrementan la capacidad poblacional, al tratarse de un suelo cuyo uso característico es el industrial y el logístico, permitiéndose el uso terciario.

#### **5.7 Establecimiento de Áreas de Reparto y determinación del Aprovechamiento Tipo.**

La homologación del Sector Salinetas, establece las siguientes condiciones:

- El uso global será industrial, permitiendo los usos terciarios y dotacionales
- La forma de gestión será indirecta.
- Al menos el 5 % de la edificabilidad se destinará a uso terciario, que no podrá superar el 35 % de la edificabilidad total.
- El índice de edificabilidad bruto máxima no será superior a 0,35 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s.

El presente borrador de modificación del plan parcial no modifica el uso global del sector, siendo el industrial y permitiendo el logístico y el terciario como compatibles.

El índice de edificabilidad máxima, es la que establece la homologación aprobada, y que asciende a 0,3446 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s, que para la superficie computable del sector de 1.545.601,00 m<sup>2</sup>, arroja una edificabilidad bruta de 532.614,13 m<sup>2</sup>t.

Al no haberse planteado coeficientes de homogeneización, en el plan parcial vigente para cada uno de los usos, la edificabilidad máxima bruta coincide con el aprovechamiento objetivo del sector y dado que la superficie computable del sector

coincide con la del área de reparto, el aprovechamiento tipo coincide con el índice de edificabilidad bruta.

Los criterios generales para la delimitación de las áreas de reparto y para el establecimiento del aprovechamiento tipo, se definirán en fases posteriores de desarrollo del plan especial.

Asimismo, se establecerán la delimitación de unidades de ejecución necesarias, que permitan un desarrollo sostenible del sector.

Todo ello, con las soluciones definitivas, viarias y ferroviarias, que se aprueben por las distintas administraciones sectoriales que participarán en la información del Plan.

**ANEXO 1: CARTOGRAFÍA**

- 01.- Ordenación estructural infraestructura verde, escala 1:4.000
- 02.- Ordenación pormenorizada y zonas de ordenación, escala 1:4.000



Redactor:



Promotor:



Ayuntamiento de Novelda

Fuente: PNOA, 2021, IGN-ICV; bcv05 2014, ICV  
Elaboración propia

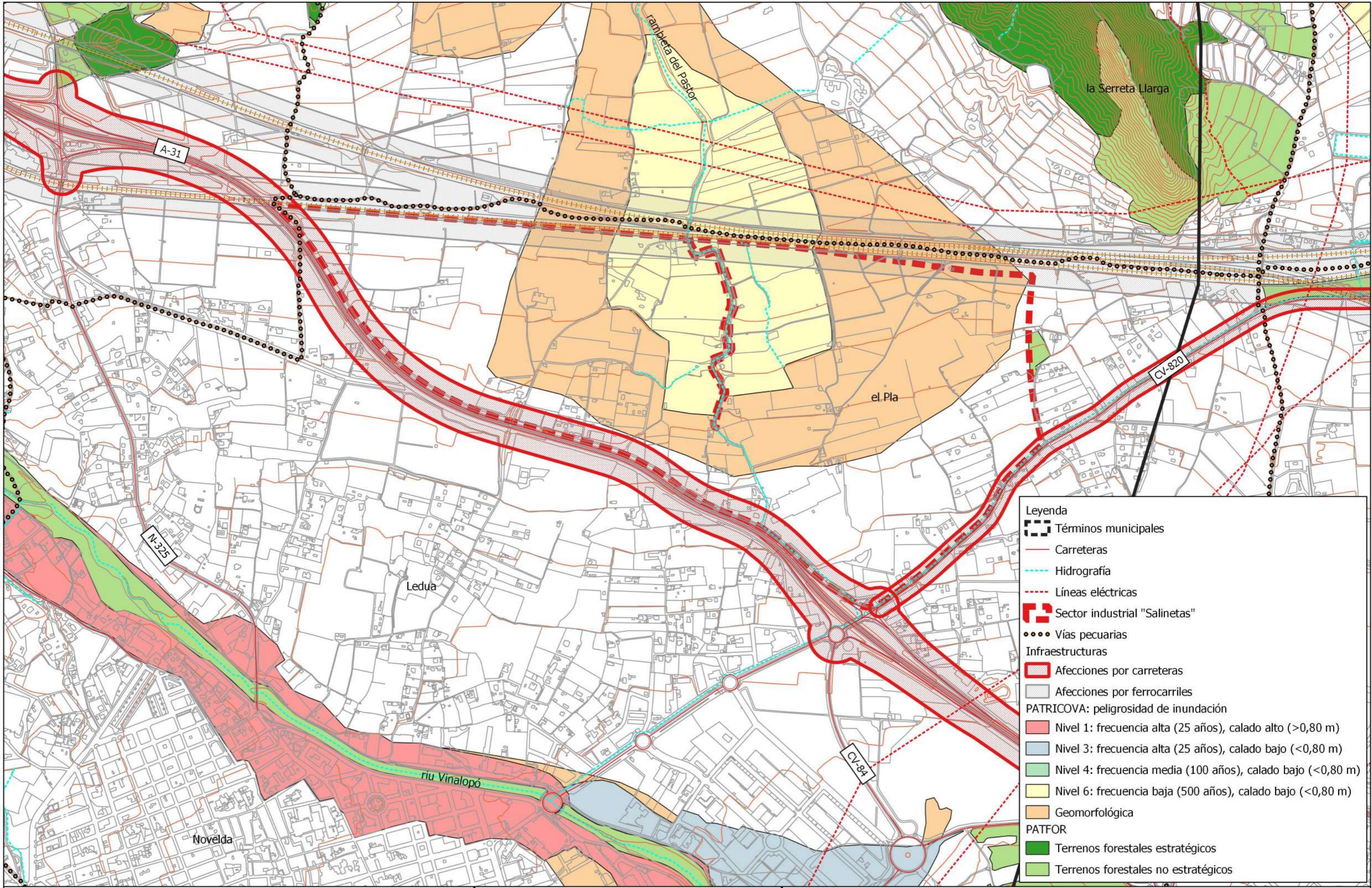
0 500 1.000 1.500 m

## LOCALIZACIÓN

E 1:20.000 (ISO A1) · enero 2022 · proyección UTM ETRS89 H30N

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL "SALINETAS", NN.SS. NOVELDA

01



Redactor:



Promotor:



Ayuntamiento de Novelda

Fuente: PNOA, 2021, IGN-ICV; bcv05 2014, ICV  
Elaboración propia

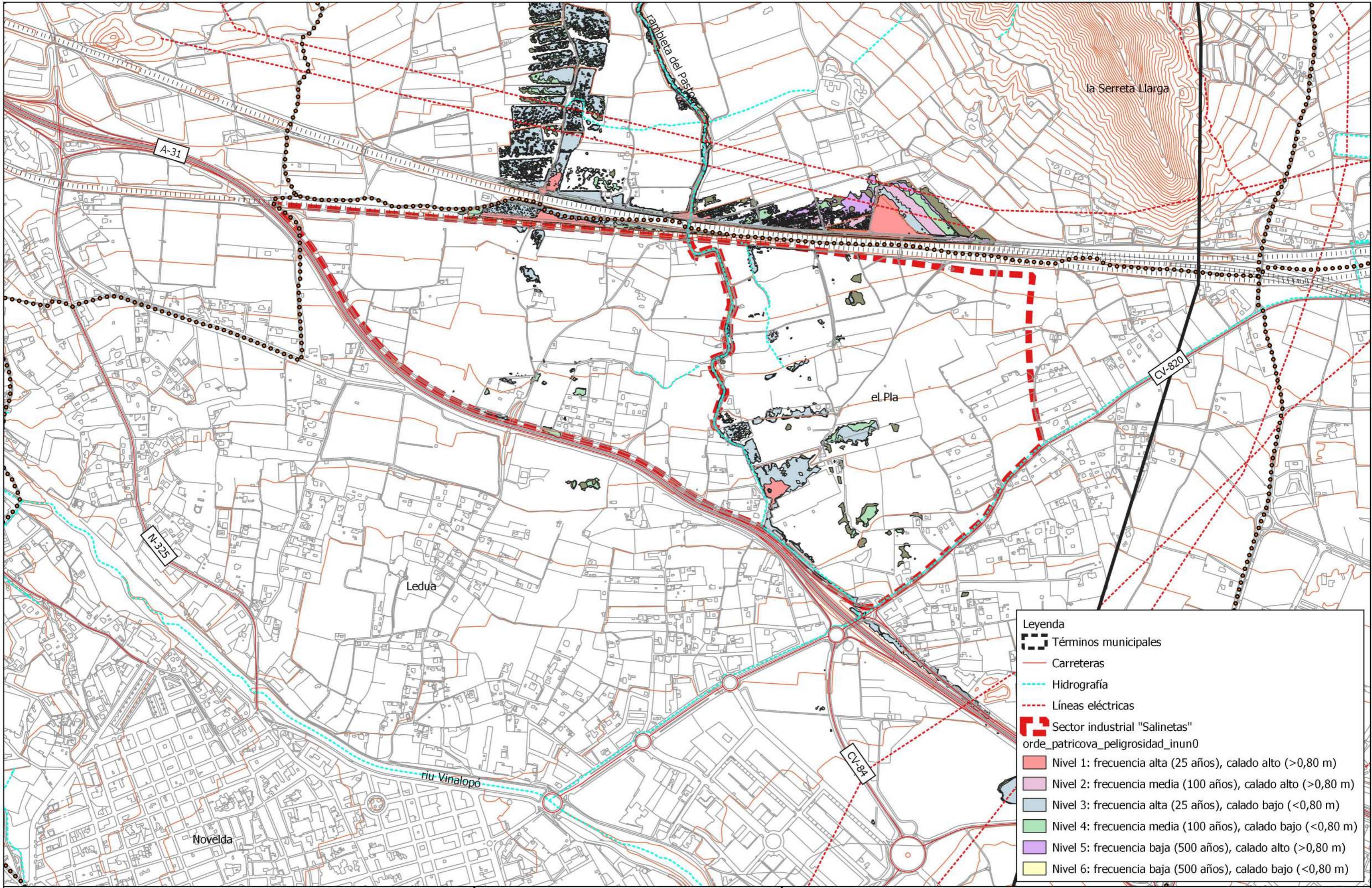
0 500 1.000 1.500 m

## AFECCIONES

E 1:20.000 (ISO A1) · enero 2022 · proyección UTM ETRS89 H30N

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL "SALINETAS", NN.SS. NOVELDA

02



#### Leyenda

- [■] Términos municipales
- [—] Carreteras
- [---] Hidrografía
- [----] Líneas eléctricas
- [■] Sector industrial "Salinetas"  
orde\_patriconv\_peligrosidad\_inun
  - [■] Nivel 1: frecuencia alta (25 años), calado alto (>0,80 m)
  - [■] Nivel 2: frecuencia media (100 años), calado alto (>0,80 m)
  - [■] Nivel 3: frecuencia alta (25 años), calado bajo (<0,80 m)
  - [■] Nivel 4: frecuencia media (100 años), calado bajo (<0,80 m)
  - [■] Nivel 5: frecuencia baja (500 años), calado alto (>0,80 m)
  - [■] Nivel 6: frecuencia baja (500 años), calado bajo (<0,80 m)

Redactor:



Promotor:



Ayuntamiento de Novelda

Fuente: PNOA, 2021, IGN-ICV; bcv05 2014, ICV  
Elaboración propia

0 500 1.000 1.500 m

## ESTUDIO DE INUNDABILIDAD

E 1:20.000 (ISO A1) · enero 2022 · proyección UTM ETRS89 H30N

03

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR INDUSTRIAL "SALINETAS", NN.SS. NOVELDA

