

PROGRAMA DE **A**CTUACIÓN **U**RBANIZADORA
DEL SECTOR 40 “CONSOLACIÓN SUR”

PLAN PARCIAL DE DESARROLLO
(TEXTO REFUNDIDO)

2. MEMORIA JUSTIFICATIVA

JUNIO 2025

PROMUEVE:
TRACTOLE S.A.

EQUIPO REDACTOR:
ECINGEN S.L.



ÍNDICE GENERAL DEL PLAN PARCIAL

1. Memoria Informativa
- 2. Memoria Justificativa**
3. Normas Urbanísticas
4. Planos de Información
5. Planos de Ordenación

ÍNDICE DE LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

ÍNDICE GENERAL DEL PLAN PARCIAL	2
ÍNDICE DE LA MEMORIA JUSTIFICATIVA	3
1. LA SINGULARIDAD DEL SECTOR 40 "CONSOLACIÓN SUR" Y LOS CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN	5
1.1. CARACTERÍSTICAS SINGULARES DEL SECTOR 40 'CONSOLACIÓN SUR'	5
1.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN	7
1.3. CONTENIDO DE LA MEMORIA JUSTIFICATIVA	8
2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN	9
2.1. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA INTEGRACIÓN Y CONEXIÓN CON LAS ÁREAS COLINDANTES.	9
2.2. RESUMEN NUMÉRICO DE LAS DETERMINACIONES URBANÍSTICAS	11
3. JUSTIFICACIÓN DE LA ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	12
3.1. LAS DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL ESTABLECIDAS POR EL POM	12
3.2. CLASIFICACIÓN DEL SUELO	13
3.3. DELIMITACIÓN DEL SECTOR Y SECUENCIA LÓGICA DE SUDESARROLLO	13
3.4. USO GLOBAL MAYORITARIO	13
3.5. INTENSIDAD MÁXIMA EDIFICATORIA	14
3.6. DENSIDAD POBLACIONAL	14
3.7. SISTEMAS GENERALES	14
3.8. ANÁLISIS DE LAS DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	15
4. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA	16
4.1. LAS DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN DETALLADA PREVISTAS POR EL POM	16
4.2. USOS PORMENORIZADOS	19
4.3. ZONAS DE ORDENANZAS	19
4.4. ÁREA DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO	20
4.4.1. ÁREA DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO	20
4.4.2. APROVECHAMIENTO TIPO	20
4.5. LA RED VIARIA Y LA PREVISIÓN DE APARCAMIENTOS. MOVILIDAD SOSTENIBLE	22
4.5.1. LA RED VIARIA DEL SECTOR	22
4.5.2. SECCIÓN DEL VIARIO	22
4.5.3. RASANTES	24
4.5.4. PLAZAS DE APARCAMIENTOS	24
4.5.5. MOVILIDAD SOSTENIBLE	25
4.6. RESERVAS DOTACIONALES PARA ZONAS VERDES Y EQUIPAMIENTOS DE CARÁCTER LOCAL	27
4.6.1. ZONAS VERDES DE SISTEMA LOCAL	27
4.6.2. EQUIPAMIENTOS DE SISTEMA LOCAL	29
4.6.3. CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES DOTACIONALES. ARTÍCULOS 21 Y 22 DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO	30
4.7. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO	31
4.7.1. NORMATIVA DE APLICACIÓN	31

4.7.2. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PREVISTAS POR EL PLAN PARCIAL	32
4.7.3. CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN VIV/561/2010	35
4.8. INFRAESTRUCTURAS URBANAS.	37
4.8.1. RED DE ABASTECIMIENTO	37
4.8.2. RED DE SANEAMIENTO	39
4.8.3. RED DE PLUVIALES	41
4.8.4. RED DE RIEGO	43
4.8.5. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA	43
4.8.6. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO	47
4.8.7. RED DE TELECOMUNICACIONES	47
4.9. DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE ACTUACIÓN	49
4.10. APERTURA DE NUEVOS VIALES MEDIANTE ESTUDIOS DE DETALLE	49
 5. AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL	 50
5.1. LEY DE CARRETERAS DEL ESTADO	50
5.2. REDES DE ALTA TENSIÓN	55
5.3. ESTUDIO ARQUEOLÓGICO	55
5.4. PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	56
 6. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA.....	 57
6.1. OBJETO DEL ESTUDIO	57
6.2. GRADO DE PRECISIÓN DE LAS DETERMINACIONES ECONÓMICAS.....	57
6.3. GASTOS DE URBANIZACIÓN.....	57
6.3.1. COSTES DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN	57
6.3.2. COSTES DE ASISTENCIAS TÉCNICAS	58
6.3.3. COSTES DE TRAMITACIÓN PROMOCIÓN Y GESTIÓN	58
6.3.4. COSTES DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	58
6.3.5. GASTOS DE URBANIZACIÓN DE LA TOTALIDAD DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA	59
6.4. REPERCUSIÓN DE LAS CARGAS DE URBANIZACIÓN	59
 7. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	 60
7.1. EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA EN LAS HACIENDAS PÚBLICAS AFECTADAS	60
7.1.1. EQUIVALENCIA EN CASO DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.....	60
7.1.2. VALORACIÓN DE LOS COSTES DE PUESTA EN MARCHA Y PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.	61
7.1.3. DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS QUE DEVIENEN DE LA ACTUACIÓN	62
7.1.4. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.	65
7.1.5. CONCLUSIÓN. EL BALANCE ECONÓMICO.	66
7.2. SUFICIENCIA Y ADECUACIÓN DEL SUELO DESTINADO A USOS PRODUCTIVOS	66
 ANEXO. FICHA RESUMEN DE LA ACTUACIÓN	 67
 EQUIPO REDACTOR	 69

1. LA SINGULARIDAD DEL SECTOR 40 "CONSOLACIÓN SUR" Y LOS CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

1.1. CARACTERÍSTICAS SINGULARES DEL SECTOR 40 'CONSOLACIÓN SUR'

El Sector 40 'Consolación Sur' dispone de unas características singulares respecto al suelo para actividades terciarias e industriales del resto de Valdepeñas. Su tamaño, ubicación y características lo convierten en un suelo de especiales características:

- **Tamaño**, dentro de los 14 sectores de Suelo Urbanizable Industrial o Terciario es el 2º de menor tamaño, con solo 51.475 m², teniendo la mayoría tamaños superiores a 3 o 4 veces el de este polígono,
- **Ubicación**, está situado en el núcleo urbano de Consolación, al margen de la dinámica urbanística del núcleo de Valdepeñas, sin depender para su desarrollo del grado de ejecución de colectores o sistemas generales, aunque con menor interés sobre el suelo que los demás, ya que al encontrarse alejado del núcleo de población principal de Valdepeñas se pierden ocasiones comerciales y de negocio frente a suelos más céntricos y más fácilmente accesibles para la mayoría de la población del núcleo,
- **Facilidad de acceso** a la Autovía A-4, sin duda uno de los aspectos más interesantes para las actividades empresariales ligadas con la logística y el almacenaje, ya que el punto de acceso a la Autovía A-4 está muy cercano lo que le da un gran atractivo para el transporte en grandes vehículos, evitando circulaciones por carreteras donde tengan peor maniobrabilidad,
- **Estructura de la propiedad**. La totalidad de los terrenos privados son de un único propietario, lo que sin duda facilitará la gestión de su desarrollo,





1.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

El Sector 40 "Consolación Sur" es un ámbito de Suelo Urbanizable establecido por el Plan de Ordenación Municipal de Valdepeñas de 2010 con la clara intención de convertir un suelo con antiguos almacenes y graneros que habían quedado sin uso en un nuevo espacio urbanístico acorde con las nuevas necesidades industriales, pasando de ser un espacio urbano abandonado a convertirse en un espacio con nueva actividad empresarial.

Estos aspectos se han tenido en cuenta a la hora de establecer los criterios y objetivos de la ordenación del Plan Parcial de Desarrollo del Sector 40 "Consolación Sur", y que han sido los siguientes:

- Definir una **ordenación flexible** que permita el desarrollo de actividades económicas de tipo terciario e industrial, en la que tendrán cabida actividades de carácter terciario e industriales compatibles, así como de aquellos equipamientos de apoyo a la misma.
- Posibilitar la implantación de **actividades empresariales con necesidades de grandes parcelas**, que actualmente no tienen cabida en los polígonos existentes el término municipal, primando la facilidad de disponer de grandes espacios edificatorios necesarios en actividades de logística y almacenaje.
- Disposición de viarios en los que prima la **facilidad de acceso a todas las parcelas**, con accesos directos tanto a la vía de servicio de la Autovía A-4 como a la Carretera CRP-5214, de titularidad municipal.
- Creación de unos **equipamientos** que puedan complementar la actividad económica y que puedan ponerse al servicio de la pedanía de Consolación, quedando integrado en su núcleo urbano, en uno de los viales ya existentes.
- Configuración de **red de espacios libres continua**, que sirva también para todo el tejido urbano del núcleo de Consolación, y que permita separa física, visual y acústicamente el eje de la Autovía A-4 con el resto de actividades que se desarrollarán en el suelo industrial, y en el resto de Consolación.
- Prever las **infraestructuras necesarias** de abastecimiento, evacuación de aguas, riego, electricidad, telecomunicaciones, con criterios de funcionalidad, economía y respeto al medio ambiente.

1.3. CONTENIDO DE LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

El contenido de esta memoria justificativa se adapta al *Artículo 59. Memoria informativa y justificativa* del Reglamento de Planeamiento, que establece lo siguiente:

‘2. Memoria justificativa. Sobre la base del estudio de las características y las condiciones de carácter general de los terrenos objeto de ordenación, en esta parte se consignarán, como mínimo, los siguientes extremos:

- a) Justificación de la adecuación a la **ordenación estructural** (OE).*
- b) Argumentación de la producción por la solución adoptada de **una unidad funcional bien integrada y conectada con las áreas colindantes**.*
- c) **Descripción y justificación de la ordenación detallada** (OD) prevista y de la previsión relativa al destino de parte de las viviendas a un régimen de protección pública.*
- d) **Definición y cómputo de los elementos propios de los sistemas locales de dotaciones** y, en su caso, de los generales (SG), con justificación del respeto de los mínimos legales exigibles y de las características señaladas en el artículo 22 de este Reglamento.*
- e) Delimitación, en su caso, de las **unidades de actuación urbanizadora** (UA), con justificación de su cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias.*
- f) Delimitación de las **áreas que puedan ser objeto de reajuste mediante Estudio de Detalle** (ED), definiendo razonadamente el propósito específico del mismo.*
- g) **Ficha-resumen del ámbito de ordenación**, y, en su caso, de cada unidad de actuación urbanizadora (UA), con cuadros de características que cuantifiquen superficies, densidades, usos, edificabilidades, volúmenes y demás aspectos relevantes de la ordenación prevista, que deberá figurar como anexo de la memoria.’*

El contenido de esta Memoria Justificativa se adapta a estos apartados, para exponer el cumplimiento de los mismos, y añade otros que se consideran necesarios como los referentes a la gestión del ámbito y al informe de sostenibilidad económica del mismo.

2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN

2.1. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA INTEGRACIÓN Y CONEXIÓN CON LAS ÁREAS COLINDANTES.

La ordenación urbanística prevista por el presente Plan Parcial de Desarrollo para el Sector 40 “Consolación sur” se detalla en los apartados siguientes de esta Memoria Justificativa, siendo las características esenciales las que, a modo de resumen, se describen a continuación.



Se ha previsto un nuevo **tejido urbano de carácter terciario** con una ordenación que trata de aprovechar al máximo la situación del Sector, rodeado de 3 viales urbanos que le dan una accesibilidad a todas las parcelas del mismo, así como de generar espacios libres y dotaciones que puedan dar servicio a nuestro sector como a todos los habitantes del Núcleo Urbano de Consolación.

Espacio optimizado para las actividades económicas. El Plan Parcial de Desarrollo propone optimizar al máximo la superficie para parcelas donde se desarrollen actividades económicas, ya que las necesidades actuales de las empresas son de conseguir los mayores espacios libres y diáfanos, donde disponer de capacidad para sus actividades y para el paso de los vehículos de grandes dimensiones, principal ventaja del Sector 40, dada su ubicación a pie de la Autovía A-4.

Se ha evitado la realización de viales interiores al polígono que hubieran supuesto conseguir parcelas mucho menores, y que hubiera restringido mucho las posibilidades del polígono respecto a las actividades empresariales que requieren grandes espacios, y zonas amplias para el trasiego de vehículos y maquinaria.

Ejecución en una única Fase. Dado el tamaño pequeño de nuestro sector se puede afrontar la realización en una única fase, consiguiendo mayor rapidez y velocidad en la entrada en servicio de todas las parcelas, y evitando trámites y dilaciones en el tiempo.

Optimización del Sistema Viario. La ubicación del sector rodeado de tres viales al oeste, norte y este, hacen que no sea necesario disponer de viales interiores para dar salida a las parcelas, y por ello se aprovecha esta disposición existente.

Se convierte el tramo de la CRP-5214, al este del ámbito de la actuación, de titularidad municipal, en un vial del propio sector, dándole una sección viaria de tipología urbana, con amplia acera, aparcamiento en línea y carriles amplios de doble circulación; convirtiéndolo en el eje principal del polígono, que permitirá la entrada y salida de la mayoría de parcelas tanto hacia el norte al municipio de Consolación, como hacia el Sur a la rotonda de conexión con la Autovía A-4.

El Plan Parcial de Desarrollo permite también el acceso directo al vial norte de conexión con el núcleo urbano de Consolación a las parcelas dispuestas en ese frente, que además con las dotacionales y las de espacios libres, con lo que se consigue que sirvan tanto al polígono como a los habitantes de Consolación.

Respecto a la vía de servicio de la Autovía A-4 se realiza una entrada directa a la parcela del polígono que ocupa la disposición Sur-oeste, consiguiendo también un acceso fácil y rápido a esta vía de servicio.

Sistema de Espacios Libres lineal, como barrera frente a la autovía. La creación de un nuevo espacio urbano de calidad debe de satisfacer el máximo de objetivos posibles. En el caso del diseño del Sistema de Espacios Libres se consigue en primer lugar establecer una barrera visual y acústica de nuestro sector frente a la Autovía A-4, una gran generadora de ruidos por su tráfico intenso (más de 19.000 vehículos/día), así como aprovechar el arbolado ya existente en esa zona para que sirva y evite el impacto visual de las nuevas edificaciones en el entorno urbano de Consolación. Por otro lado, mediante la disposición lineal se conecta con el propio núcleo de Consolación, ofreciendo este espacio no solo a los usuarios del polígono sino a todos los habitantes de la pedanía, que ganan una Zona Verde como espacio de esparcimiento.

Sistemas de Equipamientos para todo el núcleo de Consolación. Los equipamientos nacen con la vocación de servir a la ciudad donde se implantan, aunque en muchas ocasiones, al desarrollarse en nuevos sectores apartados del núcleo principal no cumplen esta función. Sin embargo, al ubicar el espacio de Equipamientos en la parcela que comparte el vial con el núcleo de Consolación, se consigue integrarla en el tejido urbano, dándole

continuidad, y consiguiendo que se ponga al servicio no solo de los usuarios del polígono, sino de todos los habitantes de la pedanía, con lo que el desarrollo del sector cumple la función de dotar de equipamientos la ciudad.

2.2. RESUMEN NUMÉRICO DE LAS DETERMINACIONES URBANÍSTICAS

Los parámetros urbanísticos, superficies, edificabilidades, etc., se detallan en los apartados siguientes de esta memoria, no obstante, a modo de resumen, las cifras del presente Plan Parcial de Desarrollo son las siguientes:

USOS LUCRATIVOS				
Zonas de Ordenanza	Código	Superficie (m ² s)	Coef. Edific. (m ² t/m ² s)	Edificabilidad (m ² t)
Terciario	T-1	38.353,00	0,4697	18.014,40
Total lucrativo		38.353,00		18.014,40
DOTACIONES				
Calificación	Código	Superficie (m ² s)	Porcentaje del Sector	Porcentaje del Sector-SSGG
Zonas Verdes	ZV-1	5.497,20	10,68%	10,68%
Equipamientos	EQ	2.582,87	5,02%	5,02%
Comunicaciones	Red viaria Local	5.041,68	9,79%	9,79%
Total suelo dotacional		13.121,75	25,49%	25,49%
TOTAL SECTOR				
		51.474,75		
TOTAL SECTOR - SSGG				
		51.474,75		

Las superficies anteriores podrán ser actualizadas ligeramente por el Proyecto de Reparcelación, con el objeto de incorporar otros equipamientos del tipo infraestructuras y servicios urbanos, como Centros de Transformación, u otros elementos dotacionales, indispensables para el correcto funcionamiento del ámbito, que sean previstos por el Proyecto de Urbanización; admitiéndose igualmente ligeras variaciones métricas resultado de mediciones más precisas o pequeños reajustes en la ejecución, sin que en ninguno de los casos deba entenderse como modificación del planeamiento de desarrollo.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

3.1. LAS DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL ESTABLECIDAS POR EL POM

Las determinaciones de la Ordenación Estructural establecidas por el Plan de Ordenación Municipal de Valdepeñas para el Sector 40 "Consolación Sur" son las señaladas en la ficha urbanística correspondiente como OE:

	SECTOR Nº 40. CONSOLACIÓN SUR		
OE	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	52.465	m2s
OE	SUPERFICIE NETA DEL SECTOR	52.465	m2s
OE	USO GLOBAL y pormenorizado	Terciario	
OE	ÁREA DE REPARTO	40	Consolación Sur
OE	COEFICIENTE UNITARIO DE EDIFICABILIDAD	0,350	m ² t/m ² s
OE	TECHO EDIFICABLE MÁXIMO DEL SECTOR	18.363	m ² t
OE	APROVECHAMIENTO OBJETIVO	0,350	m ² t/m ² s
OE	APROVECHAMIENTO TIPO	0,2800	Unid. de aprov. del uso global
	CESIONES DE SUELO		
OD	ZONAS VERDES LOCALES	5.247	m2s
OD	DOTACION COMUNITARIA GENÉRICA	2.623	m2s
OD	APARCAMIENTO PÚBLICO	46	Plazas
OE	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	0	m2s
OD	VIARIO LOCAL	-	m2s
OE	VIARIO GENERAL	-	m2s
OD	DIFERENCIA DE APROVECHAMIENTOS OBJETIVO Y PRIVATIVO	10% del aprovechamiento total	Suelo para albergar el aprovechamiento municipal
	CONDICIONES DE DESARROLLO		
OD	ORDENANZA ZONAL	Terciario	

Este Plan Parcial de Desarrollo **asume las determinaciones de la Ordenación Estructural previstas en el POM de Valdepeñas, limitándose a establecer la ordenación detallada**, como se justifica en los apartados siguientes:

3.2. CLASIFICACIÓN DEL SUELO

El Plan de Ordenación Municipal clasifica los terrenos como Suelo Urbanizable.

Con el presente Plan Parcial de Desarrollo se mantiene la clasificación de Suelo Urbanizable para todo el ámbito del Sector, que coincidirá con el ámbito de la Actuación Urbanizadora.

3.3. DELIMITACIÓN DEL SECTOR Y SECUENCIA LÓGICA DE SUDESARROLLO

Conforme a lo previsto en el artículo 24.1.c) forma parte de la ordenación estructural del planeamiento general, a determinar mediante el presente Plan Parcial de Mejora, la *“Delimitación preliminar de sectores de planeamiento parcial o de ámbitos de reforma interior, determinando la secuencia lógica de su desarrollo a través de la definición concreta de las condiciones objetivas para posibilitar la incorporación de cada actuación urbanizadora, fijando un orden básico de prioridades y regulando las condiciones que han de satisfacer para que sea posible su programación.”*

Se mantiene la delimitación del Sector 40 “Consolación Sur” establecida en el Plan de Ordenación Municipal, al tratarse de un sector contiguo al Suelo Urbano ya existente del núcleo urbano de Consolación, y estando delimitado por el propio núcleo de Consolación al Norte, la vía de servicio de la Autovía A-4 al Oeste, la Carretera CRP-5214 al Este, y hacia el Sur el Suelo Rústico hasta el núcleo urbano de Valdepeñas.

La superficie del Sector según el Plan de Ordenación Municipal es de 52.465 m²s.

No obstante, según medición realizada sobre el terreno mediante levantamiento topográfico, el Sector tiene una superficie de **51.474,75** m²s. adoptándose ésta en el presente documento.

Respecto a la secuencia de desarrollo del Sector 40 “Consolación Sur” al tratarse Consolación de un núcleo autónomo con respecto a Valdepeñas, y no depender este Sector de las ejecuciones de colectores o viales, no hay dependencia de otros sectores en la secuencia de desarrollo.

3.4. USO GLOBAL MAYORITARIO

Conforme a lo previsto en el artículo 24.1.d) del TRLOTAU, forma parte de la ordenación estructural, el *“Establecimiento del uso global mayoritario y definición de la intensidad edificatoria y densidad poblacional máximas para cada sector, unidad de actuación y zona de ordenación territorial y urbanística, para todos los Municipios...”*.

La ficha del POM prevé para este sector el Uso Global Mayoritario Terciario.

El Plan Parcial de Desarrollo mantiene como uso global mayoritario el Terciario, compuesto por los siguientes usos pormenorizados (ordenación detallada):

- Comercio,
- Hotelero,
- Oficinas,
- Recreativo.

Prevé como uso global compatible el Industrial, en concreto el uso pormenorizado Industrial Almacenaje (ordenación detallada).

3.5. INTENSIDAD MÁXIMA EDIFICATORIA

La intensidad edificatoria máxima viene establecida por el POM mediante el Coeficiente de Edificabilidad 0,35 m²t/m²s, siendo la edificabilidad lucrativa máxima total del mismo de 18.363 m²t.

El Plan Parcial de Desarrollo prevé una edificabilidad lucrativa de 18.014 m²t., obteniéndose un Coeficiente de Edificabilidad de 0,3499658 m²t/m²s.

3.6. DENSIDAD POBLACIONAL

Al tratarse de un sector con uso global mayoritario terciario en el que no se admite el uso residencial, la densidad poblacional prevista por el POM es de 0,00 hab/Ha.

El Plan Parcial de Desarrollo no admite el uso residencial.

3.7. SISTEMAS GENERALES

Conforme a lo previsto en el artículo 24.1.c) del TRLOTAU, forma parte de la ordenación estructural, el *“Señalamiento de los sistemas generales de comunicaciones y sus zonas de protección, del sistema general de dotaciones y equipamientos comunitarios y del sistema general de espacios libres, en proporción no inferior, en este último caso, a 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados edificables residenciales previstos en el planeamiento.*

Esta proporción se podrá modular, en función bien de la densidad poblacional establecida conforme al apartado decimotercero de la Disposición Preliminar de esta ley, o bien del número de habitantes de cada Municipio, en los términos que reglamentariamente se determine.

Esta determinación deberá complementarse con la previsión de las infraestructuras viarias y espacios libres y dotaciones de cualquier titularidad y ámbito de servicio cuya localización y reserva convenga prefigurar por cumplir una función estructuradora relevante en la ordenación urbanística cumplida por el Plan.”

El Sector no tiene cesiones de suelo para Sistemas Generales según establece el Plan de Ordenación Municipal de Valdepeñas, justificado en el carácter autónomo del sector, y la distancia al núcleo principal.

El Plan Parcial de Desarrollo no prevé ningún Sistema General.

3.8. ANÁLISIS DE LAS DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN ESTRUCTURAL

En la siguiente tabla se expresan las determinaciones más relevantes de la ordenación estructural señalando su cumplimiento

	SECTOR Nº 40. CONSOLACIÓN SUR	POM VALDEPEÑAS	PLAN PARCIAL DESARROLLO
OE	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	52.465 m ² s	51.475 m ² s
OE	SUPERFICIE NETA DEL SECTOR	52.465 m ² s	51.475 m ² s
OE	USO GLOBAL y pormenorizado	Terciario	Terciario
OE	ÁREA DE REPARTO	40	40
OE	COEFICIENTE UNITARIO DE EDIFICABILIDAD	0,35000 m ² t/m ² s	0,3499658 m ² t/m ² s
OE	TECHO EDIFICABLE MÁXIMO DEL SECTOR	18.363,00 m ² t	18.014,40 m ² t

Por lo tanto, se puede afirmar que el presente documento no modifica los parámetros de la ordenación estructural establecidos en el POM de Valdepeñas.

4. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN DETALLADA

4.1. LAS DETERMINACIONES DE LA ORDENACIÓN DETALLADA PREVISTAS POR EL POM

Las determinaciones de la Ordenación Detallada establecidas por el Plan de Ordenación Municipal de Valdepeñas para el Sector 40 "Consolación Sur" son las señaladas en la ficha urbanística correspondiente como OD.

No obstante, la ordenación detallada prevista por el POM se refiere a alguno de los parámetros urbanísticos, como cesiones de zonas verdes y equipamientos y el aprovechamiento subjetivo, delegando en el posterior Plan Parcial a desarrollar, el establecimiento del resto de la Ordenación Detallada

SECTOR Nº 40. CONSOLACIÓN SUR			
OE	SUPERFICIE TOTAL DEL SECTOR	52.465	m2s
OE	SUPERFICIE NETA DEL SECTOR	52.465	m2s
OE	USO GLOBAL y pormenorizado	Terciario	
OE	ÁREA DE REPARTO	40	Consolación Sur
OE	COEFICIENTE UNITARIO DE EDIFICABILIDAD	0,350	m ² t/m ² s
OE	TECHO EDIFICABLE MÁXIMO DEL SECTOR	18.363	m ² t
OE	APROVECHAMIENTO OBJETIVO	0,350	m ² t/m ² s
OE	APROVECHAMIENTO TIPO	0,2800	Unid. de aprov. del uso global
CESIONES DE SUELO			
OD	ZONAS VERDES LOCALES	5.247	m2s
OD	DOTACION COMUNITARIA GENÉRICA	2.623	m2s
OD	APARCAMIENTO PÚBLICO	46	Plazas
OE	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS	0	m2s
OD	VIARIO LOCAL	-	m2s
OE	VIARIO GENERAL	-	m2s
OD	DIFERENCIA DE APROVECHAMIENTOS OBJETIVO Y PRIVATIVO	10% del aprovechamiento total	Suelo para albergar el aprovechamiento municipal
CONDICIONES DE DESARROLLO			
OD	ORDENANZA ZONAL	Terciario	

"CONDICIONES DE DESARROLLO

Se establecerán en el Plan Parcial a desarrollar.

El ámbito está sujeto a las condiciones de actuación descritas en el Estudio Arqueológico, Anexo I del POM, debiendo solicitar informe preceptivo de la Consejería de Cultura, ya que está incluido en el área de prevención B 04.

El Plan Parcial deberá justificar el cumplimiento de las medidas del Plan de Acción contra el Ruido PAR 2008-2012 del Ministerio de Fomento, relativas a la autovía A-IV.

En los Ámbitos de Protección y Prevención Arqueológica incluidos en el Anexo I.- Protección del Patrimonio Arqueológico de este Plan de Ordenación Municipal, deberá seguirse el procedimiento establecido en el mismo; cualquier intervención de desarrollo urbanístico que afecte a este ámbito

deberá ser tramitada ante la Comisión de Patrimonio Histórico con carácter previo a la correspondiente aprobación definitiva municipal.

Con carácter previo a la aprobación de la ordenación detallada, se deberán llevar a cabo los estudios correspondientes para determinar los niveles sonoros esperables, así como la obligatoriedad de establecer las limitaciones de edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, Ley 37/2003, del ruido y RD 1367/2007"

Según las Normas Urbanísticas del POM, dentro de la ordenación detallada se deben definir los parámetros siguientes:

- Las determinaciones sobre compatibilidad de usos pormenorizados.
- Las determinaciones no estructurantes de las Ordenanzas Zonales, y en concreto las expresivas de altura, número de plantas sobre y bajo rasante, retranqueos, volúmenes y condiciones estéticas, y las condiciones de aparcamiento que en las Ordenanzas Zonales superen las condiciones mínimas legales.
- Las determinaciones sobre anchos del sistema viario, y sobre su perfil de aceras, aparcamientos, calzadas y corredores verdes.
- La disposición de los espacios de equipamiento de dotaciones y de zonas verdes de sistema local
- La delimitación concreta del ámbito de intervención de Unidades de Actuación Urbanizadora
- Los coeficientes correctores o de ponderación entre usos, que podrán ser variados justificadamente por el planeamiento de desarrollo.
- El régimen de las construcciones y edificaciones preexistentes que quedan en situación de fuera de ordenación.

Por otro lado, el artículo 20 del Reglamento de Planeamiento establece las determinaciones de la ordenación detallada a prever por el planeamiento.

Artículo 20. Determinaciones de la ordenación detallada (OD).

La ordenación detallada (OD) se compone de las siguientes determinaciones:

1. Establecimiento de los usos pormenorizados y ordenanzas tipológicas expresivas de la altura, el número de plantas sobre y bajo rasante, retranqueos, volúmenes y otras determinaciones análogas mediante definición propia o efectuada, en otro caso, por remisión a las correspondientes Instrucciones Técnicas del Planeamiento (ITP), tanto para el suelo urbano (SU), como para los sectores (S) de suelo urbanizable (SUB) y para el suelo rústico (SR) no incluidas en la ordenación estructural (OE).

2. Delimitación de las áreas de reparto (AR) y fijación del aprovechamiento tipo (AT) correspondiente en los municipios de más de 10.000 habitantes de derecho.

3. Para el conjunto del suelo urbano (SU), el trazado pormenorizado de las vías de comunicación, con precisión de la anchura de los viales y señalamiento de las alineaciones y rasantes, y la delimitación perimetral de los espacios públicos y de los sistemas locales integrados por las reservas dotacionales para zonas verdes y equipamientos de carácter local.

Igualmente se detallarán las características de los enlaces con la red de sistemas generales (SG) prevista en el Plan de Ordenación Municipal (POM).

Sin perjuicio de la reserva de suelo dotacional para absorber los eventuales déficits existentes, el dimensionado de las reservas de suelo con destino dotacional público deberá justificarse por relación a los estándares dotacionales mínimos establecidos en los artículos 21 y 23 de este Reglamento, y será independiente de la reserva de suelo dotacional correspondiente a los sistemas generales (SG).

4. Esquema y trazado de las galerías y redes generales de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica y de aquellos otros servicios que el Plan de Ordenación Municipal (POM) hubiera previsto, así como la resolución de su eventual enlace con las redes municipales existentes.

5. La división, en su caso, en unidades de actuación (UA), con arreglo a los requisitos establecidos en el artículo 29 del presente Reglamento, señalando para las de urbanización las condiciones objetivas y funcionales que posibiliten la secuencia lógica de programación de cada una de ellas.

6. En el supuesto de que el Plan de Ordenación Municipal (POM) remita a Plan Especial de Reforma Interior (PERI) un área concreta de suelo urbano (SU), el establecimiento de las determinaciones señaladas en los números anteriores se podrá diferir a la formulación de dicho planeamiento especial.

7. La parcelación de los terrenos o régimen al que deba ajustarse su parcelación en función de las tipologías edificatorias previstas para cada zona de ordenación urbanística (ZOU).

8. En los sectores de suelo urbanizable (SUB) contiguos al suelo urbano (SU) y, como mínimo, en los precisos para absorber la demanda inmobiliaria a corto y medio plazo, la ordenación urbanística detallada (OD) y el trazado pormenorizado de la trama urbana con el nivel de determinaciones de plan parcial. Todo ello con la finalidad de facilitar la pronta programación de los sectores y excusando la ulterior exigencia de la elaboración del planeamiento de desarrollo.

El dimensionado de las reservas de suelo con destino dotacional público deberá justificarse por relación a los estándares dotacionales mínimos establecidos en el artículo 22 de este Reglamento y será independiente de la reserva de suelo dotacional correspondiente a los sistemas generales (SG).

9. El régimen de las construcciones y edificaciones preexistentes que queden en situación de fuera de ordenación a la entrada en vigor del planeamiento por total incompatibilidad con sus determinaciones, en las que sólo se podrán autorizar obras de mera conservación, así como el correspondiente a las sólo parcialmente incompatibles, en las que se podrán autorizar las obras de mejora o reforma que se determinen.

A lo largo de este apartado se justificará el cumplimiento de la Ordenación de Detalle prevista por el POM, estableciéndose el resto que no fueron marcadas por este.

4.2. USOS PORMENORIZADOS

El Sector 40 "Consolación Sur" ha sido definido por el POM de Valdepeñas como un Sector de Suelo Urbanizable de Uso Global Mayoritario Terciario.

El Uso Terciario incluye los usos de:

- Comercio: Comercio de barrio, comercio de ciudad, centro comercial,
- Hotelero,
- Oficinas: Servicios profesionales, Servicios profesionales y financieros, Oficinas,
- Recreativo: Bares, cafeterías y restaurantes, Disco-bar, pubs, Discotecas, Salas de espectáculos, cines, etc.

La Ordenanza Zonal Nº5 Terciario viene definida en la Pag 64 de las Normas Urbanísticas del POM de Valdepeñas, y establece como Usos Compatibles con el Uso Terciario los siguientes:

- Industrial Almacenes,
- Industrial Talleres,

Dejando como un Uso Prohibido el Industrial Productivo.

En el caso del Sector 40, como se ha indicado anteriormente, su ubicación colindante a la Autovía A-4, con unos accesos cómodos y rápidos en la propia autovía, hacen de él un lugar muy interesante para empresas logísticas que necesiten accesos con vehículos de grandes dimensiones, evitando la circulación por viales urbanos que puedan ocasionar molestias a zonas residenciales.

Es por ello, que siguiendo lo establecido para los usos pormenorizados en el *Artículo 29.4. Regulación de los Usos Globales* de la Normas Urbanísticas del POM de Valdepeñas, se justifica de esta forma la compatibilidad como Usos Pormenorizados del Industrial Almacenes e Industrial Talleres, como ya hacía la Ordenanza Zonal Nº 5 Terciario.

4.3. ZONAS DE ORDENANZAS

El Plan Parcial de Desarrollo prevé una única zona de ordenanza, la denominada Terciario Consolación Sur, cuyos parámetros más importantes son los siguientes:

Tipología: Edificación aislada exenta, con una formalización extensiva en parcela.

Uso pormenorizado característico: Terciario en todas las categorías pormenorizadas previstas en el Anexo 1 del RPLOTAU.

Usos compatibles: Industrial Almacenaje e Industrial talleres. Equipamientos en todas sus categorías.

Superficie mínima de las parcelas: 1.000 m²s.

Lindero frontal mínimo: 20 m.

Edificabilidad neta: 0,4697 m²t/m²s.

Alineación exterior: La edificación tendrá un retranqueo mínimo de 5 m respecto del lindero exterior.

Resto de alineaciones: La edificación tendrá un retranqueo mínimo de 3 m respecto de los linderos interiores.

Número máximo de plantas: 4 plantas (B+3).

Altura máxima en metros: 13 m.

Superficie de suelo: 38.353,00 m²s.

4.4. AREA DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO

Conforme a lo previsto en el artículo 24.1.d) del TRLOTAU, la delimitación de las áreas de reparto y fijación del aprovechamiento tipo correspondiente, solo forma parte de la ordenación estructural en municipios de menos de 10.000 habitantes de derecho, siendo por tanto determinaciones de carácter detallado en el término municipal de Valdepeñas.

4.4.1 AREA DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO

El POM establece que “cada Sector Urbanizable es un área de reparto único” (Pag 60, Memoria Justificativa del POM Valdepeñas), identificando como Área de Reparto 40 a la coincidente con el sector urbanizable Consolación Sur.

Por lo tanto, la superficie del Área de Reparto será de **51.474,75 m²s**.

4.4.2 APROVECHAMIENTO TIPO

Como se ha dicho, el Sector 40 “Consolación Sur” se encuentra en el Área de Reparto 40 con un Aprovechamiento Tipo de 0,28 para un Uso Global mayoritario Terciario, siendo el Sector Urbanizable de Uso Terciario con menor Coeficiente de Aprovechamiento Tipo. (Pág 58, Memoria Justificativa, POM de Valdepeñas).

Dado que se han llevado a cabo ajustes de superficies derivada de un mayor conocimiento de la realidad física y jurídica del sector, con suelos dotacionales públicos ya afectados a su destino, así como la aplicación de una edificabilidad bruta ligeramente inferior, se considera oportuno reajustar el aprovechamiento tipo del área de reparto previsto por el POM, conforme a los mencionados datos actualizados y de mayor precisión.

El artículo 33 del Reglamento de Planeamiento determina la forma de calcular el aprovechamiento tipo:

- 1. El aprovechamiento tipo (AT) se define como la edificabilidad unitaria ponderada que el planeamiento establece para todos los terrenos comprendidos en una misma área de reparto (AR) o ámbito espacial de referencia.*
- 2. Para calcular el aprovechamiento tipo (AT) se dividirá el aprovechamiento objetivo o real (AO) total del área de reparto (AR) ponderado en función de los distintos usos entre la superficie de ésta, excluida la del terreno dotacional público existente ya afectado a su destino.*

[...]

El POM no prevé coeficientes correctores de aplicación en esta área de reparto (coincidente con el Sector), en los términos del artículo 34.1.a) del Reglamento de Planeamiento. Del mismo modo, el presente Plan Parcial de Desarrollo, habiendo previsto una única calificación para todo el ámbito lucrativo, con la misma rentabilidad económica resultante; no ha estimado necesario prever ningún coeficiente corrector.

En todo caso, en el momento de formulación del proyecto de reparcelación y con la exclusiva finalidad de la equitativa distribución de beneficios y cargas, se podrán aplicar coeficientes de ponderación concretos y actualizados para cada uno de los productos inmobiliarios dotados de rendimientos económicos diferenciados que vayan a ser realizados conforme a la ordenación detallada y según el Programa definitivamente aprobado.

Para ello, respetándose el derecho al aprovechamiento privativo establecido según el TRLOTAU, se aplicará a la superficie edificable total correspondiente a los diferentes usos y tipologías que el Plan Parcial de Desarrollo haya

determinado, los coeficientes de ponderación relativos derivados de los respectivos valores de repercusión, procediéndose, ulteriormente, a la adjudicación de los aprovechamientos así ponderados y actualizados a los diferentes adjudicatarios en la operación reparcelatoria de acuerdo con sus respectivos derechos.

En el caso previsto en el párrafo anterior, los coeficientes de ponderación tendrán la consideración de determinaciones condicionantes del contenido del proyecto de reparcelación y se tramitarán, para su aprobación, de manera conjunta con éste.

Por otro lado, para el cálculo del Aprovechamiento Tipo hay que descontar del área de reparto la superficie de terreno dotacional público existente ya afectado a su destino (carretera al este y viales interiores), esto es, 4.793,36 m²s.

Por lo tanto, la superficie del área de reparto, excluida la del terreno dotacional público existente ya afectado a su destino, es decir, la superficie de terreno con derecho a aprovechamiento, es de 46.681,39 m²s.

Por último, el POM prevé una cesión del 10% del Aprovechamiento Tipo, *“por tanto, el coeficiente o carga de cesión de aprovechamiento lucrativo será en todos ellos del 10% del aprovechamiento tipo de cada uno, para el que deberá cederse el suelo urbanizado necesario para materializarlo.”* (Pag 60, Memoria Justificativa del POM Valdepeñas).

Según los datos expresados anteriormente, el presente Plan Parcial de Desarrollo prevé los siguientes parámetros para el Área de Reparto del Sector 40 “Consolación Sur”:

- **Aprovechamiento Tipo: 0,3859 ua/m²s.**
- Superficie del área: 51.474,75 m²s.
- Superficie del área excluidas las dotaciones existentes ya afectadas a su destino: 46.681,39 m²s.
- Aprovechamiento objetivo ponderado: 18.014,40 unidades de aprovechamiento.
- Aprovechamiento privativo (90% del objetivo): 16.212,96 unidades de aprovechamiento.
- Aprovechamiento para la administración (10% del objetivo): 1.801,44 unidades de aprovechamiento.

El Proyecto de Reparcelación podrá realizar los ajustes numéricos necesarios en el Aprovechamiento Tipo, Objetivo Ponderado, Privativo y el correspondiente a la Administración; una vez se tenga la superficie definitiva y precisa del conjunto de las dotaciones (incluidos los Centros de Transformación necesarios) y por lo tanto del Área de Reparto, sin que esto deba considerarse innovación del planeamiento.

4.5. LA RED VIARIA Y LA PREVISIÓN DE APARCAMIENTOS. MOVILIDAD SOSTENIBLE

4.5.1. LA RED VIARIA DEL SECTOR

El Sector 40 se encuentra rodeado de 3 infraestructuras viales, obteniéndose una máxima permeabilidad y accesibilidad a las parcelas del polígono. Esto junto con que los usos terciarios necesitan grandes superficies de terreno para implantarse según las necesidades actuales, nos lleva a diseñar un polígono sin viales interiores, con lo que conseguimos los siguientes objetivos:

- Optimizar los viales existentes, ya que al encontrarnos en un núcleo de población aislado del resto de la ciudad, de apenas 200 habitantes, los tráficos que se generen seguirán siendo pequeños, y no es necesario aumentar sin sentido los viales, cuando no se corresponde con una necesidad de saturación de tráfico,
- Aprovechar al máximo la parcela de Suelo Urbanizable para los usos terciarios que se diseñó, sin perder superficie,
- Tener la máxima accesibilidad directa las parcelas, al tener salida directa a los viales, evitando circulaciones interiores al polígono,
- Disminuir el coste de la actuación, optimizando el diseño de los viales existentes, ya que al tratarse de una zona aislada del resto de la ciudad, el tráfico que discurre por sus viales es muy pequeño, y sería innecesario aumentar artificiosamente,
- Disminuir los costes de mantenimiento posteriores del Excmo. Ayuntamiento de Valdepeñas, ya que habrá menor superficie de viales que mantener, y menor cantidad de infraestructuras de redes de servicio.

4.5.2. SECCIÓN DEL VIARIO

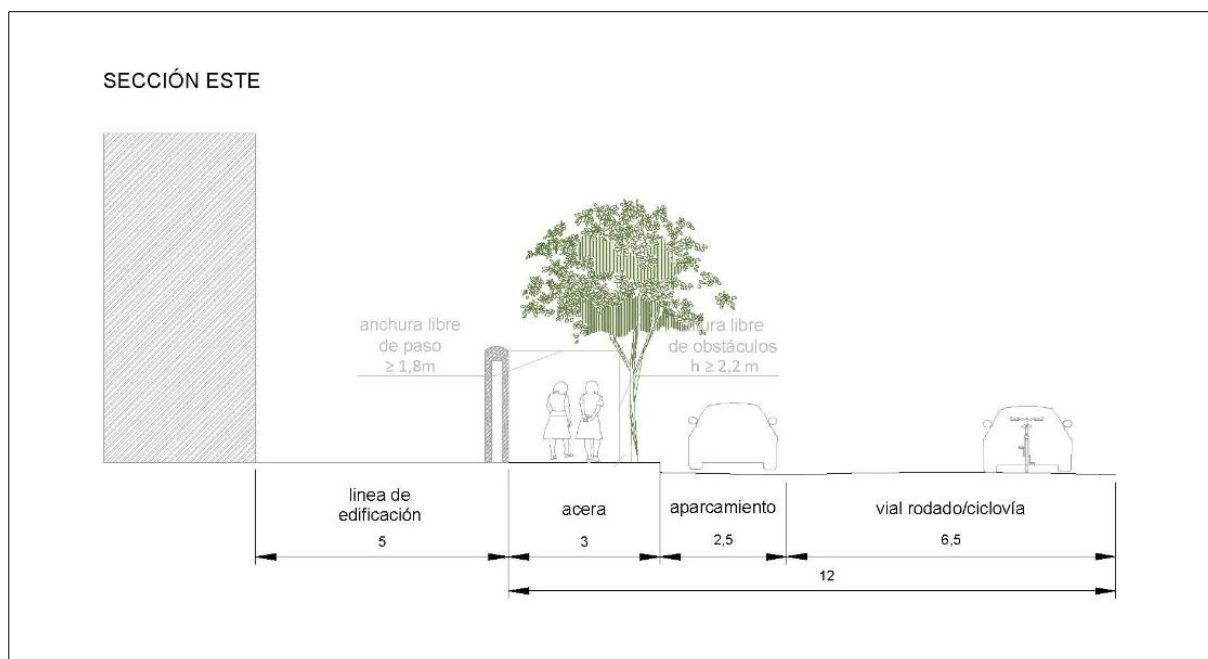
El POM establece Secciones Indicativas y Rasantes de Viario para los Sectores Urbanizables, en concreto en la Página 7 del Anexo de Sectores Urbanizables, añadiendo que el Plan Parcial podrá justificar variaciones sobre estos diseños.

En el caso del Sector 40, el vial principal se corresponde con la ampliación de la Carretera CRP-5214, de titularidad municipal, mientras que en la zona norte coincide con el viario existente en el suelo urbano de Consolación.

El vial este del Sector 40, y por tanto deberá dar acceso peatonal y de vehículos al mismo, y sin embargo en el lado este del vial se encuentra el Suelo Rústico con parcelas cultivables, a las que no hay que dar acceso, y que debe seguir con una tipología similar a la actual.

Es por esto que se realiza una nueva sección adaptada a la peculiaridad de este vial principal, y que con una anchura total de 12 metros consta de:

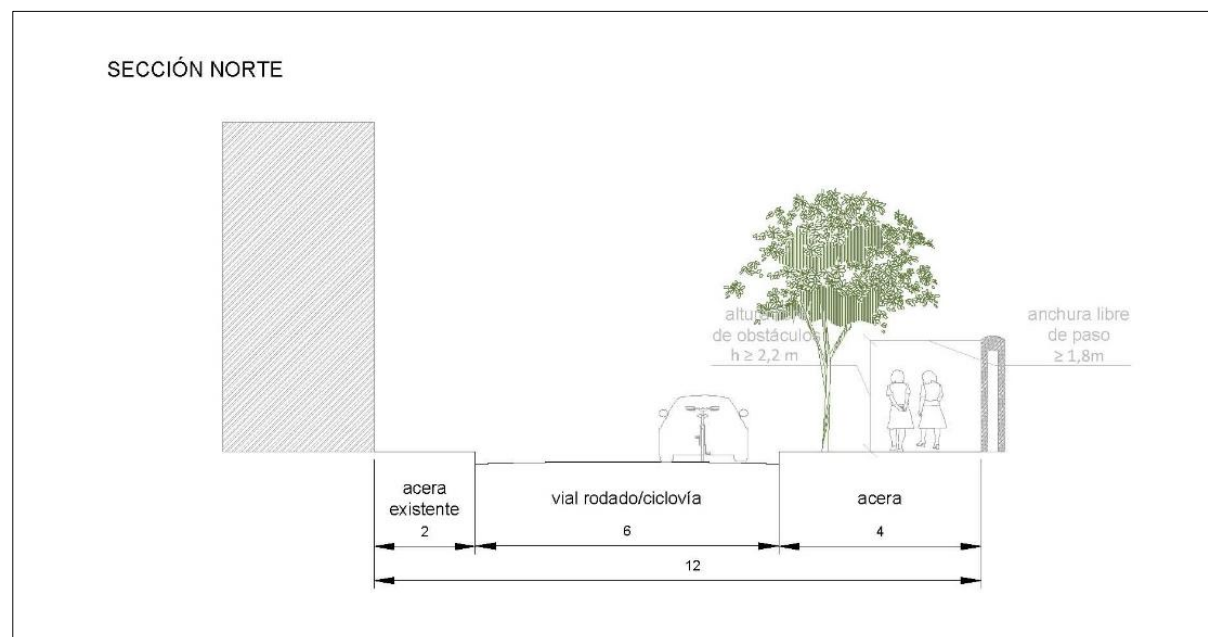
- 3,00 metros de acera, aumentando en 1,20 metros el espacio previsto para el itinerario peatonal accesible, mejorando por tanto la accesibilidad, ya que aun existiendo elementos de mobiliario urbano, señalización vertical o alumbrado en la franja más próxima a la banda de aparcamiento, seguirá permitiendo una anchura libre de paso de 1,80 metros.
- 2,50 metros de aparcamiento, manteniendo la anchura prevista para esta finalidad en el POM de Valdepeñas,
- 6,50 metros de vial, ampliando en 2,20 metros el vial existente, que mide 4,30 metros, permitiendo de esta forma que los vehículos pesados puedan circular con espacio suficiente.



Por tanto, la nueva sección se correspondería con la Sección tipo 11, pero adaptada a la peculiaridad de tener un Suelo Urbano en un lateral, y un Suelo Rústico en el otro lado; con una anchura total de 12 metros.

Mientras que la sección Norte propuesta, en parte coincidente con la realidad actual existente exterior al ámbito del Sector 40 y que con una anchura total de 12 metros consta de:

- 2,00 metros de acera existente.
- 6,00 metros de vial.
- 4,00 metros de acerado de nueva construcción.



4.5.3. RASANTES

Respecto a la rasante se seguirá en todo momento la rasante actual de la carretera CRP-5214, ampliando la plataforma, ya que en los aproximadamente 350 metros de longitud que tendrá el nuevo vial la pendiente es continua, y prácticamente discurre adaptada al terreno.

Como la Actuación se ejecutará sobre viarios ejecutados con anterioridad, como puede ser el caso de la Carretera CRP-5214 o la terminación del acerado de la Travesía Tres, ya existente, el presente PAU ha tomado la determinación de continuar con las rasantes existentes.

4.5.4. PLAZAS DE APARCAMIENTOS

LOS APARCAMIENTOS PRIVADOS

El artículo 22.5.1º del Reglamento de Planeamiento establece la obligatoriedad de prever un estándar mínimo de 1 plaza de aparcamiento privado por cada 200 metros cuadrados de techo potencialmente edificable de uso industrial, terciario o dotacional.

En la normativa urbanística incluida en este Plan Parcial de Desarrollo se establece la obligatoriedad de incorporación de dichas plazas de aparcamiento dentro de las parcelas, en suelo privado (artículo 23 de la Normativa).

La superficie total edificable en el sector es la siguiente:

- Industrial y terciario compatible: 18.014,40 m² de techo.

Con esta superficie edificable se tiene un total de **91 plazas de aparcamiento privadas** en el sector.

LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS

Por otro lado, el artículo 22.5.2º del Reglamento de Planeamiento establece la obligación de previsión de aparcamiento de carácter público, al menos en un número equivalente al 50% de las previstas con carácter privado.

El Presente Plan Parcial de Desarrollo prevé **46 plazas de aparcamiento público** para dar servicio a la superficie de suelo terciario.

Estos aparcamientos se disponen en el nuevo vial este, en la ampliación de la CRP-5124, consiguiendo una buena accesibilidad directa a los puntos de destino.

Tendrán unas dimensiones de 5 metros de longitud y 2,5 metros de ancho.

De las anteriores, **se han reservado 4 plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida**, con las condiciones previstas en el artículo 35 de la Orden VIV/561/2010, distribuidas por el vial anterior, siendo el estándar muy superior al mínimo previsto en la normativa vigente en materia de accesibilidad, que marca 1 plaza accesible cada 40 plazas de aparcamiento en el viario público.

4.5.5. MOVILIDAD SOSTENIBLE

Las demandas actuales de la movilidad sostenible, pese al pequeño tamaño del núcleo urbano de Consolación, también merecen por lo menos ser estudiadas y tenidas en cuenta a la hora de diseñar el nuevo espacio urbano. De esta forma, se ha previsto una Zona Verde con carácter lineal, que permita la ejecución de carriles que den servicio tanto al peatón como al ciclista, y que puede ser el germen de una infraestructura de movilidad sostenible en toda la pedanía de Consolación, continuando hacia la Plaza del V Centenario por el vial de conexión directo entre la zona verde y ese espacio central del núcleo urbano; que luego posibilitará continuar también hacia el norte a través del mismo vial hasta llegar al nuevo desarrollo Sector 39 'Consolación Norte' cuando este espacio se desarrolle.

Las soluciones de movilidad deben ser adecuadas al número de usuarios potenciales de las infraestructuras, bastando en ocasiones con disponer de buena señalización y de asegurar una continuidad, más que en ejecutar costosas plataformas aisladas del resto de tráfico, o colocar obstáculos para evitar invasiones, etc.

Al tratarse el núcleo de Consolación de una población muy pequeña es mucho más fácil la coexistencia entre medios de transporte diferentes, creando ciclovías, siendo suficiente con la adecuación de la señalización y con asegurar la continuidad de estas infraestructuras; consiguiendo de forma sencilla el objetivo de una movilidad sostenible.

Por tanto, aunque escapa del objeto de este Plan Parcial de Desarrollo la creación de una red a escala municipal, se considera positivo iniciar esta red en el ámbito del mismo.

Estas ciclovías estarán debidamente señalizadas tanto con señalización vertical como horizontal, para la concienciación por parte de todos los usuarios de las vías, de la intermodalidad existente en el núcleo urbano.



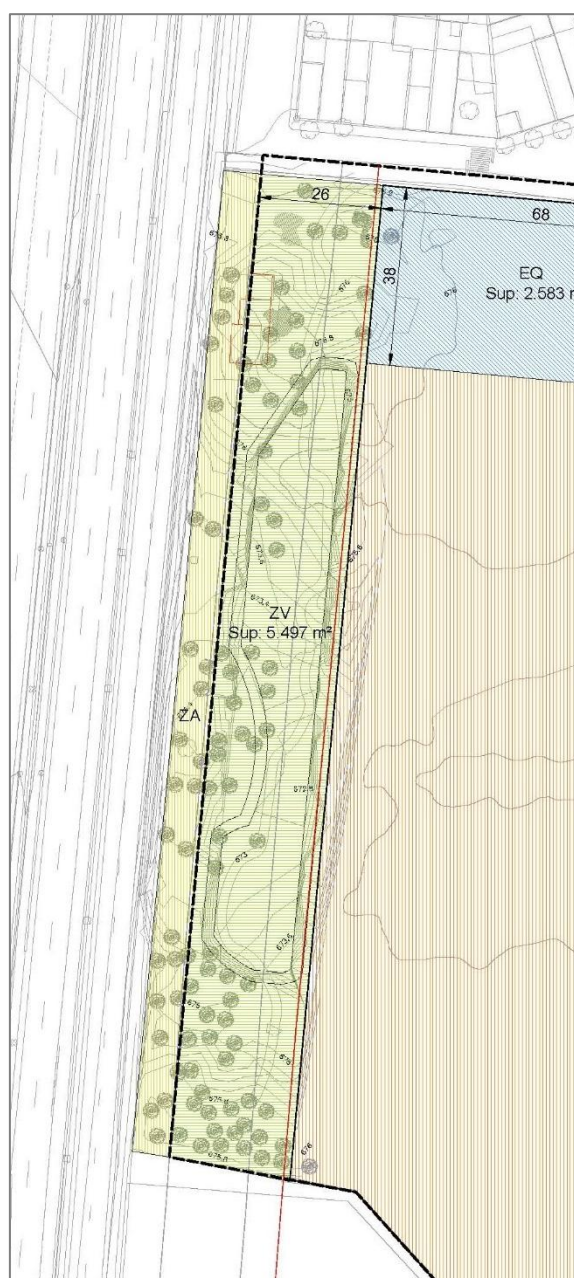
4.6. RESERVAS DOTACIONALES PARA ZONAS VERDES Y EQUIPAMIENTOS DE CARÁCTER LOCAL

4.6.1. ZONAS VERDES DE SISTEMA LOCAL

Para las superficies de Zonas Verdes de Sistema Local se ha establecido los % recogidos en la Legislación Autonómica, que son 2/3 del 15% de la Superficie Total del Ámbito descontando los Sistemas Generales, que en el Sector 40 "Consolación Sur" no existen.

La Zona Verde ocupa una Superficie de 5.497,20 m², y se ha establecido en una parcela única, continua, y que sirve de espacio de separación entre las parcelas del polígono y la Autovía A-4, constituyendo una barrera a la transmisión de ruidos generados por el tráfico de la Autovía, así como una ruptura visual, debido a la existencia en esa zona de un arbolado que se puede mantener y dar una aspecto más adecuado a esta nueva Zona Verde.

La franja de parcela de Zona Verde discurre desde el vial de conexión con el núcleo urbano de Consolación hasta el sur del Sector 40.



La Zona Verde por tanto tendrá acceso directo desde el núcleo de Consolación, dando servicio tanto a al Sector 40 como a los habitantes del núcleo urbano, que ganarán unas Zonas Verdes en las que poder pasear a pie o en bicicleta, así como tener un área de esparcimiento, que viene a completar las dotaciones del núcleo urbano, pasando de ser una zona sin uso y con difícil acceso, a una zona nueva para disfrute de todos los residentes de Consolación.





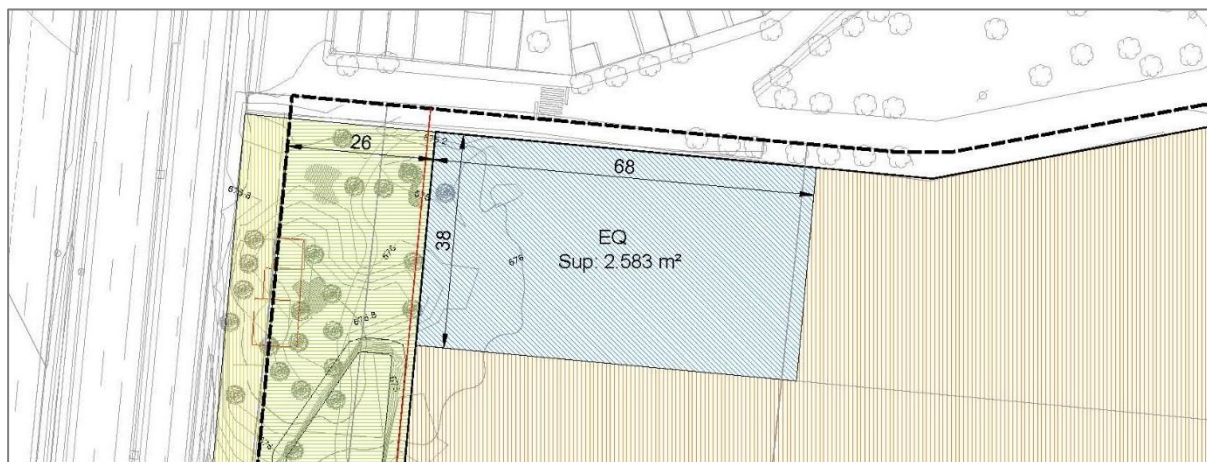
Albergará una balsa de tormentas para aguas pluviales, con una superficie de aproximadamente 1.840 m² de planta.

4.6.2. EQUIPAMIENTOS DE SISTEMA LOCAL

El POM de Valdepeñas establece los estándares de equipamientos previstos en el TRLOTAU y en el RPLOTAU, esto es, un mínimo del 5% de la superficie del Sector descontado el Sistema General de Comunicaciones.

Se ha establecido para ello una única parcela Dotacional de una superficie de 2.583 m², en la zona Norte del Sector, en el vial de conexión con el núcleo de Consolación, teniendo la mayor accesibilidad para todos los habitantes de ese núcleo, y buscando que pueda dar servicio no solo al Sector 40 sino a todo Consolación, facilitando el acceso al mismo.

La parcela tendrá frente al vial C/ Travesía Tres, siendo el fondo de esta coincidente con la línea que delimita la superficie de suelo lucrativo donde se localizará el 10% de cesión gratuita al Ayuntamiento.



4.6.3. CUMPLIMIENTO DE LOS ESTÁNDARES DOTACIONALES. ARTÍCULOS 21 Y 22 DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO

La comparativa entre el Plan de Ordenación de Valdepeñas y el presente Plan Parcial de Desarrollo son los siguientes:

		POM VALDEPEÑAS	PLAN PARCIAL
OD	ZONAS VERDES LOCALES	5.247 m ² s	5.497,20 m ² s (10,68% de la Sup Tot- SSGG)
OD	DOTACION COMUNITARIA GENÉRICA	2.623 m ² s	2.582,87 m ² s (5,02% de la Sup Tot- SSGG)
OD	APARCAMIENTO PÚBLICO	46 Plazas	46 plazas
OD	VIARIO LOCAL	0 m ² s	5.041,68 m ² s
OD	DIFERENCIA DE APROVECHAMIENTOS OBJETIVO Y PRIVATIVO	10% aprovechamiento total	1.801,44 m ² t
OD	ORDENANZA ZONAL	Terciario	Terciario

4.7. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

4.7.1. NORMATIVA DE APLICACIÓN

El cumplimiento de la Accesibilidad en Castilla-La Mancha se ve afectado por la siguiente normativa estatal y autonómica:

ESTATAL

- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por el que se desarrolla el documento Técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados (en adelante Orden TMA). (APLICA a partir de 2 de enero de 2022 y de forma transitoria no aplica a planes y proyectos que sean aprobados definitivamente antes del 2 de noviembre de 2022). Sustituye a la Orden de VIV/561/2010.
- Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006 de 17 de marzo en Materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, en el que se aprueba el DB SUA del CTE.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.

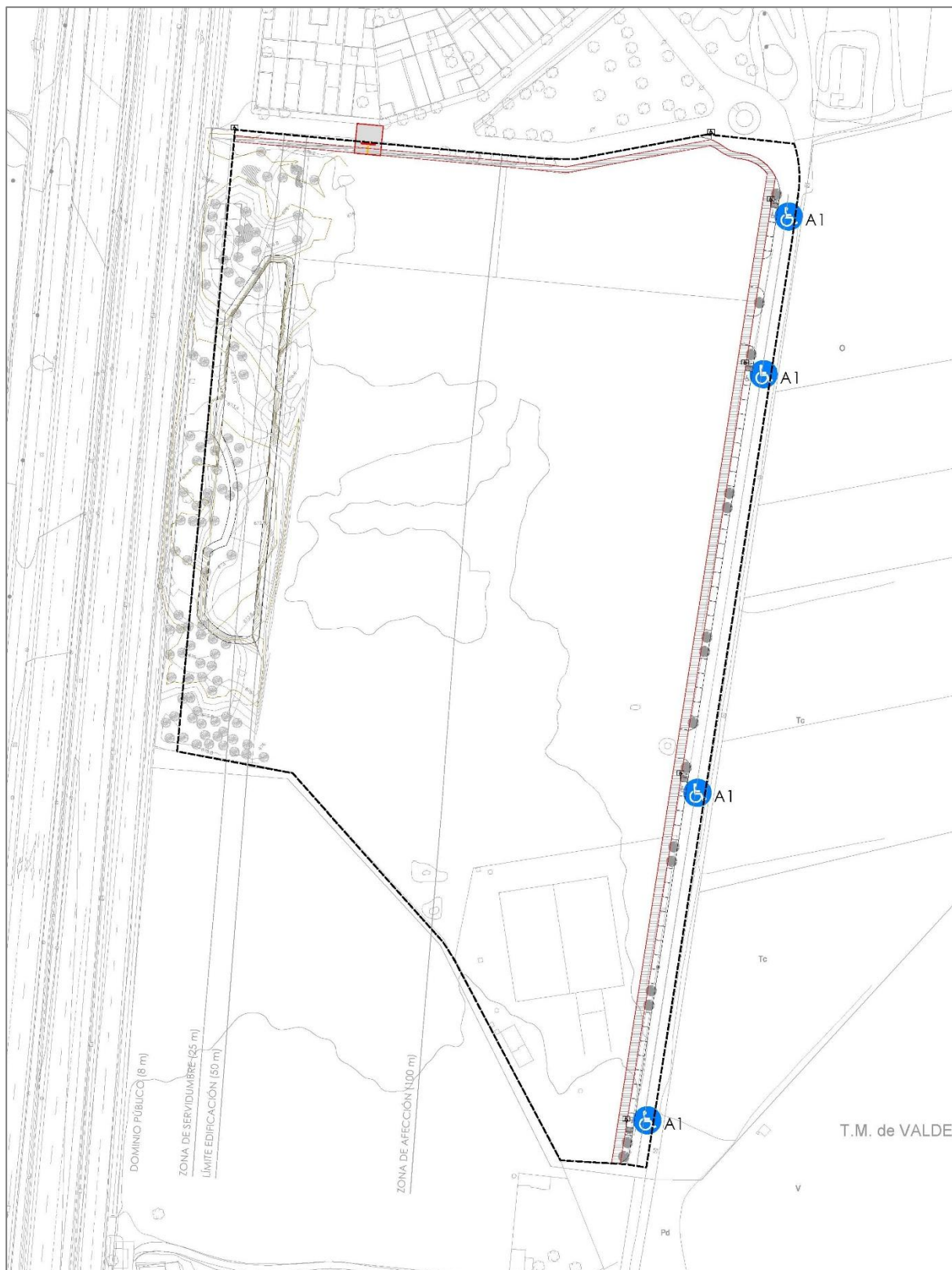
AUTONÓMICA

- Ley 1/1994, de 24 de mayo, de Accesibilidad y Eliminación de Barreras en Castilla La Mancha
- Decreto 158/1997, de 2 de diciembre, del Código de Accesibilidad de Castilla La Mancha.
- Decreto 248/2004, de 14 de septiembre de 2004, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística.
- Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística.
- Decreto 178/2010 de 01/07/2010 por el que se aprueba la Norma Técnica de Planeamiento para Homogeneizar el contenido de la documentación de los planes municipales.

Toda la normativa mencionada es de obligado cumplimiento. En aquellos casos en los que haya conflicto entre la legislación autonómica y la estatal serán de aplicación las condiciones más restrictivas de ambas.

4.7.2. CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PREVISTAS POR EL PLAN PARCIAL

El diseño del sector 40 previsto por el presente Plan Parcial de Desarrollo garantiza las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización del espacio público urbanizado, conforme a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, que en cualquier caso deberán ser desarrolladas pormenorizadamente por el Proyecto de Urbanización.



Se propone un itinerario peatonal accesible a todo lo largo del acerado de los viales este y norte, conectado al suelo urbano consolidado de Consolación, actualmente escasamente accesible, en el extremo norte del sector, donde se prevé un paso de peatones accesible.

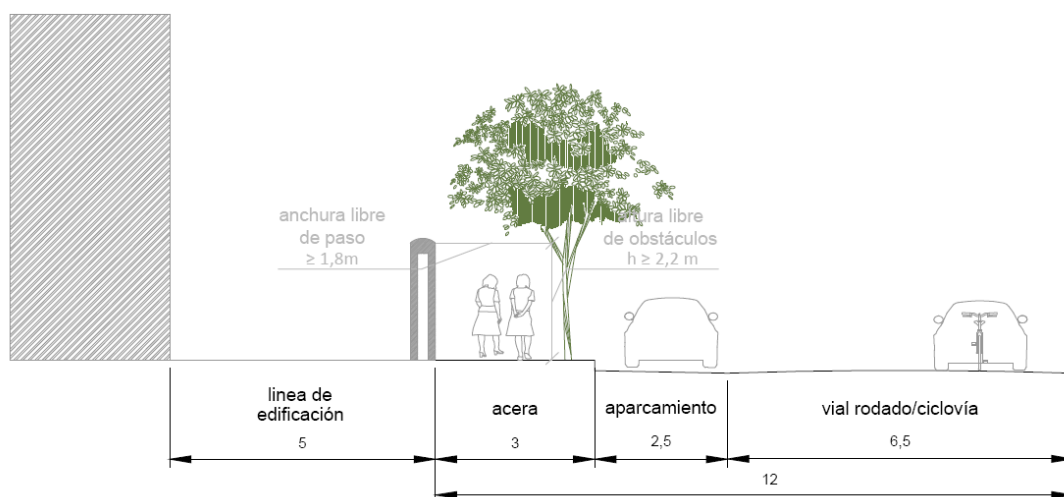
Se trata de una actuación extremadamente sencilla, con dos viales perimetrales, en los que el Plan Parcial de Desarrollo prevé un acerado de mayor tamaño de lo establecido en las secciones del POM de Valdepeñas, con el objeto de facilitar la accesibilidad a lo largo de los mismos, donde se ubicarán las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.

A continuación se describen las condiciones de diseño de ambos acerados, justificándose en el apartado siguiente las condiciones previstas en la Orden VIV/561/2010.

Vial Este

El Vial Este, actual carretera CRP-5214, tendrá una acera de 3 metros de ancho, asegurando la existencia de un itinerario peatonal accesible, libre de obstáculos, con las condiciones previstas en el artículo 5 de la Orden VIV/561/2010.

SECCIÓN ESTE



Como se puede observar en la sección del viario, en todo caso se han de cumplir la anchura de paso libre mayor de 1,80 metros y una altura libre de obstáculos de 2,20 metros, reservándose una franja de 1,20 metros en la zona más próxima al vial rodado para la localización de alcorques y árboles, papeleras y demás elementos del mobiliario urbano.

El Presente Plan Parcial de Desarrollo prevé 46 plazas de aparcamiento público para dar servicio a la superficie de suelo terciario, todas ellas en el vial este, desde donde se accederá a todas las parcelas resultantes.

De las anteriores, **se han reservado 4 plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida**, con las condiciones previstas en el artículo 35 de la Orden VIV/561/2010, distribuidas por el vial anterior, siendo el estándar muy superior al mínimo previsto en la normativa vigente en materia de accesibilidad, que marca 1 plaza accesible cada 40 plazas de aparcamiento en el viario público.

Vial Norte

La Calle Travesía Tres (vial norte), en su mayor parte exterior al Sector, cuenta con acerado de 3 metros de anchura como única franja interior al mismo, estando la otra acera, la colindante a las edificaciones existentes, fuera del ámbito de la actuación urbanizadora.

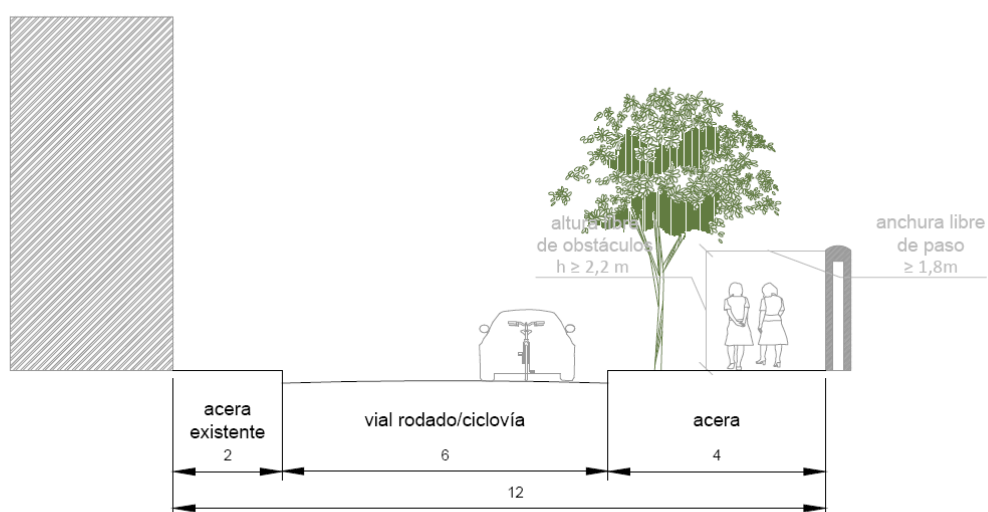


En la actualidad no existe ninguna conexión funcional entre los itinerarios peatonales del núcleo urbano de Consolación (no accesibles) y este acerado colindante al Sector 40 "Consolación Sur", careciendo este entorno por tanto de itinerarios peatonales accesibles, como se aprecia en las imágenes adjuntas.

No obstante, el presente Plan Parcial y el Proyecto de Urbanización amplían ligeramente esta acera, hasta una anchura total de 4 metros, con mayor comodidad para el peatón que garantizará la existencia de un itinerario peatonal accesible con una anchura libre de paso superior a 1,80 m, una altura libre superior a 2,20 m, así como el resto de condiciones previstas en el artículo 5 de la Orden VIV/561/2010.

Se reserva por tanto la franja de 2,20 metros más próxima al vial rodado para la localización de alcorques y árboles, papeleras y demás elementos del mobiliario urbano.

SECCIÓN NORTE



Por lo tanto, la sección del vial norte, en su mayor parte exterior al Sector, estará compuesta por una calzada existente de 6 metros, sobre la que no se actúa y un acerado de 4 metros de anchura, resultado de la ampliación del existente en la actualidad; cumpliéndose, por lo tanto, como se ha dicho, los requisitos de altura y anchura libre de obstáculos previstos en la Orden VIV/561/2010, como se justifica en el siguiente apartado.

Esta acera contará con un paso de peatones que permita la continuidad hacia el núcleo urbano de Consolación del Itinerario Peatonal Accesible.

4.7.3. CUMPLIMIENTO DE LA ORDEN VIV/561/2010

Con la actuación propuesta se garantizará la existencia de itinerarios peatonales accesibles en el conjunto del ámbito del sector 40, no siendo objeto del Plan Parcial y del Proyecto de Urbanización la actuación fuera del ámbito del mencionado sector.

La solución propuesta garantiza la existencia de sendos itinerarios peatonales accesibles en los viales norte y este, donde se ubicarán las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida; en concreto estos itinerarios peatonales accesibles discurrirán por los dos acerados previstos, cumpliéndose los requisitos del artículo 5.2 de la Orden VIV/561/2010

- Discurren colindantes a las futuras líneas de cerramiento que materializa físicamente el límite edificado a nivel del suelo.
- Con secciones de 3 y 4 metros de acerado, en todo su desarrollo poseen una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, ya que no se prevén alcorques, papeleras o cualquier otro elemento en la mencionada franja de 1,80 m; garantizando el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
- En todo su desarrollo poseerán una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.
- No se prevén escalones aislados ni resaltes.
- A priori no se prevén desniveles, no obstante, de existir serán salvados de acuerdo con las características establecidas en el artículo 14 de la Orden VIV/561/2010, no siendo necesaria la disposición de escaleras, ascensores, tapices rodantes y escaleras mecánicas.
- Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11 de la Orden VIV/561/2010.
- La pendiente transversal máxima será del 2%.
- La pendiente longitudinal será muy inferior al 6%.
- La disposición del alumbrado garantizará un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.
- Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en el capítulo XI de la Orden VIV/561/2010. En concreto, el itinerario peatonal accesible contará con pavimentos táctiles indicadores con las características descritas en los artículos 45 y 46.

Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados.

De conformidad con el artículo 18 de la Orden VIV/561/2010, los árboles previstos en el vial este, así como los existentes en el vial norte, no invadirán el itinerario peatonal accesible.

El paso de peatones previsto en el vial norte cumplirá lo establecido en los artículos 19, 20 y 21 de la Orden VIV/561/2010.

La ubicación y características del mobiliario urbano cumplirán lo previsto en los artículos 25 (bancos), 28 (papeleras) y 31 (señalización e iluminación), al estar localizados en la franja más próxima al espacio para el tránsito de vehículos.

En cualquier caso, los proyectos de urbanización que desarrollen el presente Plan Parcial de Desarrollo, deberán justificar el cumplimiento de los parámetros más restrictivos de entre los previstos en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados; y el Decreto 158/1997, de 2 de diciembre, del Código de Accesibilidad de Castilla-La Mancha; así como el conjunto de normativa detallada en el apartado 4.7.1 anterior.

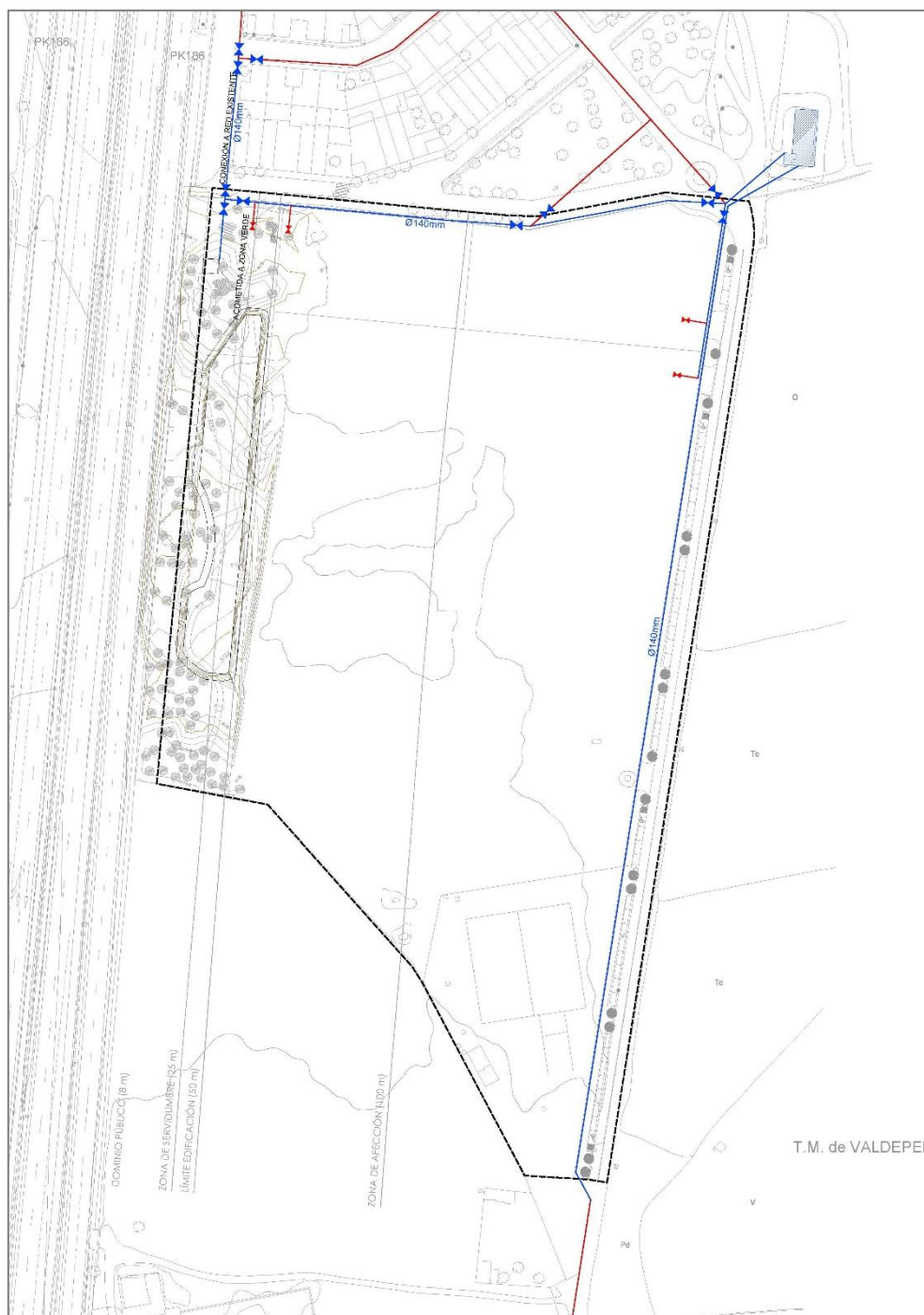
4.8. INFRAESTRUCTURAS URBANAS.

En el presente apartado se van a exponer las distintas infraestructuras que el Plan Parcial contempla para el desarrollo de la presente Actuación Urbanizadora, y que serán detalladas en el Proyecto de Urbanización del presente PAU.

4.8.1. RED DE ABASTECIMIENTO

4.8.1.1. ORIGEN DEL SUMINISTRO

El suministro de agua potable a la totalidad del núcleo urbano de Consolación, se lleva a cabo desde la red de Valdepeñas, mediante una conducción de PVC de 140 mm de diámetro, con una longitud de algo más de 12 kilómetros.



La conducción atraviesa el sector de sur a norte paralela a carretera CRP-5214, por lo que se prevé la adaptación del trazado de ésta a la nueva ordenación, el presente desarrollo urbanístico tomará como punto de suministro dicha conducción.

4.8.1.2. DISEÑO DE LA RED

Como se ha dicho, la conexión se realizará directamente a la conducción principal de suministro al núcleo urbano de Consolación, en el extremo más al sur del sector. Como se va a proceder a aumentar las secciones del viario en la actuación, junto con la incorporación de nuevos servicios que discurrirán bajo el nuevo acerado, se deberá reubicar la conducción de abastecimiento, ya que coincide con el movimiento de tierras necesario para la correcta ejecución de los paquetes de firme.

Por este motivo, se diseñará un nuevo trazado de la red de abastecimiento, ubicada debajo de la acera y que conectará con la red existente en las inmediaciones de la rotonda del molino. En la calle norte, se ha proyectado la prolongación de la red para dar suministro a las parcelas del norte, incluyendo la zona verde, que se conectará con la red existente para evitar las ramificaciones de la red, y la pérdida de calidad del agua que esto supone, creando una red mallada conectada que dará suministro a la totalidad del Sector.

La nueva red de abastecimiento será de tipo mallada y dará servicio a las distintas acometidas parcelarias, la red de riego y los hidrantes contra incendios.

Si bien se acompaña en los planos de ordenación un esquema de la red del sector, el diseño de la red queda supeditado al Proyecto de Urbanización, que indicará de manera exacta la localización y características de las conducciones. En este sentido, se estará a lo dispuesto en la Normativa del POM de Valdepeñas y las recomendaciones que la empresa suministradora responsable del servicio estime de aplicación en la redacción de los proyectos de dichas redes.

4.8.1.3. CÁLCULO DE LA DEMANDA HÍDRICA DEL SECTOR

Las determinaciones del presente Plan Parcial de Desarrollo, como se ha visto anteriormente, son:

Crecimiento previsto

Superficie de la actuación: 51.475 m²

Uso: Terciario

Número de viviendas: 0 viviendas proyectadas.

Aumento número habitantes: 0 habitantes.

Cálculo del incremento de la demanda hídrica

El volumen establecido por el Plan Hidrológico de la Cuenca del Guadiana para el suelo industrial en el ámbito de dicha cuenca es de 4.000 m³/hectárea y año.

Por lo tanto, el incremento de la demanda hídrica que generará este nuevo polígono industrial se obtiene de la operación consistente en multiplicar la superficie del mismo por la dotación anterior, esto es:

5,15 hectáreas x 4.000 m³/ hectárea x año = **20.600 m³/año**.

No obstante, esta nueva demanda ya fue contemplada en el Plan de Ordenación Municipal, no proponiéndose incremento alguno respecto de los recursos hídricos previstos por el POM, autorizados en su tramitación por la Confederación Hidrográfica del Guadiana y sometido entonces a Evaluación Ambiental.

4.8.2. RED DE SANEAMIENTO

La red existente en el núcleo urbano de Consolación es de tipo unitaria, no habiendo constancia de la existencia de ninguna propuesta de transformación a red separativa.

Según el Plan de Ordenación Municipal de Valdepeñas, en concreto en el Sector 40 se ha previsto una red separativa.

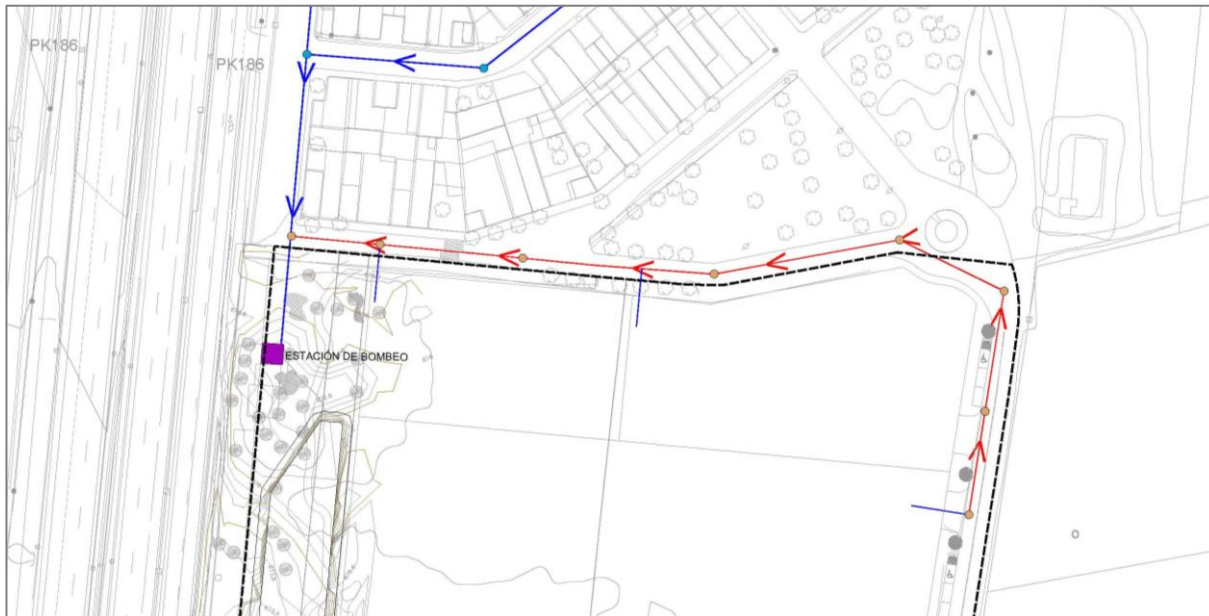
En el momento de la redacción del presente Plan Parcial de Desarrollo se están realizando las gestiones pertinentes por parte del Ayuntamiento de Valdepeñas y de la Agencia del Agua de Castilla-La Mancha para la construcción de una nueva EDAR, que pueda gestionar debidamente las aguas residuales del núcleo urbano de Consolación, cuya ubicación está prevista en las proximidades del Sector 40, al sur del mismo; prolongándose el actual emisario en paralelo a la autovía, desde el actual pozo filtrante hasta la nueva EDAR, conforme el esquema adjunto:



Por otro lado, dado que el presente Plan Parcial de Desarrollo prevé una red separativa, será necesaria la realización de una balsa de tormentas, que se ubicará en la zona verde junto a la autovía.

4.8.2.1. DISEÑO DE LA RED Y PUNTO DE ACOMETIDA

La red de Saneamiento se ha dispuesto de tal manera que recoja las aguas negras y grises de todas las parcelas, conduciéndolas por el vial norte hasta su intersección con la red existente, previo a la zanja drenante existente, hasta que se dote al núcleo urbano de la EDAR que se está proyectando.



Al igual que el núcleo urbano de Consolación, en el sector se ha dispuesto una red que vierte a la red existente en el punto marcado al norte de la actuación.

En concreto se ha dispuesto un único punto de vertido, en el emisario que conecta la red de Consolación, con la infraestructura de gestión del agua residual, en la Travesía Tres de la localidad.

La red prevista para el Sector será de colectores enterrados 315 mm de diámetro, que discurrirán por la calzada con las máximas pendientes posibles, considerando longitudes del sector, tan sólo tres metros de profundidad de cota hidráulica y que las tuberías deben quedar siempre enterradas al menos un metro.

Como recomendaciones para el cálculo se ha optado, debido a la simplicidad de la normativa municipal, en las recomendaciones del Canal de Isabel II (Madrid y área metropolitana).

El ámbito de actuación tiene pendiente descendente en dirección sur. La totalidad de las aguas residuales de consolación van a la Zanja Filtrante localizada al noroeste del Sector 40, donde se acomete mediante una conducción de hormigón, que discurre por la calle paralela a la Autovía.

En lo referente a los criterios de diseño y ejecución de las redes de saneamiento de aguas residuales y pluviales, se estará a lo dispuesto en la Normativa del POM de Valdepeñas y las recomendaciones que realicen los servicios técnicos del Ayuntamiento.

4.8.2.2. CÁLCULO DEL INCREMENTO DE LA PRODUCCIÓN DE AGUAS RESIDUALES

El cálculo del incremento de la producción de aguas residuales que generará la nueva actuación urbanizadora, se obtiene a través de los datos del incremento de la demanda de agua.

- Incremento demanda hídrica: **20.600 m³/año** (56,44 m³/día).
- Incremento volumen aguas residuales (80% de la demanda hídrica): **16.480 m³/año (45,15 m³/día).**

Por otro lado, se prevé un caudal máximo de aguas pluviales en el sector de 328 m³ que serán vertidos a la balsa de tormentas, previa separación de grasas y fangos

4.8.2.3. CAPACIDAD DE DEPURACIÓN DE LA EDAR

Como se comentó en apartados anteriores del presente documento, en la actualidad existe una zanja filtrante de las aguas residuales de Consolación, pero en un breve espacio de tiempo, se tiene previsto la implantación de la nueva EDAR de Consolación, cuyos trabajos previos ya han sido licitados por la Administración, y tendrá la capacidad suficiente para garantizar el tratamiento de Aguas residuales del suelo urbano consolidado como urbanizable de Consolación.

4.8.3. RED DE PLUVIALES

La recogida de las aguas pluviales del sector ha sido diseñada de forma independiente a la red de aguas negras, desde la totalidad del vial este hasta una balsa de tormentas prevista en la zona verde junto a la autovía, previa separación de grasas e hidrocarburos, donde se depositará temporalmente para posterior infiltración al terreno. La red estará formada por conducciones enterradas de PVC de 400 mm de diámetro, con pozos de registro separados cada 50 metros o en cada cambio de dirección o salto en la pendiente longitudinal.

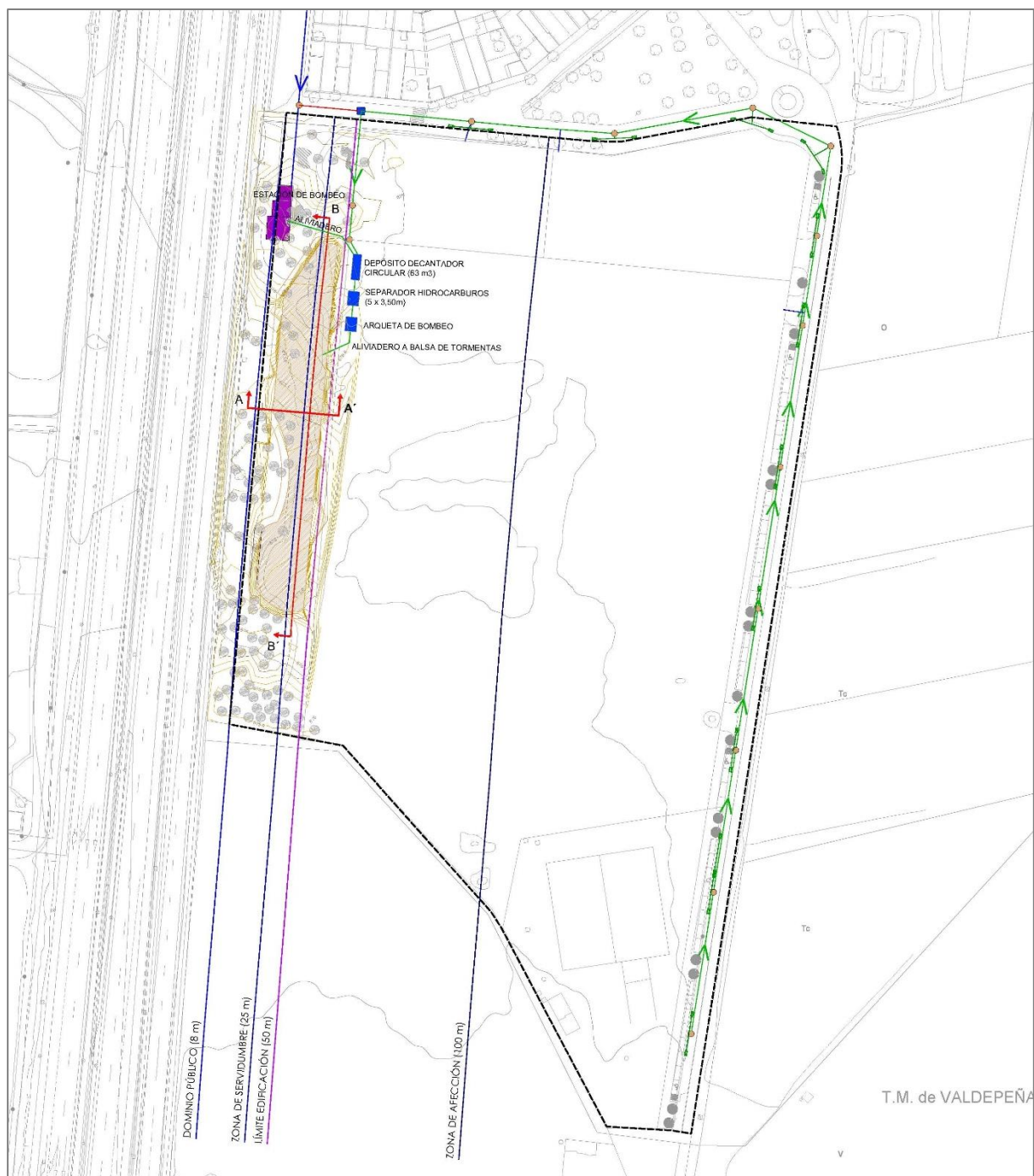
Se ubicarán imbornales interconectados con la red principal con conducciones de 200 mm de diámetro.

Previo a la bifurcación en la zona norte se dispondrá un pozo separador de grasas e hidrocarburos, la cual, será la encargada de tratar las primeras aguas procedentes de los primeros 15 minutos de lluvia, que son los que contienen la mayor carga contaminante existente en el vial.

La balsa de tormentas se ha dimensionado para un periodo de retorno de 25 años. Estará ubicada en la zona verde, y tendrá unas dimensiones capaces de albergar **2.054 m³**, con unas dimensiones en planta de **1.840 metros**, y una profundidad gradual desde la cota del terreno hasta -1,20 metros, con una pendiente escalonada formada por un pedraplén, para que pueda ser accesible como parte de la zona verde, ya que la mayor parte del tiempo estará sin agua

Se atenderá a las condiciones generales marcadas en el POM de Valdepeñas.

Se adjunta esquema con la red de pluviales y ubicación de la balsa de tormentas.



4.8.4. RED DE RIEGO

Se dispondrá una red de riego en todas las zonas verdes y espacios libres ajardinados previstos por este Plan Parcial de Desarrollo.

Los criterios de diseño y ejecución de las redes de riego seguirán las recomendaciones de los servicios técnicos municipales y servicio de parques y jardines, se dispondrán de especies vegetales autóctonas, con unas necesidades mínimas de riego, evitando especies extensivas con grandes necesidades hídricas.

4.8.5. RED DE ENERGÍA ELÉCTRICA

4.8.5.1. GENERALIDADES

La compañía suministradora de la zona es UNIÓN FENOSA.

La ordenación del sector ha quedado reflejada en apartados anteriores.

El suministro de energía eléctrica para la totalidad de la Actuación Urbanizadora se realizará desde el punto más cercano que designe la compañía suministradora, siendo éste, a priori, la línea aérea próxima que discurre paralela al este del sector, o desde el centro de transformación que da servicio al núcleo urbano, ubicado en la Travesía Tres.

4.8.5.2. PREVISIÓN DE POTENCIA

La estimación y asignación de potencias a cada parcela se obtiene teniendo en cuenta el uso al que se destina la parcela (terciario), la potencia específica asociada (W/m^2) según el Reglamento Electrotécnico de Baja Tensión, y la simultaneidad por cada una de ellas.

De esta forma, considerando el uso al que se destinarán las edificaciones (actividad de almacenaje) como “edificios comerciales o de oficinas”, según el apartado 4.1 de la ITC-BT-10, se preverá una demanda de potencia de $100 W/m^2$.

En relación a los coeficientes de simultaneidad, al no existir una normativa específica para la determinación de la potencia en actuaciones urbanizadoras de este tipo, con 3 parcelas de grandes dimensiones y una muy baja demanda eléctrica, se utilizará el coeficiente de simultaneidad 1.

La edificabilidad de las parcelas netas se ha estimado en $0,466 m^2/m^2s$, con un total de $19.077 m^2$ de techo, incluido el equipamiento público.

Respecto al suministro en baja y media tensión, y siguiendo con los criterios empleados por la compañía, las parcelas que soliciten una potencia superior a $90kW$ serán suministradas en Media Tensión y serán objeto de un estudio particular ante la compañía suministradora, a la cual se le solicitará condiciones de suministro eléctrico, debiéndose instalar a su costa su propio centro de transformación; mientras que las parcelas con potencia menor de $90kW$, se les asignará, solamente, su potencia de cálculo en BT.

A continuación, se adjunta una tabla con las superficies y las potencias previstas para cada una de las parcelas delimitadas de forma orientativa.

BALANCE DE POTENCIAS ACTUACIÓN URBANIZADORA SECTOR 40 "CONSOLACIÓN SUR"								
Parcela	Superficie (m ² s)	Coefficiente de Edificabilidad (m ² t/m ² s)	Edificabilidad (m ² t)	Potencia (kW/m ²)	Coef. Simultaneidad	Potencia Total (kW)	BT	MT
T-1	2.642,05	0,4697	1.240,97	0,100	1,000	180,59	90,00	180,59
T-2	35.710,95	0,4697	16.773,43	0,100	1,000	1.606,69	90,00	1.606,69
Equipamientos	2.584,00	0,4697	1.213,17	0,100	1,000	120,41	90,00	120,41
Alumbrado 1							6,00	0,00
TOTAL						1.907,70	276,00	1.907,70

De esta forma, la potencia máxima previsible será de 1.907,70 kW.

Dado el uso y tamaño de las parcelas, a todas ellas se les asigna una potencia inferior a 90 kW, siendo por tanto la **Potencia total de la actuación, en Baja Tensión, de 276 kW**.

Para calcular el número de Centros de Transformación de 400kVA (320kW; $\cos\phi = 0.80$) a instalar, se divide la potencia total entre la de cada CT:

$$N^{\circ}_{CT} = P_{TOTAL} \text{ (kW)} / P_{CT} \text{ (kW)} = 276 / 320 = 1 \text{ ud.}$$

Por lo tanto, **se prevé un único Centro de Transformación**.

No obstante, se prevé la ejecución de la canalización enterrada por el vial principal para una futura línea subterránea de media tensión (LSMT), de modo que se pueda dar suministro en Media Tensión a cualquiera de las parcelas previstas, en el caso de que en el futuro así se requiriese.

El cálculo de potencias previstas se ha incluido en el apartado *1.7 Justificación de Potencias*, del *Anexo 5 Instalación Eléctrica de Media Tensión*, del *Tomo II Anejos a la Memoria*, del Proyecto de Urbanización incluido en el Programa de Actuación Urbanizadora al que pertenece el presente Plan Parcial de Desarrollo.

4.8.5.3. DISEÑO DE LA RED DE MEDIA Y BAJA TENSIÓN

Los proyectos de urbanización resolverán completamente las dotaciones de infraestructura de energía eléctrica necesarias para las edificaciones y usos a implantar en los terrenos objeto de urbanización de acuerdo con las previsiones de la Ley 54/1997 del Sector Eléctrico y el Real Decreto 1955/2000.

En lo referente al diseño y ejecución de las redes se estará a lo dispuesto en la legislación vigente sobre la materia y las normas técnicas, especificaciones particulares y recomendaciones que la empresa suministradora responsable del servicio estime de aplicación en la redacción de los proyectos de dichas redes. Previo a la aprobación de los proyectos de urbanización se deberá recabar informe de la compañía suministradora sobre la idoneidad de las infraestructuras.

RED DE MEDIA TENSIÓN

Se prevé, de forma orientativa, la posibilidad de conexión de todas las parcelas tanto lucrativas como la dotacional mediante la red de media tensión, que garantice que cualquier parcela tenga acceso al servicio, dejando canalizaciones vacías para tal fin.

Las parcelas que demanden suministro eléctrico en Media Tensión, serán objeto de un estudio particular ante la compañía suministradora, a la cual se le solicitará condiciones de suministro eléctrico.

El centro de transformación será prefabricado de hormigón. La superficie ocupada es, en principio, de 2,1x2,1 m², a lo que habrá que añadir una acera perimetral de 1m de ancha, es decir que la superficie ocupada por cada CT será de 16,81m², o también se pondrán adosar a la fachada de las parcelas, reduciendo la superficie necesaria para su ubicación.

El esquema normal del Centro de Transformación, será 2L+P, es decir, dos celdas de línea y una de protección con ruptofusibles, aunque excepcionalmente, podrán ser 3L+P, para hacer derivaciones en anillo. La potencia de estos, será de 400kVA, como potencia estándar.

De cualquier modo, será el Proyecto de urbanización el encargado de determinar las características de la red.



RED DE BAJA TENSIÓN

La red de baja tensión será la encargada de conectar cada una de las parcelas con el centro de transformación que les dará servicio.

Los armarios de medida del consumo eléctrico, serán los homologados por compañía distribuidora, y de los modelos: AR-2TEIP-UF o A-2TEIP-UF.

En cualquier caso, el Proyecto de Urbanización podrá modificar las determinaciones anteriores, adecuándolas a las soluciones concretas que se determinen.



4.8.6. RED DE ALUMBRADO PÚBLICO

En lo referente al diseño y ejecución de las redes de alumbrado público, se estará a lo dispuesto en la normativa municipal y en el Real Decreto 1890/2008 de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07; y las recomendaciones que los servicios técnicos municipales estimen de aplicación en la redacción de los proyectos de dichas redes.

La solución de alumbrado concreta será propuesta por los correspondientes proyectos de urbanización.

La alimentación a los puntos de luz se efectuará desde el centro de transformación de baja tensión y se realizará a través de un centro de mando protegido e instalado en el interior de armarios homologados.

Los centros de mando se situarán lo más centrado posible con respecto a las cargas solicitadas por el alumbrado, teniendo en cuenta también la posición del centro de transformación al cual se conectarán para su suministro eléctrico.

Los criterios utilizados para el cálculo de la iluminación del viario público serán los siguientes:

NIVELES Y CARACTERÍSTICAS LUMINOTÉCNICAS SEGÚN EL TIPO DE VÍA				
			Control Deslumbramiento	
TIPO DE VÍA	Iluminación media (lux)	Uniformidad	Índice G	Umbral de contraste
Calle oeste	20-30	0.6	>5	≈10
Zona Verde	10-15	0.6	>5	≈10

En cualquier caso, los itinerarios peatonales accesibles dispondrán en todo su desarrollo de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.

4.8.7. RED DE TELECOMUNICACIONES

Los proyectos de urbanización que desarrollen el presente Plan Parcial preverán las canalizaciones para la implantación de infraestructuras de telecomunicaciones en el dominio público, que garanticen el acceso de todos los operadores a dicho dominio en condiciones neutrales, objetivas, transparentes, equitativas y no discriminatorias; en las condiciones establecidas en la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones. Para ello, los proyectos de urbanización recabarán informe previo de la Administración competente en la materia sobre las características de la red y de cuantas compañías operen en la ciudad, sobre el interés de utilización de dichas infraestructuras y sus condiciones técnicas.

Se diseñará una red soterrada sin conductores, que posibilitará la futura implantación del servicio. La red constará de las canalizaciones principales y de dispersión necesarias así como las arquetas de paso o derivación, y los preceptivos cuadros de distribución que pudieran resultar necesarios para que las compañías ofrezcan el servicio de comunicaciones en óptimas condiciones.

El presente Plan Parcial de Desarrollo prevé, a modo orientativo, el siguiente esquema de la red de infraestructuras de telecomunicaciones del Sector 40 "Consolación Sur":



4.9. DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE ACTUACIÓN

La delimitación de unidades de actuación urbanizadora es una determinación urbanística de detalle, conforme al artículo 24.2 del TRLOTAU y 20.5 del RP.

El presente Plan Parcial de Desarrollo establece una única Unidad de Actuación Urbanizadora, coincidente con el Sector 40 "Consolación Sur".

Debido al pequeño tamaño del Sector se ha considerado adecuado no prever un mayor número de unidades de actuación urbanizadoras.

4.10. APERTURA DE NUEVOS VIALES MEDIANTE ESTUDIOS DE DETALLE

El tamaño de la manzana prevista por este Plan Parcial de Desarrollo responde a la necesidad de implantar unas actividades empresariales que requieren parcelas de más de 15-20 mil metros cuadrados.

Esta gran manzana admite, no obstante, la posibilidad de subdivisión mediante la apertura de nuevos viales, si en el futuro se considerase necesario.

En este sentido, se considera expresamente permitida la apertura de nuevos viales, mediante Estudio de Detalle, conforme a lo definido en la normativa urbanística.

Por lo tanto, a efectos de facilitar la adaptación del ámbito a las demandas de actividad productiva, como ha quedado justificado, se podrán formular Estudios de Detalle en el ámbito del presente Plan Parcial de Desarrollo para la apertura de nuevos viales; con las condiciones y los límites establecidos en el artículo 72 y 73 del RPLOTAU.

5. AFECCIONES IMPUESTAS POR LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL

5.1. LEY DE CARRETERAS DEL ESTADO

Como bien se ha comentado anteriormente, la Autovía A-4 discurre de forma paralela al Sector 40 "Consolación Sur", que a su vez dispone también de una vía de servicio. La regulación de esa carretera se lleva a cabo mediante la siguiente normativa:

- Ley 37/2015, de 29 de Septiembre, de Carreteras.
- Reglamento de Carreteras, aprobado por Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre.

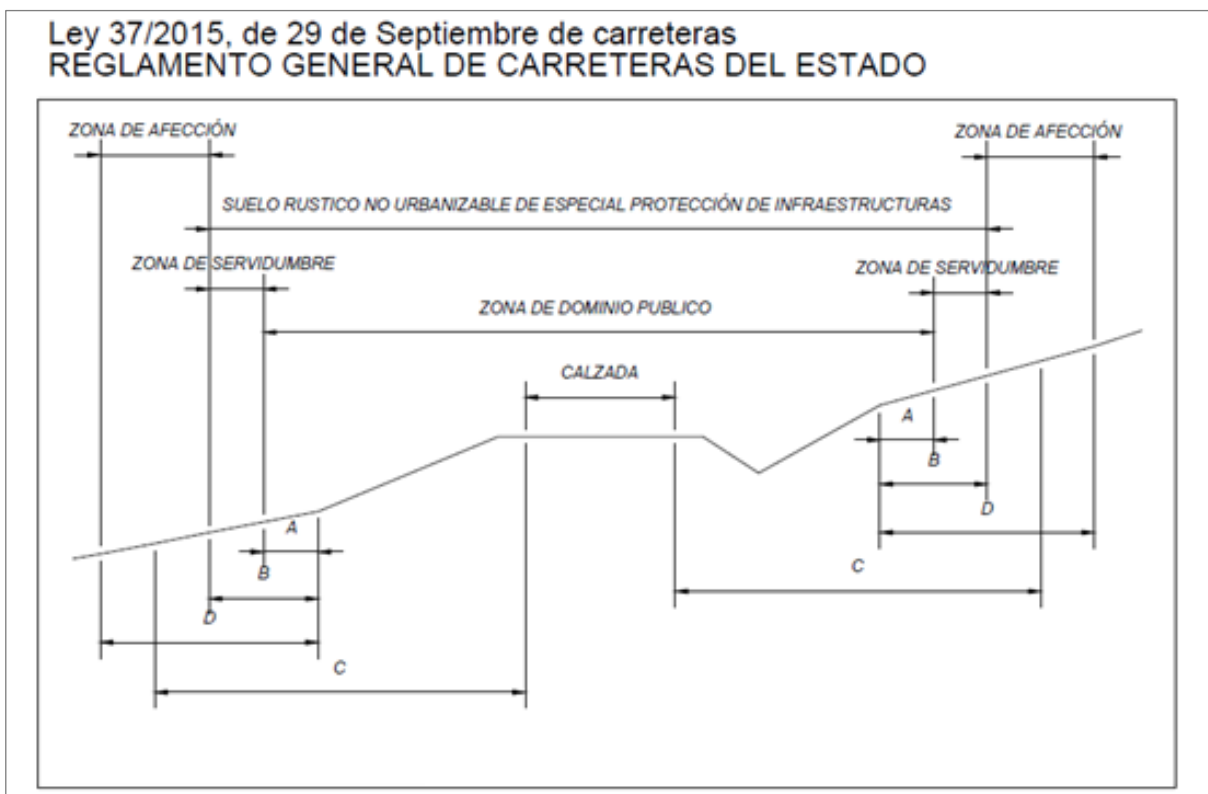
ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS CARRETERAS

Conforme a lo previsto en el Capítulo III de Uso y defensa de las carreteras, Sección 1ª, Limitaciones a la propiedad, y concretamente en los artículos 28 y siguientes de la Ley de Carreteras, a ambos lados de las carreteras se han de restringir en las zonas definidas en dicho capítulo determinadas actividades, obras, etc.

Las zonas de afección de la carretera de titularidad Estatal afectadas por el Plan Parcial de Desarrollo del Sector 40 "Consolación Sur" son las siguientes:

CARRETERA	Z.D.PÚBLICO (Vía de Servicio)	L.SERVIDUMBRE (Vía de Servicio)	L.DE EDIFICACION (Autovía A4)	L. DE AFECCIÓN (Vía de Servicio)
Autovía A-4	8 m.	25 m.	50 m.	100 m.

La cartografía que recoge estas zonas de protección, debidamente georreferenciadas, han sido facilitadas por la Demarcación de Carreteras que gestiona la vía.



Además de la regulación y restricción de usos establecida en la Ley 37/2015 se atenderá al Reglamento de Carreteras (Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre).

Zona de Dominio Público (Artículo 29 de la Ley de Carreteras)

1. *Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.*
2. *La arista exterior de la explanación es la definida por la intersección del talud del desmonte o del terraplén o, en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento, con el terreno natural. En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera. En el caso de tramos urbanos y travesías en los que exista encintado de bordillos separando la plataforma de los acerados, zonas ajardinadas o medianas, la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana a la vía más exterior de la Red de Carreteras del Estado.*
3. *En los casos especiales de túneles, puentes, viaductos y otras estructuras, cimentaciones, anclajes, estabilizaciones de taludes, elementos de drenaje u obras similares, se podrá establecer otra delimitación de la arista exterior de la explanación de forma justificada, en cuyo caso ésta se ha de incluir expresamente en el estudio de carreteras que habrá de ser objeto de información pública; en su defecto, dicha arista exterior de la explanación será la línea de proyección vertical del borde de la obra sobre el terreno natural. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.*
4. *Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados. En todos los casos será precisa la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.*
5. *El uso especial del dominio público establecido en el apartado anterior o la ocupación del mismo comportarán la obligación, por el beneficiario de la correspondiente autorización de uso u ocupación, del abono de un canon. Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o utilización de bienes de dominio público que se haga en virtud de autorizaciones reguladas en esta ley y de concesiones de áreas de servicio en las carreteras estatales. Serán sujetos pasivos del canon los titulares de las autorizaciones y los concesionarios de áreas de servicio. En el caso de autorizaciones de ocupación o aprovechamiento especial del dominio público, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados, habida cuenta del valor de adquisición de los mismos por el Estado y el de los predios contiguos. El tipo de gravamen anual será del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada. El canon podrá ser revisado proporcionalmente a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión. En el caso de concesiones de áreas de servicio la cuantía del canon será la establecida en el artículo 26.4.*

6. *La explotación por terceros de obras, instalaciones o servicios públicos relativos a carreteras estatales, que supongan el abono de contraprestaciones económicas por parte de los usuarios de los mismos, llevará aparejada la obligación de satisfacer a la administración un canon. Será sujeto pasivo de dicho canon la persona física o jurídica que tenga la titularidad de dicha explotación en virtud de la correspondiente autorización o concesión. El hecho imponible será la ocupación y aprovechamiento especial de bienes de dominio público objeto de explotación por el sujeto pasivo, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados y de los bienes, inmuebles e instalaciones de titularidad pública objeto de explotación, con un tipo de gravamen del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada, con devengo anual y posibilidad de revisión en su cuantía proporcional a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión. Estarán exentos del abono del canon por ocupación del dominio público viario la Administración General del Estado y organismos autónomos dependientes de la misma que no sean de carácter mercantil o industrial. Cuando por dichos organismos se ceda el uso a terceros de la instalación ocupante del citado dominio público, lo cual requerirá en todo caso previa autorización del gestor del mismo, los cesionarios vendrán obligados al abono del correspondiente canon. Asimismo, el Ministerio de Fomento quedará exento del pago de canon por ocupación de dominio público a otros departamentos ministeriales de la Administración General del Estado y a sus organismos autónomos dependientes que no sean de carácter mercantil o industrial.*
7. *La ocupación del dominio público, en el supuesto previsto en este artículo, no implicará la cesión de éste, ni su utilización significará la cesión de las facultades demaniales de la Administración General del Estado, ni la asunción por ésta de responsabilidades de ningún tipo respecto al titular del derecho a la ocupación o a terceros. El mencionado titular será responsable de los daños y perjuicios que puedan ocasionar las obras y actividades al dominio público y al privado, salvo en el caso en que aquéllos tengan su origen en alguna cláusula impuesta por la administración al titular y que sea de ineludible cumplimiento por éste. El Ministerio de Fomento conservará en todo momento las facultades de tutela y policía sobre el dominio público afectado, quedando obligado el titular de la ocupación o actividad a informar a aquélla de las incidencias que se produzcan en relación con dichos bienes y a cumplir las instrucciones que se le dicten al respecto.*
8. *Al finalizar la construcción de nuevas carreteras o actuaciones en las mismas se procederá por el Ministerio de Fomento, o sociedad concesionaria en su caso, a delimitar los terrenos de titularidad pública mediante su amojonamiento. Las características específicas de esta actuación se definirán por el Ministerio de Fomento.*
9. *Los bienes y derechos reales de titularidad pública afectos al servicio público viario, obtenidos mediante expropiación, cesión o permuta, serán inscritos en el Registro de la Propiedad. La inscripción por la Administración General del Estado de los citados bienes y derechos será gratuita.*
10. *En el caso de actuaciones promovidas por terceros y debidamente autorizadas, que pasen a formar parte del dominio público viario estatal, la inscripción citada será a cargo del promotor sin que proceda ninguna exención arancelaria.*
11. *En toda información registral que se aporte en relación con fincas colindantes con el dominio público viario estatal, así como en las notas de calificación o despacho referidas a las mismas, se pondrá de manifiesto dicha circunstancia, como información territorial asociada y con efectos meramente informativos, para que pueda conocerse que dicha colindancia impone limitaciones a las facultades inherentes al derecho de propiedad*

Zona de Servidumbre (Artículo 31 de la Ley de Carreteras)

1. La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.
2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes.
3. El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.
4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Zona de Afección (Artículo 32 de la Ley de Carreteras)

1. La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas. En el caso especial de túneles y sus elementos auxiliares, constituirán zona de afección los terrenos situados entre las proyecciones verticales de los hastiales exteriores de los mismos y además dos franjas de terreno adicionales de 50 metros de anchura, una a cada lado de dichas proyecciones, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de los túneles o elementos auxiliares, salvo que en aplicación de lo dispuesto en el artículo 31.3 se derivara un grado de protección diferente.
2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. La solicitud de autorizaciones podrá efectuarse, en todo caso, por los medios telemáticos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo y sus normas de desarrollo.
3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.
4. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la línea límite de edificación definida en el artículo 33.1, sólo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía, o en las previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado en un futuro no superior a diez años, contados a partir de la fecha de la autorización u orden para realizar el correspondiente estudio.

Zona de limitación a la edificabilidad (Artículo 33 de la Ley de Carreteras)

1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecida en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes. Además, la edificación residencial, y la asimilada a la misma en lo relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a la legislación vigente en materia de ruido, estarán sometidas, con independencia de su distancia de separación con respecto a la carretera, a las restricciones que resulten del establecimiento de las zonas de servidumbre acústica que se definan como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por el Ministerio de Fomento, y de su posterior aprobación tras el correspondiente procedimiento de información pública.
2. A los efectos de lo dispuesto en el anterior apartado, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.
3. El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados.
4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan con el objeto de evitar el paso por poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 50 metros, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, en toda la longitud de la variante.
5. Las modificaciones en la línea límite de edificación que se deriven de la puesta en servicio de nuevas actuaciones en carreteras del Ministerio de Fomento conferirán derecho a indemnización a favor de los titulares de derechos reales sobre los terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad así como en los afectados por las restricciones en las zonas de servidumbre acústica que acrediten el menoscabo de sus derechos y no pudieran ejercerlos en otras ubicaciones. También serán indemnizables los perjuicios causados en este sentido por actuaciones debidamente autorizadas de terceros, públicos o privados, incluso aunque estas actuaciones o algunos de sus elementos pudieran ser finalmente de uso o titularidad públicos; conferirán derecho a indemnización a favor de quien acredite el menoscabo de derechos reconocidos y que no pudiera ejercerlos en otras ubicaciones, la cual será satisfecha por quien promueva la actuación. Será indemnizable la depreciación originada en las fincas contiguas a carreteras que se construyan o actuaciones que se lleven a cabo en las mismas a partir de la entrada en vigor de la presente ley, como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, incluida la pérdida de edificabilidad que tuvieran reconocida las fincas sitas en las zonas de protección de dichas carreteras y no pudiera ejercerse en otras ubicaciones.
6. Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará

coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre. Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.

7. *La clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.*

5.2. REDES DE ALTA TENSIÓN

La ordenación propuesta elimina las servidumbres previstas para las líneas aéreas de alta tensión por el Real Decreto 223/2008, por el que se aprueba el Reglamento de líneas eléctricas de alta tensión.

Dicha línea aérea, que discurre actualmente en dirección norte-sur por el este del ámbito, no se verá afectada por la actuación.

5.3. ESTUDIO ARQUEOLÓGICO

En la ficha del Sector 40 'Consolación Sur' se estableció como condiciones de desarrollo lo siguiente:

'El ámbito está sujeto a las condiciones de actuación descritas en el Estudio Arqueológico, Anexo I del POM, debiendo solicitar informe preceptivo de la Consejería de Cultura, ya que está incluido en el área de prevención B 04

En los Ámbitos de Protección y Prevención Arqueológica incluidos en el Anexo I.- Protección del Patrimonio Arqueológico de este Plan de Ordenación Municipal, deberá seguirse el procedimiento establecido en el mismo; cualquier intervención de desarrollo urbanístico que afecte a este ámbito deberá ser tramitada ante la Comisión de Patrimonio Histórico con carácter previo a la correspondiente aprobación definitiva municipal'

El documento Anexo III: Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos estableció una protección del conjunto urbano de 'Consolación' a través de la Ficha nº A – 116 referida a los Edificios Públicos y la vivienda unifamiliar del núcleo urbano.

El sector quedó incluido en el Área de Prevención B-04, lo que le obliga a la realización de un Proyecto de Actuaciones Arqueológicas y de intervenciones previas en el entorno inmediato, para conocer la extensión y caracterización de los distintos yacimientos.

Este Proyecto de Actuaciones Arqueológicas ha sido realizado y presentado en septiembre de 2019 a la Consejería de Cultura para que autorice a realizar una intervención arqueológica previa las obras de urbanización, así como se realiza un estudio de los valores patrimoniales de la zona.

Se ha determinado que se localizan dos yacimientos arqueológicos, determinados por la Carta Arqueológica, así como por las obras realizadas en la construcción de una gasolinera cercana y en las obras de adecuación del carril de aceleración de la autovía A-4

Los yacimientos existentes son:

- 07.13.087.0042 – Aberturas: Localizado en el Polígono 87 y parcela 38 y con ocupación en épocas medieval, moderna y contemporánea.
- 07.13.087.0061 – Consolación – Villanueva de Franco: Localizado en el Polígono 87 y parcela 9505: construido en el siglo XX como un poblado de colonización en la década de los 40. (Moderno-Contemporáneo).

Una vez realizados esos trabajos de campo se procederá al análisis de los resultados y a la elaboración del Estudio de Valoración Patrimonial con los resultados de los trabajos realizados y las propuestas de actuación.

5.4. PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO

En la ficha del Sector 40 se establece como condiciones de desarrollo en relación al ruido las siguientes:

'El Plan Parcial deberá justificar el cumplimiento de las medidas del Plan de Acción contra el Ruido PAR 2008-2012 del Ministerio de Fomento, relativas a la autovía A-IV.

Con carácter previo a la aprobación de la ordenación detallada, se deberán llevar a cabo los estudios correspondientes para determinar los niveles sonoros esperables, así como la obligatoriedad de establecer las limitaciones de edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales recomendados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, Ley 37/2003, del ruido y RD 1367/2007'

El Ministerio de Fomento realizó el Plan de Acción contra el Ruido (2ª fase) de las carreteras de la Red del Estado en régimen de gestión directa.

De acuerdo a la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y de conformidad con lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como en el artículo 10 del Reglamento que la desarrolla, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental (R.D. 1513/2005, de 16 de diciembre) las administraciones competentes deben elaborar y aprobar mapas estratégicos de ruido en cada uno de los grandes ejes viarios, así como los correspondientes planes de acción en materia de contaminación acústica derivados de los mismos.

En este sentido la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento elaboró un primer Plan de Acción contra el ruido 2008-2012, ligado a los Mapas Estratégicos de Ruido.

Posteriormente realizó una segunda fase del Plan de Acción en el que recogió una serie de actuaciones entre las que se encontraba la siguiente en la Autovía A-4 en la zona de afección de Consolación. El Plan se articulaba en la reducción de ruido en la fuente y la reducción de la transmisión del sonido mediante la instalación de barreras anti-ruido.

El objetivo era siempre disminuir el impacto sonoro en sectores del territorio con predominio de suelo residencial, por debajo de los 65 y 55 decibelios en función de la franja horaria.

Por tanto, siempre estas actuaciones están pensadas en las áreas de vivienda, usos residenciales, usos hospitalarios, educativos o culturales. El sector objeto del presente Plan Parcial de Desarrollo no entra dentro de esta descripción, por tanto las actuaciones del Plan de Acción contra el Ruido no le afectarán.

En cualquier caso, a resultas de dicho plan se estableció una actuación en la A-4 entre los PK 186,38 y 186,95, en el margen izquierda, mediante la instalación de una Barrera Antiruido, de altura 3, y de longitud 576 metros, (Pág 83, Plan de Acción contra el ruido 2ª fase, Ministerio de Fomento), en una actuación valorada en 432.000 €, dentro de las 5 actuaciones previstas en la provincia de Ciudad Real, y 27 en toda Castilla-La Mancha de instalación de estas Barreras Antiruido (Pág 38, Plan de Acción contra el ruido 2ª fase, Ministerio de Fomento).

6. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA

6.1. OBJETO DEL ESTUDIO

Si bien la estimación de la totalidad de los gastos de urbanización de la actuación urbanizadora forma parte de los aspectos a valorar en el ámbito del Proyecto de Urbanización que lo desarrolle, el presente Plan Parcial de Desarrollo estima necesario hacer una primera valoración de la viabilidad económico-financiera de la actuación; cuyo objeto es, por un lado, la cuantificación económica aproximada de los gastos de urbanización inherentes a la ejecución del desarrollo urbanístico y, por otro, el análisis de la viabilidad económica y financiera del referido desarrollo urbanístico; en relación al aprovechamiento lucrativo del mismo.

En definitiva, se trata de analizar las circunstancias de carácter económico en las que se plantea el desarrollo industrial del Sector 40, a fin de establecer la viabilidad económica de la promoción y ejecución de sus previsiones de urbanización y edificación.

6.2. GRADO DE PRECISIÓN DE LAS DETERMINACIONES ECONÓMICAS

El presente Estudio de viabilidad económico-financiera, en el contexto del Plan Parcial de Desarrollo en el que se inserta, ofrece **datos y cifras estimativas resultado de un análisis global, pendientes, en todo caso, de una mayor y progresiva concreción a través del correspondiente Proyecto de Urbanización.**

En conclusión, el presente Plan Parcial, en su carácter de documento de ordenación urbanística de desarrollo, ofrece datos y cifras que a priori se ajustan a la realidad económica, pero que deberán ser perfilados con mayor exactitud, propia del nivel de trabajo, sobre cálculos y costes de los proyectos de ejecución y gestión de la referida ordenación urbanística.

6.3. GASTOS DE URBANIZACIÓN

Se determinan en este epígrafe los costes correspondientes a todas las obras necesarias para la completa urbanización del ámbito del Sector 40, los correspondientes a las obras de infraestructuras y servicios exteriores que resultan precisos tanto para la conexión adecuada de las redes del ámbito a las generales del municipio, así como el resto de conceptos que engloban, de conformidad con el artículo 115 del TR.LOTAU y 38 del Reglamento de Actividad de Ejecución del Texto Refundido RAE.TRLOTAU, los denominados gastos de urbanización.

Los gastos de urbanización de la totalidad del ámbito del Sector 40 incluyen tanto las obras propias de urbanización interiores y exteriores, como los gastos derivados de la redacción y elaboración de cuantos proyectos y documentos técnicos y urbanísticos resultan necesarios, los gastos de publicación de los anuncios preceptivos en la tramitación administrativa de aquellos y los de promoción y gestión de la actuación urbanizadora; no existiendo ningún tipo de gasto relativo a indemnizaciones a personas propietarias o titulares de derechos ni gastos de realojo, conforme al apartado g) del artículo 38 del RAE.TRLOTAU.

6.3.1. COSTES DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

De acuerdo con lo previsto en los apartados a), b), c), d) y h) del artículo 38.1 del RAE.TRLOTAU, los gastos de urbanización serán los propios de la directa obra urbanizadora, así como los exteriores de conexión que deben imputarse, en concreto se estiman los siguientes:

1. COSTES DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN	
Capítulos	Costes (sin IVA)
Total Presupuesto Ejecución Material	536.762 €
Gastos generales + Beneficio Industrial (19%)	101.985 €
Total gastos de obras de urbanización	638.747 €

6.3.2. COSTES DE ASISTENCIAS TÉCNICAS

Los costes de redacción de documentos y demás asistencias técnicas, conforme a lo previsto en el apartado e) del artículo 38.1 del RAE.TRLOTAU, son los siguientes:

2. COSTES DE ASISTENCIAS TÉCNICAS	
Capítulos	Costes (sin IVA)
Levantamiento Topográfico	1.520 €
Redacción PP + PAU	48.625 €
Dirección de las Obras + Seguridad y Salud	16.103 €
Total gastos de asistencia técnica	66.248 €

6.3.3. COSTES DE TRAMITACIÓN PROMOCIÓN Y GESTIÓN

Se incluyen en este epígrafe los costes estimados de tramitación y gestión, publicaciones, registro, gastos financieros, etc; conforme a los apartados e) y f) del artículo 38.1 del RAE.TRLOTAU.

3. COSTES DE TRAMITACIÓN, PROMOCIÓN Y GESTIÓN	
Capítulos	Costes (sin IVA)
Tramitación y gestión	33.693 €
Total gastos de tramitación y gestión	33.693 €

6.3.4. COSTES DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

Los costes estimados de conservación de la urbanización hasta la recepción de las obras, conforme al artículo 38.2 del RAE.TRLOTAU, son los siguientes:

4. COSTES DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	
Capítulos	Costes (sin IVA)
Costes de conservación y mantenimiento	1.916 €
Total gastos de conservación y mantenimiento	1.916 €

6.3.5. GASTOS DE URBANIZACIÓN DE LA TOTALIDAD DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA

Con todos los gastos parciales anteriores, la totalidad de los gastos de urbanización previstos para la actuación urbanizadora son los siguientes:

GASTOS DE URBANIZACIÓN (art. 38 RAE.TRLOTAU)			
Capítulos	Costes (sin IVA)	IVA 21%	Costes (IVA incluido)
1. Costes de las obras de Urbanización	638.747 €	134.137 €	772.884 €
2. Costes de Asistencias Técnicas	66.248 €	13.912 €	80.160 €
3. Costes de Tramitación, Promoción y Gestión	33.693 €	7.076 €	40.769 €
4. Costes de Conservación y Mantenimiento	1.916 €	402 €	2.319 €
Total Gastos de Urbanización	740.604 €	155.527 €	896.131 €

6.4. REPERCUSIÓN DE LAS CARGAS DE URBANIZACIÓN

El aprovechamiento y superficies de parcela lucrativa del ámbito de actuación son las siguientes:

- Aprovechamiento Objetivo: 18.014,40 ua o m²t (al tener coeficiente de ponderación 1)
- Superficie de parcelas netas resultantes con uso industrial: 38.353,00 m²s.

La repercusión total de los gastos de urbanización (sin IVA) es la siguiente:

- 14,39 euros por metro cuadrado de suelo bruto.
- 15,87 euros por metro cuadrado de suelo generador de aprovechamiento (superficie del área excluidas las dotaciones existentes ya afectadas a su destino).
- 41,11 euros por unidad de aprovechamiento total del ámbito (equivalente a metros cuadrados de techo construido).
- 45,68 euros por unidad de aprovechamiento lucrativo (equivalente a metros cuadrados de techo construido).
- 19,31 euros por metro cuadrado de parcela neta lucrativa.

7. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

El artículo 22.4 del Texto Refundido de la Ley de suelo y Rehabilitación Urbana (Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre), establece la obligación que deben asumir los planes de ordenación de formular un “informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos”.

Esta regulación con rango legal obliga a llevar a cabo un análisis económico de lo que supone para la Administración Pública Municipal el mantenimiento y la conservación de las infraestructuras, servicios y dotaciones que el propio Ayuntamiento recibe como consecuencia del principio de reparto de cargas y beneficios que el urbanismo español conlleva a través de la reparcelación.

De acuerdo con el texto de la Ley, el contenido de los informes de sostenibilidad económica se divide en dos grandes bloques:

- **Evaluación del impacto de la actuación urbanizadora en las Haciendas Públicas afectadas.**
- **Análisis de la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.**

7.1. EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LA ACTUACIÓN URBANIZADORA EN LAS HACIENDAS PÚBLICAS AFECTADAS

El Informe de Sostenibilidad Económica ponderará “el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes”.

Las actuaciones de urbanización suponen una transformación de suelo mediante la ejecución de infraestructuras, dotaciones y servicios urbanos para la creación de solares aptos para la edificación.

La financiación de la producción del nuevo espacio urbano así como el posterior mantenimiento y conservación de las calles, jardines, equipamientos e instalaciones ejecutadas y la prestación de los servicios a la mayor población, tienen una repercusión directa sobre los presupuestos de las Haciendas Municipales.

Se estimará por un lado el gasto público destinado al mantenimiento de las infraestructuras de nueva creación y a la prestación de los servicios resultantes y, complementariamente, por otro, se cuantificarán los ingresos.

Al tratarse de un planeamiento de desarrollo, el proceso urbanístico planteado tan sólo supondrá incidencia sobre la Hacienda Municipal.

7.1.1. EQUIVALENCIA EN CASO DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.

Se realiza en este apartado la conversión del suelo destinado a actividades productivas a habitantes y viviendas equivalentes, como paso previo necesario para los cálculos y estudios posteriores.

La estimación de gastos e ingresos en un supuesto como el que nos ocupa, en el que se analiza un ámbito de uso productivo del tipo industrial y terciario, cuya implantación no conlleva un incremento de habitantes, se realizará con los parámetros de “**habitantes y viviendas equivalentes**” que permite estimar el impacto del coste de mantenimiento de nuevas infraestructuras y la prestación de servicios no personales y, por tanto, menos costosos que los correspondientes a los usos residenciales, así como los ingresos no vinculados a los bienes inmuebles.

Para aquellos gastos o ingresos que se consideran dependientes del número de usuarios que los van a sufragar, la conversión se realiza con los siguientes parámetros:

- Habitantes equivalentes= 1 habitante/100 m²t de uso industrial/terciario.
- Número de habitantes por vivienda (según datos INE para Consolación2019): 1,42 hab/viv.

En el Sector 40 de Valdepeñas:

- Total suelo lucrativo m² suelo: 38.353,00 m².
- Total suelo lucrativo m² techo: 18.014,40 m².
- Habitantes equivalentes: **181 hab.**
- Viviendas equivalentes: **127 viv.**

7.1.2. VALORACIÓN DE LOS COSTES DE PUESTA EN MARCHA Y PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS.

La valoración de los costes de puesta en marcha, mantenimiento y de prestación de servicios se estiman de la siguiente manera:

7.1.2.1. VIALES.

En las redes viarias, las actividades de conservación ordinaria son aquellas destinadas a retrasar los procesos de degradación que, por el uso y el paso del tiempo, se producen en las vías. Se incluyen aquí los impactos negativos que el entorno produce sobre la calzada que, sin llegar a provocar su degradación, impiden que cumplan correctamente sus funciones.

Entre las tareas de mantenimiento viarias ordinarias están la inspección y mantenimiento de los firmes de la calzada y los arcones, red de drenajes (cunetas, colectores, bordillos, desagües, arquetas, etc.), señalización y equipamiento, instalaciones de alumbrado y otras instalaciones.

Existen varios ratios para valorar el coste de mantenimiento, como el utilizado por la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX), que estima que, para su correcta conservación habría que destinar al año el 2% del valor total de la inversión en carreteras, pudiéndose reducir al 1% en viales urbanos.

Así, se calcula el coste de mantenimiento de las infraestructuras viarias:

- Coste de urbanización por Contrata: 638.747 €.
- Coste de mantenimiento (1,00% anual): **6.387 €/año.**

7.1.2.2. ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO.

Los servicios de agua en el municipio son gestionados por la empresa AQUALIA, mientras que la gestión del saneamiento la gestiona el Ayuntamiento.

Desde la recepción de las obras por parte de dicha compañía y la puesta en marcha del servicio, AQUALIA se hace cargo de la gestión integral del servicio. Así, mediante la imposición de tarifas al servicio de abastecimiento y saneamiento, se sufraga junto con la prestación del servicio propiamente dicho, el coste de puesta en marcha y mantenimiento del mismo.

De manera orientativa y en base a la experiencia acumulada, se puede definir una repercusión por vivienda anual, en el caso del Sector 40 viviendas equivalentes, que se define en aproximadamente 25 €/vivienda y año, lo que supone un valor de:

- 127 viv. equivalentes X 25 €/viv: **3.175 €/año.**

7.1.2.3. INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS.

Al igual que ocurre con abastecimiento, será la Compañía Suministradora de Electricidad, la que se encargue de la gestión, operación y mantenimiento del sistema, una vez ejecutada la infraestructura con cargo a las obras de urbanización, y recepcionada por dicha compañía.

No obstante, y del mismo modo, de manera orientativa se puede definir una repercusión por vivienda equivalente anual, que se define en aproximadamente 15 €/vivienda y año, lo que supone un valor de:

- 127 viv. equivalentes X 15 €/viv: **1.905 €/año.**

7.1.2.4. ALUMBRADO PÚBLICO.

El coste energético de las luminarias de alumbrado público, incluyendo el mantenimiento y las necesarias reposiciones, conlleva un gasto anual que podemos asimilar a 20 €/viv, lo que supone un valor de:

- 127 viv. equivalentes X 20 €/viv: **2.540 €/año.**

8.1.2.5. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES.

El coste de mantenimiento de las zonas verdes públicas conlleva un gasto anual que podemos asimilar a 1,5 €/m² de media, dado que en el sector se pretende la implantación de técnicas de sostenibilidad y eficiencia en plantación y regadío, lo que para el Sector 40 queda del siguiente modo:

- Total suelo espacios libres: 5.153 m².
- Coste de mantenimiento (1'5 €/m²): **7.729 €/año.**

7.1.3. DETERMINACIÓN DE LOS INGRESOS QUE DEVIENEN DE LA ACTUACIÓN

En este punto, se identifican los ingresos que obtiene la Administración, y que, consecuentemente, compensarán la ejecución, el mantenimiento y puesta en marcha de las nuevas infraestructuras o prestación de los nuevos servicios.

Se distinguen dos formas de estimación:

- Tributos relacionados directamente con los inmuebles y la actividad inmobiliaria: el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI), el Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO), y el Impuesto de Incremento del Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana (IIVTNU). Se realizará una estimación directa de las bases imponibles a partir de la valoración de los inmuebles (solares y edificaciones).
- Ingresos no vinculados a la actividad inmobiliaria: el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), el Impuesto de Actividades Económicas, Tasas y otros tributos y transferencias corrientes. Su cuantía se estimará sobre la base de la mayor población prevista.

7.1.3.1. INGRESOS RELACIONADOS CON LOS INMUEBLES O ACTIVIDAD INMOBILIARIA:

Se realizará una estimación directa de las Bases Imponibles, a partir de la Valoración de los inmuebles (solares y edificaciones).

Impuestos de Bienes Inmuebles (IBI):

El Impuesto de Bienes Inmuebles de Naturaleza Urbana es la principal fuente de ingresos de los Ayuntamientos y es el recurso más estable. Los ingresos municipales por este concepto dependen del valor de los inmuebles urbanos.

Naturaleza Urbana es el valor catastral que se determina mediante las Ponencias de Valores.

Datos de partida:

- La Ponencia de Valores Catastrales vigente en Valdepeñas es del año 2005.
- Se considera un coeficiente de actualización del valor catastral constante de 1,02 anual, fijado por las Leyes de Presupuestos.
- Tipo impositivo, según las Ordenanzas Fiscales de Valdepeñas para bienes de naturaleza urbana es el 0,79% (*Ordenanza Fiscal de Valdepeñas Número 1, 28 noviembre 2019*)
Tipo impositivo: 0,79 %
- Se considera que no se aplican reducciones a la Base Imponible y que, por tanto, coincide con la Base Liquidable.
- La Base Imponible (BI) del IBI es el valor catastral (VC) y éste es el 50% (RM:0,5) del valor de mercado (VV) del bien inmueble:
 $BI = BL = VC = RM \times VV = 0,5 \times VV$
- La Cuota Íntegra resulta del producto de la Base Liquidable por el tipo impositivo: $CI = BL \times ti$
- Como valor de repercusión del uso industrial/terciario podemos estimar:
 $Vt = 300 \text{ €/m}^2\text{t}$.

Cálculos:

- El valor catastral de los solares de uso industrial del ejercicio 2020 se calcula según la siguiente expresión:
 $VC: RM \times VV \times Caa = 0,5 \times 300 \text{ €/m}^2\text{t} \times (1,02)^{15} = 201,88 \text{ €/m}^2\text{t}$
- Cálculo de la base imponible (liquidable):
 $BI = BL(2019) = 201,88 \text{ €/m}^2\text{t} \times 18.014,73 \text{ m}^2\text{t} = 3.636.813,69 \text{ €}$
- Cálculo de la cuota íntegra (líquida):
 $CI = BL \times ti = 3.636.813,69 \text{ €} \times 0,79\% = \mathbf{28.730,86 \text{ €/año.}}$

Impuesto de Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO):

La Base Imponible de este Impuesto es el coste real de la construcción, instalación u obra, entendiéndose como tal el Presupuesto de Ejecución Material (PEM) de aquella.

Se obtiene el Presupuesto de Ejecución Material con el dato de la edificabilidad en el sector y un valor estimado de la construcción para uso industrial-terciario según Colegio de Arquitectos de 400 €/m², aplicándose el tipo impositivo según las ordenanzas fiscales de Valdepeñas (3,25%), (*Ordenanza Fiscal número 2, 28 noviembre de 2019*):

- Cálculo de la base imponible (liquidable):
 $BI = BL = 18.014,73 \text{ m}^2\text{t} \times 400 \text{ €/m}^2 = 7.205.892 \text{ €}$
- Cálculo de la cuota íntegra (líquida):
 $CI = BL \times ti = 7.205.892 \text{ €} \times 3,25\% = \mathbf{234.191 \text{ €}}$

Impuesto de Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana (IIVTNU):

La base imponible de este impuesto está constituida por el incremento real del valor de los terrenos puesto de manifiesto en el momento del devengo y experimentado a lo largo de un periodo máximo de veinte años.

Para la determinación del incremento de valor se aplican una serie de reglas contenidas en las Ordenanzas Fiscales de Valdepeñas (Ordenanza Fiscal Número 3, 26 diciembre 2017) y unos porcentajes que varían en función del periodo de tiempo en que se han producido los incrementos.

Duración período impositivo	Porcentaje incremento
Entre 1 y 5 años	3'70 %
Hasta 10 años	3,50 %
Hasta 15 años	3,20 %
Hasta 20 años	3,00 %
Tipo impositivo:	27 %.

La multitud de variables a tener en cuenta y la disparidad de situaciones que se pueden presentar en cada actuación urbanizadora, aconsejan establecer hipótesis que permitan simplificar y realizar una razonable estimación de ingresos.

En este caso se hace la hipótesis de que se transmiten el 40% de los terrenos y que el incremento de valor se ha producido en un periodo de 5 años, por lo que el incremento anual a considerar es 3'7% del valor del suelo.

- La base imponible se calcula aplicando el porcentaje de incremento anual al valor catastral del suelo por el número de años:

$$BI = VT \times IVa \times Na = (40\% \times 3.636.813,69 \text{ €}) \times 3'7\% / \text{año} \times 5 \text{ años} = 269.124,21 \text{ €}$$
- La cuota tributaria se obtiene por aplicación del tipo impositivo a la base imponible:

$$CT = BI \times ti = 269.124,21 \text{ €} \times 27\% = \mathbf{72.663,54 \text{ €}}$$

7.1.3.2. INGRESOS NO VINCULADOS A LA ACTIVIDAD INMOBILIARIA:

Se obtiene aplicando coeficientes estadísticos de importe por habitante o vivienda y año y se aplican los mismos a los "habitantes o viviendas equivalentes" calculados anteriormente para la nueva ordenación urbanística.

Impuestos de Actividades Económicas (IAE):

Se estiman por coeficientes estadísticos unos ingresos de 35 € por habitante:

- Ingresos anuales:

$$I = 35 \text{ €/hab.año} \times H.E. = 35 \times 180 = \mathbf{6.300 \text{ €/año}}$$

Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM):

Se estiman por coeficientes estadísticos unos ingresos de 1'25 vehículo por vivienda y 100 € por vehículo. En resumen, 125 € por vivienda:

- Ingresos anuales:

$$I = 125 \text{ €/viv} \times V.E. = 125 \times 127 = \mathbf{15.875 \text{ €/año}}$$

Tasas y otros tributos y transferencias corrientes e Ingresos Patrimoniales:

Por tasas y otros tributos y transferencias corrientes se aplica el coeficiente basado en valores estadístico de 18 € por habitante:

- Ingresos anuales:

$$I = 18 \text{ €/hab.año} \times H.E. = 18 \times 180 = \mathbf{3.240 \text{ €/año}}$$

Por ingresos patrimoniales se aplica el coeficiente basado en valores estadístico de 15 € por habitante:

- Ingresos anuales:

$$I = 20 \text{ €/hab.año} \times H.E. = 20 \times 181 = \mathbf{3.600 \text{ €/año}}$$

7.1.4. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS.

Una vez estimados los ingresos y gastos públicos potenciales de la nueva ordenación urbanística, se analizará el impacto económico sobre el Presupuesto Municipal.

Para ello es necesario agruparlos según dos clasificaciones distintas:

- a. Según sean independientes o dependientes de la ejecución de la edificabilidad del ámbito:
 - Independientes: No existe una importante relación entre los costes finales del servicio y el número de usuarios que lo demandan. A este grupo pertenecerán el mantenimiento del viario, alumbrado público y espacios libres y zonas verdes. Se imputarán íntegramente al presupuesto municipal desde la recepción de la urbanización.
 - Dependientes: en lo que los costes estructurales o fijos, pese a su estabilidad inicial, evolucionan con facilidad en función del número de usuarios. En él estarán el resto de los gastos e ingresos calculados. Se imputarán en función de las nuevas actividades a implantar (habitantes equivalentes previstos) que, porcentualmente, coincidirá con las edificaciones finalizadas.
- b. En función de su periodicidad:
 - De carácter anual: aquellos que por su naturaleza o el cálculo estimado realizado deben ser satisfechos con la citada periodicidad. Tienen dicho carácter todos los gastos calculados y los ingresos por los impuestos de bienes inmuebles, de actividades económicas, de vehículos de tracción mecánica; así como los ingresos derivados de otras tasas e ingresos patrimoniales.
 - De carácter puntual: aquellos que solamente se abonarán una sola vez. Tienen dicho carácter los ingresos recibidos por tasas de licencias de obras y por el impuesto de construcciones, instalaciones y obras.

GASTOS / INGRESOS		PERIODICIDAD		
		ANUAL	PAGO ÚNICO	
GASTOS	VIARIO	-6.387,47		INDEPEND. DEL CREC. POBLAC.
	ALUMB.	-2.540,00		
	ESP. LIBRES	-7.728,89		
				DEPEND. DEL CREC. POBLAC.
	AB.+SAN.	-3.175,00		
	INF. ELEC.	-1.905,00		
Total Gastos Año		-21.736,35		
INGRESOS	IBI	28.730,86		DEPEND. DEL CREC. POBLAC.
	ICIO		234.191,47	
	IIVTNU	72.663,54		
	IAE	6.300,00		
	ITVM	15.875,00		
	TASAS+OTROS	6.840,00		
TOTAL INGRESOS/AÑO		130.409,40 €		
TOTAL INGRESOS PUNTUAL			234.191,47 €	

7.1.5. CONCLUSIÓN. EL BALANCE ECONÓMICO.

De la observación de las tablas anteriores, se puede concluir que el impacto en la Hacienda Pública Local de la actuación es claramente **positivo**, dado que los ingresos anuales que genera son muy superiores a los gastos que a ésta le suponen los costes de mantenimiento y prestación de sus servicios en cada uno de los escenarios analizados.

7.2. SUFICIENCIA Y ADECUACIÓN DEL SUELO DESTINADO A USOS PRODUCTIVOS

En este apartado del Informe de Sostenibilidad Económica se establece como un apartado independiente el relativo al análisis de la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos del sector.

Debemos comenzar por definir lo que se entiende por uso productivo. Desde una perspectiva general, podemos conceptualizar al uso productivo como aquel destinado a la producción de bienes y servicios, en el que se englobarían el uso industrial, uso de servicios, uso comercial, usos terciarios, etc.

En relación a la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos, comentar que dicha expresión la entendemos como *“la disponibilidad de suelo para el desarrollo de actividades económicas diversificadas, con posibilidades de integración con el tejido productivo pre-existente”*.

Realmente, es objeto del instrumento de planeamiento general, del Plan de Ordenación Municipal, la determinación de la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos, pues es el documento que analiza la globalidad del municipio, asignando al Sector 40 “Consolación Sur” usos exclusivamente productivos. El presente Plan Parcial tan sólo desarrolla dicha determinación.

No obstante, podemos afirmar que en el presente sector, de superficie 51.475 m², 38.354 m² de suelo son para parcelas calificadas con usos productivos, 2.584 m² para distintos equipamientos, y el resto son las zonas verdes y viales, resultando por tanto que en el Sector 40 “Consolación Sur” los usos destinados a actividades empresariales suponen más del 90 % del suelo parcelado.

ANEXO. FICHA RESUMEN DE LA ACTUACIÓN

Este Plan Parcial de Desarrollo asume las determinaciones de la ordenación estructural previstas en el POM de Valdepeñas, limitándose a establecer la ordenación detallada.

La ordenación urbanística estructural prevista por este Plan Parcial de Desarrollo, conforme a lo establecido en el artículo 24.1 del TR.LOTAU y 19 del Reglamento de Planeamiento, es la siguiente:

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL PREVISTA POR ESTE PLAN PARCIAL DE DESARROLLO	
Clasificación del suelo:	Suelo Urbanizable.
Delimitación preliminar del Sector.	Se trata del mismo límite previsto en la ficha urbanística, con la siguiente superficie derivada de un levantamiento topográfico preciso:
Superficie del Sector:	51.474,75 m ² s
Superficie descontado Sistemas Generales (no existen)	51.474,75 m ² s
Uso global mayoritario:	Terciario
Intensidad edificatoria. Edificabilidad bruta:	0,3499658 m ² t/m ² s 18.014,40 m ² t
Densidad poblacional:	0 hab/ha
Sistemas Generales de comunicaciones, dotaciones y equipamientos y espacios libres:	No hay Sistemas Generales

La ordenación urbanística detallada, conforme a lo establecido en el artículo 24.2 del TR.LOTAU y 20 del Reglamento de Planeamiento, se ha definido con precisión a lo largo de esta Memoria Justificativa, pudiéndose afirmar que son aquellas determinaciones que no se encuentran entre las del cuadro anterior.

No obstante, a modo de resumen, en la siguiente tabla se expresan las determinaciones más relevantes de la ordenación urbanística detallada establecida por este Plan Parcial de Desarrollo:

ORDENACIÓN DETALLADA PREVISTA POR ESTE PLAN PARCIAL DE DESARROLLO	
Trazado pormenorizado de la trama urbana, espacios públicos dotaciones comunitarias y redes de infraestructuras.	Se definen en planos.
Reservas dotacionales públicas de carácter local:	- Zonas verdes: 5.497,20 m²s (10,68 %) - Equipamientos: 2.582,87 m²s (5,02 %) - Plazas de aparcamiento privadas: 91 - Plazas de aparcamiento públicas: 46 - Viales: 5.041,68 m²s.
Usos pormenorizados	Característico: Terciario en todas las categorías previstas en el Anexo 1 del Reglamento de Planeamiento.

	Compatible: Industrial Almacenaje y Talleres. Dotacional
Zonas de ordenanzas	Terciario Consolación Sur: - Tipología: Edificación aislada. - Uso característico: Terciario - Usos compatibles: Industrial almacenaje, Industrial talleres y Equipamientos. - Parcela mínima: 1.000m². - Lindero frontal: mínimo 20m. - Retranqueos de la edificación: frontal 5m; resto de linderos 3m. - Nº de plantas máximo: 4 (Pb+3) - Altura máxima: 13m. - Coeficiente de edificabilidad: 0,4697 m²t/m²s.
Área de Reparto:	Coincidente con el sector
Aprovechamiento tipo:	0,3859 u.a./m ² s
Parcela mínima:	1.000 m ²
Redes de infraestructuras:	Se prevén las siguientes redes: - Abastecimiento. - Saneamiento, red separativa - Riego. - Energía eléctrica. - Alumbrado público. - Telecomunicaciones.

EQUIPO REDACTOR**ECINGEN S.L.****DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN**

Pedro Fabián Gómez Fernández. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

CODIRECCIÓN - TÉCNICO REDACTOR DEL DOCUMENTO

Fernando Gallego Gutiérrez. Arquitecto urbanista.

ÁREA JURÍDICA

Rodrigo Caballero Vezanzones. Abogado urbanista.

ÁREA URBANÍSTICA

Isidro Javier Zapata. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Fernando Delgado Alcolea. Arquitecto.

ÁREA INGENIERÍA CIVIL. INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO, SANEAMIENTO Y GESTIÓN DE AGUAS PLUVIALES. PREVENCIÓN Y CONTROL AMBIENTAL Y ARQUEOLÓGICO

Carlos Alcolea López. Ingeniero Civil.

Manuel Delgado Arroyo. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Francisco Jiménez Moya. Ingeniero de la edificación.

José Antonio Huéscar López-Manzanares. Estudiante de Arquitectura.

Tomás Torres González- Licenciado en Arqueología

Cristóbal Pérez Ortega- Ingeniero Técnico Topógrafo

CON LA ASISTENCIA TÉCNICA DE:

estrategias **U**rbanas y **t**erritoriales S.L.