

EXPTE. 20180274-CA
VALÈNCIA
PLAN ESPECIAL DE LA ZAL DEL PUERTO DE VALÈNCIA
Acuerdo

En referencia al Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Puerto de València, que fue remitido por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, se destacan los siguientes:

ANTECEDENTES

UNO. ANTECEDENTES DEL PLAN ESPECIAL

Con carácter general, en cuanto a los antecedentes previos a la formulación del presente Plan Especial, cabe remitirse a los antecedentes detallados que constan en el apartado 2 del Documento I.1 del Plan Especial. De dichos antecedentes, se destacan los que se relacionan a continuación.

Aprobación, por resolución del entonces conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de fecha 23 de julio de 1998, del Plan Especial de Ampliación del Patrimonio Público del Suelo de la Generalitat Valenciana para el desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas en la zona de La Punta del término municipal de València.

Aprobación, por resolución del entonces conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de fecha 23 de diciembre de 1999, del Plan Especial modificativo del Plan General de València, con expediente de homologación, para desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de València. En desarrollo de este plan, las obras de urbanización de la unidad de ejecución UE-1 finalizaron en fecha 15 de noviembre de 2005.

Aprobación, por resolución del entonces conseller de Territorio y Vivienda, de fecha 6 de febrero de 2006, del Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y el PRIM de las manzanas C2, D2 y E2 de València.

Se produce una primera anulación del Plan Especial aprobado, mediante sentencia del Tribunal Supremo (Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo), de 17 de junio de 2009. El motivo de la estimación del recurso de casación es la no emisión del informe de la Demarcación de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, previsto en los arts. 112 y 117.2 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Más adelante, se produce una segunda anulación del Plan Especial, mediante sentencia núm. 303 de la Sección Primera, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Superior de Justicia de la Comunitat Valenciana, de 13 de marzo de 2013. Se indica que, aun habiéndose aportado el informe de la Demarcación de Costas, debe tramitarse *ex novo* el plan anulado de acuerdo con las nuevas exigencias normativas, tanto urbanísticas como medioambientales vigentes.

DOS. TRAMITACIÓN

En fecha 17 de diciembre de 2014, se efectúa la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica de un nuevo Plan Especial, que ahora se analiza, formulado por la entonces Dirección General de Transportes y Logística, de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente.

La Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión celebrada el día 21 de mayo de 2015, emitió informe ambiental y territorial estratégico favorable, en el procedimiento simplificado, respecto al Plan Especial de referencia. Este informe se publicó en el DOCV núm. 7563, de fecha 3 de julio de 2015.

Se publicó el anuncio de información pública del Plan Especial y sus estudios complementarios en el DOGV núm. 8081, de fecha 11 de julio de 2017, en el diario "Levante", de fecha 19 de julio de 2017, y en el diario "Las Provincias", de fecha 19 de julio de 2017. Mediante un nuevo anuncio, en el DOGV núm. 8091, de fecha 25 de julio de 2017, se amplía el plazo de información pública, que inicialmente se fijó hasta el día 15 de septiembre de 2017, fijando su finalización el día 30 de septiembre de 2017.

Durante el período de información pública y consultas se presentaron 145 alegaciones e informes sectoriales. El órgano promotor del plan elabora un informe sobre las alegaciones e informes presentados en el trámite de información pública, de fecha 20 de septiembre de 2018.

Mediante resolución del director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, de fecha 22 de octubre de 2018, se aprueba provisionalmente el Plan Especial para el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de València. Mediante comunicación de la citada dirección general, de fecha 22 de octubre de 2018, presentada en el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, se solicita la aprobación definitiva del Plan Especial.

Mediante oficio del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, de fecha 13 de noviembre de 2018, se realiza un requerimiento de documentación al órgano promotor del Plan Especial y se da traslado del informe emitido por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de esa misma fecha. En fecha 19 de noviembre de 2018 se remite al Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia la documentación requerida y una respuesta al citado informe, todo ello aprobado por resolución del director general de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, de la misma fecha. Posteriormente, en fecha 26 de noviembre de 2018, se presenta en el Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia el texto refundido del Plan Especial.

TRES. DOCUMENTACIÓN

El Plan Especial incluye los siguientes documentos: memoria informativa, memoria justificativa, ordenanzas, catálogo, planos de información, planos de ordenación, documento de análisis ambiental, estudio de integración paisajística, estudio de viabilidad económica, memoria de sostenibilidad económica y estudios complementarios relativos a carreteras, ferrocarriles, aeronáutica, recursos hídricos, inundabilidad, acústica, movilidad, urbanización e igualdad de género.

CUATRO. OBJETO Y DETERMINACIONES

El objeto del Plan Especial es la creación de un centro logístico adyacente al Puerto de València donde concentrar actividades y servicios que confieran valor añadido a las mercancías relacionadas con el tráfico marítimo internacional. Se trata de un área destinada al desarrollo de actividades de almacenamiento, distribución y ensamblaje de mercancías, componentes industriales, materiales y cualquier tipo de productos vinculados, en su mayor parte, con el tráfico marítimo.

La ZAL del Puerto de València está situada al sur del núcleo urbano de València y se encuentra delimitada por los siguientes elementos: al norte, por el suelo urbano de Nazaret; al sur, por el nuevo cauce del río Turia; al este, por la zona de servicio del Puerto; y, al oeste, por el barrio de Pinedo, la Avenida Jesús Morante Borrás y la línea férrea Valencia-Tarragona. La delimitación del ámbito del Plan Especial se configura con referencias del territorio como son

las infraestructuras que discurren por la zona y con referencias de planeamiento urbanístico constituidas por la clasificación y calificación de las zonas urbanísticas colindantes. El límite del plan se ajusta a la delimitación de la zona de servicios del Puerto de València. Los terrenos están clasificados en el Plan General de Ordenación Urbana vigente como suelo no urbanizable de protección agrícola (PA-1).

El ámbito de actuación tiene una buena accesibilidad por importantes vías de comunicación, como son la V-15, V-30, N-335 (vía de penetración al Puerto) y CV-5010.

La superficie del sector es de 772.961,17 m²s; descontando la red primaria ya afecta a su destino incluida en el sector, se obtiene una superficie computable del sector de 613.313,74 m²s.

En el estado actual, el ámbito está completamente urbanizado. Y la unidad de ejecución UE-2, de uso residencial, además, está consolidada por la edificación, excepto las parcelas R-1.1, R-1.2 y R-1.3.

Se proponen una serie de medidas para mejorar la integración de la actuación en el territorio, tanto en el propio ámbito del sector como en su entorno, que, con carácter general, se estructuran en las siguientes actuaciones:

- Medidas correctoras en el ámbito situado entre la zona logística y la zona residencial.
- Actuaciones de integración paisajística de la actuación, que se definen en el estudio de integración paisajística.
- Medidas de mejora de la movilidad: transformar el carril bici CR-500 en un corredor verde; incrementar su anchura, con un mínimo de 10 y 15 m, cuando sea posible; nuevo tramo de carril bici de conexión con el futuro Parque de Desembocadura en Nazaret; accesibilidad a la zona verde constituida por el Área de Reserva Patrimonial de la ZAL; continuidad de la comunicación no motorizada de la Avenida Jesús Morante Borrás mediante paso inferior de las vías.

Se resumen a continuación las determinaciones principales de la ordenación estructural propuesta en el Plan Especial:

- En materia de infraestructura verde, cabe destacar la potenciación de un corredor verde que permita la conexión entre la ciudad y la zona litoral sur del término municipal; este tramo forma parte de la Vía Litoral, que se propone en el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana (en adelante, PATIVEL), aprobado por el Decreto 58/2018, de 4 de mayo, del Consell. Y, a una escala más urbana, se integra en la infraestructura verde la zona denominada Área de Reserva Patrimonial que está incluida en el ámbito del Plan Especial.
- La red primaria está constituida por las infraestructuras de comunicación principales (autovía V-15, acceso sur al Puerto, acceso ferroviario al puerto) y por zonas verdes situadas entre la zona logística y la zona residencial, y en el corredor verde que discurre junto a la V-15.
- El ámbito del Plan Especial constituye, a efectos de las zonas de ordenación estructural, una zona urbanizada de uso dominante industrial, que se denomina Zona de Actividades Logísticas (I AL/ ZUR-IN3). Y se fijan las siguientes edificabilidades máximas:

Edificabilidad máxima industrial 341.616 m²t
Edificabilidad máxima residencial 34.161 m²t

En la zona residencial se fija un número máximo de 185 viviendas. La ordenación y parámetros urbanísticos del Área de Servicios Múltiples, de carácter terciario, se remite al Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno y Plan de Reforma Interior de Mejora de las manzanas C2, D2 y E2.

- Se establece como criterio general de delimitación de áreas de reparto el regulado en el art. 76 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (en adelante, LOTUP), relativo a que cada parcela sujeta a actuación aislada forma su propia área de reparto; en este caso, no procede incluir el ámbito vial de servicio, puesto que no es necesario para dotar a las parcelas de la condición de solar, dado que los viales ya están cedidos y urbanizados.

Se resumen a continuación las determinaciones principales de la ordenación pormenorizada propuesta en el Plan Especial:

- En la red secundaria, se califican 3 equipamientos destinados a uso dotacional múltiple en la zona residencial, que corresponden a 3 edificaciones protegidas.
- Se definen las diferentes subzonas, siendo las principales las siguientes:
 - Áreas Logísticas (IND-3)
 - Área de Reserva Patrimonial (ARP)
 - Área de Servicios Múltiples (ASM)
 - Vivienda unifamiliar tipo *Cases de Poble* (UFA-1)
- Las superficies de las distintas calificaciones urbanísticas se resumen en la siguiente tabla:

USO GLOBAL INDUSTRIAL (IND) / ALMACÉN (ALM)	
(I AL/ ZUR-IN3) Zona de Actividades Logísticas	613.313,74 m ² suelo
ÁMBITO ORDENACIÓN PORMENORIZADA - CALIFICACIONES DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA	
(IND-3) Áreas Logísticas	307.976,79 m ² suelo
(UFA-1) Subzona UFA-1 Vivienda unifamiliar tipo "Cases de Poble"	20.111,33 m ² suelo
(ASM) Área de Servicios Múltiples	32.009,80 m ² suelo
(ARP) Área de Reserva Patrimonial	29.482,15 m ² suelo
(SQM) Red Secundaria de Equipamientos: Dotacional - Múltiple	2.748,97 m ² suelo
(EL) Sistema Local de Espacios Libres	41.401,48 m ² suelo
(RV-4) Sistema Local de Red Vial, Vía Urbana	179.195,46 m ² suelo
(IS-2/SQI) Sistema Local de Infraestructuras Básicas y de Servicios. Suministro de Energía Eléctrica	387,76 m ² suelo

El Área de Reserva Patrimonial mantiene las determinaciones urbanísticas aprobadas para esta zona en el Plan Especial de la Senda de Llorca y su Entorno; conviene destacar que en la denominada Área de Reserva Patrimonial, se incluyen dos zonas que tienen la calificación urbanística de zona verde (sistema local de espacios libres, según el PGOU de València) en el Plan Especial citado, al que se remite el plan que se está analizando; la superficie de estas zonas verdes es 26.049 m²s. El objetivo de esta actuación es la protección y preservación patrimonial de los elementos de interés cultural y paisajístico existentes en la Senda de Llorca. Se ha elaborado un proyecto de desarrollo del Área de Reserva Patrimonial que se centra en la restauración y puesta en valor de la Senda de Llorca, en torno a la cual se desarrolla un programa cultural, de ocio y de servicios.

El Área de Servicios Múltiples mantiene las determinaciones urbanísticas aprobadas para esta zona en el Plan de Reforma Interior de Mejora de las manzanas C2, D2 y E2; su objetivo es la mejora de las condiciones ambientales del entorno y en ella está prevista que se implanten los servicios generales de la ZAL.

Se propone el sistema de gestión directa, a través de un programa de actuación integrada, tal como se regula en los arts. 113.1 y 117 de la LOTUP, cuya finalidad es la de ejecutar las obras complementarias de urbanización previstas en el Plan Especial. En síntesis, estas actuaciones son: actuaciones necesarias para la recepción de las obras (reparación y puesta a punto de las obras existentes); actuaciones en el Área de Reserva Patrimonial (ARP) previstas en el Plan Especial de la Senda de Llorca; actuaciones de mejora paisajística; apantallamiento acústico en el frente de separación entre la zona logística y la zona residencial; adecuación de edificaciones protegidas cedidas al Ayuntamiento de València en la zona residencial y en la zona ARP; conexión entre la parte norte y sur de la Huerta de Rovella-Francs.

En relación con las Ordenanzas, se destacan las siguientes determinaciones: el uso dominante en las manzanas con la calificación de Áreas Logísticas (IND-3) es el industrial y almacén; se define un coeficiente de edificabilidad neta para cada una de las manzanas de uso logístico, que varía entre 0,957 m²t/m²s y 1,150 m²t/m²s.

El Catálogo parte del Catálogo del Plan Especial de la ZAL aprobado en el año 1999, que, principalmente, planteaba la elaboración de un Plan Especial de la Senda de Llorca, la reubicación de 2 edificios protegidos y la protección de 6 edificios en la zona residencial. Se justifica que no existen en el interior del ámbito de actuación elementos naturales o paisajísticos que deban incluirse en las correspondientes secciones del Catálogo. El Catálogo del Plan Especial recoge los 3 Bienes de Relevancia Local que se consideran en el Catálogo Estructural de Bienes y Espacios Protegidos de València e incluye otros 12 edificios o conjuntos protegidos no inventariados.

En la memoria de viabilidad económica se sigue la siguiente metodología: se estima una renta media de suelo urbanizado que se actualiza con una previsión de IPC; se contemplan las inversiones correspondientes a las actuaciones de mejora de la integración en el territorio; se prevé una ocupación de la ZAL al 95 % en un plazo de 9 años; posteriormente, se determina una renta de alquiler mensual de la nave construida; a partir de los datos anteriores, se determinan los flujos de caja del negocio y, finalmente, se obtiene una TIR del proyecto de inversión del 5,82 %. Se justifica que esta tasa es muy superior a la tasa mínima de 2,5 % que se exige a las Autoridades Portuarias en la Ley 33/2010, con lo que queda justificada la viabilidad económica de la actuación.

En la memoria de sostenibilidad económica se sigue la siguiente metodología: se estiman los costes de mantenimiento de las redes de servicios; se estiman los ingresos municipales derivados de los principales tributos locales; y, finalmente, se comprueba que los

ingresos anuales son superiores a los costes anuales, por lo que la actuación es sostenible económicamente desde el punto de vista del impacto en la administración municipal.

CINCO. INFORMES SECTORIALES

En la tramitación del Plan Especial se ha solicitado informe a los organismos y entidades suministradoras de servicios públicos, que resultan afectados por las actuaciones incluidas en el Plan Especial, teniendo en cuenta que el ámbito de actuación ya dispone de las redes de servicios urbanísticos. En el expediente administrativo consta la emisión de los siguientes informes favorables:

- 17/02/2015: informe favorable del Servicio de Ordenación del Territorio, en materia de riesgo de inundación.
- 09/04/2015: informe favorable de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana. Se reitera en fecha 14/07/2017.
- 10/07/2017: informe favorable del Servicio de Ordenación del Territorio, en materia de ordenación del territorio. Se informa favorablemente la adaptación del Plan Especial a la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), al Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL) y al Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia (PATEVAL).
- 21/07/2017: informe favorable de ADIF.
- 31/07/2017: informe favorable de la Dirección General de Ferrocarriles, del Ministerio de Fomento. Se indica que la adopción de las distancias reducidas de las zonas de dominio público, de protección y la línea límite de edificación requiere que sea un suelo urbano y que se trate del planeamiento urbanístico más preciso para iniciar la ejecución de las obras; en este caso, en el Plan Especial, y en el presente documento, se justifica la clasificación como suelo urbano y, por otra parte, el Plan Especial constituye el planeamiento de desarrollo que define completamente la ordenación pormenorizada, de conformidad con el art. 14 de la LOTUP.
- 30/08/2017: informe favorable, en materia de contaminación acústica, de la Sección de Calidad Ambiental, de la Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural.
- 18/09/2017: nuevo informe favorable de ADIF.
- 23/01/2018: informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Júcar.
- 29/03/2018: informe favorable del Servicio de Movilidad Urbana, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.
- 13/04/2018: informe favorable de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- 19/10/2018: informe favorable de la Dirección General de Cultura y Patrimonio.

Asimismo, consta la emisión de los siguientes informes favorables condicionados:

- 14/08/2017: informe favorable condicionado de la Dirección General de Aviación Civil. Se condiciona a que se incluyan las servidumbres aeronáuticas en los planos de ordenación II.3.7 y II.3.8. En el Plan Especial aprobado provisionalmente se ha cumplido esta condición.
- 25/08/2017: informe favorable condicionado de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. Se incluye la condición de que no podrán concederse nuevas licencias de construcción si se incumplen los objetivos de calidad acústica,

según establece el art. 20 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; y, en caso de resultar necesarios medios de protección acústica, serán ejecutados a cargo de los promotores del sector.

- 29/09/2017: la Entidad Pública Empresarial de Suelo (SEPES) formula alegaciones en calidad de propietaria de las parcelas del Área de Servicios Múltiples y de las manzanas A-4 y B-4 de la zona logística. Esta alegación es analizada en el informe sobre las alegaciones e informes presentados en el trámite de información pública.
- 29/09/2017: acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de València, en el que se indican varias observaciones y sugerencias, entre las que cabe destacar las siguientes:
 - Consideraciones de diferentes servicios municipales relativas a las redes de servicios urbanísticos, que se deberán tener en cuenta en las actuaciones de puesta en servicio de la urbanización o en las actuaciones de edificación.
 - Se remite al informe del Servicio de Planeamiento, de 26/09/2017, que relaciona una serie de matizaciones respecto a las ordenanzas del plan y recomienda que el plano de la parcelación existente no tenga carácter normativo.
 - Se insta a dotar a los bordes de la manzana logística ubicada al oeste de la carretera CV-500 y sur de la línea férrea (parcelas A4 y B4), de un tratamiento paisajístico que suavice el borde actual y haga compatible su régimen de usos con la producción agroalimentaria vinculada a l'Horta. Además, se indica que en las edificaciones que se ubiquen en el borde de las manzanas A-4 y B-4 se exija un estudio de integración paisajística específico, con motivo de la petición de la licencia de obras correspondiente.
 - Debiera analizarse la viabilidad de una solución que resuelva la continuidad de la Avenida Jesús Morante Borrás, salvando los dos trazados ferroviarios.
 - Dado que se va a revisar el proyecto de urbanización de las zonas verdes del parque público de la Senda de Llorca y de las zonas verdes ubicadas al norte de la ZAL, podría incorporarse la adecuación de las edificaciones protegidas allí ubicadas, en particular, haciendo una mención especial al Chalet de Sancho, de modo que se garantice en ellas unas condiciones de habitabilidad adecuada, hasta tanto el Ayuntamiento decida el uso a las que se destinará.
- 06/10/2017: informe favorable condicionado de la Demarcación de Costas en Valencia, en el que se indica lo siguiente:

"Visto el ámbito de ordenación del Plan Especial se comprueba que el mismo es colindante con la zona de servicio portuaria pero queda fuera del dominio público marítimo-terrestre y de las servidumbres de protección y de tránsito reguladas en la legislación de costas, (...).

No obstante, dado que el área de actuación se integra en la zona de influencia del dominio público marítimo-terrestre, se deberá garantizar el cumplimiento de las prescripciones previstas en el art. 59 del RD 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas."
- 24/10/2017: informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.
- 13/11/2018: nuevo informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. En este informe se incluyen los siguientes condicionantes:

"...conforme a los apartados 2.i), 2.l) y 2.n) del artículo 5 de la LOTUP, debe reiterarse que la configuración de la infraestructura verde delimitada por el Plan Especial ha de ser la representada en el plano EP-08.2 citado."

"En este sentido, se valora positivamente la necesidad de elaborar estudio de integración paisajística en cada una de las licencias de edificación en las manzanas A4 y B4 introducida en las ordenanzas. Ahora bien, esta medida no es suficiente para garantizar la continuidad y conectividad indicada, y requerida por el PATODHV [Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de la Huerta de València], que establece un vector de conexión norte-sur en el ámbito señalado y que sería necesario reforzar en las citadas manzanas con espacios libres de edificación que garanticen la continuidad funcional y visual de la infraestructura verde de la Huerta y mejoren el valor ambiental y paisajístico de este ámbito, de acuerdo con la finalidad de estos vectores. Por eso, el objeto de estos estudios de integración paisajística ha de ser el de establecer las medidas necesarias, no solamente para la integración de las edificaciones, sino también para la disposición de espacios libres con un tratamiento compatible con el carácter de la Huerta que garanticen la formalización del vector de conexión previsto en el PATODHV. Este objeto habrá de incluirse de manera expresa en las ordenanzas del Plan Especial."

Además, los usos y tipologías de las manzanas A4 y B4 han de posibilitar una adecuada integración en el entorno y favorecer la continuidad de la infraestructura verde de la Huerta, por lo cual habrán de ser usos compatibles con su carácter, para lo que sería necesario compatibilizar en estas manzanas los usos, dotaciones e infraestructuras permitidos por el PATODHV."

- 20/11/2018: informe de la Dirección General de Industria y Energía, en el que se indican consideraciones respecto al suministro de energía eléctrica, alumbrado público, vehículo eléctrico, energías renovables y autoconsumo, y minería.

SEIS. PLANEAMIENTO VIGENTE

València cuenta con Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente por resolución del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de fecha 28 de diciembre de 1988.

El Plan Especial de la Senda de Llorca y su entorno y Plan de Reforma Interior de Mejora de las manzanas C2, D2 y E2 de València, fue aprobado definitivamente por resolución del conseller de Territorio y Vivienda, de fecha 6 de febrero de 2006.

Mediante resolución del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de 6 de noviembre de 2002, se aprueba el Estudio de Detalle de la Unidad de Ejecución 2 de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de València; posteriormente, se aprueba una corrección de errores y una modificación de dicho documento, mediante resoluciones del conseller de Territorio y Vivienda, de fechas 2 de abril de 2007 y 29 de septiembre de 2008.

SIETE. INFORME DE LA COMISIÓN INFORMATIVA DE URBANISMO, DE 21 DE NOVIEMBRE DE 2018

La Comisión Informativa de Urbanismo de Valencia, en sesión celebrada el 21 de noviembre de 2018, por unanimidad, emitió informe relativo al proyecto que nos ocupa, cumpliendo así lo preceptuado en los arts. 5.5 y 8 del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los Órganos Territoriales y Urbanísticos de la Generalitat.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. La legislación urbanística aplicable al presente Plan Especial es la LOTUP, dado que la información pública se inicia con posterioridad a la entrada en vigor de dicha ley, de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria primera, apartado 1, de la LOTUP. El art. 43 de esta ley prevé la formulación de planes especiales que complementan a los demás planes y también permite modificarlos. En este caso, se formula un Plan Especial que establece la ordenación urbanística de una actuación de interés general, como es la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de València.

El Plan Especial, como instrumento de planeamiento de desarrollo, puede modificar la ordenación estructural establecida en el planeamiento general, tal como establece el art. 19.2, en relación con el art. 63.2, de la LOTUP.

La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio puede asumir la formulación del Plan Especial, incluyendo su promoción, tramitación, aprobación y gestión, de conformidad con el art. 44.3 de la LOTUP. En este caso, la citada conselleria, a través de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, es el organismo de la Generalitat competente en materia de planificación de la infraestructura logística e intermodal de la Comunitat Valenciana, según los arts. 11 y 12 del Decreto 159/2015, de 18 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. También se justifica en el acuerdo de aprobación provisional la competencia del órgano promotor del Plan Especial, por cuanto se trata de la implantación de una infraestructura global del transporte. Además, mediante resolución de la consellera de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, de fecha 30 de junio de 2014, se designa a la entonces Dirección General de Transportes y Logística (actualmente, la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad) como representante de la Generalitat Valenciana en las funciones de promoción del Plan Especial para el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de València.

SEGUNDO. La tramitación ha sido correcta, de conformidad con el art. 63.2.b), en relación con el art. 57, de la LOTUP. Consta en el expediente administrativo un documento elaborado por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, denominado "Informe sobre las alegaciones presentadas al trámite de información pública de la versión preliminar del Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de València", de fecha 20 de septiembre de 2018, en el que se analiza el contenido de las alegaciones e informes institucionales formulados en el trámite de información pública. En las conclusiones de este informe se indica que las alegaciones 2 a 7, 9 a 16 y 124 son favorables a la actuación y los términos estipulados en la versión preliminar del plan especial; y se desestiman el resto de las alegaciones, tanto de asociaciones como de particulares, en virtud de lo establecido en el propio informe.

TERCERO. La documentación está completa, de conformidad con el art. 43.2 de la LOTUP. En el apartado 4 de la memoria justificativa se definen los elementos de la ordenación estructural. Por tanto, el plan incluye la documentación específica para homologar el ámbito de actuación a la LOTUP, cumpliéndose así la disposición transitoria segunda, apartado 4, de dicha ley.

CUARTO. Del informe ambiental y territorial estratégico emitido por la Comisión de Evaluación Ambiental, en sesión de 21 de mayo de 2015, cabe destacar las siguientes cuestiones:

"Visto que el Plan Especial evaluado se ajusta al ámbito delimitado por el Plan Especial para la ampliación del Patrimonio Público de suelo para desarrollo de una Zona de Actividades Logísticas, aprobado definitivamente por Resolución de 23 de julio de 1998; y visto que dicho ámbito se encuentra actualmente, en su totalidad, transformado por obras de urbanización, y que son las recogidas en el Plan Especial ahora tramitado.

Según establece el artículo 51 de la LOTUP, por considerar, de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de esta ley, que el Plan Especial evaluado no influye en otros planes o programas; no tiene incidencia en el modelo territorial vigente en el municipio ni produce incremento en el consumo de recursos; no supone afección sobre elementos del patrimonio natural y, teniendo en consideración los informes emitidos; se puede concluir que el Plan Especial no presenta efectos significativos sobre el medio ambiente y por tanto se somete al procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificado."

En el informe ambiental y territorial estratégico se establecen una serie de condiciones a cumplir con carácter previo a la aprobación definitiva, cuyo cumplimiento se analiza a continuación:

1. Las consideraciones indicadas en el informe del Servicio Territorial de Urbanismo de Valencia, de fecha 20/05/2015, se han justificado en el apartado 2.2 de la memoria justificativa, considerándose correctas.
2. La Dirección General de Aviación Civil ha emitido informe favorable, de fecha 14/08/2017.
3. La Confederación Hidrográfica del Júcar ha emitido informe favorable, de fecha 23/01/2018.
4. La Dirección General de Ferrocarriles ha emitido informe favorable, de fecha 31/07/2017. También se ha emitido informe favorable de ADIF, de fecha 18/09/2017.
5. En el Plan Especial se ha justificado la solución adoptada respecto a la vía litoral, en respuesta a las indicaciones realizadas en el informe del Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia, de fecha 22/04/2015. En líneas generales, el trazado de la vía litoral se resuelve, en el ámbito del Plan Especial, mediante el corredor verde que lo atraviesa en dirección norte-sur. En el acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de València, de fecha 29/09/2017, no se indica ninguna observación respecto a esta cuestión.
6. La Dirección General de Cultura y Patrimonio ha emitido informe favorable, de fecha 19/10/2018.
7. Se ha redactado un estudio de integración paisajística, y se ha emitido informe por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de fecha 13 de noviembre de 2018. En este informe se indican unos condicionantes a incluir en el Plan Especial, cuyo cumplimiento se justifica en un documento de respuesta al citado informe y en el Anexo IX de la memoria justificativa, haciendo referencia a la incorporación en los planos y en las ordenanzas del Plan Especial de las cuestiones indicadas. En concreto, se ha modificado el plano II.3.3. Ordenación Estructural: Infraestructura Verde, en los términos indicados en el informe; se incluyen en las Ordenanzas las fichas de zona y de gestión, con lo que las medidas de integración paisajística adquieren naturaleza normativa; y se amplía el contenido del art. 33.5.k) de las Ordenanzas, incluyendo las consideraciones relativas a procurar que los espacios libres de parcela en las manzanas A4 y B4 queden del lado de l'Horta, y del art. 31.5.b) relativo a que en dichas manzanas se consideran compatibles los usos agroalimentarios y la implantación de infraestructuras previstas en los instrumentos de ordenación del territorio que afecten a ese ámbito. En relación con este último

artículo, y dado que las manzanas A4 y B4 no quedan incluidas en el ámbito de los instrumentos de ordenación de l'Horta de València, tal como se define el ámbito en dichos instrumentos, se considera necesario que se incluya la siguiente matización en el art. 31.5.b) de las Ordenanzas del Plan Especial: *"En las manzanas A4 y B4 y dada su particular ubicación junto al ámbito de l'Horta de València, se consideran compatibles, entre otros, los usos agroalimentarios y la implantación de infraestructuras previstas en los instrumentos de ordenación del territorio que afecten a dicho ámbito"*. Con estas correcciones, se consideran cumplidos los condicionantes indicados en el informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, de fecha 13 de noviembre de 2018.

A la vista de lo anterior, se han cumplido todas las condiciones establecidas en el informe ambiental y territorial estratégico.

QUINTO. Respecto a los informes sectoriales indicados en el apartado cinco de los antecedentes del presente documento, se analizan las siguientes consideraciones.

En relación con el informe de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de 25 de agosto de 2017, se incluyen en el artículo 26 de las Ordenanzas del Plan Especial las condiciones indicadas en dicho informe, relativas al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y a la ejecución, a cargo de los futuros promotores de las actuaciones, de los medios de protección acústica que pudieran ser necesarios.

En relación con la observación realizada en el informe del Servicio municipal competente en contaminación acústica, en el apartado 2.7 del Anexo IX de la memoria justificativa se realiza una ampliación de información de la repercusión acústica de las actividades a instalar en la ZAL; en este apartado, y tras la aplicación al supuesto que se analiza de las fórmulas de cálculo de los niveles sonoros, se concluye que la repercusión acústica de la actividad de las naves es irrelevante. Cabe recordar que el estudio acústico ha sido informado favorablemente por el organismo de la Generalitat Valenciana competente en materia de contaminación acústica.

Respecto a las exigencias indicadas en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de València, de 29 de septiembre de 2017, relativas al tratamiento paisajístico de las actuaciones a realizar en las manzanas A-4 y B-4, y a la compatibilidad del régimen de usos de estas manzanas con la producción agroalimentaria vinculada a l'Horta, ya se ha indicado anteriormente que se han incorporado estas exigencias en el art. 33.5.k) de las Ordenanzas, con las precisiones adicionales que se derivan del informe del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje.

Por lo que respecta al análisis de la viabilidad de una solución que resuelva la continuidad de la Avenida Jesús Morante Borrás salvando los dos trazados ferroviarios, en el apéndice del Anexo VIII de la memoria justificativa se ha incluido un completo análisis de dicha viabilidad, que incorpora el estudio de varias alternativas, con su correspondiente evaluación técnica y análisis económico.

Por último, en cuanto a las cuestiones planteadas en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de València, se ha incorporado en el apartado de condiciones de ejecución, de la Ficha de Gestión (que forma parte de la documentación con eficacia normativa del Plan Especial), la obligación de adecuación de las edificaciones protegidas que se cedieron al Ayuntamiento ubicadas en el parque público de la Senda de Llorca y en las zonas verdes ubicadas al norte de la ZAL, haciendo mención especial al Chalet de Sancho, de modo que se garantice en ellas unas condiciones de habitabilidad adecuadas.

En relación con el informe de la Demarcación de Costas en Valencia, de 6 de octubre de 2017, se ha incluido un apartado específico en el Anexo IX (apartado 2.6) que justifica, con datos concretos, el cumplimiento del artículo 59.1.b) del Reglamento General de Costas. Se analizan los datos de edificabilidad y superficie de los sectores de suelo urbanizable programado del Plan General de Ordenación Urbana de València, y se demuestra que la densidad de edificación en la ZAL es inferior a la media del suelo urbanizable programado, tal como se exige en el citado precepto.

En lo que respecta al cumplimiento de las condiciones exigidas en los informes del Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, cabe remitirse al apartado 7 del cuarto de los fundamentos de derecho del presente documento, en el que ya se ha analizado esta cuestión.

En relación con el informe de la Dirección General de Industria y Energía, de 20 de noviembre de 2018, se realizan las siguientes consideraciones. Las indicaciones del informe se refieren, en general, a cuestiones que no corresponden a las determinaciones de un Plan Especial, sino que corresponden a las determinaciones de los Proyectos de Urbanización, tal como establecen los arts. 174.1 y 110.b) de la LOTUP. La urbanización del ámbito de la ZAL está ya ejecutada. No procede incorporar en las determinaciones del Plan Especial la referencia a la normativa aplicable a las instalaciones eléctricas, puesto que es una materia propia del Proyecto de Urbanización; y, con carácter general, no procede indicar en el Plan Especial la referencia a la normativa sectorial correspondiente a las diferentes redes de servicios urbanísticos, puesto que, además de ser una normativa de aplicación general, no se refiere al contenido propio del Plan Especial. Dado que la red eléctrica está enterrada y discurre por viales públicos, no hay que establecer ninguna servidumbre de paso de energía eléctrica. En relación con las referencias que se hacen respecto al art. 45 de las Ordenanzas, debe aclararse que este artículo está incluido en el Título Tercero de las Ordenanzas, que regula el Catálogo de Protecciones; por tanto, se considera adecuado que en las edificaciones protegidas por su elevado valor de patrimonio cultural se establezcan limitaciones en cuanto a la implantación de instalaciones de energía renovable. Tratándose de un suelo completamente urbanizado, no procede la regulación de las actividades mineras. Por último, sí que tiene relación con las determinaciones propias del Plan Especial el tratamiento de la afección que generan las líneas eléctricas aéreas; solo hay un corto tramo de línea eléctrica aérea que entra por el extremo sur del ámbito de actuación y pasa inmediatamente a ser enterrada a través del apoyo incluido en la manzana G-2; en el plano de ordenación II.3.8 del Plan Especial se grafiá la zona de afección tanto de la línea aérea eléctrica como de su apoyo.

Además de las consideraciones principales que se han destacado en este apartado, y a efectos de la verificación del cumplimiento pormenorizado de las condiciones indicadas en los informes sectoriales emitidos, cabe remitirse al documento síntesis con las modificaciones a realizar en la versión preliminar del Plan Especial, elaborado por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, que forma parte del expediente administrativo de tramitación del Plan Especial.

Como conclusión de todo lo analizado en este apartado, se considera que se han cumplido todos los condicionantes indicados en los informes sectoriales emitidos sobre el Plan Especial, debiendo destacarse, también, que se han emitido doce informes favorables que no señalaban ninguna observación.

SEXTO. En el apartado 4.4.1 de la memoria informativa se justifica que la ZAL del Puerto de València está prevista en la ETCV y forma parte del nodo logístico portuario de la Autoridad Portuaria de València. También cabe destacar la siguiente determinación recogida en el borrador del Plan de Acción Territorial Metropolitano de Valencia: *"El reforzamiento del binomio industria-logística, como especialización del Área Metropolitana de Valencia desde el*

punto de vista de su competitividad diferencial exige la puesta en valor de uno de los ejes logísticos más destacados del conjunto Mediterráneo como es el formado por el Puerto de València-ZAL-terminal de mercancías Fuente de San Luis-parque logístico de Riba-roja".

En el apartado 1.2 de la memoria justificativa, se indican las razones por las que la ZAL tiene efectos positivos sobre la economía regional y el conjunto de la Comunitat Valenciana, y contribuye a la mejora de la competitividad del tejido empresarial valenciano.

Se constata el interés general que supone la creación de una zona de actividades logísticas que potencie el papel de la ciudad de València como nodo de la red transeuropea de transportes. En el informe de la Autoridad Portuaria de València, de 13 de abril de 2018, se indica que la demanda de suelo logístico viene siendo una demanda permanente de la Comunidad Portuaria hacia la Autoridad Portuaria de València; y no solo de la Comunidad Portuaria, agentes logísticos y grandes empresas y operadores internacionales se han interesado por la ZAL. Consolidar la posición del Puerto de València como "HUB interoceánico"; constituye un elemento dinamizador de la economía regional, estimándose una generación de 2.600 empleos directos y 6.500 empleos indirectos.

La ubicación de la ZAL cercana al Puerto de València incide positivamente en cuanto a los menores costes de transporte de las mercancías que se manipulan en los almacenes allí ubicados.

La ZAL se urbanizó al amparo de un documento de planeamiento aprobado y posteriormente anulado. Los terrenos del ámbito del Plan Especial están en la situación básica de suelo urbanizado, de conformidad con el art. 21 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (en adelante, LSRU), puesto que tienen instaladas las infraestructuras y servicios necesarios para satisfacer la demanda de los usos y edificaciones previstos en el Plan Especial; estas infraestructuras y servicios están operativas o bien solo se requiere su conexión con las instalaciones preexistentes de su entorno, como admite el citado artículo. También se cumple la condición del art. 21.3.a) de la citada ley, puesto que los terrenos han sido urbanizados en ejecución del Plan Especial vigente en el momento de la ejecución de las obras.

Por otra parte, el ámbito de actuación constituye una zona urbanizada, puesto que cuenta con todos los servicios urbanísticos, de conformidad con el art. 25.2.b) de la LOTUP. Por tanto, y en aplicación del art. 28 de la misma ley, el Plan Especial clasifica los terrenos como suelo urbano. Además, las parcelas edificables tienen la condición jurídica de solar, al estar dotadas de los servicios urbanísticos establecidos en el art. 177 de la LOTUP, y que son adecuados para acoger los usos previstos.

Las actuaciones complementarias que se incluyen en el Plan Especial son obras de mejora de integración de la actuación, desde el punto de vista paisajístico, de movilidad y acústico, pero el ámbito de actuación dispone de todas las redes de servicios urbanísticos.

En relación con el estudio acústico, de entrada se detecta que se superan los 45 dBA en la zona residencial, en período nocturno. Y también se superan los 55 dBA en la manzana C-2. Como medida correctora, se propone la ejecución de una pantalla acústica metálica y fonoabsorbente en el borde del viario que discurre entre la zona logística y la zona residencial, con una altura de 2,50 m y una longitud de 283 m. Y se comprueba que con esta medida correctora se cumplen los niveles sonoros máximos establecidos por la normativa. No obstante, la definición concreta de esta pantalla se realizará en fase de redacción del proyecto constructivo. Respecto a la manzana C-2, se proponen como medidas correctoras la reducción de la velocidad a 30 km/h y el uso de pavimentos fonoabsorbentes en futuros repavimentados del asfalto existente.

SÉPTIMO. Se analiza a continuación el cumplimiento de los estándares urbanísticos aplicables a la actuación. Dado que se trata de una actuación de uso dominante industrial, se consideran aplicables las reservas de suelo dotacional de la red secundaria que se regulan en el apartado III.6 del Anexo IV de la LOTUP. Y, con carácter complementario, se aplican también los estándares de la edificación residencial incluida en el sector, de conformidad con el apartado III.6.4 del mismo anexo. Por último, se exige el cumplimiento del estándar mínimo de 5 m²/hab de zona verde de red primaria, exigido en el art. 24.1.c) de la LOTUP.

Comenzando por este último estándar, y teniendo en cuenta el número máximo de viviendas de la zona residencial (185 viviendas) y el estándar de 2,1 hab/viv que se considera en el planeamiento general de València, resulta una superficie de zonas verdes de red primaria de 1.942,50 m²s. Esta reserva se cubre con parte de la red primaria calificada como P JL en el Plan Especial.

Por otra parte, se justifica en los cálculos incluidos en el Plan Especial que las reservas de equipamientos públicos y zonas verdes públicas de red secundaria que prevé el Plan Especial en la zona residencial, y teniendo en cuenta el porcentaje de consolidación por la edificación en la zona residencial, tal como se contempla en el apartado III.4.7 del Anexo IV de la LOTUP, son de 3.047,35 m²s de equipamientos (parcelas calificadas como SQM) y 2.107 m²s de zonas verdes (este último valor corresponde a la exigencia mínima de 15 m²s de zonas verdes por cada 100 m²t de edificabilidad residencial, con la reducción indicada). Estas reservas, que suman un valor total de 5.154,35 m²s, superan el estándar de 35 m²s de dotaciones no viarias por cada 100 m²t de edificabilidad residencial, ponderado con el citado porcentaje de consolidación por la edificación, que es de 4.914,06 m²s.

Otro estándar que se debe cumplir es que exista un mínimo del 10 % de la superficie computable del sector destinado a zonas verdes públicas de red secundaria. Esta exigencia se traduce en un mínimo de 67.643,10 m²s de zonas verdes públicas. A estos efectos, en los cálculos justificativos que se incluyen en el Plan Especial se aplican los siguientes criterios: no se computa la zona verde que da cumplimiento a los 5 m²/hab de parque público; no se computa la zona verde necesaria para cubrir los 15 m²s de zonas verdes por cada 100 m²t de edificabilidad residencial; no se computan las zonas verdes que no cumplen las condiciones dimensionales mínimas; se computan 60.005,43 m²s de zonas verdes de red secundaria, lo que representa un 88,71 % de la superficie total exigida; y se computan 11.140,41 m²s de zonas verdes de red primaria (se descartan 44.561,64 m²s de zonas verdes de red primaria que cumplen los criterios dimensionales, pero que no se pueden computar a estos efectos por la limitación del 25 % que se establece en el apartado III.7.2.a) del Anexo IV de la LOTUP). En definitiva, resulta una superficie computada de 71.145,84 m²s de zonas verdes, que es superior a los 67.643,10 m²s exigibles.

Aunque no es exigible que en cada sector de un municipio se cumpla el estándar global de zonas verdes y parques públicos, con un mínimo de 10 m²/hab, que se indica en el art. 24.3 de la LOTUP, lo cierto es que en la presente actuación la superficie total de zonas verdes computables es de 119.756,98 m²s, que representa un estándar de 307,86 m²/hab, muy superior al mínimo indicado. También cabe destacar que la citada superficie determina que el 17,70 % de la superficie del sector está destinado a zonas verdes públicas.

Además de lo anterior, debe considerarse que las actuaciones de mejora que incorpora el Plan Especial incluyen el tratamiento ajardinado y con plantación de arbolado de varias zonas externas al ámbito del sector, que no se han computado en los cálculos indicados anteriormente, pero que suponen una evidente mejora de los espacios libres del entorno.

Por lo que respecta a la reserva de plazas de aparcamiento públicas, en la ordenación del Plan Especial se contabiliza un total de 1.638 plazas de aparcamiento para turismos y

209 plazas de aparcamiento para vehículos pesados, justificando que parte de estas últimas se dispone en parcela privada, como permite el apartado III.6.2 del Anexo IV de la LOTUP. De esta manera, se cumplen los mínimos de 1.609 y 209 plazas, respectivamente, que se exigen por aplicación del citado apartado y del apartado III.4.4 del mismo anexo.

Se indica que el Instituto Valenciano de la Vivienda (IVVSA) promovió en la zona residencial, actualmente ya consolidada en parte, la construcción de 60 viviendas de protección pública. Este dato representa el 32,43 % de las viviendas totales que permite el Plan Especial. Por lo tanto, en la situación actual ya se supera el porcentaje mínimo del 10 % de viviendas de protección pública que se establece en el art. 33 de la LOTUP para el suelo urbano.

Con todo ello, queda justificado el cumplimiento de estándares urbanísticos en la ordenación del Plan Especial, dejando constancia de que, dado que no se trata de una zona de nuevo desarrollo, sino que se trata de una zona ya urbanizada conforme a un Plan que estuvo en vigor en su momento, y se ajustó a los estándares urbanísticos vigentes en aquel momento, también se cumplen los estándares urbanísticos de la normativa actualmente vigente.

OCTAVO. De la consideración de los fundamentos de derecho anteriormente analizados, y teniendo en cuenta la observación indicada en el apartado 7 del cuarto de los fundamentos de derecho, relativa al art. 31.5.b) de las Ordenanzas, que tendrá que verificarse antes de adoptar la resolución definitiva, se concluye que las determinaciones contenidas en el Plan Especial responden al interés público y local, y se consideran correctas desde el punto de vista de las exigencias de la política sectorial, urbanística y territorial de la Generalitat Valenciana.

NOVENO. La competencia para la aprobación definitiva de los Planes Especiales que promueve la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio es de la persona titular de la citada conselleria, previo informe de la Comisión Territorial de Urbanismo, a propuesta de la directora general de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de conformidad con el art. 44.3 de la LOTUP, los arts. 4 y siguientes del Decreto 159/2015, de 18 de septiembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, y los arts. 3.7, 3.12, 5.1, 7.1 y concordantes del Decreto 8/2016, de 5 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de los órganos territoriales y urbanísticos de la Generalitat.

A la vista de cuanto antecede, la Comisión Territorial de Urbanismo de fecha 28 de noviembre de 2018, por unanimidad, **ACUERDA:**

ELEVAR A LA CONSELLERA de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio la propuesta de **aprobar definitivamente** el Plan Especial de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de València.

Lo que se certifica con anterioridad a la aprobación del acta correspondiente y a reserva de los términos precisos que se deriven de la misma, conforme lo autorizan los artículos 16.2 y 17.7 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

EL SECRETARIO DE LA COMISIÓN
TERRITORIAL DE URBANISMO DE VALENCIA