



“PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA LA MODIFICACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA EL DESARROLLO DEL ENCLAVE LOGÍSTICO REGIONAL CyLOG

El Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG en los términos municipales de Magaz de Pisuerga, Venta de Baños y Villamuriel de Cerrato (Palencia) fue aprobado por Decreto 3/2009, de 15 de enero (BOCyL 21/01/2009).

Este instrumento de ordenación del territorio tiene por objeto habilitar la ejecución de una gran infraestructura logística en el corredor Valladolid-Palencia-Burgos, en el marco del Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León.

El retraso en su desarrollo, junto con los cambios sobrevenidos en la coyuntura económica, territorial y empresarial, motivan una reconsideración del alcance y objetivos del plan regional y su adecuación a unas necesidades y previsiones actualizadas, que se concretan en esta modificación.

Así pues la modificación tiene por objeto racionalizar, de acuerdo a unas expectativas realistas de desarrollo, las previsiones del plan regional aprobado en 2009 con un ámbito de 986,8 Ha de uso industrial y logístico, ajustando dicho ámbito mismas para garantizar la viabilidad del plan.

En su virtud, la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejero de Fomento y Medio Ambiente, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de

D I S P O N E

Artículo único. Aprobación de la modificación del Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG Proyecto Regional.

Se aprueba la modificación del Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG en los términos municipales de Magaz de Pisuerga, Venta de Baños y Villamuriel de Cerrato (Palencia), del cual se insertan a continuación la memoria vinculante y la normativa, así como una relación de los restantes documentos que integran este instrumento de ordenación del territorio.

Disposición adicional primera. Grado de aplicación.

A los efectos del artículo 6 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, las determinaciones de la modificación del Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG son de carácter pleno, salvo aquellas para las que la normativa indica expresamente su carácter básico u orientativo.

Disposición adicional segunda. Modificación del planeamiento vigente.

La modificación del Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG no incluye alteraciones de la planificación sectorial vigente.

En cuanto al planeamiento urbanístico, conforme a la disposición final segunda de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, se modifican directamente los instrumentos de planeamiento general de los términos municipales afectados; en los terrenos que se excluyen del ámbito del Plan Regional vuelven a estar en vigor de forma inmediata las determinaciones del planeamiento urbanístico que resultaban aplicables antes de la entrada en vigor del Decreto 3/2009, de 15 de enero, las cuales se mantendrán en vigor hasta que sean revisadas o modificadas mediante los procedimientos regulados en la normativa urbanística.

Disposición final primera. Habilitación normativa.

Se autoriza al titular de la Consejería competente en materia de urbanismo para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este decreto.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

MODIFICACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA EL DESARROLLO DEL ENCLAVE LOGÍSTICO REGIONAL CyLOG

ÍNDICE

MEMORIA: Documento de memoria del plan regional modificado

NORMATIVA: Documento de normativa del plan regional modificado

PLANOS:

– *PLANOS DE INFORMACIÓN.*

- I.1. Ámbito vigente y ámbito modificado (sustituido)*
- I.2. Estructura de la propiedad en el ámbito PR (sustituido)*
- I.3. Mapa Geológico (mantiene el vigente)*
- I.4. Usos del Suelo (mantiene el vigente)*
- I.5. Reportaje fotográfico (mantiene el vigente)*
- I.6. Afecciones Sectoriales (mantiene el vigente)*
- I.7. Planeamiento vigente previo al PR (sustituido)*
- I.8. Capacidad de acogida (mantiene el vigente)*

– *PLANOS DE ORDENACIÓN.*

- O.1.1. Clasificación en el ámbito. Estado actual (sustituido)*
- O.1.2. Clasificación en el ámbito. Estado modificado (sustituido)*
- O.2. Ordenación General en el ámbito modificado (sustituido)*

Los planos de ordenación del plan regional vigente: O.1. Zonificación; O.2. Programación Temporal; O.3. Sistemas Generales a obtener; son anulados y sustituidos por los de la modificación.

DOCUMENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA (procedimiento simplificado):

- *Documento de Memoria EAE*
- *Mapas de Información y Riesgos.*

MEMORIA

1. Encuadre

Mediante Decreto 3/2009, de 15 de enero, la Junta de Castilla y León aprobó el Plan Regional de ámbito territorial para el Desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG, instrumento de ordenación del territorio que tenía por objeto habilitar la ejecución de una gran infraestructura logística en el corredor Valladolid-Palencia-Burgos, enmarcada dentro del Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León. Dicha actuación, promovida por la Consejería de Fomento, se localizaría en la provincia de Palencia, en terrenos pertenecientes a los municipios de Villamuriel de Cerrato, Magaz de Pisuerga y Venta de Baños. Con posterioridad a la entrada en vigor de dicho Plan Regional fue iniciada la redacción de un Proyecto Regional Fase I del Enclave CyLOG, para el desarrollo parcial de la primera etapa de la actuación, cuya tramitación no llegó a culminarse.

El retraso en el desarrollo previsto de dicha infraestructura logística, junto con los cambios sobrevenidos en la coyuntura económica, territorial y empresarial, motivan una reconsideración



actualizada del alcance y objetivos de dicho Plan Regional y su adecuación a unas necesidades y previsiones actualizadas. Es por ello que la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, promueve una Modificación del Plan Regional de ámbito territorial del Enclave Logístico Regional CyLOG.

Esta modificación del Plan Regional se ajusta a los contenidos y procedimientos de aprobación previstos en el artículo 20 y siguientes de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, debiendo asimismo acompañarse de la correspondiente documentación de tramitación ambiental de acuerdo a lo previsto para planes y programas en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (BOE 11 de diciembre de 2013), por remisión desde el Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León.

2. Objeto de la modificación

La Modificación del Plan Regional de ámbito territorial del Enclave Logístico CyLOG viene motivada por la necesidad de racionalizar, de acuerdo a la actual coyuntura y a unas expectativas más realistas de desarrollo, las previsiones del citado instrumento de Ordenación del Territorio, que establecían la delimitación y clasificación de un ámbito superficial de 986,8 Has de suelo urbanizable en varios sectores de uso industrial y logístico, ajustando las mismas para garantizar la viabilidad a medio plazo de la propuesta.

Tras el análisis de diversas alternativas posibles para la satisfacción de este objetivo, se propone adoptar aquella que, manteniendo la posibilidad de un desarrollo logístico que aproveche el potencial de la ubicación de los terrenos en nodo de comunicaciones intermodal, ajuste su extensión e intensidad a unos parámetros razonables y viables. Esta alternativa, que supone una reducción severa de la extensión de los suelos previamente clasificados como urbanizables, supone asimismo la reconsideración de otros aspectos del Plan como las previsiones de Infraestructuras y Servicios Urbanos o la planificación en la prioridades de ejecución del Plan Regional, que deben ser adaptados en coherencia con los nuevos parámetros urbanísticos propuestos.

La reducción del ámbito inicialmente planificado para la ejecución de la actuación logística supone así la reconsideración de suelos previamente clasificados como suelo urbanizable, que retornarían a la categoría de suelo prevista por los correspondientes instrumentos de ordenación urbanística municipales (suelos rústicos en sus diferentes categorías). Esto va a permitir, de forma complementaria, reducir las cargas fiscales y condicionantes recayentes actualmente sobre aquellos suelos del Plan Regional para los que no se prevé un desarrollo urbanístico inmediato, dando de este modo una respuesta a las reiteradas reclamaciones de los propietarios de las fincas agrícolas respecto a la valoración catastral de sus terrenos.

La incidencia supramunicipal de la actuación se mantiene derivada de las actividades estratégicas – logística y de transporte- del modelo CyLOG que desarrolla, aunque los impactos y efectos económicos y medioambientales deberán reevaluarse con la reconsideración superficial que implica la Modificación. No se alteran con la Modificación instrumentos de Ordenación Territorial que no estuviesen considerados y armonizados al Plan Regional. Las DOPPa de Palencia están ya aprobadas y vigentes y los tres municipios inicialmente afectados, disponen de planeamiento general reciente, aprobado conforme al marco reglamentario vigente.

3. Criterios de la Modificación

La Modificación del Plan Regional de ámbito territorial del Enclave Logístico Regional CyLOG, partiendo de la necesidad de racionalización y ajuste del vigente instrumento, propone una reducción del ámbito afectado por la actuación, manteniendo un área de reserva “estratégica”, que seguiría estando clasificada como suelo urbanizable, dividida a su vez en dos zonas, ATM logística e intermodal con acceso ferroviario. La modificación del Plan Regional mantendría el criterio del instrumento que le precede, estableciendo la clasificación del suelo y determinaciones de ordenación general del ámbito



global, y remitiendo a posteriores *Proyectos Regionales y/o Planes Parciales o Especiales para el establecimiento de las condiciones de ordenación detallada, en función de la sectorización posterior.*

Esta modificación del Plan Regional desarrolla, además, su propuesta de ordenación atendiendo y ajustándose al estado actualizado de las redes e infraestructuras, fundamentalmente la red viaria y sus conexiones y la ferroviaria ejecutada, que el anterior instrumento recogía únicamente como previsiones. Se parte de una redelimitación atenta a las nuevas infraestructuras de comunicaciones y enlaces recientemente ejecutados en el ámbito y entorno, proyectos e inversiones sustantivas que en una perspectiva realista, conviene asumir como invariables en un horizonte temporal medio - largo.

Por otra parte, y atendiendo al criterio de limitar la afección del Plan Regional a los propietarios de los suelos y explotaciones agrícolas del entorno, la modificación excluirá mayoritariamente de la nueva redelimitación de suelos urbanizables destinados a usos productivos o logísticos aquellas instalaciones o terrenos actualmente asociados a explotaciones agrícolas y, particularmente, las asociadas a actividades de regadío.

Para los suelos que se mantienen clasificados como urbanizables, el régimen de derechos y deberes de estos suelos será el que define la LUCyL y su Reglamento de Urbanismo RUCyL, habilitando la utilización como suelos rústicos en tanto no se desarrollen ni ejecuten los instrumentos urbanísticos que establezcan la ordenación detallada, así como la implantación de usos provisionales, conforme a la regulación urbanística vigente.

4. Alcance de la Modificación, Interés Público e Incidencia Supramunicipal

La Modificación del Plan Regional de ámbito territorial del Enclave Logístico Regional CyLOG se formalizará a través de la reconsideración de algunas de las determinaciones de ordenación general incluidas en el instrumento de Ordenación del Territorio, y particularmente a través de la redelimitación, restrictiva, de su ámbito y a través de ella la reducción significativa de la superficie de los terrenos clasificados como urbanizables.

En particular, el Plan Regional vigente clasificaba 986,84 Has de suelo urbanizable en los términos municipales de Villamuriel de Cerrato, Magaz de Pisuerga y Venta de Baños, que incluían tanto sectores de suelo urbanizable como un conjunto de enclaves exteriores destinados a la ejecución, como Sistemas Generales, de un conjunto de nuevas infraestructuras y servicios urbanos (depuradora, depósitos, tratamiento...).

La modificación del Plan Regional propone la reducción de dicho ámbito, manteniendo únicamente 115 Ha de suelo urbanizable en los terrenos colindantes a las actuales instalaciones de FASA-RENAULT y con acceso desde las infraestructuras rodadas y ferroviarias de reciente ejecución, sin alteraciones sobre las mismas. La reducción del ámbito destinado a usos productivos permite asimismo suprimir los enclaves de servicios urbanos externos previstos por el Plan Regional, reemplazando los mismos por una única reserva de suelo para la ejecución de una nueva EDAR, con una superficie estimada de 0,77 Has, próxima al río Carrión, todo ello en el municipio de Villamuriel de Cerrato.

Para el resto de suelos anteriormente incluidos en el Plan Regional y clasificados como suelo urbanizable, excluidos ahora del ámbito del instrumento de ordenación del territorio, la modificación realiza una remisión al planeamiento general vigente en cada uno de los municipios afectados, administraciones que en el marco de sus competencias establecerán las condiciones urbanísticas generales y específicas de aplicación a dichos suelos (clasificación y régimen urbanístico). Todos ellos recuperarán su condición rústica, común o protegida.

Asimismo, la modificación del Plan Regional aborda, en el marco de su propuesta de ajuste y racionalización del instrumento de ordenación del territorio, una revisión de sus directrices y determinaciones normativas encaminada a su simplificación, clarificación y adecuación a la nueva propuesta notoriamente restringida.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

El objetivo y fines con que fue aprobado el Plan Regional, se mantienen en sus fundamentos y motivación general, vinculados al desarrollo de una actuación logística de escala regional, un nodo estratégico en la Red CyLOG de Castilla y León. Se mantiene así, aun en su reajuste dimensional y operativo, la lógica y motivación sustentante de su interés público y social, en los mismos términos esenciales que fundamentaron la aprobación del Plan Regional vigente ahora modificado.

Recordemos que el Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León, prevé varias actuaciones que son gestionadas a través de la Dirección General de Transportes, adscrita a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente del gobierno regional. Una de las “intervenciones de mayor contenido estratégico de las definidas en el Modelo CyLOG es la creación de una dotación logística de primer orden que se localizará en el corredor Valladolid-Palencia-Burgos”.

Este Modelo CyLOG estableció un sistema de organización, diseño, gestión y funcionamiento en “red” de los enclaves logísticos de la comunidad, con el fin de crear y promocionar una Red tutelada por la Junta que coordine el diseño y construcción de sus infraestructuras complementarias del transporte y la logística, marco en el que surge la creación de una infraestructura logística de primer orden: la plataforma logística multimodal denominada Enclave Logístico Regional CyLOG. Este enclave, concebido como pieza fundamental en la implementación del modelo CyLOG, se planteó como “un espacio logístico complejo y de primer orden localizado en el corredor más dinámico de la región (Burgos-Palencia-Valladolid) que forma parte de la red de transeuropea de transportes. El espacio seleccionado cuenta también con una localización estratégica y de fácil conexión con respecto al resto de los ejes de actividad económica de la región: corredor del Duero Este-Oeste; Eje Madrid-La Coruña y la Ruta de la Plata”.

El Plan Regional del enclave Logístico Regional vigente, justificó así “el reconocimiento de la funcionalidad supramunicipal, metropolitana y regional de los centros de actividad logística es innegable. El logro de una adecuada implantación, desarrollo y gestión tiene en los instrumentos de planificación territorial y urbanística un excelente marco de referencia para su desarrollo espacial y normativo”.

También motivó el Interés Regional que sostiene la figura de un Plan Regional, incidiendo en la importancia del sistema de transporte (que) constituye uno de los sistemas territoriales que posibilitan la mayor integración funcional, económica y social del territorio.

En este sentido, el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG, además de obedecer a objetivos puramente sectoriales de política de transporte, contribuye de forma decisiva a estructurar y fomentar el desarrollo regional por su capacidad para:

- Favorecer la intermodalidad del sistema regional de transportes;*
- Integrar los diferentes corredores logísticos de la Red CyLOG;*
- Fijar y generar actividades productoras de valor añadido y de atracción de operadores.*

Las infraestructuras logísticas se conciben como una “dotación económico- territorial” fundamental para la articulación de la economía regional que permite el trabajo en red con otras plataformas nacionales y europeas. En la actual fase de globalización de la economía, las regiones y áreas metropolitanas precisan, cada vez más, de una inserción altamente eficiente y competitiva de sus complejos empresariales y de distribución en las redes internacionales, a través de una oferta empresarial, de infraestructuras y servicios logísticos altamente cualificada. En este sentido las plataformas logísticas superan la concepción meramente urbanística y sectorial para concebirse como auténticas infraestructuras nodales del transporte de mercancías y del sistema de flujos, convirtiéndose en una dotación estratégica para el sistema económico regional.

En tanto la presente modificación del Plan Regional mantiene sus objetivos y opera con unas determinaciones de ordenación destinadas a implantar una serie de actividades y áreas de desarrollo



vinculadas a la logística y el transporte, incluyendo una plataforma intermodal, es decir, habilita urbanísticamente la implantación de sectores y actuaciones propias de un enclave logístico según los criterios y directrices de la Red CyLOG, el alcance y ámbitos funcionales de interacción serán de amplia escala territorial, internacional y nacional, con un área de gestión y acción directa, conforme a su lógica generadora, de escala como centro regional. Esto implica que la consideración de la actuación propia del Plan Regional, incluso cuando su ámbito directo de intervención urbanística haya sido reducido por esta Modificación a un área localizada en un único término municipal –Villamuriel de Cerrato-, debe seguir considerándose de incidencia supramunicipal, como el instrumento del Plan Regional vigente.

5. Determinaciones de la Nueva Ordenación

El ámbito redelimitado del Plan Regional ajusta la superficie urbanizable a una banda, en forma de Z, que bordea sobre el límite de la carretera perimetral los terrenos de la factoría Renault, excluyendo las zonas de infraestructuras ya ejecutadas (nudos de enlace de carreteras –al parque de proveedores o desde la A-67-, así como el corredor ejecutado del AVE, con sus zonas de dominio público). El ámbito modificado se delimita en los Planos de Ordenación del presente documento de Modificación. La zona urbanizable que se mantiene como sector logístico tiene su extensión en una banda paralela al Ferrocarril de la línea Venta de Baños – Santander, concebida para la Reserva del Área Intermodal, A.IM, motor del Plan Regional, con la suficiente fachada al corredor ferroviario para posibilitar el funcionamiento del sistema de transferencia de cargas y requerimientos de la logística intermodal que habilita la estructura CyLOG.

Esos suelos, con una extensión de 115 Has, que se mantienen delimitados como urbanizables, en el término de Villamuriel de Cerrato, se sectorizan inicialmente en 2 ámbitos, estableciendo las condiciones de Ordenación General, que incluyen como Sistemas Generales internos de viario, una banda de 15 m desde la línea de dominio público de la carretera PP 4105). Para el resto de Sistemas Generales, considerados como reserva genérica, sin localización específica, se establecen desde las determinaciones normativas condiciones básica –estándar global mínimo, por edificabilidades, e índice mínimo, por sectores- tratando de lograr un equilibrio básico entre posibles divisiones de unidades de actuación. Las Determinaciones de Ordenación Detallada las establecerán los instrumentos de proyecto regional -o planes parciales o especiales- que desarrollen los sectores, conforme a las condiciones definitivas en la normativa del plan regional modificado. La sectorización definida del suelo urbanizable es indicativa y no se define programación para el desarrollo de los ámbitos.

En la zona prevista para la plataforma logística de la futura A.IM. se deberá resolver adecuadamente la integración de las dos infraestructuras preexistentes: el cauce del arroyo Casalito que deberá encauzarse –o canalizarse, con el pertinente permiso del organismo de cuenca- y cuya banda de ribera deberá integrarse en lo posible como zona verde, en espacio libre del sector; y la actual conexión con pasarela y enlace sobre el ferrocarril, que la nueva plataforma deberá solventar en su proyecto para garantizar el paso y la continuidad del camino. Estas preexistencias deberán ser consideradas, y resuelta su integración, en la ordenación detallada que se defina a través del instrumento urbanístico pertinente, procurando la viabilidad funcional y la mayor adecuación paisajística y ambiental.

Para las infraestructuras básicas de servicios urbanos –ciclo del agua, suministro de energía y telecomunicaciones, se garantizará la autonomía funcional del conjunto del Área Logística y el riguroso cumplimiento de la normativa sectorial y medioambiental: Además deberán acomodar las condiciones técnicas y determinaciones urbanísticas a las del planeamiento urbanístico general –PGOU Villamuriel de Cerrato-, en tanto las conexiones y servicios –abastecimiento, depósito, saneamiento, depuración-, puedan compartir o integrarse en la red de servicios urbanos municipales.

Para la implantación de una EDAR de servicio al ámbito del Plan Regional CyLOG, se localiza un nuevo ámbito, como reserva de Sistema General en suelo rústico común, cuyas instalaciones podrán ser compartidas, mediante acuerdo y convenio de gestión, con la administración local.



En suelo rústico común, como reserva vinculada al desarrollo del Plan Regional, la modificación delimita un ámbito externo y discontinuo, próximo a la ribera del río Carrión, para localizar la futura EDAR del complejo logístico.

El resto de suelos externos del ámbito inicial del Plan Regional, planteados inicialmente como suelos de reserva para implantación de instalaciones e infraestructuras de Servicios Urbanos –ciclo del agua, se desafectan, retornando a la clasificación de suelo del PGOU de Villamuriel de Cerrato, en sus distintas clases y categorías.

El conjunto de suelos del anterior ámbito del Plan Regional, excluidos de la delimitación por la modificación, pasarán a recuperar la situación de suelos rústicos, en las categorías común y de protección, establecidas en los planeamientos generales municipales de sus correspondientes municipios –en los tres términos afectados de Magaz de Pisuerga, Venta de Baños y Villamuriel de Cerrato-, recuperando las determinaciones normativas y competencias locales para su ordenación y gestión.

6. Efectos Ambientales Previsibles

La propuesta planteada en la modificación del Plan Regional supone una reducción significativa de la superficie de suelo urbanizable en el ámbito de actuación, pasando de 986,84 Has a 115 Has (reducción del 88%), con la proporcional merma en las intensidades edificatorias y requerimientos funcionales previstos por el instrumento vigente. Los posibles impactos ambientales del vigente Plan Regional, ya evaluados en su correspondiente procedimiento de Evaluación Ambiental (Memoria Ambiental de septiembre de 2007), se verán consiguientemente reducidos.

Por tanto, se estima que la modificación del Plan Regional propuesta no solo tendría un impacto nulo sobre el medio ambiente, sino que podría contribuir de forma significativa a la reducción de los potenciales efectos negativos de la propuesta de ordenación vigente, teniendo una contribución ambiental positiva. Su efecto más notable sería la recuperación de la condición y usos rústicos en todos aquellos terrenos objeto de desclasificación, que superan las 800 Has.

La modificación permitirá asimismo una mejora en la consideración urbanística de algunos elementos territoriales. Por un lado, recogerá con precisión las infraestructuras viarias y ferroviarias ya ejecutadas, garantizando su correcta integración en la propuesta de ordenación. Por otro, posibilitará la preservación de los suelos agrícolas actualmente existentes, así como sus infraestructuras agrarias, con particular atención a la acequia de Palencia y el resto del sistema de regadíos, para los que se podrán establecer, en su caso, mecanismos de protección.

Finalmente, la modificación también tendrá un efecto positivo sobre las previsiones de servicios urbanos, y en particular sobre los requerimientos de depuración previstos por el vigente Plan Regional. La reducción significativa de las cargas de aguas sucias (negras y grises) previsible permitirá reconsiderar, en capacidad y posición, las infraestructuras de depuración requeridas para dar servicio a la futura área logística, ubicando en su caso la requerida EDAR en terrenos con una menor afección potencial sobre suelos con protección natural y, particularmente, afectados por riesgos de inundación.

7. Procedimiento de Tramitación Ambiental.

Tras la oportuna consulta efectuada al órgano ambiental, el Servicio de Evaluación Ambiental y Auditorías Ambientales de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, el procedimiento de tramitación ambiental al que se someterá la presente Modificación será el de Evaluación Ambiental Estratégica, por el procedimiento Simplificado.

Para ello, el documento incluye, como separata adjunta, el documento específico de EAE, acorde a los requisitos del citado procedimiento de evaluación simplificada.



8. Efectos Económicos Previsibles.

La reducción sustantiva de superficie y previsibles capacidades para la implantación de actividades productivas no elimina las favorables previsiones de inversiones, creación de empleo y actividad secundaria y terciaria susceptible de generarse con la plataforma logística e instalaciones de servicio asociadas.

La racionalización y ajuste a unos términos de coyuntura económica más próximos y realistas incidirá, por el contrario, en el incremento de la viabilidad del proyecto. Su modulación flexible y sin grandes cargas de inversión previa –urbanísticas, de consecución de suelos y dotación de infraestructuras-, con posibilidades de desarrollo secuenciado sin condicionantes estrictos de programación ni sobrecargas iniciales de gestión, trata de facilitar en esta modificación del Plan Regional un escenario mucho más abordable, en los términos, políticas y capacidades, de la administración regional promotora.

La reducción del ámbito permitirá, además, aliviar la sobrecarga fiscal recayente sobre los propietarios de los terrenos rústicos, en buena parte destinados a actividades agrícolas o propias del medio rural, tanto más injustificada cuanto más indefinido y remoto parecía el horizonte de desarrollo y transformación de dichos suelos. La reducción impositiva y de la valoración catastral, y la recuperación de la competencia urbanística y de gestión de las administraciones municipales en los suelos rústicos ahora excluidos por la modificación del Plan Regional es un efecto inmediato previsible, demandado extensivamente por los particulares afectados, que debe ser considerado también como positivo.

9. Anexo: Documentación.

Este documento de Memoria incluye los contenidos establecidos en el artículo 23 de la Ley de Ordenación del Territorio de Castilla y León, remitiendo, en tanto que documento de Modificación de un Plan Regional, al documento vigente en lo relativo a motivaciones estructurales o de incidencia territorial por las infraestructuras que afecta. Los principios y estrategias regionales que definieron la Red CyLOG se mantienen en sus criterios generales, aunque han sufrido alteraciones desde el momento de aprobación del Plan Regional vigente. También el sistema territorial de infraestructuras de transporte y comunicaciones, ferrocarriles y carreteras, ha experimentado variaciones en su rango europeo, nacional y regional, lo que modifica el encuadre funcional de referencia que sustentó la actual implantación del enclave logístico regional.

Esta modificación incluye como documentación los textos de Memoria y Normativa propios, junto a los planos de información y ordenación que han sido objeto de modificación. Para el resto de planos de información, no modificados, se mantienen los del instrumento anterior. Los planos de ordenación de la Modificación anulan los del documento anteriormente vigente. Los Anexos del documento en su formulación previa a esta modificación y las justificaciones que incluyen, se vinculan al anterior ámbito y propuesta de enclave, con las determinaciones e impactos del Plan Regional vigente, pierden su validez y, en tanto su vigencia es ya parcial, son anulados con esta Modificación.

NORMATIVA

Título I. Caracterización y Ejecutividad.

Capítulo I. Naturaleza, Ámbito y Objeto.

Artículo I. Naturaleza (P)

El Plan Regional de ámbito territorial (PRT) para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG es un instrumento de los previstos en la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, Ley 10/1998, de 5 de diciembre (LOT), y se define conforme a lo establecido en su Capítulo IV, relativo a los planes y proyectos regionales.



Artículo 2. Ámbito (P)

1. El ámbito del PRT comprende 115 hectáreas en el término municipal de Villamuriel de Cerrato, tal y como se recoge en el plano de información I.1. “Emplazamiento y Ámbito”

2. La superficie anterior se corresponde con dos circunstancias diferentes:

Un ámbito principal y continuo delimitado al oeste por la línea férrea Venta de Baños-Santander, en el tramo Venta de Baños-Palencia; al norte, y en un primer tramo, el límite se identifica con el vallado y carretera perimetrales de la fábrica de automóviles (PP-4105). La superficie de este ámbito principal es de 114,23 has.

Un ámbito exterior y discontinuo que incluye los terrenos necesarios para el desarrollo de los sistemas generales de servicios urbanos (EDAR) adscritos al desarrollo del Plan. La superficie destinada a este fin asciende a 0,77 has.

3. Los ajustes de trazado que no supongan merma de funcionalidad y la variación de los elementos de conexión, se entenderán como adecuación del Plan Regional, y lo mismo ocurrirá con los cambios en la delimitación precisa de sistemas generales que: sean consecuencia de situaciones de hecho, parcelarias o edificadas; no supongan cambio de criterio funcional; y no supongan variación superficial en más o menos 5% respecto de lo señalado por el Plan.

Artículo 3. Objeto (P)

1. El PRT tiene por objeto el establecimiento del marco territorial y urbanístico necesario para la implantación del Enclave Logístico Regional CyLOG, definido en el Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística de Castilla y León.

2. La infraestructura logística desarrollada se corresponde con una plataforma logística multimodal para la que el Modelo CyLOG tiene reservada una función rectora dentro de la red de enclaves logísticos de Castilla y León.

Artículo 4. Administración Actuante (P)

Por su interés regional y estratégico la ejecución de este Plan y de los instrumentos que en desarrollo del mismo se aprueben, corresponderá a la Consejería de la Junta de Castilla y León competente en materia de transportes.

Capítulo 2. Vinculación.

Artículo 5. Grado de vinculación (P)

Las determinaciones contenidas en este PRT son calificadas de aplicación plena (P), básica (B) u orientativa (O). El carácter de cada artículo aparece indicado con alguna de estas iniciales.

a) Las determinaciones de aplicación plena son siempre vinculantes, por lo que modifican directamente los planes, programas de actuación y proyectos vigentes a los que resulten contrarias.

b) Las determinaciones de aplicación básica son vinculantes en cuanto a sus fines, correspondiendo a las Administraciones competentes en cada caso establecer y aplicar las medidas concretas para su consecución.

c) Las determinaciones de aplicación orientativa tienen carácter de recomendaciones dirigidas a las Administraciones públicas, que podrán apartarse de ellas justificando la compatibilidad de su decisión con los principios y objetivos de la LOT establecidos en su artículo 2.

Artículo 6. Documentación (P)

1. Los documentos que integran el PRT son los siguientes: Memoria descriptiva y justificativa; Normativa reguladora, documentación gráfica y anexos.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

2. En la documentación gráfica cabe distinguir los planos de información, identificados con la letra “I” seguida del número de plano y que, a continuación, se relacionan:

- 1.1. Emplazamiento*
- 1.2. Estructura de la propiedad*
- 1.3. Mapa geológico*
- 1.4. Usos del suelo*
- 1.5. Reportaje fotográfico*
- 1.6. Afecciones sectoriales*
- 1.7. Planeamiento vigente*
- 1.8. Capacidad de acogida*

3. Los planos de ordenación, identificados con la letra “O” seguida del número de plano y que, a continuación se relacionan:

- O.1. Clasificación*
- O.2. Ordenación*

4. Como anexos complementarios al Plan Regional se incluyen los siguientes:

- Anexo 1. Documento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE)*

5. Todos ellos constituyen un todo unitario y vinculante que debe interpretarse globalmente y de conformidad con los objetivos y criterios expuestos en la Memoria Vinculante.

6. La aparición de posibles conflictos entre las previsiones contenidas en los distintos documentos del PRT se resolverá aplicando los siguientes criterios:

a) Por orden de prevalencia debe atenderse a la normativa reguladora, la memoria vinculante y los planos de ordenación.

b) Si aplicado el criterio anterior subsiste la imprecisión, prevalecerá la interpretación más favorable para la protección del patrimonio ambiental y cultural y para el interés público.

Artículo 7. Vigencia, revisión y modificación (P)

1. El Plan Regional de ámbito territorial para el desarrollo del Enclave Logístico Regional CyLOG tiene una vigencia indefinida.

2. La revisión del PRT no se efectuará en tanto no se produzca una alteración sustancial de los objetivos que éste desarrolla, bien sea por transformaciones en las variables espaciales de partida, bien por cambios en instrumentos de ordenación de rango superior o en la propia política logística.

3. Se entiende por modificación toda alteración que no implique una total reconsideración del modelo territorial en él establecido. El PRT se modificará cuando se considere necesario cambiar, añadir o suprimir alguna de sus determinaciones para el mejor cumplimiento de sus objetivos.

Artículo 8. Vinculación (P)

Las determinaciones del PRT son vinculantes en su ámbito de aplicación para los planes, programas de actuación y proyectos de las Administraciones públicas y de los particulares, en el grado señalado en el Art. 5.



Capítulo 3. Efectos.

Artículo 9. Sobre el planeamiento municipal (P)

La aprobación del presente Plan Regional modifica la clasificación establecida por el planeamiento municipal vigente de todos los suelos incluidos en el ámbito delimitado en los términos municipales de:

- Villamuriel de Cerrato.*
- Magaz de Pisuerga.*
- Venta de Baños.*

Artículo 10. Régimen urbanístico (P)

1. La clasificación definida por el presente Plan Regional se recoge en el plano de ordenación O.0. “Clasificación”.

2. Los terrenos reservados para la ejecución de los sistemas generales con una localización exterior al ámbito propiamente logístico se clasifican como suelo rústico común (Reserva EDAR).

3. En los suelos externos al ámbito redelimitado, la clasificación de los suelos rústicos será la establecida en los instrumentos vigentes de planeamiento general de cada municipio.

4. Los propietarios de los terrenos incluidos en el ámbito del presente Plan Regional tienen derecho:

- A usar, disfrutar y disponer de sus terrenos conforme a la naturaleza rústica de los mismos, en las condiciones establecidas para los suelos clasificados como suelo rústico común.*
- A promover la urbanización de sus terrenos, presentando a la Administración actuante el instrumento de planificación que establezca la ordenación urbanística detallada.*

5. Los propietarios de los terrenos incluidos en el ámbito del presente Plan Regional tienen, en tanto no se apruebe el instrumento de planificación que establezca la ordenación detallada, el deber de respetar el régimen urbanístico establecido para el suelo rústico común.

Artículo 11. Otros efectos (P)

1. La aprobación del Plan determina la sujeción de los promotores y de los propietarios de los terrenos al régimen urbanístico de urbanizable en tanto no se defina la correspondiente ordenación urbanística detallada.

2. La extinción de cualquier derecho minero preexistente conforme a la legislación vigente.

3. La aprobación del Plan comporta la declaración de utilidad pública e interés social y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos que resultan necesarios para la ejecución del plan.

4. Los promotores y los concesionarios del Plan podrán ser beneficiarios de la expropiación forzosa.

Título II. Ordenación Logística.

Capítulo 1. Concepción General de la Infraestructura Logística.

Artículo 12. Objetivo (P)

El Plan Regional define las condiciones territoriales, urbanísticas y funcionales necesarias para desarrollar la plataforma logística multimodal que se define como área central en el Modelo CyLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística en Castilla y León, que pasa a denominarse Enclave Logístico Regional CyLOG.



Artículo 13. Plataforma logística multimodal (B)

1. Una plataforma logística multimodal es una infraestructura nodal de transporte de gran complejidad operativa que funciona como punto de ruptura modal del tráfico de mercancías diseñada para dar servicio a varios modos de transporte: ferrocarril y carretera.

2. Se incentivará la implantación de usos complementarios vinculados a la actividad logística cuyo desarrollo está vinculado a los procesos de innovación tecnológica (logística virtual) y a los nuevos sectores de actividad relacionados con el cierre de los ciclos del producto (logística inversa o retrologística) con objeto de que la plataforma presente un servicio integral y moderno en todas las fases del ciclo logístico.

3. La plataforma tendrá un régimen de libre competencia, para todas las empresas interesadas por las actividades anunciadas y estará dotada de todos los equipamientos colectivos necesarios para el buen funcionamiento de las actividades descritas.

Artículo 14. Rango de servicio (B)

La infraestructura prevista tiene por su capacidad una vocación de servicio regional, nacional e internacional.

Artículo 15. Estrategia de la plataforma (P)

1. El Enclave Logístico Regional CyLOG articulará esencialmente los principios de actuación respecto de la política de transportes y de la sostenibilidad ambiental auspiciados por la Unión Europea.

2. En el diseño del funcionamiento logístico de la plataforma será imprescindible la creación de un espacio ferroviario integrado que resuelva óptimamente el intercambio modal ferrocarril-carretera como factor clave de la competitividad.

3. Se auspiciarán las iniciativas de implantación de actividades logísticas y usos complementarios que, por su carácter innovador, contribuyan a promover la sostenibilidad ambiental como principio de intervención.

Capítulo 2. Régimen de Usos.

Artículo 16. Categorías de uso (P)

1. El Plan Regional establece una ordenación de usos en torno a dos categorías: predominante y pormenorizados.

2. El uso predominante atribuye a cada espacio una funcionalidad y destino característicos en el modelo territorial definido

3. Los instrumentos de planificación definirán los usos pormenorizados necesarios para la adecuada implantación del uso predominante logístico.

Artículo 17. Usos Provisionales (P)

1. En tanto no se desarrollen los instrumentos de planificación detallada, podrá autorizarse la implantación de usos provisionales en las condiciones establecidas en la legislación urbanística para este tipo de usos.

2. Se permite tanto el aprovechamiento agrario como el mantenimiento de las instalaciones existentes que podrán continuar su actividad hasta el momento en que se apruebe el instrumento de planificación que desarrolle su ordenación detallada.

Artículo 18. Uso predominante (P)

1. El uso predominante de la totalidad de los terrenos incluidos en el presente Plan Regional es el Logístico, que se corresponde con el conjunto de actividades económicas vinculadas a la prestación de



servicios a las empresas y personas que engloba el conjunto de procesos, de una o varias fases de la cadena de abastecimiento, que tiene por objeto la administración de los materiales y la información asociada, desde los proveedores hasta los clientes finales y viceversa, garantizando la entrega de los productos o servicios en el lugar, el tiempo y el modo pactados.

2. Su desarrollo exige la creación de infraestructuras, instalaciones y edificaciones necesarias para el desarrollo de la actividad logística y la actuación de los operadores logísticos tal y como se definen en los artículos siguientes.

Artículo 19. Compatibilidad de los usos (P)

1. Cualquiera de los usos que pretendan desarrollarse en el ámbito del Plan Regional deberá justificar su vinculación funcional a la actividad logística.

2. Usos prohibidos en el ámbito:

- La vivienda excepto las vinculadas a la seguridad y el mantenimiento de las instalaciones.*
- La gestión de residuos tóxicos y peligrosos que requieran para su manipulación y almacenaje condiciones específicas para garantizar su inocuidad sobre las personas y los bienes*

3. Se consideran usos complementarios de la actividad logística aquellas actividades de proceso y manipulación de mercancías y/o productos que vinculen su implantación y la optimización de su proceso productivo a las sinergias derivadas de la función rectora de la plataforma logística como punto de ruptura de carga y espacio de referencia en el sistema de transporte.

Artículo 20. Segmentos de actividad logística (O)

En función de la relación establecida entre los distintos componentes de la cadena de abastecimiento podemos diferenciar actividades de logística anterior, logística interna, logística posterior, logística inversa y retrologística:

- Logística anterior*

Actividades logísticas que tienen por objeto el diseño y gestión de las operaciones y procesos necesarios para garantizar la relación entre los proveedores de materiales, información y otros elementos con los productores de un determinado producto o servicio.

- Logística interna*

Actividades logísticas que tienen por objeto el diseño y gestión de las operaciones y procesos necesarios para propiciar la fluidificación y la facilidad de manejo de la producción.

- Logística posterior*

Actividades logísticas que tienen por objeto el diseño y gestión de las operaciones y procesos vinculados en la cadena de suministro a las relaciones entre los productores y el consumidor final (distribución general, distribución urbana, distribución internacional...).

- Logística inversa y retrologística y logística virtual*

Logística inversa y retrologística: actividades logísticas que tienen por objeto el diseño y gestión de las operaciones y procesos vinculados a las relaciones entre el cliente y el proveedor del producto o servicio (logística inversa) o entre el cliente y los proveedores para la retirada del producto una vez concluida su vida útil (retrologística).

Logística virtual o de cuarta generación: se corresponde con las actividades logísticas relacionadas con el tratamiento y gestión de los aspectos de información (informes a proveedores y clientes, gestión futura de las operaciones...) que permiten la automatización integral de los procesos de negocio que conlleva toda actividad logística. Su desarrollo está fundamentalmente vinculado al desarrollo y manejo de aplicaciones informáticas.



Artículo 21. Operador logístico (O)

Empresa que diseña para su cliente una o varias fases de su cadena de abastecimiento (aprovisionamiento, transporte, almacenamiento, distribución...) para lo cual organiza, gestiona y controla las operaciones necesarias para que el flujo físico a través de la cadena de suministro sea eficiente desde el punto de origen hasta el de consumo y desde el consumidor final a los puntos de origen. Existen operadores logísticos especializados en cada una de estas modalidades que tienen requerimientos específicos para su óptimo funcionamiento.

Título III. El Modelo Territorial.

Capítulo 1. Piezas. Ordenación General Logística.

Artículo 22. Estructura General (P)

Con objeto de garantizar un funcionamiento eficiente del Enclave Logístico Regional, se establece una estructura general básica que articula el funcionamiento de la plataforma logística organizada en torno a las áreas funcionales.

Artículo 23. Áreas funcionales (P)

1. Las áreas funcionales son ámbitos sobre los que se desarrollan una serie de funciones y actividades de carácter homogéneo que permiten articular un mejor funcionamiento de la infraestructura logística, pero que no tienen significación con respecto a la regulación urbanística del suelo.

2. En la plataforma logística multimodal que desarrolla el presente Plan Regional se distinguen tres áreas funcionales:

- Área Intermodal.*
- Áreas Logísticas.*
- Áreas de Servicio.*

Artículo 24. Áreas Intermodales (A.IM) (P)

1. Se corresponden con los espacios que albergan los equipos e instalaciones específicos y necesarios para la realización del intercambio intermodal ferrocarril-carretera. Aquí se incluyen las terminales de contenedores, las líneas de intercambio y distribución, los haces de vías de expedición-recepción y depósito, etc.

2. La ubicación del área intermodal se situará sobre los terrenos colindantes al trazado ferroviario situado al oeste del ámbito que delimita el espacio del Enclave Logístico Regional, ocupando un frente sobre la línea FFCC Venta de Baños-Santander de unos 1.250 metros lineales.

Artículo 25. Áreas Logísticas (A.D. LOGÍSTICO) (P)

1. Se incluyen en esta categoría todos aquellos espacios donde se desarrollan las funciones productivas logísticas propiamente dichas. Son áreas de actividad con requerimientos específicos en función de la orientación de su actividad.

2. Estas áreas tienen como objetivo acoger la actividad de los operadores de logísticos de transporte y la de los servicios y usos complementarios a la logística.

3. Entre estas actividades se incluyen áreas especializadas (contenedores a granel, mercancías peligrosas), consolidación y fraccionamiento de cargas, almacenamiento, picking, envasado, empaquetado y etiquetaje, acopio y valorización de la mercancía...

Artículo 26. Áreas de Servicio

1. (P) Se corresponden con los espacios destinados a la prestación de todo tipo de servicios a los usuarios de la plataforma logística. Sus funciones están relacionadas con la prestación de servicios a



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

las empresas (centros de contratación de cargas, servicios aduaneros, gestión de cargas, bancarios...) a las personas (restauración, alojamiento hotelero, deportivo y de ocio...) y a los vehículos (estaciones de servicio, talleres mecánicos, ITV, tiendas de repuestos...).

2. (B) Albergarán tanto servicios de alto valor añadido, como otro tipo de servicios de ocio y comercio que contribuyan a incrementar la calidad de vida de las personas que trabajan y utilizan la plataforma logística.

3. (B) Los espacios destinados a los servicios se definirán bajo una doble perspectiva: de servicio general a la totalidad del espacio logístico (servicios centrales) y de proximidad a las áreas logísticas de actividad (servicios locales).

Capítulo 2. Sistemas. Ordenación de Sistemas Generales y Locales.

Artículo 27. Condiciones previas

1. (B) Se diseñan cuatro tipos de sistemas coincidentes con los cuatro grupos de dotaciones urbanísticas: sistema viario e infraestructuras de transporte, de servicios urbanos, de espacios libres y de equipamientos. El plano de ordenación establece los ámbitos que ocupan cada uno de ellos a los efectos de que sean tenidos en cuenta para su obtención en el caso de que se identifiquen como sistemas generales, y para la definición de usos que se permiten en cada caso.

2. (B) Para cada uno de los elementos que conforman estos sistemas los artículos siguientes definen su caracterización como sistema general o local, con el fin de que sean tenidas en cuenta las consecuencias urbanísticas y de gestión que tal condición implica. En el caso de que no se especifique su carácter general debe entenderse su consideración como dotación local a los citados efectos urbanísticos.

3. (B) Las superficies que se establecen para los sistemas aludidos en el punto anterior deben entenderse como áreas dentro de las cuales deberán incorporarse y diseñarse las dotaciones por las que están afectadas, sin perjuicio de que pueda establecerse su ampliación en los instrumentos de planificación que desarrollen el Plan Regional, en las condiciones que señalan los artículos siguientes.

4. (B) En el ámbito del Plan Regional se diferencian los sistemas generales existentes que deben mantenerse como tales.

5. (B) En cualquier caso se garantizará una reserva mínima de sistema general de espacios libres de al menos 10 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados edificables.

6. (O) En los límites de las plataformas y siguiendo el trazado de carreteras y autovías se proponen de forma indicativa la creación de bandas de espacios libres que favorezcan su integración paisajística y delimiten visualmente un espacio con los cierres arbolados.

Sección 1ª. Sistema Viario y de Infraestructuras de Transporte.

Artículo 28. El eje principal (VI) (P)

1. Se definirá la estructura viaria principal a partir de los accesos desde la carretera perimetral PP 4105.

2. Su función es garantizar la conexión de la plataforma a la malla territorial existente y su accesibilidad exterior así como su organización funcional interna

3. Los instrumentos de planificación podrán realizar ajustes generales a su delimitación con el objeto de resolver necesidades funcionales y de sección, sin variar el trazado del eje establecido.

Artículo 29. Los accesos exteriores (A1- A4)

1. (P) Se señalan dos puntos de acceso al ámbito. De ellos, los identificados como A1 y A2 se consideran vinculantes y parte del sistema general viario por cuanto constituyen sus puntos de conexión con el



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

sistema territorial. El instrumento que desarrolle el presente Plan Regional deberá reconocer la superficie finalmente adscrita al sistema general viario y concretar su diseño.

Sección 2ª. Sistema de Servicios Urbanos.

Artículo 30. Condiciones Generales (B)

- 1. Los instrumentos de desarrollo del presente Plan (Proyectos Regionales y/o Planes Parciales) deberán incorporar las determinaciones concretas de localización y delimitación necesarias para la implantación de los servicios urbanos, tomando como base de partida los datos técnicos contenidos en la memoria de este Plan.*
- 2. Dichos instrumentos definirán con mayor precisión estas necesidades teniendo en cuenta las determinaciones y objetivos definidos en los artículos siguientes.*

Artículo 31. Abastecimiento (B)

- 1. La captación de agua se resolverá a través de la toma de agua del Canal de Castilla, ampliando o reforzando las instalaciones actuales del municipio de Villamuriel de Cerrato.*
- 2. Esta instalación y el suelo que se requiera para su funcionalidad se consideran sistema general de servicios urbanos a todos los efectos.*

Artículo 32. Saneamiento (P)

- 1. Será obligatorio el diseño de una red separativa de pluviales.*
- 2. Sólo el colector general y emisario se considerarán como sistemas generales de servicios urbanos. El resto de la red de distribución formará parte del sistema local de cada sector.*

Artículo 33. Depuración y vertido

- 1. (P) El primer instrumento de planificación (Proyecto Regional) que desarrolle este Plan Regional incluirá necesariamente la ubicación definitiva y proyecto de la EDAR y sus instalaciones propias; el suelo afectado por este uso se considerará sistema general de servicios urbanos.*
- 2. (B) Se define en el plano de zonificación su localización con carácter meramente indicativo. El instrumento de desarrollo que lo defina justificará y precisará debidamente estas determinaciones teniendo en cuenta los datos técnicos y de análisis detallados en la memoria de este Plan.*
- 3. (O) La definición del proyecto técnico de la EDAR atenderá a los principios del diseño modular permitiendo su ampliación progresiva a medida que se desarrolle y avance la ocupación de la plataforma logística.*

Artículo 34. Energía Eléctrica (B)

- 1. Necesariamente deberá reservarse una superficie para la instalación de una subestación eléctrica. El Plan no define localización para este uso; el instrumento de desarrollo deberá justificadamente plantear la ubicación, siempre que se tenga en cuenta que por eficacia energética requiere una ubicación preferentemente central respecto al ámbito completo del Plan.*
- 2. La superficie afectada por la subestación y la instalación propia se considerarán sistemas generales de servicios urbanos.*

Artículo 35. Telecomunicaciones (cable y antenas) (B)

Los Proyectos Regionales o Planes Parciales establecerán las condiciones para las instalaciones y el suelo de reserva necesario para los sistemas de telecomunicaciones, que en función de su capacidad y servicio se considerarán como parte del sistema general o local de cada uno de ellos.



Artículo 36. Planta de Residuos y Compostaje (B)

1. El diseño de la planta de residuos irá acompañado de un plan integral de gestión de los residuos que contemple los objetivos de prevención, reutilización, reciclaje y su disposición o destino final, adecuado a las circunstancias específicas de producción y consumo del ámbito total del Enclave Logístico. En él se dará prioridad a la prevención de los residuos -sobre todo peligrosos- y a la separación de la materia orgánica fermentable para su transformación en compost de alta calidad. El plan debe contemplar, asimismo, el aprovechamiento de los escombros de obras o derribos y de las tierras de excavación.

2. En el proceso de compostaje se integrarán los lodos de la depuración de aguas residuales -con las garantías de ausencia de metales pesados u otros contaminantes peligrosos- y de otros residuos orgánicos aprovechables.

Artículo 37. Alumbrado público (B)

El alumbrado de los espacios públicos tendrá en consideración la seguridad vial, el ahorro de energía, la reducción de la contaminación lumínica y la reducción de la emisión de gases (emisiones de CO₂ por generación eléctrica). Se dirigirá la luz sólo hacia el suelo, evitando la dispersión hacia el cielo.

Sección 3ª. Sistema de Espacios Libres.

Artículo 38. Categorización

1. (P) Se considerarán sistemas generales de espacios libres la superficie necesaria para el cumplimiento del parámetro mínimo de sistemas generales de espacios libres establecido en el artículo 27.5 de la normativa de este Plan Regional, a saber: 10 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados edificables.

2. (B) Se admiten en el subsuelo de los espacios libres públicos los usos de almacenamiento, instalaciones de servicios urbanos (abastecimiento de agua, energía...), aparcamiento, viario y similares, siempre que su desarrollo no afecte a su funcionalidad ni dificulte la plantación de arbolado. Salvo para los usos de aparcamiento e instalaciones, el aprovechamiento del subsuelo no superará un 20 por ciento del permitido sobre rasante.

3. (B) Completarán el sistema de espacios libres una serie de corredores que se diseñarán conforme a los objetivos y parámetros urbanísticos de cada instrumento de desarrollo, a lo largo de los bordes de la infraestructura viaria y ferroviaria, como barreras visuales o acústicas en su caso, como zonas de esponjamiento, paso o desarrollo de actividades lúdico-deportivas al aire libre, o por otros requerimientos de uso o de legalidad.

Sección 4ª. Sistema de Equipamientos.

Artículo 39. Terminal multimodal de transporte

(B) Dentro del Área funcional Intermodal, AIM, se localizará la Terminal Multimodal de Transporte. Se corresponde este ámbito con el espacio reservado para los haces ferroviarios necesarios para el servicio general a las áreas logísticas. En este espacio posibilitará el intercambio intermodal ferrocarril-carretera, mediante conexiones ferroviarias en perpendicular y/o en paralelo en función de las necesidades de los operadores logísticos y usuarios de la plataforma.

Artículo 40. Centro de recepción y acogida (CRyA) (B)

Dentro del Área Funcional Intermodal AIM., se preverá una zona para Centro de Recepción y Acogida (CRyA). La funcionalidad de este ámbito es permitir el acceso y control de los usuarios de la terminal multimodal y de contenedores. Desde este centro se controlará el tráfico y volumen de intercambios y cargas que gestione la infraestructura logística.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

Artículo 41. Centro de servicios (O)

La plataforma contará con un centro de servicios de carácter general que podrá albergar, entre otros, usos singulares de servicios generales financieros, operadores, centros de formación, edificios escaparate, la Sede CyLOG, u otros similares. Su ubicación resolverá adecuadamente la función de centralidad y escaparate que este equipamiento de rango general exige para su correcto funcionamiento.

Artículo 42. Aparcamientos de turismos (B)

Se evitará la creación de grandes playas de aparcamiento de vehículos turismos, procurando una disposición más integrada en el tejido urbano. En general, se organizarán los espacios de aparcamiento con arbolado, sin menoscabo de la eficacia, funcionalidad y comodidad.

Título IV. Ordenación Urbanística.

Capítulo 1. Parámetros Básicos.

Artículo 43. Clasificación urbanística (P)

El presente Plan Regional clasifica la totalidad de los terrenos comprendidos en el ámbito territorial del Plan como suelo urbanizable delimitado y rústico común, conforme al régimen urbanístico establecido en el artículo 10 de esta normativa.

Artículo 44. Aprovechamiento (O)

La edificabilidad máxima de todo el ámbito del Plan, medida como los metros cuadrados construibles por cada metro cuadrado de superficie bruta, sin descontar sistemas generales, será de 0,25 m²/m².

Artículo 45. Índice de variedad de uso (B)

La definición de usos pormenorizados deberá tener en cuenta el cumplimiento del índice mínimo urbanístico de variedad de usos, el 20%. Se establecerán y justificarán para su formalización los coeficientes de ponderación entre los diferentes usos.

Artículo 46. Compatibilidad de Usos (P)

En el ámbito del Plan Regional el uso residencial no será compatible en ningún caso sobre ninguno de los sectores definidos para el desarrollo y sólo se reconocerá como compatible cuando su objeto esté directamente vinculado a la seguridad y el mantenimiento de las instalaciones y actividades logísticas.

Sección 1ª. Asignación de los Sistemas Generales.

Artículo 47. Identificación de los sistemas generales (B)

1. Todos los sistemas generales definidos en este Plan se incluyen en alguna de las tres clases siguientes:

a) Los existentes: carretera PP 4105.

b) Los que se deben obtener por medio del desarrollo y gestión de los sectores: Sistema General Viario, de Infraestructuras y servicios Urbanos, y de Espacios Libres.

2. Los que se indican en el punto b) anterior deberán cumplir todas las determinaciones establecidas en los artículos de esta normativa, teniendo en cuenta su carácter pleno, básico u orientativo; y además las condiciones para su asignación a los sectores, establecidas en el artículo siguiente.

4. Por su carácter básico y esencial para la puesta en funcionamiento de la plataforma logística, los suelos correspondientes a los sistemas generales situados sobre las áreas clasificadas como suelo rústico, a los que se ha asignado prioridad 1 según el artículo 49 de este Plan Regional, se adscribirán necesariamente al primer instrumento de desarrollo que se promueva.



Artículo 48. Coeficiente mínimo de imputación (B)

1. Todos los sectores deberán cumplir un coeficiente mínimo de imputación de sistemas generales a obtener de 0,020 m² por cada metro cuadrado de superficie total del sector.

Artículo 49. Niveles de prioridad para su asignación.

- EDAR 1
- Viario estructurante (VI) 2
- Sistema de Espacios Libres (SEL) 2

1. (P) Por su necesidad funcional previa a cualquier actividad logística de nueva implantación, todos los sistemas generales indicados como prioridad 1 deberán obtenerse obligatoriamente en el primer proyecto y sector que se desarrolle.

2. (B) El nivel de prioridad 2 se define para los sistemas generales viarios necesarios para garantizar la conexión externa de la plataforma logística con la red viaria general. Su asignación a los instrumentos de planificación que desarrollen el presente Plan Regional es obligatoria y está vinculada al cumplimiento del coeficiente mínimo de imputación (art. 48)

3. (B) El nivel de prioridad 3 se define para aquellos sistemas cuya obtención no está relacionada con necesidades técnicas o funcionales, sino con el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad, los parámetros fijados en esta normativa o los derivados de la aplicación de parámetros urbanísticos. Su asignación queda condicionada por el cumplimiento del coeficiente mínimo de imputación (Art. 48) y el parámetro de reserva mínima de SG de Espacios Libres (Art. 27).

4. (B) Excepcionalmente y previa justificación de la óptima accesibilidad y articulación funcional mediante los sistemas generales viarios ya existentes, podrá omitirse la prioridad 2 en la asignación de sistemas generales en los sectores propuestos. En todo caso deberá justificarse el cumplimiento del coeficiente mínimo de imputación de sistemas generales (art. 48).

Artículo 50. Fases de desarrollo del Plan Regional

1. (O) El Plan Regional define, con carácter orientativo, una división de su ámbito en dos espacios que podrán ser desarrollados como sectores de suelo urbanizable independientes. A través de un instrumento de Proyecto Regional podrán modificarse las delimitaciones orientativas de dichos sectores.

2. (O) No se establece una programación temporal para el desarrollo de los sectores citados.

3. (B) Para su desarrollo la delimitación de los sectores incorporará los terrenos correspondientes a la reserva de sistemas generales, atendiéndose para ello a los niveles de prioridades definidos en el artículo 49.

Capítulo 2. Gestión y Ejecución del Plan Regional.

Artículo 51. Procedimiento (B)

1. La ejecución y desarrollo del presente Plan Regional exigirá la delimitación de los correspondientes ámbitos de desarrollo que servirán para definir su ordenación urbanística detallada. Dicha delimitación deberá realizarse a través de un Proyecto Regional o Plan Especial.

2. El desarrollo del presente Plan Regional se realizará exclusivamente mediante alguno de los instrumentos de planificación siguientes:

- Proyecto Regional;
- Plan Especial;



- *Plan Parcial, exclusivamente a los efectos de establecer la ordenación detallada de sectores previamente delimitados.*

3. La delimitación de los ámbitos de desarrollo así como su ordenación detallada se definirá en el correspondiente instrumento de planificación y para cada ámbito incluirá idénticas determinaciones urbanísticas que los planes parciales. Un mismo instrumento de desarrollo, podrá incluir uno o varios sectores.

Artículo 52. Contenido básico de los instrumentos de desarrollo del Plan (B)

1. Los instrumentos de desarrollo del presente Plan contendrán las determinaciones completas de ordenación urbanística detallada contenidas en la legislación urbanística para el suelo urbanizable, respetando así mismo todas las determinaciones que contiene este Plan.

2. Los Proyectos Regionales que desarrollen el presente Plan Regional contendrán las determinaciones necesarias y completas para la transformación del uso del suelo y en especial para su urbanización y edificación (gestión urbanística).

3. Los Planes Parciales que desarrollen el presente Plan Regional podrán contener las determinaciones necesarias para la transformación del uso del suelo y en especial para su urbanización y edificación (gestión urbanística).

Artículo 53. Procedimiento para la redelimitación de sectores (B)

1. La delimitación de sectores definida en el presente Plan Regional (Plano O.2 “Sectores) podrá modificarse.

2. La modificación se formulará mediante Proyecto Regional o Plan Especial. Estos Planes Especiales o Proyectos Regionales podrán definir la ordenación detallada o remitirla, total o parcialmente, a un posterior instrumento de desarrollo (Proyecto Regional o Plan Parcial)

3. La iniciativa de promoción de los instrumentos que desarrollen el presente Plan Regional podrá ser pública o privada.

Artículo 54. Criterios para la redelimitación de sectores (B)

1. La delimitación de los sectores debe responder a criterios de racionalidad en su tamaño, forma y afección al resto del área no delimitada, sin condicionar posteriores delimitaciones de los sectores. Se prestará especial atención a la inserción en la estructura general del territorio tanto del sector en sí como de las infraestructuras exteriores de conexión que se plantearán desde condiciones de globalidad.

2. A los efectos de la obtención de los sistemas generales la delimitación de los sectores podrá ser discontinua.

Artículo 55. Superficie mínima de cada ámbito de desarrollo (P)

La superficie mínima de cada ámbito delimitado, incluidos los sistemas generales es de 30 has.

Artículo 56. Documentación mínima (B)

Los instrumentos de planificación que desarrollen el presente plan contendrán además de las determinaciones exigidas a los planes parciales:

- *Memoria vinculante en la que se justifique adecuadamente que el Proyecto respeta las determinaciones del presente Plan Regional.*
- *Estudio de impacto ambiental en el que se evaluarán como puntos críticos: resolución del ciclo completo del agua y residuos, ruido, tráfico.*
- *Estudio de accesibilidad, tráfico y movilidad, considerando el transporte en vehículo privado, el transporte público de viajeros, movilidad peatonal y ciclista.*



- *Justificación del cumplimiento de la dotación de instalaciones e infraestructuras necesarias para actuar en caso de emergencia.*

Capítulo 3. Criterios de Diseño Urbano.

Sección 1ª. Pautas Generales

Artículo 57. Funcionalidad (B)

El diseño urbano de cada una de las piezas de la plataforma logística garantizará, con carácter general, su funcionalidad. La funcionalidad de diseño estará orientada a los usuarios de la plataforma y operadores logísticos, y deberá fundamentarse en la memoria de los respectivos proyectos:

- *Una anchura de viales y patios de maniobra adecuados para la operativa de los vehículos pesados.*
- *Una previsión suficiente de áreas de almacenamiento cubierto (naves) y descubierto (campas).*
- *Una ordenación modular de la edificación que permita una distribución espacial flexible que asegure la implantación de diversos tipos de actividades logísticas.*

Artículo 58. Sostenibilidad

1. (P) Todas las actuaciones realizadas en el ámbito del presente Plan estarán regidas por el principio de sostenibilidad. Concretamente, tanto en los procesos de urbanización como de edificación se atenderá a la incidencia en los ciclos del agua y la energía, a la adecuación de los materiales empleados y a la reducción de los residuos.

2. (P) Se garantizará el agua, el aire y los suelos limpios, reduciendo las emisiones o vertidos contaminantes. Se cumplirán los objetivos de calidad del aire establecidos por la Unión Europea, y se reducirán los riesgos de emisiones o vertidos accidentales.

3. (P) Se aplicará una gestión responsable de los recursos naturales. Entre otras medidas, se maximizará el uso de energías renovables y la reducción de los residuos destinados a vertedero. Se reducirá el consumo de agua y se aprovechará eficazmente el suelo ocupado, evitando un consumo innecesario de suelo. Y en general, se fomentará el ahorro de recursos naturales mediante la reutilización, el reciclado y cualquier otra forma de valoración y cierre de los ciclos.

4. (B) Se tendrá especial cuidado en la protección de la naturaleza y la biodiversidad, estableciendo corredores ecológicos adecuados al emplazamiento y la dimensión de las actuaciones. Se incentivará la forestación de los espacios libres.

5. (P) Se elaborarán los estudios y se pondrán en marcha medidas correctoras que tomen en consideración los efectos ambientales derivados de la contaminación atmosférica y acústica ligada a las actividades logísticas y de transporte.

6. (P) Los instrumentos de desarrollo del presente Plan trasladarán las condiciones generales que establezca la Confederación Hidrográfica del Duero para la correcta explotación de las infraestructuras hídricas afectadas, la gestión de las aguas residuales y, en particular, su destino y tratamiento previo conforme a la normativa de aplicación al respecto.

7. (P) Los instrumentos de desarrollo garantizarán el suministro de agua incorporando las soluciones técnicas más adecuadas y las autorizaciones administrativas necesarias para su definitiva puesta en funcionamiento.

8. (P) En el ámbito de actuación del Plan Regional, los tramos del Canal de Palencia así como sus sistemas de desagüe y explotación deberán mantenerse totalmente operativos.

9. (P) Se articularán las medidas que garanticen la reducción de los vertidos durante la fase de ejecución del proyecto y elaboración de un plan de gestión de residuos peligrosos resultantes de la actividad del enclave.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

10. (B) *Se organizará el transporte público interno y los recorridos ciclistas y peatonales, para fomentar su uso. Y se fomentará el transporte ferroviario para el acceso del personal. Se organizará el sistema de transporte de forma que se incentiven las relaciones con las localidades vecinas para que éstas cumplan como centros de servicios y vida local con preferencia a otros centros más alejados. Se utilizarán sistemas inteligentes de transporte con el objetivo de hacer el transporte más eficaz.*

11. (B) *Se buscará la eficiencia energética de las edificaciones y el uso de materiales renovables. Se valorará el uso de la madera con certificación de gestión forestal sostenible. Se estudiará la posibilidad de crear una red general de suministro de calor.*

Artículo 59. Coherencia (B)

Todas las actuaciones del Enclave Logístico guardarán coherencia con una idea e imagen general de conjunto. Concretamente, tanto en los procesos de urbanización como en los de edificación se aplicarán criterios de imagen global en cuanto a materiales, acabados, formas y detalles críticos, así como a enfatizar la jerarquía de los espacios, que se desarrollarán en un documento técnico elaborado al efecto.

Sección 2ª. Urbanización.

Artículo 60. Movilidad interior (O)

1. *En el espacio del Enclave Logístico Regional se diseñará el sistema viario de acuerdo con un correcto equilibrio entre los distintos modos de movilidad. Aun considerando las necesidades funcionales de la actividad logística, se garantizará una movilidad adecuada de los modos más sostenibles, no motorizados.*

2. *Se procurará implementar un sistema interno de transporte público, mediante vehículos eléctricos u otro sistema similar, que reduzca, respecto a los sistemas habituales, la contaminación por ruido y por emisiones de gases, aumente la capacidad del transporte y la mejora de la calidad del servicio.*

3. *En el diseño del viario se aplicará una velocidad de cálculo baja (en torno a 50 Km. /h), que no fomente el movimiento rápido en el interior del enclave.*

4. *Se arborarán sistemáticamente todas las vías, especialmente en el espacio de las aceras, y sólo se permitirá su eliminación por razones funcionales, suficientemente justificadas.*

Artículo 61. Pavimentación (O)

1. *La pavimentación de los viales y de la superficie de apoyo para el almacenamiento descubierto debe contar con unas condiciones óptimas de pavimentación que proporcionen una superficie segura, cómoda, duradera y económica para su funcionamiento. Exigen unos requerimientos estrictos en cuanto a las cargas que deben soportar y a las velocidades de los equipos de manipulación.*

2. *El dimensionamiento de los pavimentos seguirá las recomendaciones de proyecto y construcción de pavimentos portuarios (ROM 4.1/94).*

3. *En todo caso se evitará la creación de amplias superficies impermeables, mediante la creación de bandas naturales o la utilización, en determinados espacios, de pavimentos ecológicos tipo celosía, que contribuya a mejorar los índices de infiltración.*

4. *Siempre que se mantengan los requerimientos técnicos exigidos para cada espacio, se procurará la utilización de árido reciclado.*

Sección 3ª. Sistemas Urbanos.

Artículo 62. Dotación (O)

La dotación de redes de servicios urbanos se calculará conforme a las edificabilidades y usos previstos. En la memoria de los proyectos de urbanización correspondientes se justificarán las medidas



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

adoptadas, que evitarán tanto la dotación insuficiente como el sobredimensionamiento. Se tendrá en cuenta que en el abastecimiento de los distintos servicios (agua, energía en sus distintas formas, etc.) deberá promoverse el ahorro.

Artículo 63. Compatibilidad entre redes (O)

1. Se guardarán las distancias de seguridad entre las redes de servicios que discurran en el subsuelo, de acuerdo a las exigencias legalmente establecidas. En concreto, respecto a la red de agua potable se guardará unas distancias horizontales y verticales de al menos 50 cm. de las redes de alcantarillado y gas; y de 30 cm. respecto a cualquier otra red.

2. En los Proyectos Regionales o Planes Parciales que desarrollen el presente Plan Regional deberá plantearse la conveniencia de establecer galerías de servicios visitables.

Sección 4ª. Espacios Libres.

Artículo 64. Diversificación (O)

1. Los espacios libres se organizarán de forma que se consigan dentro de la unidad de conjunto distintas atmósferas en cada uno de ellos.

2. Los espacios libres son compatibles con el uso deportivo abierto, al aire libre.

3. Los espacios libres son compatibles con la utilización del subsuelo con los límites que establece la legislación urbanística de aplicación.

4. Las formas en que se desarrolle tal compatibilidad se determinarán en la normativa de los Proyectos Regionales o Planes Regionales que correspondan.

Artículo 65. Diseño (P)

1. El diseño de los jardines, parques y espacios libres responderá a criterios de eficiencia ecológica y uso racional del agua que eviten su despilfarro, siguiendo los principios de la xerojardinería que propicien un mantenimiento reducido con un claro sentido ecológico.

2. Se utilizarán especies autóctonas que son, de modo natural, eficientes en agua. Estrato arbóreo: encina, pino piñonero, quejigo, enebro, sabina; estrato arbustivo: espino majuelo, endrino, escaramujo, retama de bolas, gayumba...

Sección 5ª. Equipamientos.

Artículo 66. Carácter (O)

El lenguaje arquitectónico empleado y la imagen final de los equipamientos de la infraestructura logística facilitarán la lectura de su condición como elementos prioritarios de la estructura urbana.

Sección 6ª. Edificación.

Artículo 67. Condiciones de diseño (O)

Todos los edificios públicos o privados, de equipamiento o de servicio, etc., atenderán a los principios de la arquitectura bioclimática. En consecuencia, aprovecharán al máximo los recursos de sol y atmosféricos para que los consumos de agua y de energía para calefacción y refrigeración sean mínimos. Igualmente se evitarán en lo posible materiales de construcción con alto consumo de combustibles fósiles para su producción.”