



III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

A. DISPOSICIONES Y ACTOS

AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA

ACUERDO de 8 de marzo de 2024, del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca, por el que se aprueba definitivamente la modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco, del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca. Expte.: 2/2022/PLUR.

El Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Salamanca en sesión ordinaria celebrada el 8 de marzo de 2024 ha aprobado un Dictamen de la Comisión de Fomento y Patrimonio que literalmente transcrito en su parte resolutive dice:

«En virtud de los antecedentes descritos y los fundamentos jurídicos expuestos, y de acuerdo con los Arts. 165, 170, 174, 175 y 402.3 del Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, se *propone*:

Primero.– *Aprobar definitivamente* el documento denominado «*Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca*», promovido por ZALDESA (Zona de Actividades Logísticas de Salamanca), fechado en agosto de 2023, presentado en el Registro electrónico del Ayuntamiento el 13 de septiembre de 2023, firmado digitalmente por el Ingeniero de Caminos D. Francisco Lorenzo Ledesma el 13 de septiembre de 2023, y con CSV 14615034020102414343 y 14615034711472576035.

En el «Presupuesto aproximado de urbanización» del Estudio Económico – Financiero, se incluye una partida de 12.077 m² denominada «AC-16 surf S e=4 cm (CL-527)». La referencia a la CL-527 es errónea, teniéndose por tanto por no puesta, siendo la referencia correcta «CL-517».

Segundo.– *Publicar* el acuerdo de aprobación definitiva en el Boletín Oficial de Castilla y León, así como en la página web municipal, en la que se mantendrá un ejemplar del documento definitivamente aprobado.

Tercero.– *Notificar* el acuerdo de aprobación definitiva a la Administración autonómica, a la Administración del Estado, a la Diputación Provincial y al Registro de la Propiedad, acompañando un ejemplar del instrumento aprobado en soporte digital. Un ejemplar del instrumento aprobado será enviado a la Administración autonómica para su incorporación al Registro de Urbanismo de Castilla y León.

Cuarto.– *Levantar la suspensión de licencias* dispuesta en la Resolución de aprobación inicial.

Quinto.– *Dar traslado* del acuerdo de aprobación definitiva a la *Oficina Presupuestaria* y al *Servicio de Intervención* para su conocimiento a los efectos oportunos.»

Lo que se hace público para general conocimiento.

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Valladolid, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio en el B.O.C. y L., de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Todo ello, sin perjuicio de cualesquiera otras acciones que se estimen procedentes.

Salamanca, 10 de abril de 2024.

El Concejal Delegado de Fomento,
Fdo.: JOSÉ FERNANDO CARABIAS ACOSTA



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN – DOCUMENTO NORMATIVO

DN–DOCUMENTO NORMATIVO



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DOCUMENTO NORMATIVO

ÍNDICE

DN-MV.- MEMORIA VINCULANTE

DN-NU.- NORMATIVA URBANÍSTICA

DN-PO.- PLANOS DE ORDENACIÓN

DN-EE.- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

ANEXO Nº 1.- RESUMEN EJECUTIVO

ANEXO Nº2.- INFORMES SECTORIALES

ANEXO Nº3.- ESTUDIO DE AFECCIÓN HIDRÁULICA DEL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO A LAS
OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL (ODT) EXISTENTES EN LA AUTOVÍA A-62

ANEXO Nº4.- TRAMITACIÓN EFECTUADA PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA

DN-DOCUMENTO NORMATIVO



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

DN-MV MEMORIA VINCULANTE



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-MV.- MEMORIA VINCULANTE

ÍNDICE

TÍTULO I.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL	1
TÍTULO II.- CUMPLIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS 172 Y 173 DEL RUCYL.....	4
TÍTULO III.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN Nº 1. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO	4
TÍTULO IV.- ORDENACIÓN PROPUESTA	6
Capítulo IV.1.- Condicionantes de la ordenación	6
Capítulo IV.2.- Análisis de las alternativas	7
Capítulo IV.3.- Descripción de la ordenación propuesta.....	8
Capítulo IV.4.- Zonificación	13
Capítulo IV.5.- Adecuación al planeamiento superior y a la normativa urbanística vigente.....	20
Capítulo IV.6.- Gestión urbanística y unidades de Actuación	21
TÍTULO V.- RED VIARIA Y SERVICIOS	21
Capítulo V.1.- Red viaria	21
Capítulo V.2.- Servicios urbanísticos.....	24
Capítulo V.3.- Entubación del arroyo de Los Mártires a su paso por el ámbito del Puerto Seco	29
TÍTULO VI.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 3/1998 DE 24 DE JUNIO DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS DE CASTILLA Y LEÓN	31
Capítulo VI.1.- Condiciones de diseño	31
TÍTULO VII.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE LA URBANIZACIÓN.....	32
TÍTULO VIII.- OBLIGACIONES DEL PROMOTOR.....	33
TÍTULO IX.- PLAN DE ETAPAS	33
TÍTULO X.- CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS SECTORIALES.....	34
TÍTULO XI.- DOCUMENTACIÓN DE LA MODIFICACIÓN. TRAMITACIÓN	36
TÍTULO XII.- COHERENCIA DEL MODIFICADO Nº1 SOBRE EL MODELO TERRITORIAL Y SOBRE EL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTES.....	37
Capítulo XII.1.- Modelo territorial	37
Capítulo XII.2.- Ordenación general	37

DN-MV MEMORIA VINCULANTE



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO XIII.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 9/2014 GENERAL DE TELECOMUNICACIONES DEL
MINISTERIO DE ASUNTOS ECONOMICOS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (antiguo Ministerio de
Industria, Energía y Turismo).....37

TÍTULO XIV.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 4/2007 DE PROTECCIÓN CIUDADANA DE CASTILLA Y
LEÓN (art. 12.1)38

TÍTULO XV.- NORMATIVA EN RELACIÓN A LA PROTECCIÓN FRENTE AL RUIDO40



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-MV MEMORIA VINCULANTE

TÍTULO I.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL

La Modificación nº 1 que se plantea en el presente documento tiene como fin primordial el interés público de lanzar la iniciativa del Sistema General Puerto Seco adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda.

Además, la presente Modificación nº 1 tiene por objeto:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la A-62, incrementándose la superficie de las parcelas destinadas a actividades logísticas y de transporte, en la forma que demandan en la actualidad los agentes y operadores de este mercado, obligando ello a modificar la edificabilidad de las parcelas resultantes, redistribuyéndola en función de las previsiones de demanda, pero lógicamente sin incremento alguno de la prevista en el Plan Especial vigente. La asignación de la edificabilidad de cada parcela queda de definida en el Capítulo IV.4 Zonificación. La supresión de esos viales conlleva la ampliación de la superficie de las parcelas resultantes y por tanto, es lógico aumentar la superficie de la parcela mínima; por ello se incrementa la parcela mínima en el uso clase transporte de 5.000 m² a 10.000 m², modificándose por coherencia también el frente mínimo de parcela de 10 metros vigente a 30 metros en el presente Modificado nº 1.
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial por desaparecer su demanda ante los cambios de tendencias logísticas, destinando las zonas donde se pensaba implantar esta actividad en zonas destinadas a uso clase transporte, aumentando de esta manera la capacidad de oferta del Puerto Seco.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo y ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la Plataforma Intermodal para acopio de contenedores, silos de grano, etc..., pero manteniendo el uso terciario como uso compatible con el resto de usos permitidos y compatibles dentro de la Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco.
- La demanda de este uso terciario puede satisfacerse en los sectores colindantes, también de titularidad pública municipal, como son el Centro de Transporte (Cetramesa) y el sector de MercaSalamanca. Además dicha demanda también puede ser asumida en los sectores colindantes de uso industrial y logístico de Peña Alta, Lanchas y Malotas que están ya en desarrollo o lo estarán en un plazo de tiempo breve y entre sus determinaciones está el uso terciario.
- La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, dejando sin comunicación directa las zonas situadas a ambos lados de dicha infraestructura viaria; la supresión de dicho paso elevado está justificada por varios motivos, uno de ellos y principal, es que no se considera necesaria la conexión de las zonas indicadas mediante esa infraestructura, ya que realmente las dos zonas pueden tener un funcionamiento totalmente operativo aunque estén independizadas físicamente, ya que la zona situada al norte de la A-62 está perfectamente conectada con la carretera autonómica CL-517 por sendas glorietsas existentes en la referida carretera y la zona



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

ubicada al sur de dicha autovía está conectada con la carretera estatal N-620, igualmente por tres glorietas existentes en dicha vía. Por otra parte, la eliminación del paso elevado supone un ahorro económico importante en el desarrollo del Puerto Seco, facilitándose por tanto su ejecución, al tener que aportarse menos recursos financieros a dicho desarrollo. Con independencia de lo expuesto la eliminación del paso elevado produce un impacto muy positivo sobre la rasante de los viales de ambas zonas, ya que no es preciso elevar la rasante de los viales denominados en el documento de planeamiento aprobado H-3 y H-4 para permitir la conexión de las dos glorietas que estaban previstas en dichos viales por encima de la autovía A-62, lo que suponía elevar los viales hasta alcanzar una cota de la obra de fábrica sobre la autovía que permitiera la circulación por ella de los vehículos de mayor gálibo, tal y como establece la normativa en dicha materia.

- Finalmente se modifican algunos parámetros de las edificaciones que estaban determinadas en el Plan Especial vigente, tales como altura de edificación, que estando limitada a 10,50 m pasa a 15,00 m, número de plantas que estando vigente 3 plantas, pasa a 4 plantas, y retranqueos a fachada, que estando fijados en el Plan Especial vigente en 10m, se establece libre en el presente Modificado nº 1. Hay que poner de manifiesto que estas modificaciones introducidas son determinaciones que están contempladas en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en su Ordenanza 12ª de Sistemas Generales de Equipamiento y por tanto no suponen modificación alguna del citado Plan General.

En consonancia las modificaciones que se han introducido tienen que tener su reflejo en las Ordenanzas contenidas en la Normativa Urbanística. Concretamente, y como se ha expuesto en el párrafo anterior, desaparece en Ordenanzas el uso de centro de conducción segura y seguridad vial (artículo 28); también se suprime el uso terciario como tal, quedando limitado como uso compatible para el resto de usos permitidos, modificándose el artículo 25 y el artículo 26.

También se modifican, aunque se trata de extremos generalistas, los artículos 1 y 3, que tratan de la denominación del documento (se denomina en el presente como Modificación nº 1) y de la Interpretación de los mismos (por las modificaciones que ha sufrido el P.G.O.U. de Salamanca posteriormente a la aprobación del vigente Plan Especial del Sistema General Puerto Seco) respectivamente.

Igualmente se modifica, por temas formales, el artículo 38 Instrumento de gestión, que por normativa se denominará Desarrollo de la actuación; también por causa de normativa se modifica el artículo 73 Prohibición de publicidad, pero solo para indicar que se ha aprobado una nueva Ley de Carreteras, y en la nueva legislación los temas relacionados con la publicidad se encuadran en el artículo 37 de dicha ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras. También se ha suprimido el artículo 45 "Proyecto de Reparcelación" y en el título VI de Aplicación General de estas normas se ha introducido lógicamente que se tendrá en consideración las determinaciones contenidas en la presente Modificación nº1.

Los artículos que se alteran y pueden tener más transcendencia en el desarrollo de la actuación, son los correspondientes a los artículos 67 Ordenanza de zonas de clase transporte, 68 Ordenanza de zonas de uso terciario y 70 Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal (Área de almacenamiento y vía mango).



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

En el primero de ellos, 67, se modifica el ámbito de las parcelas destinadas a uso clase transporte, así como la parcela mínima que pasa de 500 m² a 10.000 (en consecuencia con el objeto principal de la presente Modificación nº 1), el frente nuevo, que pasa de 10 m a 30 (por el mismo motivo), los retranqueos mínimos (por idénticos motivos). Se modifica la edificabilidad máxima, que pasa de ser la misma en todas las parcelas, a variar en las 6 parcelas destinadas a este uso, en base a las previsiones que se tienen de potenciales ocupadores de los mismos. Por último, se aumenta la altura máxima 10,50 m a 15,00 m y el número de plantas de 3 a 4, todo ello en base al futuro destino (logístico) que van a tener algunas de las parcelas destinadas al uso clase transporte. Es preciso poner de manifiesto que la altura máxima de 15,00 está contemplada en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca para los Sistemas Generales de Equipamiento Transporte.

El artículo 68 Ordenación de Zonas de Uso Terciario se modifica con el fin de eliminarlo de la actual parcela denominada M-8 y solo permitirse, como uso compatible con el resto de usos; se anula la determinación de parcela mínima de 5.000 m² y la edificabilidad máxima que se le asignaba a dicha parcela M-8.

En el artículo 70 Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal queda modificado el ámbito de las mismas, pasando de ser las parcelas denominadas en el vigente documento de planeamiento M-7 y M-9 a las denominadas M-7 y M-8, habiendo englobado la presente parcela M-7 a la vigente M-8 (de uso terciario, que desaparece).

Además, las parcelas vigentes de este uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal no están dotadas en el documento urbanístico vigente de edificabilidad y en la presente Modificación nº 1 si se les asigna una edificabilidad de pequeña magnitud, acorde con el destino "a priori" previsto.

También se han incorporado dos nuevos artículos en el título V. Normas establecidas por los diferentes organismos en los preceptivos informes sectoriales emitidos; el **Artículo 78. Delimitación de zonas de protección**, ubicado en el capítulo V.4 Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, con el fin de incorporar las limitaciones a edificación contempladas en la vigente Ley 38/2015 de 29 de septiembre, así como al Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre y el **Artículo 79. Ley 9/2014 General de Telecomunicaciones**, ubicado en el capítulo V.5 Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

El ámbito, la delimitación y la edificabilidad máxima limitada a 0,20 m²/m² por el Plan General de Ordenación Urbana permanecen inalterados; del resto de las determinaciones contempladas en el vigente Plan Especial algunas han sufrido variación, concretamente las superficies destinadas a espacios libres públicos, servicios urbanos, nuevo trazado de vía pecuaria y aparcamientos han aumentado su superficie.

De acuerdo con lo contemplado en el artículo 169 **Modificaciones** del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en el presente documento de Modificación nº 1 del Plan Especial "Puerto Seco" solo se expondrán los aspectos que sufran modificaciones o sean afectados por ellas. En el Título XI. *Documentación de la Modificación. Tramitación*, queda detallado y justificado este aspecto.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO II.- CUMPLIMIENTO DE LOS ARTÍCULOS 172 Y 173 DEL RUCYL

Cuando se modifique un instrumento de planeamiento urbanístico es preceptivo el cumplimiento del artículo 172 **Modificaciones de espacios libres y equipamientos** del RUCYL

“La aprobación de las modificaciones de cualquier instrumento de planeamiento urbanístico que alteren los espacios libres públicos o los equipamientos públicos, tanto existentes como previstos en el planeamiento, requiere que la superficie de espacio libre o equipamiento que se destine a otro uso sea sustituida por una nueva superficie con la misma calificación y equivalente superficie y funcionalidad”.

En la presente Modificación se han variado las superficies de las diferentes zonas de uso libre público por razones de la mejora de la configuración que se ha establecido, pero la superficie del conjunto de todas ellas, supera en más de 700 m² la superficie establecida en el planeamiento vigente y por tanto se cumple con lo estipulado en el citado artículo 172; en el Título IV ORDENACIÓN PROPUESTA se detalla el citado cumplimiento. Además por ser el propio Plan Especial un Equipamiento Público no tiene asignada superficie específica a tal uso.

En cuanto al artículo 173 **Modificaciones que aumenten el volumen edificable o la intensidad de edificación**, al no alterarse el parámetro de edificabilidad, que de acuerdo a la Ordenanza 12 de Sistemas Generales de Equipamiento del P.G.O.U., Art. 8.13.10, la edificabilidad máxima para el Puerto Seco no superará 0,20 m²/m². La edificabilidad es de 409.866,52 m² x 0,2 m x 0,2 m²/m² = 81.973,3 m²c, por tanto se mantiene, aunque se redistribuye entre las parcelas de la zona de Uso Transporte y la zona de uso de Ampliación de Plataforma Intermodal, en la manera que queda detallada en el Título IV. *Ordenación Propuesta*.

TÍTULO III.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN Nº 1. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO

Aunque se podría interpretar que la acreditación del interés público de la Modificación nº1 que se propone es intrínseca a la naturaleza de un Plan Especial de Equipamiento, ya que se trata de un Sistema General y por tanto es una dotación urbanística pública que está al servicio de toda la población del término municipal de Salamanca, además del carácter público de la misma (y por tanto servir al interés general), sería suficiente para la obligada acreditación. No obstante, también se argumentará en base a que con la modificación que se pretende en el presente documento se mejorará y potenciará el desarrollo que el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca previó para esa zona de Salamanca. Además también se afectará de manera directa a la ciudadanía, al bienestar social, a los ingresos económico del erario público (en sus diversos estamentos), etc...

Efectivamente, el Plan Especial Puerto Seco está enclavado en una zona donde el Plan General de Ordenación Urbana estableció un conjunto de infraestructuras que forman un conglomerado para actividades productivas en el que se encuentra también la Plataforma Intermodal Ferroviaria, enclavada en el Sector Peña Alta como Sistema de Equipamiento Local, el Sistema General Centro de Transporte de Salamanca (ya a pleno rendimiento con actividades varias, entre ellas la logística), el Mercado de Mayoristas



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Mercasalamanca, así como varios Sectores Industriales (Malotas y Lanchas). El Plan General así lo dispuso pensando en la complementación de las actividades económicas implantadas en una u otra zona del citado conglomerado.

Por lo expuesto, es obligado que cada uno de los sectores descritos puedan desarrollar su cometido, ya que si alguno de ellos no “cumple su función” puede acarrear graves perjuicios al resto.

La intermodalidad prevista en la Plataforma y en el Puerto Seco, con el impulso que todas las instituciones (Comunidad Europea, organismos internacionales, estatales, autonómicos...) quieren dar un fuerte impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, para evitar en lo posible el tránsito de vehículos pesados por las carreteras, tránsito que produce una elevada contaminación atmosférica por el uso de combustibles fósiles frente a la posibilidad de que el transporte ferroviario utilice energías limpias; dicha intermodalidad conlleva que en su entorno se implanten operadores que completen la distribución de las mercancías hasta el lugar de consumo. Por ello, es necesario crear espacios en el entorno del conglomerado o “nodo” citado puedan dar cabida de manera adecuada a los fines para los que se han programado. De hecho, en la actualidad están proliferando en un elevado número, iniciativas de este tipo, con parcelas de grandes dimensiones para acoger las actividades que se han reseñado; las ayudas para la implantación de estas infraestructuras son elevadas y están propiciadas tanto por organismos internacionales como estatales o autonómicos.

Igualmente se ha constatado que algunas empresas de transformación de productos que se transportan también requieren de instalaciones de gran envergadura, fundamentalmente por razones de economía de producción y mantenimiento.

Por ello, para dar respuesta a esta demanda, se promueve la presente Modificación nº 1 también con el fin de eliminar el uso para actividades de conducción segura y de seguridad vial y el uso terciario como tal uso en una zona concreta, aunque permitiendo dicho uso como compatible con los usos permitidos establecidos en su momento y modificar la ordenación viaria con la supresión del paso superior previsto sobre la A-62, y suprimiendo también algún vial de los previstos.

En la Modificación nº 1 que se plantea, con la supresión de algún vial de los previstos en el vigente Plan Especial, se consigue, aparte de una mayor superficie para actividades de transporte y de plataforma intermodal (del orden de 6.000 m²), la conformación de parcelas de mayor tamaño de las contempladas en la ordenación vigente, dando con ello una mejor respuesta a la demanda actual del sector logístico, uso que ya planificó en su día el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca. La edificabilidad total se redistribuye en las parcelas de la manera que se ha considerado en función de las demandas previstas.

El interés público o interés general que tiene que acreditar cualquier modificación de planeamiento aprobado que se lleve a cabo, de acuerdo con el artículo 169 Modificaciones del RUYCL, en este caso viene sustentado en que la actuación prevista en el Plan General, con el Puerto Seco, un Centro de Transporte, una Plataforma Intermodal, un Mercado de Mayoristas, todos de titularidad municipal, incluso uno de los sectores industriales, (Peña Alta a través de una sociedad de capital 100% municipal, Zaldesa) al crear un conglomerado realmente importante de actividad logística, hace necesario en la actualidad, para cumplir las



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

expectativas que se previeron en su día, modificar las determinaciones y por ello su planeamiento, dado que obligatoriamente deben adaptarse a las nuevas tendencias del mercado. En eso radica su interés público.

Como consecuencia de la modificación que se propone y como otro aditamento para acreditar el interés general, la modificación propiciará la implantación de empresas en el oeste de Salamanca capital, evitando que algunos promotores u operadores del mercado desistan de su ubicación en la zona, al no existir parcelas que satisfagan sus necesidades. Es claro que su establecimiento conllevará la creación de un número importante de puestos de trabajo, eliminando parte del elevado paro que hay en la comunidad, con el consiguiente aumento de la afiliación a la Seguridad Social; igualmente, los nuevos puestos de trabajo permitirán que esas familias entren a formar parte de la “rueda de consumo” saliendo del entramado de ayudas públicas y de la marginación social que ello conlleva, que a su vez creará y potenciará otro tipo de actividades lucrativas en el entorno de Salamanca.

Además, conllevará un incremento de los ingresos de las arcas municipales por impuestos de construcción, de impuestos de bienes inmuebles, de actividades económicas, así como un incremento de ingresos estatales como IRPF, IVA, etc...

Realmente, con la modificación que se pretende se “actualizará” de gran manera la zona de actividades que previó el Plan General en la zona oeste de Salamanca, lo que potenciará la atracción de nuevas iniciativas industriales y logísticas evitando que se localicen en otros territorios, incluso en otro país (Portugal), lo que lógicamente redundará en mejorar el nivel de empleo, con las ventajas de todo tipo, alguna de las cuales se ha particularizado. Estas empresas como se ha expuesto demandan parcelas de mayor superficie y por tanto mayor frente de parcela, más altura de las edificaciones para logística, y un número de plantas mayor, así como a veces eliminación de retranqueos a frente de parcela para mejorar la manipulación de productos (entrada de vehículos al interior de las edificaciones). Esto justifica la modificación de algunos parámetros que se lleva a cabo en la presente Modificación nº 1, que como se ha expuesto, está dentro de las determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana vigente.

TÍTULO IV.- ORDENACIÓN PROPUESTA

Capítulo IV.1.- Condicionantes de la ordenación

El primer condicionante que se presentó para establecer la ordenación aprobada en su día del Sistema General Puerto Seco es la ubicación del mismo, ya que el ámbito es atravesado por la autovía A-62 y por la línea de ferrocarril 01-120-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa, por lo que queda dividido en tres zonas independientes. Para permitir la comunicación entre la carretera N-620 y la CL-517 y permeabilizar por tanto la autovía A-62, se consideró necesario proyectar un paso sobre la misma. Este paso condicionó el diseño en planta de todos los viales, así como sus rasantes, ya que se tuvo que respetar un gálibo mínimo sobre la autovía de 5,30 m., lo que obligó a realizar terraplenes importantes en amplias zonas del sector. En la propuesta que se realiza en la presente Modificación nº 1 se elimina esa conexión, ya que se ha analizado la alternativa del funcionamiento de manera independiente, pero relacionada, de las tres zonas y se ha considerado que no es necesaria esa conexión, ya que si alguna de las actividades que se implante necesita conectarse con alguna de las implantadas en otra de las zonas, pueden hacerlo de manera



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

rápida y cómoda por la N-620 y las dos glorietas existentes en la CL-517, siendo más perjudicial para todo el sector elevar las rasantes de los viales para conseguir el gálibo sobre la A-62.

Como se ha expuesto anteriormente, la eliminación del paso elevado sobre la A-62 supone un ahorro económico importante dentro del montante necesario para el desarrollo del Puerto Seco, que como todo sistema general es de titularidad pública y los recursos económicos para la ejecución de las obras los tiene que soportar, lógicamente, las arcas públicas; por tanto, cualquier ahorro económico se considera beneficiosos para el erario público.

Además la eliminación del paso elevado sobre la A-62, como también se ha expuesto, mejora las condiciones de las parcelas resultantes, no solo en superficie, sino también en su planimetría.

Estos dos aspectos redundarán en una mejor consecución de los objetivos de implantación de actividades económicas, de las que tan necesitado está el municipio salmantino.

Se considera, por tanto, que el acceso a las tres zonas está muy bien resuelto desde las dos glorietas existentes en la CL-517, y por las tres glorietas situadas en la N-630.

Capítulo IV.2.- Análisis de las alternativas

Las alternativas que se analizaron para la redacción de la ordenación que se aprobó en su día, se referían a la configuración geométrica, a la distribución de los distintos usos establecidos y al tamaño idóneo de las parcelas, estando muy condicionada la configuración por la necesidad de construir un paso sobre la A-62 para permeabilizar las dos zonas situadas o ambos pasos de la misma. En esta Modificación nº 1 que se pretende, el condicionamiento de la pasarela mencionada ha desaparecido al haberse tomado la decisión de que las tres zonas tengan funcionamiento de manera independiente, sin conexión directa entre ellas, sino a través de las carreteras N-620 y CL-517.

Asimismo, la decisión de no ubicar dentro del Sistema General Puerto Seco el centro de conducción segura y seguridad vial, dado el nulo interés que ha suscitado dicha actividad y asignar a esas parcelas también uso de transporte y logístico, elimina el condicionante que ello suponía.

Por tanto, a la zona situada al norte, a la que se accede desde las dos glorietas existentes en la carretera autonómica CL-517 próxima a "Mercasalamanca" y al Centro de Transportes, se le mantiene el uso de clase transporte que tenía asignado en el Plan Especial vigente, no habiéndose modificado, por tanto, el uso de esa zona.

En las zonas del ámbito que tienen acceso desde las tres glorietas existentes en la carretera estatal N-620 se mantendrá el uso de Plataforma Intermodal con zonas para ampliación de la vía mango o de manejo de la propia Plataforma Intermodal, así como la superficie para ampliación del almacenamiento (contenedores, silos...) de la propia Plataforma. Al resto de las parcelas se le asignará un uso de clase transporte.

En relación con el tamaño de las parcelas se ha intentado que, en principio, sean de grandes dimensiones, ya que el mercado es lo que demanda en la actualidad.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Capítulo IV.3.- Descripción de la ordenación propuesta

A continuación se describe la ordenación propuesta en las zonas destinadas a usos de actividad industrial, logística de almacenamiento.

Como se ha expuesto en el TÍTULO I.- OBJETO DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL de la presente Memoria Vinculante, alguna de las modificaciones propuestas está encaminada a suprimir alguno de los viales verticales en la zona situada al norte de la A-62, con el fin de aumentar la superficie de las parcelas resultantes, que conformaran el Sistema General; también como se expuso en el TÍTULO III.- JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN Nº 1. ACREDITACIÓN DEL INTERÉS PÚBLICO, la razón o motivo de dicha supresión es con objeto de mejorar los espacios destinados a la intermodalidad en el conjunto o “nodo” que forman además del Puerto Seco, la Plataforma Intermodal y los Sistemas Generales del Centro de Transportes y Mercasalamanca, así como los sectores industriales y logísticos de las inmediaciones.

La eliminación de la obra de paso sobre la Autovía A-62, obedece fundamentalmente a que no aporta ninguna ventaja para la conectividad de las zonas situadas a ambos márgenes de dicha vía, ya que están perfectamente conectadas por la CL-517 y por la N-620 que las circunvalan.

En el ámbito del Sistema General “Puerto Seco” se pueden diferenciar tres zonas destinadas a uso de clase transporte y a ampliación de plataforma intermodal, siendo estas las siguientes:

En el espacio comprendido entre la autovía A-62 y la carretera CL-517 la ordenación propuesta se estructura a partir de dos viales principales de acceso que parten de las glorietsas existentes en la carretera CL-517 y que finalizan en dos nuevas glorietsas, unidas ambas por un vial que permite que los usuarios de las cuatro parcelas que se van a crear en dicha zona puedan utilizar, de manera indistinta, ambas glorietsas de acceso a la CL-517, con la ventaja que ello pueda representar en momentos de gran afluencia o salida de vehículos. Se han creado cuatro parcelas, de las cuales dos de ellas la M-1 y M-4 tienen condicionada su superficie por los viales de acceso; la zona situada entre ambos viales se ha dividido en dos parcelas, denominadas M-2 y M-3, ya que en una de ellas, la M-3 próxima al del Centro de Transportes, se pretende crear un aparcamiento de vehículos pesados que complementa al Centro de Transportes, ya que el desarrollo de ese otro sistema general de transporte ha tenido en los últimos años un importante incremento de actividad, construyéndose nuevas naves logísticas y habiéndose visto totalmente desbordada la demanda de aparcamiento de vehículos pesados en la zona reservada para ello dentro del Centro de Transporte; esta fuerte demanda está motivada por la seguridad que proporciona el estacionamiento en áreas vigiadas las 24 horas, siendo muy escasas a lo largo de la A-62 y de la A-66. Como este servicio al transporte nacional e internacional se considera prioritario dentro de los fines que deben de cubrir las instalaciones públicas, es necesario incrementar, de manera importante, las plazas para aparcamiento vigilado y seguro de los vehículos de transporte que efectúan las rutas A-62 y A-66. Por ello, una de las parcelas se destinará a un aparcamiento vigilado de vehículos pesados a gestionar por el Centro de Transporte con el fin de ampliar un servicio esencial a los transportistas, tanto locales como foráneos.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Se ha mantenido un vial de pequeña entidad, ya previsto en la ordenación vigente, que comunique de manera limitada estas zonas con la parcela situada al sur de la A-62, denominada M-5, por el paso existente bajo la autovía. Esta zona se destina uso clase transporte.

Respecto a la zona comprendida entre la autovía A-62 y la línea de ferrocarril 01-120-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa, la ordenación se estructura en torno a un vial que discurre sensiblemente paralelo a la citada línea de ferrocarril y que comunica la glorieta situada en la carretera N-620, en las proximidades del paso sobre la citada línea de ferrocarril, con la parcela M-5 de uso clase transporte. Paralelo a este vial y al norte del mismo, discurre el nuevo trazado de la "Vereda de los Mártires". En esta zona se mantienen las zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal, tanto para la vía de mango o maniobra, como para el área de almacenamiento. Se elimina la parcela destinada a usos terciarios, que se incorpora al área de ampliación de almacenamiento; las posibles necesidades de uso terciarios (oficinas, servicios...) quedarían satisfechos por la compatibilidad de ese uso con el de la clase transporte.

El uso terciario que se compatibiliza en esta zona, así como en el resto del sector, es un uso terciario vinculado a las actividades de transporte y logística que se ubiquen aquí y no tendrá mucha entidad, pero posibilitará que dichas empresas tengan sus propios servicios dentro de sus parcelas. Pero ese uso terciario, como uso exclusivo en parcela y de gran entidad, en principio no está previsto en este sector, ya que en los alrededores existen terrenos que pueden albergar esas grandes instalaciones de uso terciario, ya que cuando se redactó el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca se diseñó un conglomerado que comprendía Sistemas Generales (Centro de Transportes, Mercado Mayorista y Puerto Seco) y sectores industriales y logísticos que conformaban un conjunto que diese respuesta a la demanda de actividades comerciales, industriales y logísticas, para que todo el conjunto se complementase, y formase un polo o "hubo" de uso industrial, logístico, administrativo, de servicios, etc...

Finalmente, toda la zona situada al sur de la línea de ferrocarril, que en el Plan Especial vigente tenía uso de centro de conducción segura y seguridad vial, en el presente Modificado nº 1 se destina a uso transporte y será una gran parcela denominada M-6, accediendo a ella desde la glorieta situada en la carretera N-620, desde la que también se accede al sector "Las Lanchas", pudiendo acceder también desde la glorieta que conecta con la Feria Ganadera.

Lógicamente las modificaciones que se han introducido tienen que tener su reflejo en las Ordenanzas contenidas en la Normativa Urbanística. Concretamente, y como se ha expuesto en el párrafo anterior, desaparece en Ordenanzas el *uso de centro de conducción segura y seguridad vial* (artículo 28); también se suprime el uso terciario como tal, quedando limitado como uso compatible para el resto de usos permitidos, modificándose el artículo 25 y el artículo 26.

También se modifican, aunque se trata de extremos generalistas, los artículos 1 y 3, que tratan de la denominación del documento (se denomina en el presente como Modificación nº 1) y de la Interpretación de los mismos (por las modificaciones que ha sufrido el P.G.O.U. de Salamanca posteriormente a la aprobación del vigente Plan Especial del Sistema General Puerto Seco) respectivamente.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Igualmente se modifica, por temas formales, el artículo 38 *Instrumento de gestión*, que por normativa se denominará *Desarrollo de la actuación*; también por causa de normativa se modifica el artículo 73 *Prohibición de publicidad*, pero solo para indicar que se ha aprobado una nueva Ley de Carreteras, y en la nueva legislación los temas relacionados con la publicidad se encuadran en el artículo 37 de dicha ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

Los artículos que se alteran y pueden tener más transcendencia en el desarrollo de la actuación, son los correspondientes a los artículos 67 *Ordenanza de zonas de clase transporte*, 68 *Ordenanza de zonas de uso terciario* y 70 *Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal* (Área de almacenamiento y vía mango).

En el primero de ellos, 67, se modifica el ámbito de las parcelas destinadas a uso clase transporte, así como la parcela mínima que pasa de 500 m² a 10.000 (en consecuencia con el objeto principal de la presente Modificación nº 1), el frente nuevo, que pasa de 10 m a 30 (por el mismo motivo), los retranqueos mínimos (por idénticos motivos). Se modifica la edificabilidad máxima, que pasa de ser la misma en todas las parcelas, a variar en las 6 parcelas destinadas a este uso, en base a las previsiones que se tienen de potenciales ocupadores de los mismos. Por último, se aumenta la altura máxima 10,50 m a 15,00 m y el número de plantas de 3 a 4, todo ello en base al futuro destino (logístico) que van a tener algunas de las parcelas destinadas al uso clase transporte. Es preciso poner de manifiesto que la altura máxima de 15,00 está contemplada en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca para los Sistemas Generales de Equipamiento Transporte.

El artículo 68 *Ordenación de Zonas de Uso Terciario* se modifica con el fin de eliminarlo de la actual parcela denominada M-8 y solo permitirse, como uso compatible con el resto de usos; se anula la determinación de parcela mínima de 5.000 m² y la edificabilidad máxima que se le asignaba a dicha parcela M-8.

En el artículo 70 *Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal* queda modificado el ámbito de las mismas, pasando de ser las parcelas denominadas en el vigente documento de planeamiento M-7 y M-9 a las denominadas M-7 y M-8, habiendo englobado la presente parcela M-7 a la vigente M-8 (de uso terciario, que desaparece).

Además, las parcelas vigentes de este uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal no están dotadas en el documento urbanístico vigente de edificabilidad y en la presente Modificación nº 1 si se les asigna una edificabilidad de pequeña magnitud, acorde con el destino "a priori" previsto.

Para todas las zonas anteriores las limitaciones de la propiedad respecto del ferrocarril y de las distintas carreteras se han establecido según la legislación sectorial vigente.

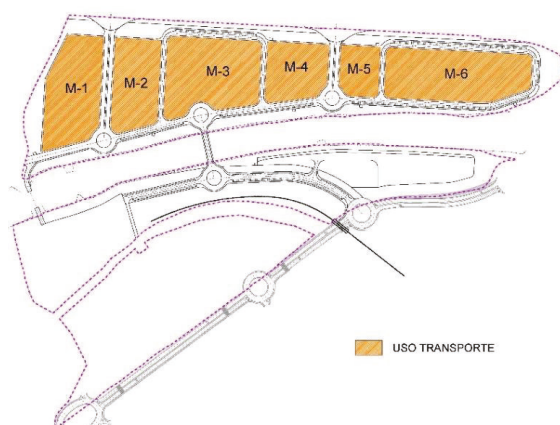
En cuanto a la distribución de usos, se ha establecido una ordenación dividida en zonas diferenciadas que se describen a continuación:



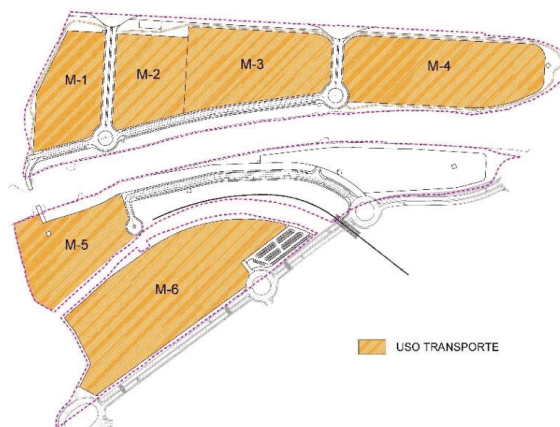
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

– Zonas de clase transporte

Estado vigente:



Estado modificado:



Zonas concebidas para la implantación de actividades de recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como sus instalaciones complementarias, permitiéndose como usos compatibles los de manipulación, transformación y almacenaje de mercancías. Se destina a estas zonas prácticamente el 100 % de la superficie construable total. Se sitúan en el espacio comprendido entre la autovía A-62 y la carretera CL-517, y en la parte sur del sector, con acceso desde la N-620. Las situadas al norte del ámbito como se ha expuesto, se denominan M-1, M-2, M-3 y M-4 y las situadas al sur de la A-62, M-5 y M-6.

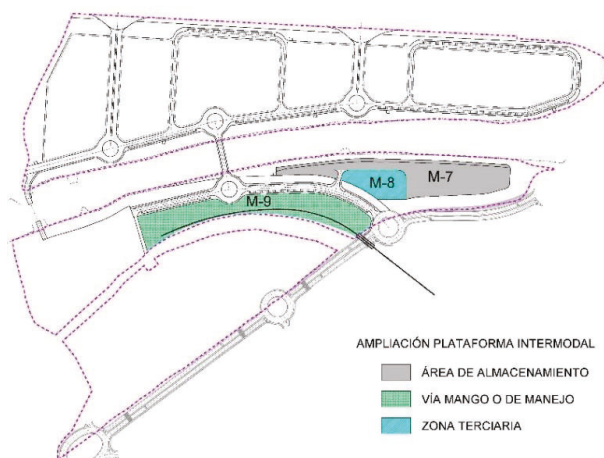
Estas zonas se han diseñado con manzanas de gran tamaño. Todas ellas cuentan con una edificabilidad variable sobre parcela neta según los posibles destinos a futuro, estableciéndose edificación exenta o adosada hasta en cuatro alturas.



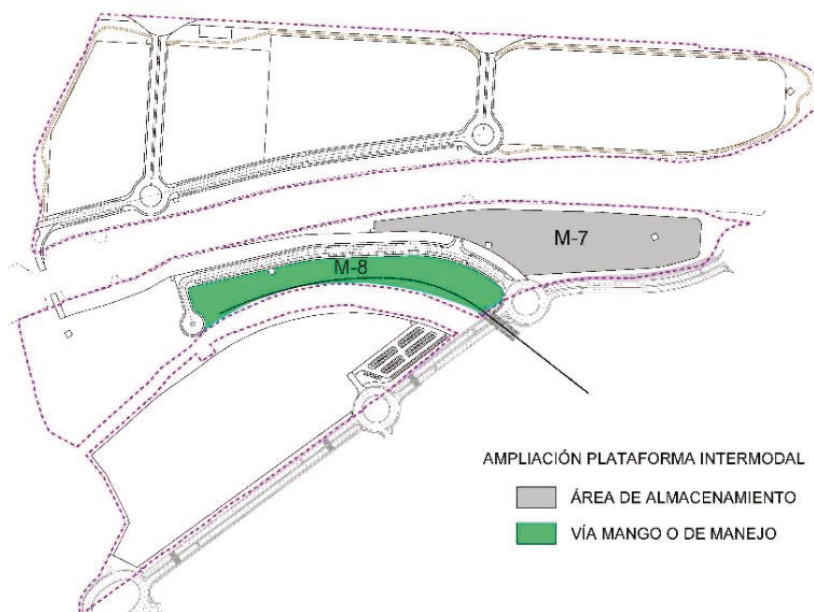
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

– Zona de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)

Estado vigente:



Estado modificado:



Zona destinada a la ampliación de la Plataforma Intermodal Ferroviaria situada en el sector "Peña Alta", está compuesta de dos áreas, una destinada al almacenamiento de contenedores y de graneles, denominada M-7 y la otra a la ampliación de la vía mango o de manejo, con el objeto de permitir una mejor maniobra de los trenes que accedan a la Plataforma Intermodal, denominada M-8.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

La superficie total de las dos zonas es de 45.659 m² teniendo una superficie construible de 700 m².

Capítulo IV.4.- Zonificación

La asignación de usos pormenorizados, así como la delimitación de las zonas descritas en el apartado anterior, en las cuales se aplican los usos mencionados, se define en el plano P0-1.1 MOD, Calificación y usos, indicándose a continuación sus determinaciones.

IV.4.1.- Aprovechamientos urbanísticos

Según establece el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en la Ordenanza 12ª de Sistemas Generales de Equipamientos, Art. 8.13.10, la edificabilidad máxima para el Puerto Seco no superará 0,20 m²/m².

La superficie de las zonas del Sistema General "Puerto Seco" a las que se le aplica esta edificabilidad es 409.866,52 m², después de haber deducido de la superficie total del Sistema General las zonas públicas que no generan aprovechamiento, coincidente con la señalada en el Plan Especial vigente, como no podía ser de otra manera, no estando por tanto en los supuestos previstos en el artículo 173 del RUCYL.

Edificabilidad: 409.866,52 x 0,20 m²c/m² = 81.973,3 m²c

Esta edificabilidad se distribuye entre las manzanas según se indica en lo que sigue.

USO CLASE TRANSPORTE				
ZONA	SUPERFICIE m ²	%	Coficiente de edificabilidad m ² c/m ²	Superficie edificable m ² c
MANZANA 1	25.981	6,21	0,789038	20.500,0
MANZANA 2	24970	5,97	0,800961	20.000,0
MANZANA 3	41.199	9,85	0,008495	350,0
MANZANA 4	51.257	12,26	0,204850	10.500,0
MANZANA 5	30.951	7,40	0,094449	2.923,3
MANZANA 6	69.674	16,67	0,387519	27.000,0
TOTALES	244.092	58,37		81.273,3



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

RESUMEN DE SUPERFICIES EDIFICABLES				
USO PORMENORIZADO		SUPERFICIE m²	%	Superficie edificable m² _c
CLASE TRANSPORTE		244.032	58,37	81.273,3
AMPLIACIÓN PLATAFORMA INTERMODAL	AREA DE ALMACENAMIENTO	27.062	6,47	500,0
	AMPLIACIÓN VIA MANGO	18.567	4,44	200,0
TOTALES		289.661	69,28	81.973,3

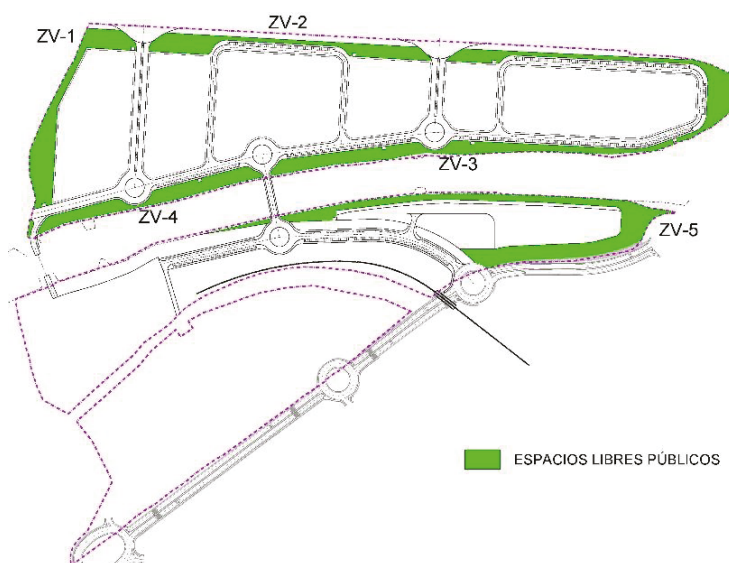


DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

IV.4.2.- Sistemas locales de espacios libres, vías públicas y servicios urbanos

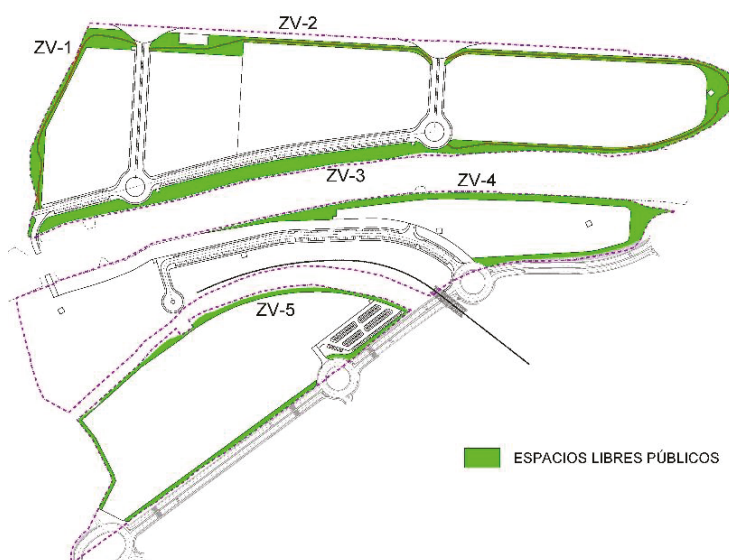
a) Espacios libres públicos

Estado vigente:



La superficie total de espacios libres públicos en la ordenación vigente es de 51.035 m²

Estado modificado:





DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Los espacios libres públicos también se han dispuesto en franjas periféricas, como estaban contemplados en el Plan Especial vigente.

Las superficies de estas zonas destinadas a espacios libres públicos son las siguientes:

ESPACIOS LIBRES	SUPERFICIE m ²	%
ZONA VERDE 1	5.531	1,32
ZONA VERDE 2	5.800	1,39
ZONA VERDE 3	23.220	5,55
ZONA VERDE 4	10.190	2,44
ZONA VERDE 5	7.131	1,71
TOTAL	51.872	12,41

La superficie destinada a espacios libres públicos se incrementa en 838 m² respecto a la que se determinaba en el Plan Especial vigente, por lo cual se da cumplimiento a los artículos 172 del RUCYL.

b) Vías públicas y aparcamientos

Estado vigente:

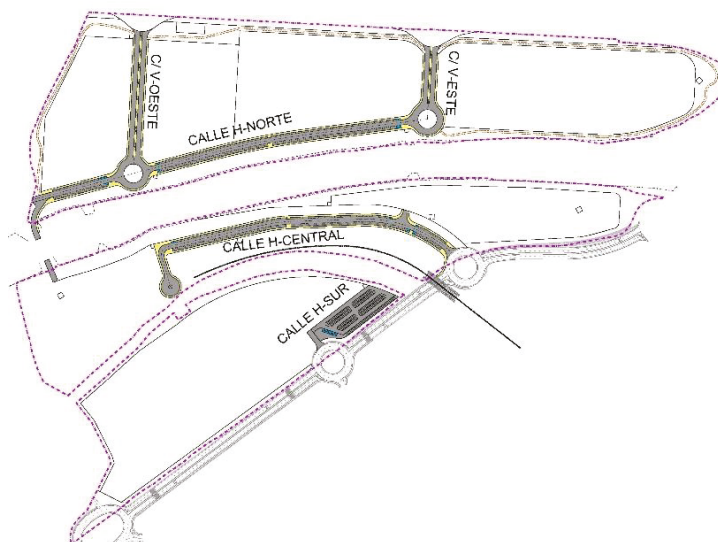


La superficie destinada en el Plan Especial vigente a vías públicas y aparcamientos es de 67.304 m², a la que hay que sumar una reserva de suelo de 6.456 m² para ampliación de la CL-517, otra zona de dominio público de 3.965,52 m² de la infraestructura viaria de la A-62, así como otra zona de dominio público ferroviario de 4.487 m², lo que totaliza 82.212,52 m².



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Estado modificado:



La red viaria interior tiene una superficie de 48.944,00 m², mucho menor que la aprobada en el Plan Especial vigente, al eliminar algunos viales verticales, a la que hay que sumar la reserva de suelo para una posible ampliación de la carretera CL-517 de 6.456 m², además de una zona de dominio público de la infraestructura viaria correspondiente a la autovía A-62 de 3.965,52 m² y otra zona también de dominio público de la infraestructura ferroviaria correspondiente a la línea de ferrocarril 01-120-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa de 4.487 m² no habiendo variado estas tres superficies de las que contenía el Plan Especial vigente, con lo que la superficie total es de 63.852,52 m², que representa un 15,27 % del Sistema General.

En esta superficie están incluidas 690 plazas de aparcamiento, con unas dimensiones unitarias de 5,00x2,50 m², tanto si son en línea como en batería, con excepción de las plazas reservadas para personas con movilidad reducida, a cuyo fin se destinan 19 plazas de las indicadas anteriormente; con este número de plazas de aparcamiento se superan en 12 plazas el total de las plazas previstas en el Plan Especial vigente, que contaba con un total de 678 plazas, de las cuales 18 estaban destinadas a vehículos de personas con movilidad reducida.

La distribución de las plazas de aparcamiento mencionadas en las distintas calles y áreas específicas es la siguiente:

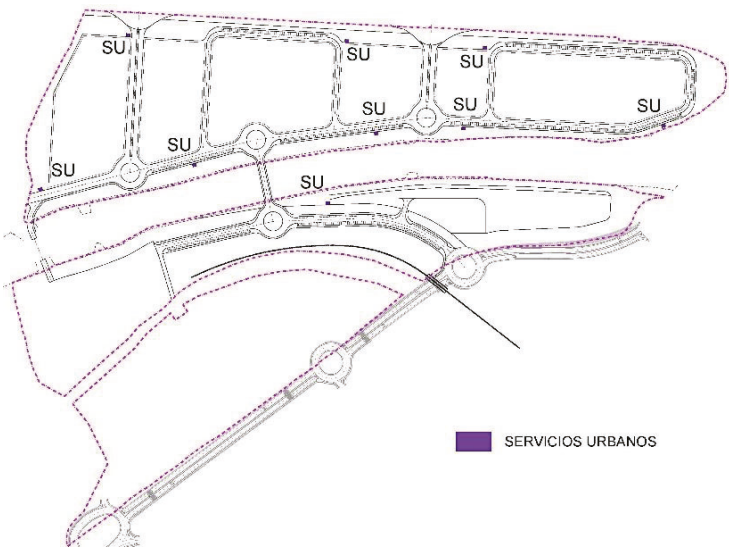


DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

CALLES	Nº PLAZAS DE APARCAMIENTO	RESEVARDAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUDCIDA
HORIZONTAL NORTE	273	8
HORIZONTAL CENTRAL	244	5
HORIZONTAL SUR	154	6
VERTICAL OESTE	0	0
VERTICAL ESTE	0	0
TOTAL	671	19
	690	

c) Servicios urbanos

Estado vigente:

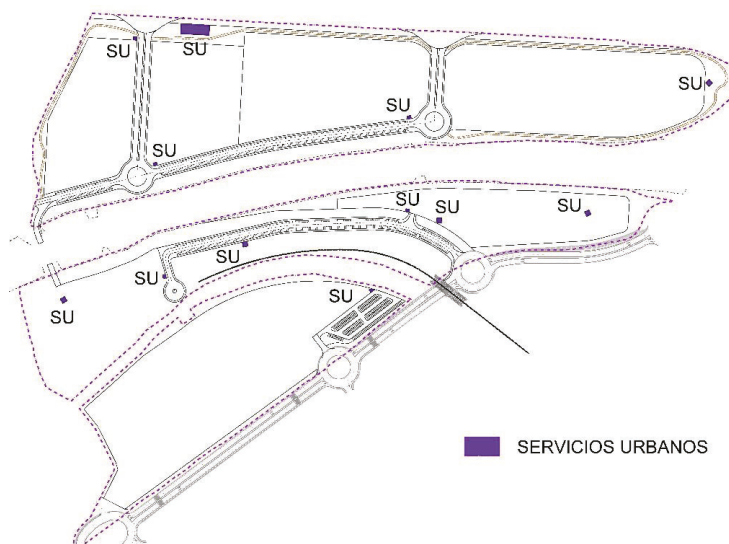


Superficie de servicios urbanos 270 m² del Plan Especial vigente, consistentes en 9 zonas de 30 metros cuadrados de superficie cada uno para albergar 9 centros de transformación para la red de energía eléctrica.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Estado modificado:



Ha sido necesario ampliar las zonas destinadas a Servicios Urbanos tal y como se expone a continuación. Se han destinado una serie de superficies para albergar los servicios urbanos, y concretamente se han dispuesto 720 m² para la instalación de un tanque de tormentas con el fin de laminar las avenidas generadas por aguaceros importantes. También se han dispuesto 180 m² para ubicar 6 centros de transformación, ya que según indicaciones de la compañía suministradora y de los técnicos especialistas, para esta nueva configuración del Sistema General no son necesarios más centros de transformación. Ha sido obligado calificar otras 5 zonas para Servicios Urbanos para albergar 5 postes de energía eléctrica de Alta Tensión (220 Kv) que ha instalado el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF para alimentar la electrificación del ferrocarril 01-120-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa.

Como resumen se adjunta una tabla comparativa con la calificación vigente y la prevista, incluyendo uso pormenorizado, superficie y edificabilidad:



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

CALIFICACIÓN VIGENTE				CALIFICACIÓN PROPUESTA			
USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE m2	EDIFICABILIDAD m2/m2	USOS PORMENORIZADOS	DENOMINACIÓN	SUPERFICIE m2	EDIFICABILIDAD m2/m2
ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	22.658	14.806,7	ZONA CLASE TRANSPORTE	MANZANA 1	25.981	20.500,0
	MANZANA 2	17.109	11.180,5		MANZANA 2	24.970	20.000,0
	MANZANA 3	27.218	17.786,6		MANZANA 3	41.199	350,0
	MANZANA 4	14.045	9.178,2		MANZANA 4	51.257	10.500,0
	MANZANA 5	7.996	5.225,3		MANZANA 5	30.951	2.923,3
	MANZANA 6	28.763	18.796,2		MANZANA 6	69.674	27.000,0
	TOTAL	117.789	76.973,3		TOTAL	244.032	81.273,3
TERCIARIO EDIFICIO ADMINISTRATIVO	MANZANA 8	5.201	3.000,0				
	TOTAL	5.201	3.000,0				
ZONA CENTRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEG. VIAL	MANZANA 10	31.924	200,0				
	MANZANA 11	83.049	1.800,0				
	TOTAL	114.973	2.000,0				
AMPLIACIÓN PLATAFORMA INTERMODAL	MANZANA 7-1	15.063		AMPLIACIÓN PLATAFORMA INTERMODAL	MANZANA 7	27.062	500,0
	MANZANA 7-2	2.255			MANZANA 8	18.567	200,0
	MANZANA 9	18.553			TOTAL	45.629	700,0
	TOTAL	35.871					
ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZV-1	7.974		ESPACIOS LIBRES PUBLICOS	ZV-1	5.531	
	ZV-2	6.486			ZV-2	5.800	
	ZV-3	16.206			ZV-3	23.220	
	ZV-4	6.218			ZV-4	10.190	
	ZV-5	14.151			ZV-5	7.131	
	TOTAL	51.035			TOTAL	51.872	
SERVICIOS URBANOS	SU	270		SERVICIOS URBANOS	SU	1.220	
	TOTAL	270			TOTAL	1.220	
NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA	VIA PECUARIA	10.727		NUEVO TRAZADO VIA PECUARIA		11.473	
	TOTAL	10.727		RED VIARIA		55.400	
RED VIARIA E INFRAESTRUCTURAS		82.212,52		INFRAESTRUCTURAS		8.452,52	
TOTAL		418.078,52	81.973,3	TOTAL		418.078,52	81.973,3

Capítulo IV.5.- Adecuación al planeamiento superior y a la normativa urbanística vigente

Se han respetado escrupulosamente en la presente Modificación nº 1 del Plan Especial todos los condicionantes y prescripciones vinculantes establecidas en la Revisión-Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en su Modificación Puntual nº 1 (Puerto Seco), y en el resto de Modificaciones sufridas por el Plan General, tanto los usos como la tipología y las restantes determinaciones contenidas en la citada Revisión-Adaptación.

Respecto al cumplimiento de las especificaciones y determinaciones requeridas en la normativa urbanística vigente, especialmente en la Ley 4/2008 de Medidas Sobre Urbanismo y Suelo, así como en el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, el artículo 147.3 de este último dice que “Los Planes Especiales regulados en este artículo deben contener las determinaciones y documentación más adecuadas a su finalidad específica”, por lo que esta nueva ordenación prevista para el Sistema General “Puerto Seco” se justifica en función de su adecuación al objeto del mismo tal y como ya lo estaba en el Plan Especial vigente.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

En el Título VII.- *Justificación de la necesidad y conveniencia de la urbanización* de la presente Memoria Vinculante se justifica la ordenación adoptada.

Capítulo IV.6.- Gestión urbanística y unidades de Actuación

Se trata de una actuación urbanística de iniciativa pública, dado que es un Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco contemplado en el Plan General de Ordenación Urbana vigente.

Se establecen en el Plan de Etapas incluido en el presente documento, 4 Fases de Ejecución.

TÍTULO V.- RED VIARIA Y SERVICIOS

A continuación, se describen y analizan los esquemas de las infraestructuras urbanas contempladas en el presente Plan Especial, tanto para la urbanización interior del mismo, como para la conexión exterior del viario y redes de servicios con las instalaciones existentes.

Capítulo V.1.- Red viaria

La red viaria interior del ámbito del Plan Especial conecta con las vías de comunicación exteriores mediante los accesos que pasan a describirse a continuación:

V.1.1.- Accesos

En el presente Modificado nº 1 se mantienen los accesos previstos en el Plan Especial vigente y que se describe brevemente a continuación:

Para acceder a las tres zonas en las que está dividido el sistema general "Puerto Seco" existen dos ejes viarios claramente diferenciados. Desde la carretera CL-517 se accede mediante las dos glorietas existentes que a su vez proporcionan acceso al Centro de Transportes y al Mercasalamanca, y desde la carretera N-620 se accede desde las tres glorietas existentes que también permiten el acceso a los sectores de "Las Malotas", "Las Lanchas" y "Peña Alta". Debido al previsible incremento del tráfico de vehículos pesados en el tramo comprendido entre la glorieta de titularidad estatal de inicio de la carretera CL-517 y la glorieta de acceso a Mercasalamanca, para aumentar la capacidad portante del firme, se prevé la extensión de una capa de aglomerado asfáltico tipo AC-16 Surf 50/70S de 4 cm de espesor en todo el ancho de la calzada y arcenes, entre los mencionados puntos de la carretera CL-517 (glorieta de inicio CL-517 a glorieta acceso a Mercasalamanca).

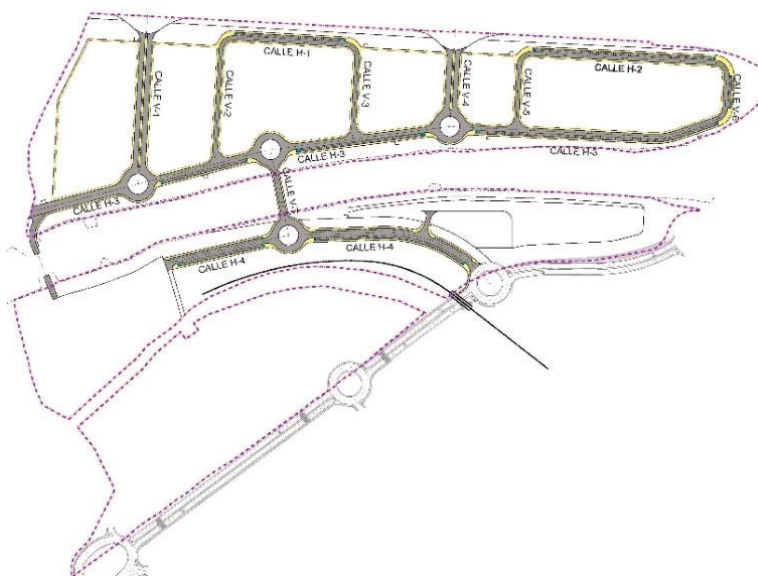
El Plan Especial vigente contemplaba una reserva de 6.456 m² establecida por la Junta de Castilla y León para una posible ampliación de la carretera autonómica C-517, como se ha expuesto en el Capítulo IV, apartado IV.2.b). Esta reserva, lógicamente, es obligado mantenerla, aunque la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, todavía no ha iniciado ninguna actuación concreta al respecto.



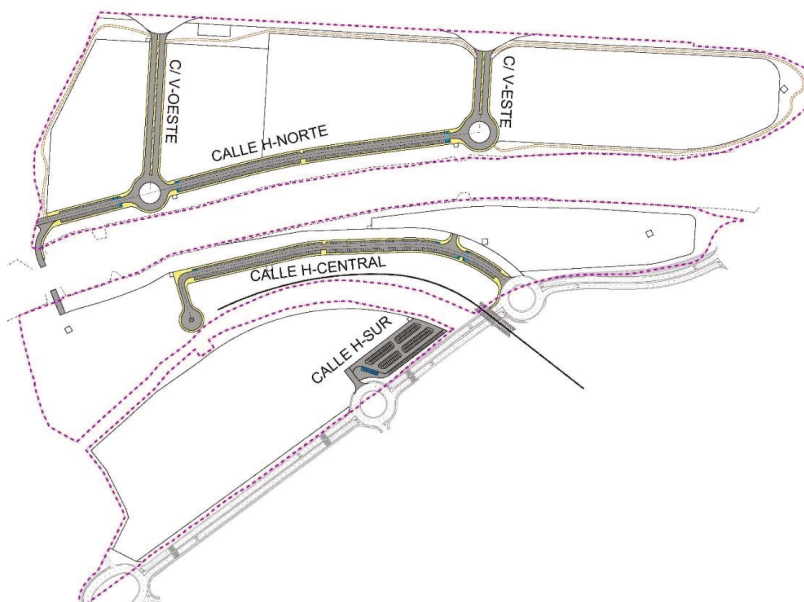
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

V.1.2.- Viario interior

Estado vigente:



Estado modificado:





DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

El viario interior básicamente es el mismo que contemplaba el Plan Especial vigente, del cual se han suprimido varios viales, concretamente el Vial Calle V-2, Vial Calle V-3, Vial Calle V-5, la totalidad de los viales horizontales calles H-1 y H-2 y un tramo del vial calle H-3, creándose un nuevo vial horizontal denominado calle H-Sur. Además, lógicamente se han suprimido las glorietas de los viales calle H3 y vial calle H-4 al eliminarse el paso sobre la A-62 que conformaba el eliminado vial calle H-7.

También se ha suprimido la glorieta del Vial Calle H-4 y se ha creado un pequeño vial para dar acceso a la Parcela M-6 desde la N-620. A continuación, se hace una descripción del nuevo entramado viario.

El viario interior de la zona comprendida entre la autovía A-62 y la carretera CL-517 está estructurado a partir de dos viales principales que parten de las glorietas existentes en la carretera CL-517 y que finalizan en dos glorietas previstas en el Plan Especial vigente unidas por el vial Calle H-NORTE. La longitud total de estos viales es de 338,00 metros lineales, disponiendo de doble calzada de 8,00 m. Se denominarán Vertical Oeste (V-OESTE) y Vertical Este (V-ESTE) y figuran reflejados, como el resto de viales en el Plano PO-2.1.1 MOD, separadas por una mediana de 3,00 m., y aceras en ambos laterales de 2,50 m.

Las dos glorietas previstas tienen acceso a las parcelas M-1, M-2, M-3 y M-4, y tienen 30,00 m. de diámetro en su isleta central y calzada de 10,00 m. de anchura, igual que se preveía en el Plan Especial vigente. Se han modificado algunas secciones tipo de los viales del Plan Especial vigente para acomodarlos a las plazas de aparcamiento planteadas en esta Modificación, permaneciendo invariables las anchuras de aceras y de viales.

Los dos viales anteriores están unidos mediante un vial que permite una mejor conectividad viaria entre las parcelas, así como con la carretera C-517. Este vial tiene una anchura de 20,50 m, con calzada de 8,00 m, aceras de 2,50 m y aparcamiento en batería de 5,00 m. en uno de los laterales y en otro aparcamiento en línea de 2,50 m de anchura. Se denominará Horizontal Norte (H-NORTE). Este vial continuará hasta el paso inferior existente en la autovía A-62 y que de alguna manera da continuidad a la Vía Pecuaria Cañada de los Mártires con su nuevo trazado, aprobado ya en su día.

El vial para acceso a las parcelas M-5, M-7 y M-8, que se denominará Horizontal Central (H-CENTRAL), parte desde la glorieta en la N-620 que da acceso al sector Peña Alta y tiene una anchura de 20,50 m, con una calzada de 8 m de anchura, un aparcamiento en batería de 5,00 m de anchura en uno de sus lados y de 2,50 m en el otro y aceras de 2,50 m de anchura a ambos lados. Llegando al final de esta calle se estrecha la sección tipo para configurar una calle y una glorieta de dimensiones suficientes para permitir el giro de vehículos; esta nueva sección de calle será de 8 m de calzada y aceras a ambos lados de 2,50 m de anchura.

Se establece un vial, que no estaba previsto en el Plan Especial vigente, de 8 m de anchura total, que se denominará Horizontal Sur (H-SUR) y que dará acceso a la parcela M-6 desde la glorieta existente en la N-620 situada entre las que dan acceso al sector Peña Alta y la que da entrada al Recinto FERIA Ganadera. Dicho vial se ha conformado con el objeto de ubicar una serie de plazas de aparcamiento de uso y dominio público en una plataforma de 130x43 m para la citada parcela M-6.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Para las calzadas y aparcamientos del viario interior se adopta un firme constituido por una capa de subbase de zahorra artificial de 20 cm. de espesor sobre la que se dispone una losa de hormigón HM-20 de 23 cm. de espesor, coronado por una capa de 5 cm. de mezcla bituminosa en caliente tipo S-12.

El pavimento de las aceras, dada la envergadura y nivel de la actuación industrial se ha previsto con terrazo de 5 cm de espesor, colocado sobre una solera de hormigón de 20 cm. y subbase de zahorra artificial de 15 cm. de espesor. Lateralmente las aceras se rematan con los correspondientes bordillos de granito y encintados prefabricados de hormigón de doble capa.

La disposición general de las rasantes de los viales se ha trazado bajo el condicionante de la mejor evacuación de las aguas pluviales hacia la vaguada natural existente en el extremo noroccidental del sector, mejorando la pendiente natural del terreno en la medida en que ha sido posible.

Capítulo V.2.- Servicios urbanísticos

V.2.1.- Abastecimiento y Red de distribución de agua

La solución para dotar de agua al sistema general Puerto Seco estaba prevista en el Plan Especial vigente, se mantiene para el presente Modificado nº 1, aunque en el Plan Especial vigente se hacía mención a la posible conexión a un “Proyecto de mejora de la red de distribución de agua a la Margen Izquierda para el suministro a los sectores urbanizables desde los depósitos de La Pinilla” redactado por Castinsa en septiembre de 2011. Finalmente esta infraestructura, a fecha actual, no tiene previsto su desarrollo.

Por ello, la solución de abastecimiento es la prevista en el Plan Especial vigente y básicamente consiste en realizar las siguientes conexiones:

- La conexión a la red municipal de distribución de Salamanca para el abastecimiento de agua a la zona norte del sistema general “Puerto Seco” se efectúa en la tubería de 200 mm de diámetro que discurre paralela a la carretera CL-517 y cuyo objeto es el abastecimiento conjunto al “Centro de Transportes”, a “Mercasalamanca” y “Puerto Seco”.
- La conexión a la red municipal de distribución de Salamanca para el abastecimiento de agua a la zona Sur del sistema general “Puerto Seco” se efectúa en la tubería de 150 mm que discurre paralela a la N-620, y que, partiendo del depósito del El Polvorín, desemboca en el depósito del Recinto Ferial. Se realizarán 2 conexiones, cada una de ellas próxima a las glorietas existentes en la N-620 a ambos lados del cruce de esta carretera con la línea de FFCC 01-120-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa.

Los caudales para los que deben diseñarse los distintos elementos de la red de distribución son los siguientes:

- Dotación: Para establecer la dotación de agua se han tomado como valores de referencia los consumos del Centro de Transportes, que tiene unos usos similares a los previstos para el Puerto Seco.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

- Caudal continuo de abastecimiento: Se realizan las estimaciones de caudal para cada una de las 3 zonas servidas en las que se incluyen varias zonas verdes (que estarán conformadas por especies autóctonas con el fin de disminuir los consumos de agua)..

- Zona al Norte de A-62: $Q_c = 0,06 \times 21,4067 = 1,284 \text{ l/seg.}$
- Zona entre A-62 y línea de FFCC: $Q_c = 0,06 \times 11,6203 = 0,697 \text{ l/seg}$
- Zona al Sur línea de FFCC: $Q_c = 0,06 \times 8,7808 = 0,527 \text{ l/seg}$
- Total: $Q_c = 1,284 + 0,697 + 0,527 = 2,508 \text{ l/seg}$

- Caudal punta.

La red de distribución se dimensiona para un coeficiente de punta igual a 3, que representa efectuar el consumo del volumen total diario en 8 horas, resultando un caudal punta:

$$Q_p = 3 \times 2,508 = 7,524 \text{ l/seg.}$$

La red de distribución de agua del sector se dispone con tuberías de 200 mm y 150 mm. de diámetro. Debido a la importante intensidad de circulación de vehículos pesados que generará la actividad industrial del sector, se disponen tuberías de fundición dúctil con junta automática flexible fundamentalmente por razones de durabilidad frente a las cargas del tráfico pesado.

Se incluyen las correspondientes válvulas de corte, desagües, ventosas, bocas de riego, hidrantes contra incendios y acometidas a todas las parcelas.

V.2.2.- Red de alcantarillado de aguas residuales

La conexión a la red de alcantarillado municipal de las aguas residuales generadas en el sistema general Puerto Seco está planteada en el presente Modificado nº 1 de la misma forma que en el Plan Especial vigente y se realiza en la tubería existente situada a la entrada del "Mercasalamanca", red que desagua al denominado "Colector de Doñinos de Salamanca", que finalmente conduce los caudales generados a la EDAR de Salamanca.

En cuanto a la red interior del sector, cabe destacar que presenta una cuenca vertiente única con desagüe natural hacia el punto de conexión indicado anteriormente. Para conectar las zonas Norte y Sur se ejecuta una hinca bajo la autovía A-62.

La red de residuales se ha previsto separativa, con tuberías de PVC para saneamiento de doble pared, corrugado exteriormente y liso interior, con rigidez circunferencial SN-8, conforme está establecido por los Servicios Técnicos municipales para diámetros hasta 600 mm. Se incluyen los correspondientes pozos de registro, pozos de limpia en las cabeceras de los conductos, así como las acometidas a todas las parcelas del sector, habiéndose realizado el dimensionamiento de la red mediante los mismos caudales adoptados para el abastecimiento de agua, afectados por un coeficiente de pérdidas de 0,85, por lo que resulta:

$$\text{Caudal continuo de abastecimiento} = 2,508 \text{ l/seg.}$$



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Coefficiente por pérdidas = 0,85

Caudal continuo alcantarillado = $0,85 \times 2,508 = 2,132$ l/seg.

Caudal punta = $3 \times 2,132 = 6,396$ l/seg.

V.2.3.- Red de alcantarillado de aguas pluviales

Conforme a lo indicado en el epígrafe anterior, se ha dispuesto una red específica de alcantarillado de aguas pluviales, la cual recoge las aguas de escorrentía incidentes en los viales y en las parcelas, conduciéndolas en el ámbito del sector hasta el punto más bajo de la cuenca vertiente, situado al noroeste del sector, adyacente a la obra de fábrica de drenaje superficial de la carretera CL-517, conectando finalmente con la tubería de entubado del arroyo de “Los Mártires”, que discurre bajo la zona del “Mercasalamanca”.

La conexión de la red de aguas pluviales de la zona del ámbito del Plan Especial situada al sur de la Autovía A-62 se realiza a través de las obras de fábrica existentes bajo la misma, en los puntos kilométricos 245+192 y 245+706. Dichas ODT, como se demuestra en el apartado 6 **Conclusiones del Estudio de Afección Hidráulica** que se adjunta como Anexo nº 3, tienen suficiente capacidad hidráulica para evacuar la avenida de periodo de retorno que los 100 años, tal y como establece la Instrucción 5.2-IC Drenaje Superficial (Orden FOM/298/2016 de 15 de febrero).

En dicho Anexo nº 3 se obtienen las cifras de caudales y superficies que se utilizan a continuación.

El caudal de aguas pluviales, en avenida de periodo de retorno de los 100 años, aportado por la zona del ámbito del sector ubicada al sur de la autovía A-62, es $12,82 \text{ m}^3/\text{sg}$ ($11,80 \text{ m}^3/\text{seg} + 1,02 \text{ m}^3/\text{seg}$).

La zona del sector situada al norte de la A-62, aporta un caudal de lluvias (en este caso dimensionado para periodo de retorno de 10 años, según la normativa al respecto) de $1,98 \text{ m}^3/\text{seg}$, lo que totaliza que en la obra de fábrica de drenaje situada bajo la CL-517, que conecta con la citada tubería que discurre bajo “Mercasalamanca”, se obtenga un caudal total de $14,80 \text{ m}^3/\text{seg}$. El dato de $1,98 \text{ m}^3/\text{seg}$ pertenece al Proyecto de Urbanización del Puerto Seco redactado en enero de 2013.

La citada obra de drenaje bajo la C-517 está conformada por una tubería de hormigón armado Ø180 cm, con una pendiente del 2% el caudal, a sección llena, que evacúa es de $15,58 \text{ m}^3/\text{seg}$.

No obstante, y aunque la capacidad de esa tubería es suficiente para evacuar el caudal citado, se ha previsto, aguas arriba de dicha obra de drenaje, un tanque de tormentas, de acuerdo con lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Construcción del Puerto Seco (Plataforma Intermodal) de Salamanca promovido por Zaldesa, germen del actual “Puerto Seco”, de fecha de Resolución 26 de mayo de 2009 de la Delegación Territorial de Salamanca de la Junta de Castilla y León (BOCYL 5 de junio de 2009) que se recoge en el Anexo nº 3 de la presente Memoria Informativa, en su apartado 4, decía “Se establecerá un tanque de tormentas, de acuerdo con las características que imponga la CHD en la autorización de vertidos, a fin de laminar las escorrentías generadas en la zona, de tal manera que los caudales que se incorporen al cauce público no superen las que se producen en las condiciones naturales del terreno”. Con dicha infraestructura se refuerza la evacuación de las avenidas por la tubería Ø180 cm existente bajo Mercasalamanca.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

En el Plan Especial Puerto Seco aprobado en fecha 10 de marzo de 2011, no se recogió la ejecución del tanque de tormentas citado, aunque en la descripción de la *Red de alcantarillado de pluviales*. Título III.2.de de la Memoria Vinculante del Texto aprobado definitivamente se consideraba la posibilidad de realizar un tanque de tormentas ya que se recogía *"respecto a la afección de la actuación en el régimen de corrientes derivada de la presente actuación, previamente a la ejecución de las obras se realizará un análisis de la capacidad del arroyo de Los Mártires aguas abajo del punto de vertido, adoptándose en caso de ser necesario las medidas más adecuadas para disminuir el caudal punta de vertido de aguas pluviales durante los episodios de tormenta"*.

Finalmente, cuando se redactó en enero de 2013 el Proyecto de Urbanización del Plan Especial del Sistema General Puerto Seco (citado anteriormente), al hacer cálculos precisos de los caudales a verter al arroyo de Los Mártires, se puso de relieve la necesidad de realizar un tanque de tormentas de un volumen de 445 m³ previo al vertido de Arroyo de los Mártires.

Las funciones de dicho tanque son:

- Laminar las escorrentías generadas en la zona de tal forma que los caudales que se incorporen al cauce público no superen los que se producen en las condiciones naturales del terreno.
- Hacer que las aguas producidas al principio de la lluvia (que contienen sustancias en suspensión como consecuencia del "lavado" de viales, aparcamientos, etc), se dirijan hacia la red de alcantarillado de aguas residuales, y sólo conducir hacia el cauce natural las aguas más limpias.

Por lo expuesto se ha incluido en el presente Modificado nº 1, reservando a tal fin una superficie de servicios urbanos adicional a las previstas en el Plan Especial vigente.

Respecto a la red de aguas pluviales se han previsto, en principio, tuberías corrugadas de PVC para saneamiento SN-8, si bien para diámetros a partir de 80 cm. y hasta el máximo requerido de 180 cm del colector general se precisa del empleo de tuberías de hormigón armado igualmente con junta de enchufe y anillo elástico.

V.2.4.- Energía eléctrica

Con respecto al suministro de energía, serán de aplicación las determinaciones establecidas por la empresa distribuidora IBERDROLA, en aplicación del Real Decreto 1955/2000 por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, a tenor del cual será la citada empresa distribuidora quien fijará el punto de conexión exterior. En principio está previsto el reforzamiento de la línea que suministra energía a Mercasalamanca desde la nueva subestación promovida por Iberdrola y situada al norte de la citada Mercasalamanca.

En cuanto a las instalaciones interiores al sector, se incluyen la red subterránea de distribución en alta tensión a 13,2 KV con doble circuito, cable seco y conductores de aluminio, cuatro centros de transformación en cabina subterránea prefabricada para seis transformadores de 630 KVA así como la red subterránea de distribución en baja tensión hasta todas las parcelas, disponiéndose todas las canalizaciones, tanto en alta



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

como en baja tensión, con tuberías de polietileno corrugado exteriormente y liso en su interior, tendidas bajo aceras

V.2.5.- Alumbrado público

El alumbrado que estaba contemplado en el Plan Especial vigente se ha modificado en el presente documento, para sustituir las luminarias por otras LED, aunque el resto de determinaciones se mantienen. A continuación, se efectúa una breve descripción del mismo.

El alumbrado público del viario del sector se ha diseñado conforme a los requisitos del Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior, R.D. 1890/2008, de 14 de noviembre, disponiéndose al efecto luminarias LED de 76 W de potencia instaladas sobre báculos de 10 y 12 m, utilizándose luminarias dobles para las vías con mediana y simples para el resto de vías. También se colocan proyectores LED de 280 W en las glorietas, en columnas de 12 metros.

V.2.6.- Servicio de Telecomunicaciones

En las inmediaciones del sector ya existen redes públicas de comunicaciones en un número suficiente para que puedan ser utilizadas por los diferentes operadores del mercado y por tanto en ese aspecto la presente Modificación nº 1, no supone afección alguna al despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas. Igualmente las redes interiores del sector que se proyectarán en el Proyecto de Urbanización, se diseñarán de manera que tampoco afecten al despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas, ya que cumplirán los requisitos previstos en la legislación, Ley 9/2014 de 9 de mayo de General de Telecomunicaciones.

En efecto, en las redes de telecomunicaciones electrónicas que permanezcan en el ámbito del sector, después de la Modificación nº1 del Plan Especial (que en este aspecto elimina viales y por ende las diferentes redes que discurren por los mismos), y que se contemplarán en el Proyecto de Urbanización, se observarán todas las prescripciones que marcan la citada Ley y el R.D. 330/2016 de 9 de septiembre, así como otras normas técnicas sectoriales aprobadas legalmente tales como UNE 133100-1:2021 Canalizaciones subterráneas, UNE 133100-2:2021 Arquetas y cámaras de registro.

Por ello, de acuerdo a los artículos 30 y 31 de la Ley 9/2014, los distintos operadores tendrán derecho de ocupación del dominio público y las administraciones públicas, en su normativa, deberá reconocer ese derecho para que se realice el despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas.

Además, de acuerdo con el artículo 34 apartado 3 de la citada Ley, que dice *“que los instrumentos de planificación territorial o urbanística, deberán recoger las disposiciones necesarias para impulsar o facilitar el despliegue... De esta manera, dicha normativa o instrumentos de planificación no podrán establecer restricciones absolutas o desproporcionadas al derecho de ocupación del dominio público o privado de las operadoras, ni impedir soluciones tecnológicas concretas”*.

Para cumplir con lo estipulado este documento de planeamiento urbanístico no pone limitación alguna a los derechos de los operadores, facilitando así, de acuerdo con el espíritu de la Ley 9/2014, la libre competencia.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

En la Normativa Urbanística del presente documento, en su artículo 79. Ley General de Telecomunicaciones, se recogen las prescripciones que regirán al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.

Por tanto, se puede colegir que la presente Modificación nº1 del Plan Especial no afecta al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.

V.2.7.- Red de gas

Se incluye la red de conductos necesarios para la distribución de gas en el sector, conectada a las conducciones existente en la margen de la carretera CL-517 y la margen de la carretera N-620; la red ha sufrido alguna modificación respecto la que se había considerado en el Plan Especial vigente, ya que al suprimir una serie de viales en el presente Modificado nº 1, no hay que colocar conducciones de gas en esas zonas.

En el Plano PO-2.8 MOD queda grafiada la red de gas.

Capítulo V.3.- Entubación del arroyo de Los Mártires a su paso por el ámbito del Puerto Seco

En el Plan Especial Puerto Seco vigente se estableció la necesidad de entubar el arroyo de pequeña entidad denominado de Los Mártires y que lógicamente se mantiene en el presente Modificado nº 1.

Se describen a continuación las características y justificación de dicha entubación:

Por el interior del ámbito de actuación, recorriendo su mitad occidental discurre de forma lineal una pequeña corriente de agua en dirección sur-norte, denominada arroyo de los Mártires; se trata de un regato de escasa entidad, que drena una pequeña superficie de 2,3 Km², siendo su régimen hídrico marcadamente estacional.

Dado que la zonificación y distribución de usos funcionales planteada en su momento, cuando se redactó el vigente Plan Especial Puerto Seco era incompatible con la presencia en superficie del citado arroyo, se consideró como mejor solución técnica la entubación del mismo a su paso por esta zona logística, al igual que presenta en su tramo aguas abajo, a su paso por Mercasalamanca y el Polígono Agroalimentario y vertedero municipal de residuos inertes, incorporándose por tanto a la red de alcantarillado de pluviales conformada por tuberías de hormigón armado vibropresado.

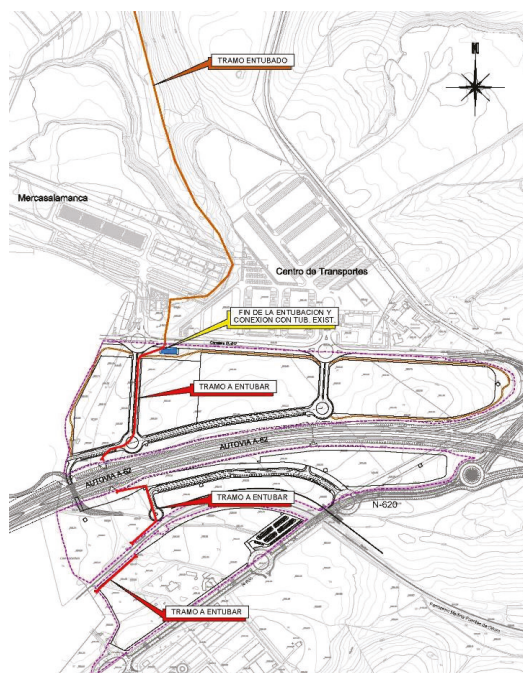
En el mencionado Estudio de Impacto Ambiental del Estudio de Viabilidad y Anteproyecto Puerto Seco de Salamanca ya se recogía específicamente un análisis de las características naturales del terreno donde se programa desarrollar la actuación, entre las que se analiza la afección sobre el dominio público hidráulico, señalándose únicamente la presencia del arroyo de Los Mártires.

Este curso de agua se caracteriza por su escasa entidad, el bajo valor ecológico de los espacios atravesados y que, dada su estacionalidad, permanece seco la mayor parte del año.

A continuación, se aporta un plano esquemático en el que se indica el tramo entubado y el tramo que está previsto entubar.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca



Esquema de la entubación existente y prevista para el arroyo de Los Mártires

Otros condicionantes ambientales relevantes, que ya recoge el propio estudio de impacto ambiental citado del sector, elaborado por un equipo multidisciplinar, es que el arroyo de Los Mártires no dispone de vegetación riparia característica que conforme una orla de vegetación continua, por lo que no se verá afectada por la entubación.

Continuando con el medio biótico, dada la irregularidad hidrológica del curso de agua no cuenta con fauna piscícola, mientras que en el caso de los anfibios debido a esta irregularidad presentan una escasa distribución a lo largo del año.

Por otro lado, con la entubación prevista se mejorará la capacidad hidráulica del cauce, ya que para el dimensionamiento de la tubería se realizará un estudio hidrológico-hidráulico en el que se definirá una sección de paso para la avenida del periodo de recurrencia de los 100 años, con un resguardo mínimo del 20% de la sección hidráulica.

En virtud de todos estos argumentos, así como de prevenir otros posibles problemas que podría ocasionar dejar un arroyo en sección libre a su paso por el sector que permanece seco la mayor parte del año, como suele suceder con los depósitos de residuos, se estimó y se continua considerando en el presente Modificado nº 1 como mejor solución técnica y ambiental la entubación del arroyo a su paso por el sector.

En síntesis, se puede afirmar que la entubación de este cauce no supondrá una alteración en el funcionamiento del sistema fluvial, al carecer de unas óptimas relaciones con el resto de elementos



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

territoriales de interés (fuerte antropización en su entorno inmediato), mejorándose con la actuación la capacidad hidráulica del mismo.

TÍTULO VI.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 3/1998 DE 24 DE JUNIO DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS DE CASTILLA Y LEÓN

Con objeto de manifestar la conformidad de la ordenación que ahora se presenta con los preceptos de la legislación de supresión de barreras de Castilla y León y de accesibilidad universal del Estado, se procede a la justificación del cumplimiento de la legislación, así como del Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras e igualmente de la orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Igualmente se cumple con lo previsto en la Orden TMA/851/2021 de 23 de julio del documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados que entrará en vigor el 2/01/2022.

Capítulo VI.1.- Condiciones de diseño

A.- Espacio de Paso Libre

Todos los recorridos peatonales que se diseñan en la presente Modificación nº 1 del Plan Especial disponen de un ancho superior a 1,80 m y sin limitación de altura, puesto que el ancho mínimo de acerados se ha fijado en 2,50 m sin cubierta, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 16.1 del Reglamento de Accesibilidad y del artículo 5.2 de la orden VIV/561/2010.

B.- Itinerarios peatonales

Los itinerarios peatonales dispondrán de una pendiente máxima transversal del 2%, siendo la rasante longitudinal con pendiente inferior a 6%, en aplicación del artículo 18.4.b y c del citado Reglamento y del artículo 5.2 de la Orden VIV/561/2010. Igualmente tendrán una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m y una altura libre no inferior a 2,20 m y su pavimento será duro, estable y cumplirá con la exigencia de resbaladizidad del RD 314/2006 y no tendrá resaltes de altura superior a 4 mm siendo su textura diferente de los pavimentos táctiles. También tendrán unos niveles de iluminación especificados en el RD 1890/2008.

C.- Proyectos de urbanización

Los proyectos de urbanización de las diferentes fases de ejecución tendrán en consideración lo expuesto en el capítulo V, **elementos de urbanización** de la orden TMA/815/2021, así como las determinaciones contenidas en el capítulo VI, **cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares** y capítulo VII, **urbanización de frente de parcela**.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO VII.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD Y CONVENIENCIA DE LA URBANIZACIÓN

El objeto principal del Sistema General “Puerto Seco” es la creación de una gran plataforma logística en Salamanca que además permita la intermodalidad entre el transporte de mercancías por ferrocarril y por carretera, permitiendo su recepción, la clasificación, almacenamiento, manipulación, transformación y distribución de las mismas.

En los apartados anteriores de la presente Memoria Vinculante se analiza y describe la ordenación propuesta, justificándose en los párrafos siguientes que la misma se adecua al objeto previsto para el Sistema General “Puerto Seco”.

A.- Intermodalidad entre distintos modos de transporte

La infraestructura ferroviaria y la plataforma intermodal destinadas a la carga y descarga de mercancías se ubicará en el Sector “Peña Alta”, según el compromiso adquirido por Zaldesa S.A., empresa adjudicataria de la explotación del futuro “Puerto Seco”, garantizándose de este modo la intermodalidad entre los distintos modos de transporte y liberándose por lo tanto espacio en el Sistema General que posibilitará la implantación de usos a los que se destina el mismo, estando relacionados con el transporte, almacenamiento y transformación de mercancías.

Dentro del ámbito del Sistema General se reserva el espacio más próximo a la plataforma intermodal para una futura ampliación de la misma, con un espacio destinado a área de almacenamiento y otro para la ampliación de la vía mango o de manejo.

B.- Transporte, clasificación, almacenamiento, manipulación, transformación y distribución de mercancías

La zona comprendida entre la carretera CL-517 y la autovía A-62, al tratarse del espacio más próximo al “Centro de Transportes” y al “Mercasalamanca”, se destina al uso clase transporte. Para su desarrollo se han diseñado manzanas de gran tamaño concebidas para naves logísticas con amplias playas de maniobra de vehículos pesados, de manera que se facilite la implantación de empresas que desarrollen una actividad relacionada con la recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como el resto de instalaciones complementarias y de manipulación, transformación y almacenaje de mercancías. También se ha considerado la creación de una parcela de gran tamaño, prácticamente sin edificabilidad, para la implantación de un gran aparcamiento de vehículos de grandes dimensiones que complemente al saturado en la actualidad en el Centro de Transportes. A las zonas situadas al sur de la A-62, en esta Modificación nº 1, también se les ha asignado uso clase transporte, al considerar que es el uso que tiene demanda actualmente y que sin duda se acrecentará en el futuro.

C.- Funcionalidad de la red viaria

Los accesos al Sistema General “Puerto Seco” están garantizados mediante las glorietas existentes, tanto en la carretera CL-517 como las ubicadas en la carretera N-620.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Respecto al diseño de la red viaria se ha realizado con viales amplios que permiten el fácil acceso a las parcelas así como la circulación fluida. Para el estacionamiento de los vehículos se han previsto 678 plazas de aparcamiento de 2,50 x 5,00 m., valor que se considera suficiente para el correcto funcionamiento del área logística y de transporte. De las 690 plazas, se han reservado 19 para personas con movilidad reducida, cumpliéndose con el mínimo exigido por la normativa vigente.

D.- Espacios libres

En general se han dispuesto franjas de espacios libres en la periferia del ámbito como barrera vegetal de protección entre la actividad del Sistema General y las zonas e infraestructuras colindantes, favoreciendo así la transición. La superficie total de espacios libres es de 51.872 m².

TÍTULO VIII.- OBLIGACIONES DEL PROMOTOR

Condiciones generales

La mercantil ZALDESA, Zona de Actividades Logísticas de Salamanca SAU, Sociedad Mercantil Local, ente dependiente del Ayuntamiento de Salamanca, será la empresa que desarrollará el Sistema General Puerto Seco.

Plazos de obras

Los plazos establecidos para las diversas alternativas son las contempladas en el TÍTULO IX Plan de Etapas.

Conservación de la urbanización

Una vez finalizadas la totalidad de las obras de urbanización por la empresa constructora contratada por Zaldesa al efecto, se entrega al Ayuntamiento de Salamanca de la urbanización para su conservación y mantenimiento.

TÍTULO IX.- PLAN DE ETAPAS

El desarrollo del Sistema General "Puerto Seco" contemplado en el presente Modificado nº1 se llevará a cabo mediante 4 Fases de Ejecución.

Por ello, la ejecución de las obras de urbanización se realizará en cuatro etapas, una para cada una de las Fases de Ejecución en que se ha dividido el ámbito del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco".

En el plano PO-4 MOD PLAN DE ETAPAS. Fases de ejecución quedan reflejados los ámbitos de cada una de las cuatro fases de ejecución.

Se detalla a continuación los plazos propuestos para la ejecución de la urbanización de cada una de las etapas, referidas a la fecha de Aprobación Definitiva del presente Modificado nº 1 del Plan Especial.

- Fase de Ejecución 1



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 1 por el Ayuntamiento	4 meses
Inicio de la Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización. En este Proyecto es preciso ejecutar un colector de aguas residuales y otro de pluviales del ámbito de la Fase de Ejecución 2 (Plazo de obra 8 meses).	4 meses
- <u>Fase de Ejecución 2</u>	
Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 2 por el Ayuntamiento	4 meses
Inicio Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización (Plazo de obra 8 meses).....	8 meses
- <u>Fase de Ejecución 3</u>	
Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 3 por el Ayuntamiento	4 meses
Inicio Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización (Plazo de obra 10 meses).....	14 meses
- <u>Fase de Ejecución 4</u>	
Aprobación Definitiva del Proyecto de Urbanización de la Fase de Ejecución 4 por el Ayuntamiento	18 meses
Inicio de la Ejecución de las Obras de Urbanización desde la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización (Plazo de obra 8 meses).....	24 meses

TÍTULO X.- CUMPLIMIENTO DE NORMATIVAS SECTORIALES

A la vista de los informes emitidos por los diferentes estamentos para la aprobación definitiva del Plan Especial Puerto Seco en marzo de 2011 y que se recogen en el Anexo nº 2 de la Memoria Informativa del presente documento, se efectúan las siguientes consideraciones:

- Agencia de Protección Civil

Como consecuencia del informe solicitado por ese organismo se elaboró un Análisis de Riesgos, que se incluyó en el Documento para Aprobación Definitiva de 2011 cumplimentando lo pedido. Dicho Análisis concluía que no era necesario modificar la ordenación a la vista de los riesgos contemplados en el mismo.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Hay que poner de manifiesto que no han cambiado en la presente Modificación nº 1 las determinaciones que se expusieron en el citado Análisis, ya que las alteraciones de zonificación introducidas en el presente documento no tienen incidencia sobre los riesgos allí contenidos.

– Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo

En el informe emitido por dicha Ponencia Técnica se señalaban una serie de pautas, no exigidas, que fueron recogidas en el documento para la Aprobación Definitiva de marzo de 2011. Igualmente se pone de manifiesto que las alteraciones introducidas en la presente Modificación nº 1 no han cambiado las condiciones establecidas en el Plan Especial vigente.

– Unidad de Carreteras del Estado

Las observaciones efectuadas en el informe emitido en fecha 12 de julio de 2010, de carácter desfavorable, fueron recogidas en el Documento para Aprobación Definitiva de marzo de 2011, al haberse emitido un nuevo informe en fecha 19 de noviembre de 2010, esta vez favorable.

Los cambios en la zonificación introducidos en el presente Modificado nº 1 no modifican las condiciones que dieron lugar al informe favorable emitido en su día, a pesar del cambio normativo sufrido en la ley 37/2015 de Carreteras.

– Confederación Hidrográfica del Duero

El informe favorable emitido en fecha 12 de enero de 2011 por el Organismo de cuenca, que se entiende favorable para la Aprobación Definitiva del documento de planeamiento, se considera que mantiene su vigor, dado que el contenido de los asuntos sobre los que en el mismo informa, se mantienen en el documento que se formula en la tramitación de la Modificación nº 1 Plan Especial "Puerto Seco", ni han sufrido variación alguna por la modificación que se propone.

– Trámite Ambiental

La Declaración de Impacto Ambiental efectuada en su día y publicada en el BOCYL de 5 de junio de 2009 (recogida en el Anexo nº 3 de la Memoria Informativa), lo fue para un documento denominado "Estudio de Viabilidad y Anteproyecto de Puerto Seco", aunque posteriormente el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Salamanca de la Junta de Castilla y León consideró, cuando se tramitó el Plan Especial del Sistema General Puerto Seco, que la D.I.A. efectuada en su día afectaba a la misma zona del ámbito del Plan Especial y por tanto que no era necesario ningún nuevo trámite ambiental para el documento presentado.

Sin embargo, la D.I.A. publicada el 5 de junio de 2009 tenía una caducidad (apartado 9 de la misma) de 5 años, por lo cual se encuentra en la actualidad caducada.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, recoge en su artículo 6.2 los planes y programas que deben ser sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, a los efectos de poder determinar que dichos planes y programas no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

establecidos en el informe ambiental estratégico, o bien que los mismos deben someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque podrían tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El Ayuntamiento de Salamanca presentó la solicitud **de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada** de la Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, promovida por la empresa Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, S.A., Zaldesa. Dicha modificación puntual se encuentra encuadrada en el artículo 6.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

El citado artículo 6.2 especifica que, entre otros supuestos, las *modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el artículo 6.1 serán objeto de una evaluación estratégica simplificada*, cuyo procedimiento se regula en los artículos 29 a 32, y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V de la citada Ley 21/2013.

A su vez, el artículo 5.2.f) de la Ley de evaluación ambiental define como modificaciones menores los cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia.

Mediante la ORDEN MAV/960/2022, de 26 de julio, la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio formuló el preceptivo informe ambiental estratégico de esta modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, publicando la misma en el BOCYL nº149, de 3 de agosto de 2022.

TÍTULO XI.- DOCUMENTACIÓN DE LA MODIFICACIÓN. TRAMITACIÓN

La documentación que debe contener la presente Modificación n.º 1 del Plan Especial Puerto Seco, se deberá ajustar a lo contenido en el artículo 169. **Modificaciones del RUCYL**, que dice:

1. *Los cambios que se introduzcan en los instrumentos de planeamiento de desarrollo se consideran como modificación de dichos instrumentos, salvo cuando se realicen por otros instrumentos habilitados para ello.*
2. *Los cambios que se introduzcan en los instrumentos de planeamiento de desarrollo se consideran como modificación de dichos instrumentos, salvo cuando se realicen por otros instrumentos habilitados para ello.*
3. *Las modificaciones de cualesquiera instrumentos de planeamiento urbanísticos deben:*
 - a) *Limitarse a contener las determinaciones adecuadas a su específica finalidad, de entre las previstas en este Reglamento para el instrumento modificado*
 - b) *Contener los documentos necesarios para reflejar adecuadamente sus determinaciones y en especial los cambios que se introduzcan en las determinaciones vigentes, incluyendo al menos un documento independiente denominado Memoria vinculante donde se expresen y justifiquen dichos cambios, y que haga referencia a los siguientes aspectos:*



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

- 1) *La justificación de la conveniencia de la modificación, acreditando su interés público.*
- 2) *La identificación y justificación pormenorizada de las determinaciones del instrumento modificado que se alteran, reflejando el estado actual y el propuesto.*
- 3) *El análisis de la influencia de la modificación sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación del territorio vigentes y sobre la ordenación general vigente.*
4. *La aprobación de las modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico debe ajustarse al procedimiento establecido para la aprobación de los instrumentos que se modifican, con las excepciones señaladas en los artículos siguientes.*

La tramitación de la presente Modificación nº 1 se ajustará lo contenido en el apartado 4 del citado artículo 169.

TÍTULO XII.- COHERENCIA DEL MODIFICADO Nº1 SOBRE EL MODELO TERRITORIAL Y SOBRE EL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTES

Capítulo XII.1.- Modelo territorial

La presente Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca no presenta ninguna influencia sobre el modelo territorial definido en los instrumentos de ordenación del territorio vigentes, ya que la Modificación nº1 que se plantea solo afecta a la ordenación interior del sector por la eliminación o variación de algunas calles, así como de algunos de los usos previstos. Es claro que dicha alteración no puede afectar a ningún instrumento de ordenación del territorio, documento que, obviamente, no puede alcanzar ese nivel de detalle reservado a instrumentos urbanísticos.

Capítulo XII.2.- Ordenación general

La presente Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca cumple con las determinaciones que para dicho sector contempla el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca aprobado el 22 enero de 2007 (BCYL de 23 de enero de 2007) así como sus Modificaciones posteriores, especialmente la Modificación nº1 y que al asumir sus determinaciones no puede tener o presentar influencia alguna sobre la Ordenación General vigente en el municipio de Salamanca.

TÍTULO XIII.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 9/2014 GENERAL DE TELECOMUNICACIONES DEL MINISTERIO DE ASUNTOS ECONOMICOS Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL (antiguo Ministerio de Industria, Energía y Turismo)

De acuerdo con la ITU 1/2016, la petición de informe sobre este particular solo es exigible cuando se afecte al despliegue de redes públicas de comunicaciones electrónicas.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

En la presente Modificación nº 1 del Plan Especial se observan los contenidos en la ley 9/2014 General de Telecomunicaciones, concretamente el artículo 34.3 que establece:

“La normativa elaborada por las administraciones públicas que afecte al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas y los instrumentos de planificación territorial o urbanística deberán recoger las disposiciones necesarias para impulsar o facilitar el despliegue de infraestructuras de redes de comunicaciones electrónicas en su ámbito territorial, en particular, para garantizar la libre competencia en la instalación de redes y en la prestación de servicios de comunicaciones electrónicas y la disponibilidad de una oferta suficiente de lugares y espacios físicos en los que los operadores decidan ubicar sus infraestructuras”

Por ello, este instrumento de planeamiento facilita el despliegue de redes de comunicaciones electrónicas, abiertas a todos los operadores para impulsar la competencia. En el apartado V.2.6 Servicios de telecomunicaciones del Capítulo V.2. **Servicios Urbanísticos** de la presente Memoria Vinculante se detalla el despliegue que se va a efectuar y en el Documento DN-NU **Normativa Urbanística** artículo 79 de su Capítulo V.5. **Ley 9/2014 General de Telecomunicaciones**, se recogen las prescripciones de las citadas redes.

De todo lo expuesto se colige que no se produce afección alguna al despliegue a las redes públicas de comunicaciones electrónicas, y por tanto, de acuerdo con la mencionada ITU, no es preceptivo solicitar informe.

TÍTULO XIV.- CUMPLIMIENTO DE LA LEY 4/2007 DE PROTECCIÓN CIUDADANA DE CASTILLA Y LEÓN (art. 12.1)

Según se establece en el artículo 12.1 de la Ley 4/2007, de 28 de marzo, de Protección Ciudadana de Castilla y León, los instrumentos de ordenación del territorio y de planeamiento urbanístico en general, así como sus revisiones y modificaciones, serán sometidos a informe preceptivo del órgano competente en materia de protección ciudadana. Para ello, se debe reflejar un análisis de la posible afección de riesgos naturales y tecnológicos en el ámbito de actuación.

Con motivo de la redacción del Plan Especial fue elaborado un análisis de riesgos naturales y tecnológicos, no habiendo variado la situación de los mismos a fecha de hoy. Se presenta a continuación de manera sintética las conclusiones del citado análisis:

- **Riesgos Naturales:**

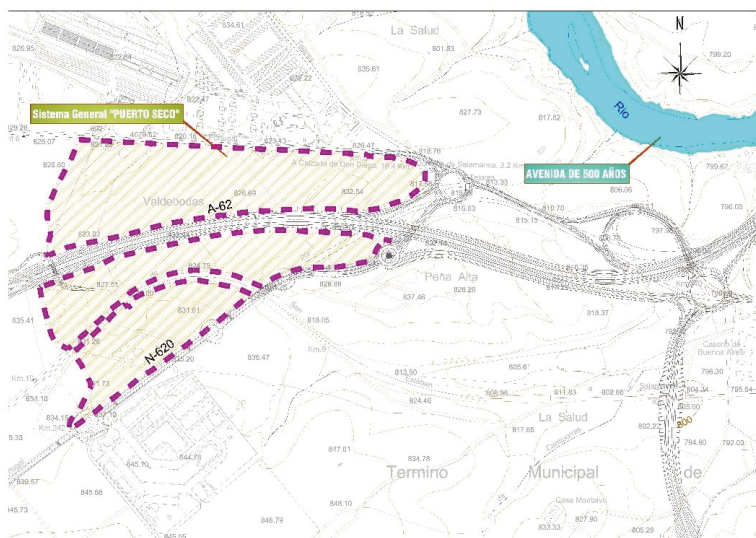
- Condiciones meteorológicas: El municipio de Salamanca no presenta potencialmente peligros meteorológicos ligado a precipitaciones al quedar sus umbrales por debajo de los apuntados a continuación: granizo (mayor de 10 días anuales), tormentas (mayor de 20 días anuales), precipitaciones máximas en 24 horas (>150 litros/m²) o heladas (mayor de 80 días anuales) que



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

pueden dificultar o impedir la circulación vial. Análogamente el peligro meteorológico ligado a fuertes vientos también es bajo.

- Sismicidad: El territorio municipal de Salamanca presenta unos valores de aceleración sísmica inferiores a 0,04 g, para los que la Norma anteriormente epigrafiada no estima conveniente la adopción de medidas preventivas.
- Desprendimientos y movimiento de tierras: Del análisis conjunto realizado de los tipos de suelos presentes en el ámbito de actuación, su topografía, geomorfología, pendientes y los tipos de movimiento del terreno que se pueden producir (desprendimientos, vuelcos, deslizamientos rotacionales o deslizamientos trasnacionales), no es de esperar un riesgo potencial por deslizamiento o desprendimientos.
- Inundaciones: Respecto al riesgo de inundaciones provocadas por el río Tormes, se aporta una imagen del proyecto LINDE, promovido por la Confederación Hidrográfica del Duero para delimitar las avenidas de 100 y 500 años del río Tormes a su paso por la ciudad de Salamanca, donde se puede observar que la avenida de 500 años (la más desfavorable) se localiza a más de 450 metros del ámbito de actuación, existiendo una diferencia en cota entre el río y el sector de más de 45 m.



- Peligros kársticos y asociados a arcillas expansivas: Analizando el Atlas de Riesgos Naturales de Castilla y León editado por el Instituto Tecnológico Geominero de España, el término municipal de Salamanca presenta una peligrosidad potencial con un rango que oscila ente bajo y nulo por hundimientos kársticos, y bajo o moderado por arcillas expansivas
- Incendios forestales: La ausencia de masas forestales en el interior del ámbito del Plan Especial o su entorno inmediato determinan un riesgo potencial nulo por incendios forestales.

• Riesgos Tecnológicos:



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

- Nucleares: ámbito donde se promueve el presente desarrollo se localiza alejado de centrales nucleares
- Transporte de mercancías: el ámbito del Plan delimita con la línea de ferrocarril Salamanca a Fuentes de Oñoro, con la autovía A-62, de Burgos a Portugal, y con las carreteras N-620 y CL-517. La zonificación de este sistema general de equipamiento se ha realizado conforme a la legislación sectorial de ferrocarriles y de carreteras, por lo que se han tenido en cuenta las distintas protecciones establecidas en esta legislación.
- Almacenamiento de sustancias peligrosas: Tampoco existe riesgo de almacenamiento de sustancias peligrosas en las proximidades.

En virtud del análisis de riesgos efectuado en el Plan Especial, cuyos riesgos no han cambiado desde su aprobación en este ámbito, se puede concluir la **ausencia de afección de riesgos naturales o tecnológicos** por el desarrollo de la presente Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca.

TÍTULO XV.- NORMATIVA EN RELACIÓN A LA PROTECCIÓN FRENTE AL RUIDO

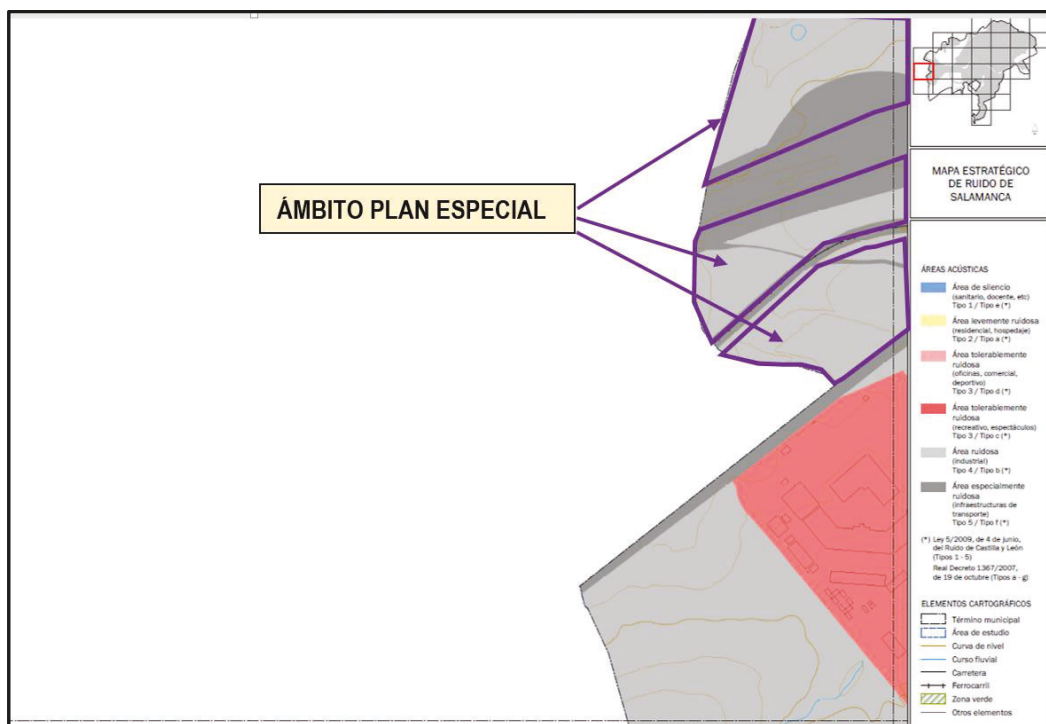
El control del ruido en el ambiente exterior e interior es un ámbito claramente sectorial dentro de la gestión pública del medio ambiente. El artículo 7 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León establece que todo instrumento de planeamiento urbanístico de incluir una zonificación acústica del territorio, con las zonas de servidumbre acústica y de reserva de sonido de origen natural.

Por otro lado, la Ley 5/2009 establece la necesidad de realizar mapas de ruido en los municipios con una población superior a los 20.000 habitantes, con la finalidad principal de permitir la evaluación global de la exposición a la contaminación acústica y de permitir la realización de predicciones globales. En la actualidad el municipio de Salamanca cuenta con un **Mapa Estratégico de Ruidos**, aprobado por Orden 23 de septiembre de 2020 de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

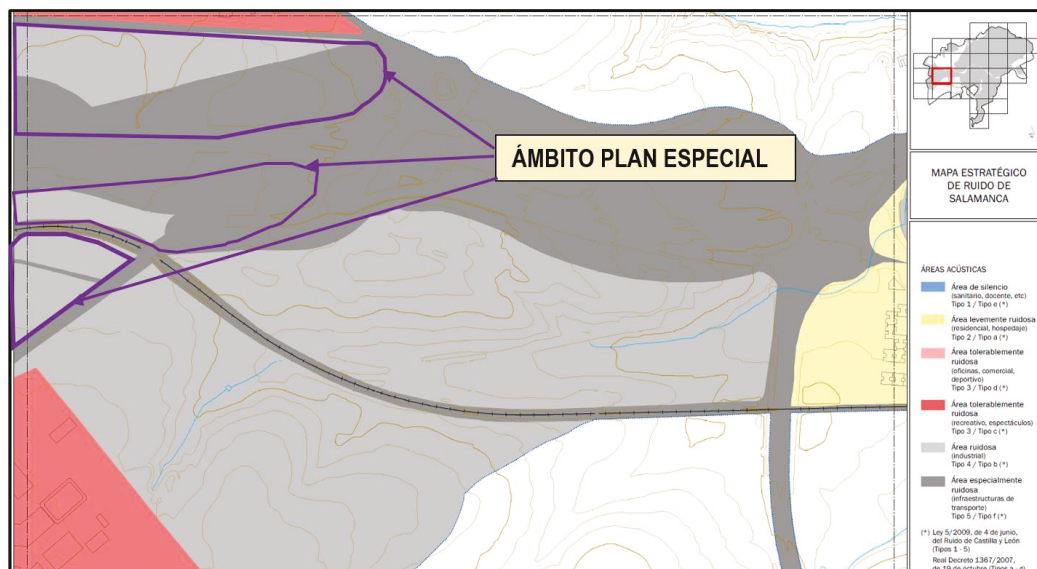
La Ley 37/2003, del Ruido define área acústica como *“el ámbito territorial delimitado por la administración competente que presenta el mismo objetivo de calidad acústica”*; entendiéndose por calidad acústica *“el grado de adecuación de las características acústicas de un espacio a las actividades que se realizan en su ámbito”*. La Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León toma las definiciones de área acústica y calidad acústica de la ley estatal. Es decir, las áreas acústicas son el resultado de una delimitación territorial teniendo en cuenta las actividades y usos predominantes que se desarrollan en el suelo. Pretenden adecuar un nivel permisivo teórico acorde al tipo de actividad, para poder evaluar más eficazmente la contaminación acústica. Tomando como referencia el Mapa Estratégico de Ruidos del municipio de Salamanca aprobado, el ámbito del Plan Especial se inserta dentro del **Área Ruidosa (Tipo 4) y Área Especialmente Ruidosa (Tipo 5)**, tal y como se puede observar en las imágenes adjuntas.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca



Hoja nº16 del Mapa de Zonificación acústica del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca



Hoja nº17 del Mapa de Zonificación acústica del Mapa Estratégico de Ruido de Salamanca



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

La Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León, establece en su anexo II, sobre valores límite de niveles sonoros ambientales, los objetivos de calidad acústica para ruido ambiental aplicables a áreas acústicas exteriores, tal como se detalla a continuación:

ÁREA RECEPTORA	Índices de ruido dB(A)			
Áreas urbanizadas nuevas	Ld	Le	Ln	Lden
	7h-19h	19h-23h	23h-7h	
Tipo 1. Área de silencio	55	55	55	56
Tipo 2. Área levemente ruidosa	60	60	50	61
Tipo 3. Área tolerablemente ruidosa	65	65	55	66
Tipo 4. Área ruidosa	70	70	60	71
Tipo 5. Área especialmente ruidosa	Sin determinar			

Valores límite de niveles sonoros ambientales. Ley 5/2009, del Ruido de Castilla y León.

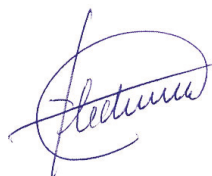
Como se ha manifestado anteriormente las parcelas afectadas por la modificación se consideran incluidas en un Área Acústica de Tipo 4 o Tipo 5, definidas como “zona de baja sensibilidad acústica y áreas sensiblemente ruidosas, que comprende los sectores del territorio que no requieren de una especial protección contra el ruido o se encuentran afectados por servidumbres acústicas..

En virtud de los argumentos expuestos anteriormente, no se considera necesaria la adopción de medidas específicas de protección frente al ruido. Tampoco se establecen nuevas zonas de servidumbre acústica y de reserva de sonido de origen natural.

Salamanca, agosto de 2023

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS



Fdo: Pablo Hoya Serna

Fdo. Francisco Ledesma García



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

ÍNDICE

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS 8

TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO..... 11

TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA..... 18

TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMOS EN LOS
PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS 24

TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE ESTAS NORMAS 30



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 169. *Modificaciones* del RUCYL, el presente documento solo contendrá las determinaciones de la Normativa Urbanística que se modifiquen, identificando las que se alteran, reflejando estado actual y estado propuesto.

La Normativa Urbanística del Plan Especial Puerto Seco aprobado en su día mantiene su vigor, prácticamente en su TÍTULO I. **Generalidades, terminología de conceptos**, con excepción del artículo 1 y del artículo 3; se modifica algún artículo del TÍTULO II. **Régimen urbanístico del suelo** por haberse suprimido el uso de centro de conducción segura y seguridad vial, así mismo se anula el artículo 45, manteniéndose en pleno vigor el TÍTULO III. **Normas de edificación**, alterándose alguna de las Ordenanzas del TÍTULO IV. **Normas particulares en cada zona**. Se modifican por cambio de normativa un artículo del TÍTULO V y se introducen dos nuevos artículos, el 78 y el 79. **Normas establecidas por los diferentes organismos en los preceptivos informes sectoriales emitidos**; el TÍTULO VI. **Aplicación general de Normas** se mantiene, pero aplicado al ámbito la nueva denominación de Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco.

En el índice que se adjunta se reflejan las modificaciones citadas y para los artículos que se alteran se recoge el artículo en vigor y el que se propone.

DN-NU NORMATIVA URBANÍSTICA

ÍNDICE

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS

Capítulo I.1.- Generalidades

- Art. 1.- **Objeto y Ámbito de aplicación** (MODIFICADO)
- Art. 2.- Obligatoriedad
- Art. 3.- **Interpretación de las Ordenanzas** (MODIFICADO)

Capítulo I.2.- Terminología de conceptos

- Art. 4.- Unidad de actuación
- Art. 5.- Etapa
- Art. 6.- Fase
- Art. 7.- Linderos
- Art. 8.- Frente de parcela
- Art. 9.- Frente mínimo de parcela
- Art. 10.- Fondo de parcela
- Art. 11.- Rasante oficial
- Art. 12.- Fachada de la construcción. Línea de fachada



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

- Art. 13.- Alineación interior
- Art. 14.- Retranqueo de fachada
- Art. 15.- Retranqueo a lindero
- Art. 16.- Coeficiente de ocupación máxima
- Art. 17.- Superficie ocupada
- Art. 18.- Coeficiente de edificabilidad neta
- Art. 19.- Edificación
- Art. 20.- Edificación aislada o exenta
- Art. 21.- Edificación pareada
- Art. 22.- Edificación adosada
- Art. 23.- Paredes medianera y contigua. Medianería
- Art. 24.- Local

TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

Capítulo II.1.- Calificación del suelo

- Art. 25.- **Zonas y usos** (MODIFICADO)
- Art. 26.- **Uso clase transporte** (MODIFICADO)
- Art. 27.- Uso terciario
- Art. 28.- **Uso de centro de conducción segura y seguridad vial** (ANULADO)
- Art. 29.- Uso de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)
- Art. 30.- Uso de espacios libres y zonas verdes
- Art. 31.- Uso de aparcamiento
- Art. 32.- Servicios urbanos e infraestructuras

Capítulo II.2.- Estudios de detalle

- Art. 33.- Generalidades

Capítulo II.3.- Parcelaciones

- Art. 34.- Relación entre edificación o actividad y parcelas
- Art. 35.- Plano Parcelario
- Art. 36.- Agrupación de Parcelas
- Art. 37.- Segregación de Parcelas

Capítulo II.4.- Gestión y ejecución del planeamiento

- Art. 38.- **Desarrollo de la actuación** (MODIFICADO)
- Art. 39.- **Proyectos de urbanización** (MODIFICADO)
- Art. 40.- Red Viaria
- Art. 41.- Red de Agua



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

- Art. 42.- Alcantarillado
- Art. 43.- Redes de Energía Eléctrica
- Art. 44.- Alumbrado Público
- Art. 45.- **Proyectos de reparcelación (ANULADO)**

TÍTULO III.- NORMAS DE LA EDIFICACIÓN

Capítulo III.1.- Normas generales

- Art. 46.- Marco de Aplicación
- Art. 47.- **Licencias (MODIFICADO)**
- Art. 48.- Proyectos

Capítulo III.2.- Condiciones de las obras en relación con la vía pública

- Art. 49.- Accesos a Parcelas
- Art. 50.- Rampas
- Art. 51.- Obras en las Parcelas
- Art. 52.- Aparcamientos

Capítulo III.3.- Condiciones de la edificación

- Art. 53.- Retranqueos
- Art. 54.- Regulación de los patios
- Art. 55.- Cerramientos de Parcela
- Art. 56.- Sótanos y Semisótanos
- Art. 57.- Cuerpos Volados

Capítulo III.4.- Condiciones de ocupación y edificabilidad

- Art. 58.- Ocupación sobre parcela
- Art. 59.- Superficie edificable
- Art. 60.- Condiciones de los Espacios Libres de Uso Privado

Capítulo III.5.- Condiciones higiénicas y de seguridad

- Art. 61.- Generalidades
- Art. 62.- Protección contra incendios

Capítulo III.6.- Condiciones estéticas

- Art. 63.- Generalidades

TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA

- Art. 64.- Ordenanza Red Viaria
- Art. 65.- Ordenanza Espacios Libres Públicos
- Art. 66.- Ordenanza Servicios Urbanos



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

- Art. 67.- **Ordenanza de Zonas de clase transporte** (MODIFICADO)
- Art. 68.- **Ordenanza de Zonas de uso terciario** (MODIFICADO)
- Art. 69.- Ordenanza de Zonas de centro de conducción segura y seguridad vial (ANULADO)
- Art. 70.- **Ordenanza de Zonas de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)** (MODIFICADO)
- Art. 71.- Aplicación General de las Normas de cada Zona

TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMO EN LOS PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS

Capítulo V.1.- Órgano Titular de la Carretera N-620.

- Art. 72.- Niveles sonoros
- Art. 73.- **Prohibición de publicidad** (MODIFICADO)
- Art. 73.bis- **Gálibo cruce aéreo sobre autovía A-62** (NUEVO)
- Art. 73.tercer- **Zonas de servidumbre autovía A-62** (NUEVO)
- Art. 73.cuárter- **Hincas cruces bajo autovía A-62** (NUEVO)
- Art. 73.quint- **Licencias de ocupación o de actividad** (NUEVO)

Capítulo V.2.- Confederación Hidrográfica del Duero

- Art. 74.- Pretratamiento de depuración.
- Art. 75.- Separador de aceites e hidrocarburos
- Art. 76.- Autorización de vertido

Capítulo V.3.- Concesión de Patrimonio Cultural

- Art. 77.- Hallazgos arqueológicos

Capítulo V.4.- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria

- Art. 78.- **Delimitación de zonas de protección** (NUEVO)

Capítulo V.5.- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital

- Art. 79.- **Ley 9/2014 General de Telecomunicaciones** (NUEVO)

TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE NORMAS



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO I.- GENERALIDADES Y TERMINOLOGÍA DE CONCEPTOS

ESTADO ACTUAL

Artículo 1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes Ordenanzas tienen por objeto la reglamentación del uso de los terrenos y la edificación en el ámbito que desarrolla el “Plan Especial del Sistema General destinado a «Puerto Seco» del P.G.O.U. de Salamanca” de acuerdo con lo establecido en el artículo 148 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León vigente Decreto 6/2016 de 3 de marzo.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Las presentes Ordenanzas tienen por objeto la reglamentación del uso de los terrenos y la edificación en el ámbito que desarrolla la “Modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General destinado a «Puerto Seco» del P.G.O.U. de Salamanca” de acuerdo con lo establecido en el artículo 148 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, vigente Decreto 22/2004, de 29 de enero.

ESTADO ACTUAL

Artículo 3. INTERPRETACIÓN DE LAS ORDENANZAS

Para todos aquellos aspectos que no estén considerados en las presentes Ordenanzas se estará a lo dispuesto en el “Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, complementado con lo establecido en la “Modificación nº 1 (Puerto Seco) del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, remitiéndose su interpretación a los Servicios Técnicos Municipales del Excmo. Ayuntamiento de Salamanca en base a los conceptos definidos en estas ordenanzas y en la normativa urbanística vigente al efecto, especialmente, en la Disposición Adicional Única del Decreto 45/2009 por el que se modifica el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 3. INTERPRETACIÓN DE LAS ORDENANZAS

Para todos aquellos aspectos que no estén considerados en las presentes Ordenanzas se estará a lo dispuesto en el “Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, complementado con lo establecido en la “Modificación nº 1 (Puerto Seco) del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004”, así como las Modificaciones posteriores de dicho Plan General, especialmente la Modificación nº 3 del Plan General de Ordenación Urbana “Centro de Transporte”, remitiéndose su interpretación a los Servicios Técnicos Municipales del Excmo.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Ayuntamiento de Salamanca en base a los conceptos definidos en estas ordenanzas y en la normativa urbanística vigente al efecto.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO II.- RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO

ESTADO ACTUAL

Artículo 25. ZONAS Y USOS

Dentro del ámbito del Plan Especial se distinguen las siguientes zonas:

- *Uso clase transporte*
- *Uso terciario.*
- *Uso centro de conducción segura y seguridad vial*
- *Uso ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)*

ESTADO PROPUESTO

Artículo 25. ZONAS Y USOS

Dentro del ámbito de la Modificación nº 1 del Plan Especial se distinguen las siguientes zonas:

- *Uso clase transporte*
- *Uso terciario.*
- *Uso ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango)*

ESTADO ACTUAL

Artículo 26. USO CLASE TRANSPORTE

Constituido por los terrenos destinados a la recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como sus instalaciones complementarias.

Usos compatibles: Serán compatibles los usos terciarios con un máximo del 30% sobre el total de la superficie construida, así como la instalación de suministro de combustible para vehículos, con un máximo de 3000 m² de parcela.

Se permite como usos compatibles los de manipulación, transformación y almacenaje de mercancías, entendiéndose que estos usos forman parte de los usos permitidos en las instalaciones complementarias.

Usos prohibidos: Residencial

ESTADO PROPUESTO

Artículo 26. USO CLASE TRANSPORTE

Constituido por los terrenos destinados a la recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como sus instalaciones complementarias.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Usos compatibles: Constituido por los terrenos destinados al almacenaje, manipulación, transformación de mercancías, así como sus instalaciones complementarias, sin límite de porcentaje sobre el total de la superficie. Igualmente serán compatibles los usos terciarios con un máximo del 30% sobre el total de la superficie construida, así como la instalación de suministro de combustible para vehículos, con un máximo de 3000 m² de parcela.

Usos prohibidos: Residencial.

ESTADO ACTUAL

Artículo 28. USO DE CENTRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

Corresponde a la zona destinada a la ubicación de un centro de conducción segura y seguridad vial cuyo objeto es la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, como uso complementario del transporte.

Usos compatibles: *Uso clase transporte y todos los complementarios del transporte.*

Usos Prohibidos: *Cualquier uso que no sea complementario del transporte*

ESTADO PROPUESTO

Artículo 28. USO DE CENTRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

ANULADO

ESTADO ACTUAL

Artículo 38. INSTRUMENTO DE GESTIÓN

Según lo establecido en los artículos 69 y 70 de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo, y en los artículos 188.3, 191.a, 210.b.3º y 212.1 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, el instrumento de gestión para la ejecución del Sistema General será una Actuación Aislada.

Las obras de urbanización se realizarán mediante gestión pública, como una obra pública ordinaria, conforme a la legislación sobre régimen local. Para el desarrollo del presente Sistema General, el Ayuntamiento de Salamanca ha licitado la Construcción y Explotación del Puerto Seco de Salamanca, habiéndose adjudicado definitivamente con fecha de 26 de noviembre de 2009.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

ESTADO PROPUESTO

Artículo 38. DESARROLLO DE LA ACTUACIÓN

El desarrollo del Modificado nº1 del Plan Especial "Puerto Seco" será efectuado por Zona de Actividades Logísticas de Salamanca S.A. ZALDESA" que llevará a cabo la urbanización del conjunto en 4 Fases de Ejecución.

ESTADO ACTUAL

Artículo 39. PROYECTOS DE URBANIZACIÓN

Para la realización de las obras se deberá elaborar y presentar a trámite un Proyecto de Urbanización.

Los Proyectos de Urbanización se atenderán a lo dispuesto en el art. 95 de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo, y cumplirán con los preceptos aplicables del Reglamento.

En el desarrollo de las previsiones del Plan Especial, los Proyectos de Urbanización podrán abarcar una o todas las fases previstas, pero teniendo en cuenta que la suma de ellas constituye un conjunto funcional completo, con instalaciones en parte comunes y en parte complementarias.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 39. PROYECTOS DE URBANIZACIÓN

Para la realización de las obras se deberá elaborar y presentar a trámite un Proyecto de Urbanización.

Los Proyectos de Urbanización se atenderán a lo dispuesto en el art. 95 de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo, y cumplirán con los preceptos aplicables del Reglamento.

En el desarrollo de las previsiones del Plan Especial, los Proyectos de Urbanización podrán abarcar una o todas las fases previstas, pero teniendo en cuenta que la suma de ellas constituye un conjunto funcional completo, con instalaciones en parte comunes y en parte complementarias.

El proyecto de urbanización cumplirá lo señalado en el Título V "Normas establecidas por diferentes organismos" del presente Modificado nº1.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

ESTADO ACTUAL

Artículo 45. PROYECTOS DE REPARCELACIÓN

El urbanizador deberá elaborar y presentar a trámite un Proyecto de Reparcelación, cuyo objeto será la agrupación de la totalidad de las fincas incluidas en la Actuación Aislada, para su nueva división conforme a las determinaciones del planeamiento urbanístico, y con la adjudicación de las parcelas resultantes.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 45. PROYECTOS DE REPARCELACIÓN

ANULADO



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO III.- NORMAS DE LA EDIFICACIÓN



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO III.- NORMAS DE LA EDIFICACIÓN

ESTADO ACTUAL

Artículo 47. LICENCIAS

Estarán sujetos a previa licencia los actos previstos en el artículo 97 de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo y en el artículo 288 del Reglamento de Urbanismo.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 47. LICENCIAS

Estarán sujetos a previa licencia los actos previstos en el artículo 97 de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de medidas sobre Urbanismo y Suelo y en el artículo 288 del Reglamento de Urbanismo.

En caso de resultar de aplicación, se estará a lo dispuesto en el art. 73.º quint de las normas urbanísticas en cuanto a cumplimiento de las exigencias establecidas por la legislación de carreteras de forma previa a la obtención de la licencia de primera ocupación.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO IV.- NORMAS PARTICULARES DE CADA ZONA

ESTADO ACTUAL

Artículo 67. ORDENANZA DE ZONAS DE CLASE TRANSPORTE

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-1, M-2, M-3, M-4, M-5 y M-6.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: 500 m².

Frente mínimo: 10,00 m.

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Retranqueos mínimos:

Frente y fachadas: 10,00 m.

Fondo: No se exige. En caso de realizarse retranqueo, mínimo 3,00 m.

Laterales: Como mínimo 0,00 m cuando se adose y 3,00 m cuando la edificación se retire del lindero.

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima: 0,653485 m²c/m².

Número máximo de plantas: 3

Altura máxima de la edificación: 10,50 m., salvo que las necesidades del proceso a desarrollar en ellas justifiquen una mayor altura y así la estimen los Servicios Técnicos Municipales.

Tipo de edificación: No se establece.

Condiciones de uso: Uso Clase Transporte según artículo 26 de las presentes ordenanzas.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 67. ORDENANZA DE ZONAS DE CLASE TRANSPORTE

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-1, M-2, M-3, M-4, M-5 y M-6.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: 10.000 m².



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Frente mínimo: 30,00 m.

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Retranqueos mínimos:

Frente y fachadas: No se exige.

Fondo: No se exige. En caso de realizarse retranqueo, mínimo 3,00 m.

Laterales: 0,00 m cuando se adose y 3,00 m cuando la edificación se retire del lindero.

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima: Parcela M-1 el 0,789038 m²c/m²

Parcela M-2 el 0,800000 m²c/m²

Parcela M-3 el 0,008489 m²c/m²

Parcela M-4 el 0,204850 m²c/m²

Parcela M-5 el 0,094449 m²c/m²

Parcela M-6 el 0,387519 m²c/m²

Número máximo de plantas: 4

Altura máxima de la edificación: 15,00 m., salvo que las necesidades del proceso a desarrollar en ellas justifiquen una mayor altura y así la estimen los Servicios Técnicos Municipales (Art.8.13.9).

Tipo de edificación: Exenta o adosada.

Condiciones de uso: Uso Clase Transporte según artículo 26 de las presentes ordenanzas.

El proyecto de urbanización cumplirá lo señalado en el Título V "Normas establecidas por diferentes organismos" del presente Modificado nº1.

ESTADO ACTUAL

Artículo 68. ORDENANZA DE ZONAS DE USO Terciario

Zona destinada a este fin en desarrollo del planeamiento, designada como manzana M-8.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: 5000 m².

Frente mínimo: No se establece.

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Retranqueos mínimos: No se establecen retranqueos mínimos.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima: 0,576812 m²c/m²

Número máximo de plantas: 4

Altura máxima de la edificación: 15 m.

Tipo de edificación: Libre.

Condiciones de uso: Uso Terciario según artículo 27 de las presentes ordenanzas.

Condiciones de aparcamientos: Se aplicarán las reservas mínimas establecidas en la legislación vigente, en cada momento, en materia de comercio y las establecidas en el Art. 7.5.1. de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 68. ORDENANZA DE ZONAS DE USO TERCIARIO

Este uso se contempla como uso compatible.

Número máximo de plantas: 4

Altura máxima de la edificación: 15 m.

Tipo de edificación: Libre.

Condiciones de uso: Uso Terciario según artículo 27 de las presentes ordenanzas.

Condiciones de aparcamientos: Se aplicarán las reservas mínimas establecidas en la legislación vigente, en cada momento, en materia de comercio y las establecidas en el Art. 7.5.1. de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca.

ESTADO ACTUAL

Artículo 69. ORDENANZA DE ZONAS DE CETRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-10 y M-11.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: No se establece

Frente mínimo: No se establece

Condiciones de ocupación y edificabilidad:



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Retranqueos mínimos: 5,00 m.

Ocupación máxima: La que resulte de la edificabilidad.

Edificabilidad máxima:

Manzana 10: 0,006265 m²c/m²

Manzana 11: 0,021674 m²c/m²

Número máximo de plantas: 3

Altura máxima de la edificación: 10,50 m.

Tipo de edificación: Libre.

Condiciones de uso: Uso de centro de conducción segura y seguridad vial según el artículo 28 de las presentes ordenanzas.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 69. ORDENANZA DE ZONAS DE CETRO DE CONDUCCIÓN SEGURA Y SEGURIDAD VIAL

ANULADO

ESTADO ACTUAL

Artículo 70. ORDENANZA DE ZONAS DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (ÁREA DE ALMACENAMIENTO Y VÍA MANGO)

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-7 y M-9.

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: No se establece

Frente mínimo: No se establece

Condiciones de ocupación y edificabilidad:

Se trata de manzanas sin edificabilidad asignada.

Condiciones de uso: Uso de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango) según el artículo 29 de las presentes ordenanzas.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

ESTADO PROPUESTO

Artículo 70. ORDENANZA DE ZONAS DE AMPLIACIÓN DE LA PLATAFORMA INTERMODAL (ÁREA DE ALMACENAMIENTO Y VÍA MANGO)

Zonas destinadas a este fin en desarrollo del planeamiento, designadas como manzanas M-7 y M-8.

Edificabilidad: Parcela M-7 el 0,018456 m²c/m²
Parcela M-8 el 0,010772 m²c/m²

Condiciones de parcela:

Superficie mínima: No se establece

Frente mínimo: No se establece

Condiciones de uso: Uso de ampliación de la plataforma intermodal (área de almacenamiento y vía mango) según el artículo 29 de las presentes ordenanzas.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMOS EN LOS PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO V.- NORMAS ESTABLECIDAS POR LOS DIFERENTES ORGANISMOS EN LOS PRECEPTIVOS INFORMES SECTORIALES EMITIDOS

Capítulo V.1.- Órgano Titular de la Carretera N-620:

ESTADO ACTUAL

Artículo 73. PROHIBICIÓN DE PUBLICIDAD

Se prohíbe la instalación de publicidad hasta que los terrenos sean clasificados como urbanos según la normativa urbanística vigente (artículo 24 de la Ley 25/1998, de 28 de julio, de Carreteras).

ESTADO PROPUESTO

Artículo 73. PROHIBICIÓN DE PUBLICIDAD

Se prohíbe la instalación de publicidad hasta que los terrenos sean clasificados como urbanos según la normativa urbanística vigente (artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras).

Art. 73.bis GÁLIBO CRUCE AÉREO SOBRE AUTOVÍA A-62

Se tendrá en cuenta que el gálibo del cruce aéreo sobre la rasante de la calzada de las vías afectadas, en las condiciones de flecha más desfavorable de los conductores eléctricos cumplirá con lo estipulado en la ITC-LAT-07 (Instrucción Técnica, Líneas aéreas con conductores desnudos) del Reglamento Sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Líneas Eléctricas de Alta Tensión (Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero), la cual establece en su punto 5 que, la distancia mínima de los conductores sobre la rasante de la carretera vendrá dada por la fórmula (Dadd+ Del), con una distancia mínima de SIETE (7) metros.

Art. 73.tercer ZONAS DE SERVIDUMBRE AUTOVÍA A-62

Las parcelas M-4, M-5 y M-7 están afectadas por la zona de servidumbre de las carreteras estatales, por lo que en las zonas afectadas sólo se podrán autorizar para los fines permitidos por el artículo 74 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras y la colocación de instalaciones fácilmente desmontables, siempre que no resulten menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera y no se comprometa la utilización de la zona de servidumbre para los fines previstos en la ley.

Art. 73.cuárter HINCAS CRUCES BAJO AUTOVÍA A-62

Las hincas pertenecientes a las redes de aguas residuales y gas que se pretende realizar para cruzar bajo la autovía A-62 deberá realizarse perfectamente perpendicular a las calzadas de esta, siempre que las condiciones técnicas o reglamentarias lo permitan, y la tubería principal irá alojada, a modo de "pasa



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

tubos", en otra de mayor diámetro en todo el ancho de la explanación prolongándose fuera de la zona de Dominio Público de la autovía y de la zona de expropiación de la misma. La profundidad mínima de la parte superior de la generatriz de la tubería más exterior (camisa pasa tubos) será como mínimo de 2 metros bajo la rasante de la autovía A-62 y/o 2 metros bajo la cota inferior de las cunetas. Además, la longitud de la perforación incluirá como mínimo la zona de Dominio público y los terrenos expropiados, de tal manera que la excavación de los pozos de "ataque y salida" y las arquetas deberán quedar fuera de la zona de dominio público y de los terrenos expropiados.

Art. 73.º quint LICENCIAS DE OCUPACIÓN O DE ACTIVIDAD

No se podrá otorgar licencias de ocupación o de actividad ni proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de nuevas actividades en los ámbitos correspondientes, mientras no se encuentren ejecutadas y operativas las medidas propuestas recogidas en los proyectos autorizados con la conformidad del órgano titular de la autovía A-62.

Capítulo V.4.- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria:

ESTADO ACTUAL

Se consideraba la delimitación de las zonas de protección del ferrocarril contenidas en la ley 39/2003 del sector ferroviario.

ESTADO PROPUESTO

Artículo 78. DELIMITACIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

Protecciones al ferrocarril

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, con el texto vigente tras su modificación por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, recoge en sus artículos 12 a 18 las limitaciones a la propiedad impuestas en los terrenos contiguos al ferrocarril. Estas limitaciones se desarrollan con lo dispuesto en los citados artículos.

-En general:

Zona de dominio público: formada por los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y sendas franjas de terreno a ambos lados de la plataforma de 8 metros de anchura cada una, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación. La Ley define dicha arista con generalidad como la línea de intersección entre el talud (desmante o terraplén) o muro con el terreno natural.

Zona de protección: consiste en sendas franjas de terreno a cada lado de las líneas ferroviarias, delimitadas, interiormente, por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Línea límite de edificación: se sitúa a 50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.

-No obstante, existen ciertas posibilidades de reducción de dichas distancias:

Zona de dominio público:

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente: 5 metros. Esta reducción no es aplicable en suelo no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, salvo que el instrumento de planeamiento urbanístico haya sido aprobado inicialmente con carácter previo a la modificación de la Ley del Sector Ferroviario publicada en el BOE nº 304 de 20 de diciembre de 2022, en vigor a partir del día siguiente (siempre que se hubiera recabado con anterioridad a dicha aprobación inicial el informe previo preceptivo y vinculante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Zona de protección:

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente: 20 metros.

Línea límite de edificación:

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente: 20 metros. Esta reducción no es aplicable en suelo no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, salvo que el instrumento de planeamiento urbanístico haya sido aprobado inicialmente con carácter previo a la modificación de la Ley del Sector Ferroviario publicada en el BOE nº 304 de 20 de diciembre de 2022, en vigor a partir del día siguiente (siempre que se hubiera recabado con anterioridad a dicha aprobación inicial el informe previo preceptivo y vinculante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Para completar la información sobre las posibilidades de reducción de estas distancias (por ejemplo, por el administrador de infraestructuras ferroviarias), sobre su aplicación en casos especiales como túneles, puentes, viaductos, estaciones, etc., así como sobre las limitaciones a la propiedad que recaen sobre dichos terrenos, es necesario acudir al citado Título II, Capítulo III de la LSF.

-En cuanto a las limitaciones a la propiedad:

En **zona de dominio público**, sólo podrán realizarse obras o instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación de un servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

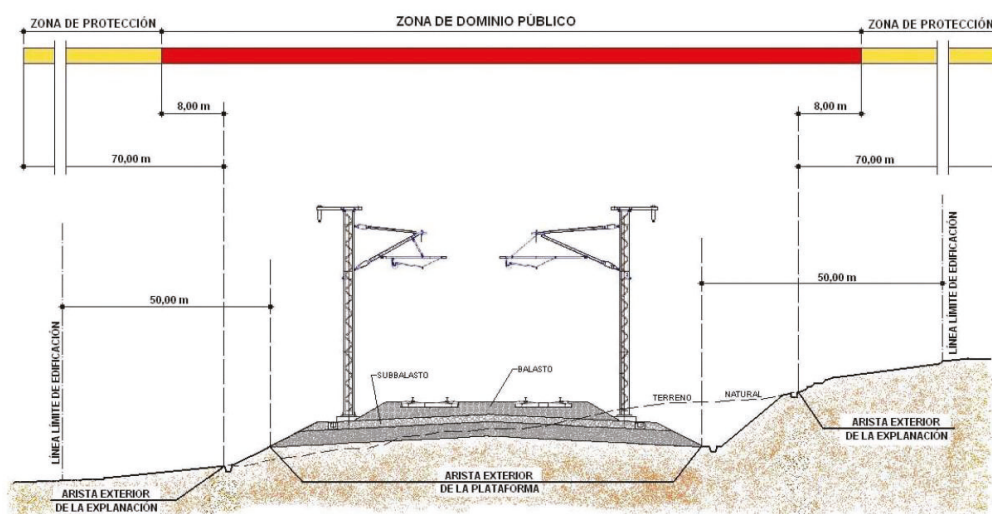


DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Dentro de la **zona de protección** no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En las construcciones e instalaciones ya existentes tanto en las zonas de dominio público como de protección, podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Desde la línea límite de edificación hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.



Esquema de limitaciones a la propiedad impuestas en los terrenos contiguos al ferrocarril



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Capítulo V.5.- Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital:

Artículo 79. LEY 9/2014 GENERAL DE TELECOMUNICACIONES

Las redes públicas de comunicaciones electrónicas constituyen un equipamiento de carácter básico, y su instalación y despliegue constituye obras de interés general.

Las redes de servicio de telecomunicación que se establezcan dentro del ámbito del sector tendrán el carácter de públicas y discurrirán por dominio público, y se adaptarán a lo dispuesto en la citada ley 9/2014 y el R.D. 330/2016 de 9 de septiembre, así como otras normas técnicas sectoriales aprobadas legalmente tales como UNE 133100-1:2021 Canalizaciones subterráneas, UNE 133100-2:2021 Arquetas y cámaras de registro.

No se restringirá el uso a ningún operador legalmente constituido.

En el Proyecto de Urbanización no se propondrá ninguna solución tecnológica concreta, con el fin de facilitar la libre competencia.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE ESTAS NORMAS



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

TÍTULO VI.- APLICACIÓN GENERAL DE ESTAS NORMAS

ESTADO ACTUAL

Además de lo preceptuado en las presentes Ordenanzas Reguladoras, los titulares y usuarios de las edificaciones situadas en el ámbito de este Plan Especial deberán atenerse a las restantes normas y prescripciones de aplicación establecidas en la legislación vigente.

ESTADO PROPUESTO

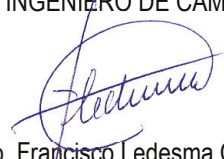
Además de lo preceptuado en las presentes Ordenanzas Reguladoras, los titulares y usuarios de las edificaciones situadas en el ámbito de la Modificación nº 1 de este Plan Especial deberán atenerse a las restantes normas y prescripciones de aplicación establecidas en la legislación vigente.

Salamanca, agosto de 2023

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS

Fdo: Pablo Hoya Serna


Fdo. Francisco Ledesma García



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-PO PLANOS DE ORDENACIÓN

DN-PO PLANOS DE ORDENACIÓN



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-PO PLANOS DE ORDENACIÓN

ÍNDICE

PO-1 MOD.- PLANOS DE ORDENACIÓN Y GESTIÓN

PO-1.1 MOD.- Calificación y usos

PO-1.1.0 MOD.- Planta General

PO-1.1.1 MOD.- Planta 1

PO-1.1.2 MOD.- Planta 2

PO-1.1.3 MOD.- Planta 3

PO-1.2 MOD.- Plano de replanteo

PO-2 MOD.- PLANOS DE DOTACIONES URBANÍSTICAS

PO-2.1 MOD.- Red viaria

PO-2.1.1 MOD.- Alineaciones

PO-2.1.1.0 MOD.- Planta general

PO-2.1.1.1 MOD.- Planta 1

PO-2.1.1.2 MOD.- Planta 2

PO-2.1.1.3 MOD.- Planta 3

PO-2.1.2 MOD.- Rasantes. Planta de situación de perfiles

PO-2.1.3 MOD.- Rasantes. Perfiles longitudinales

PO-2.1.3.1 MOD.- Hoja 1

PO-2.1.3.2 MOD.- Hoja 2

PO-2.1.4 MOD.- Secciones tipo

PO-2.1.5 MOD.- Red viaria. Perfiles transversales

PO-2.1.5.1 MOD.- Planta

PO-2.1.5.2 MOD.- Secciones

PO-2.2 MOD.- Abastecimiento y red de distribución de agua

PO-2.3 MOD.- Red de alcantarillado de aguas residuales.

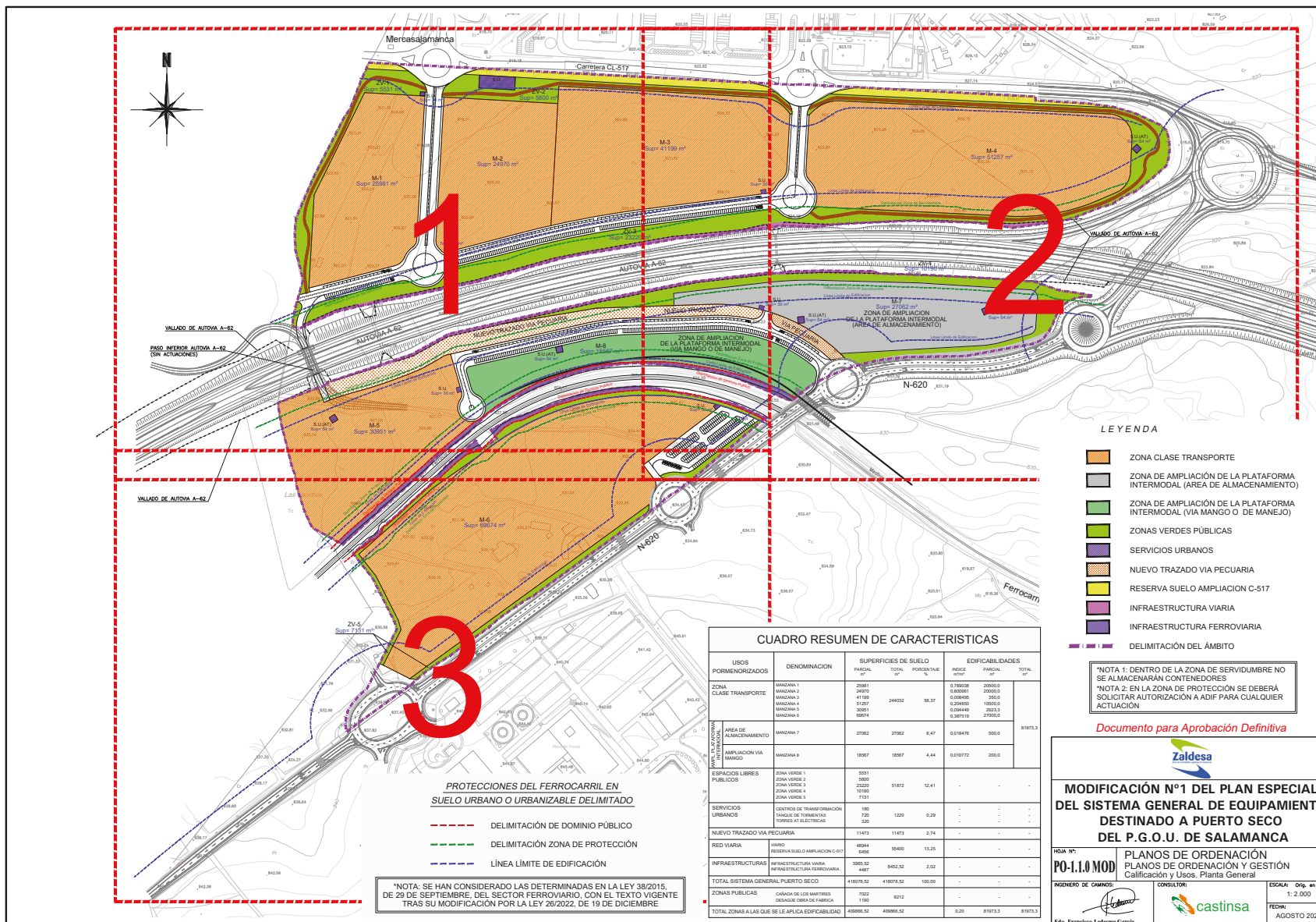
PO-2.4 MOD.- Red de alcantarillado de aguas pluviales

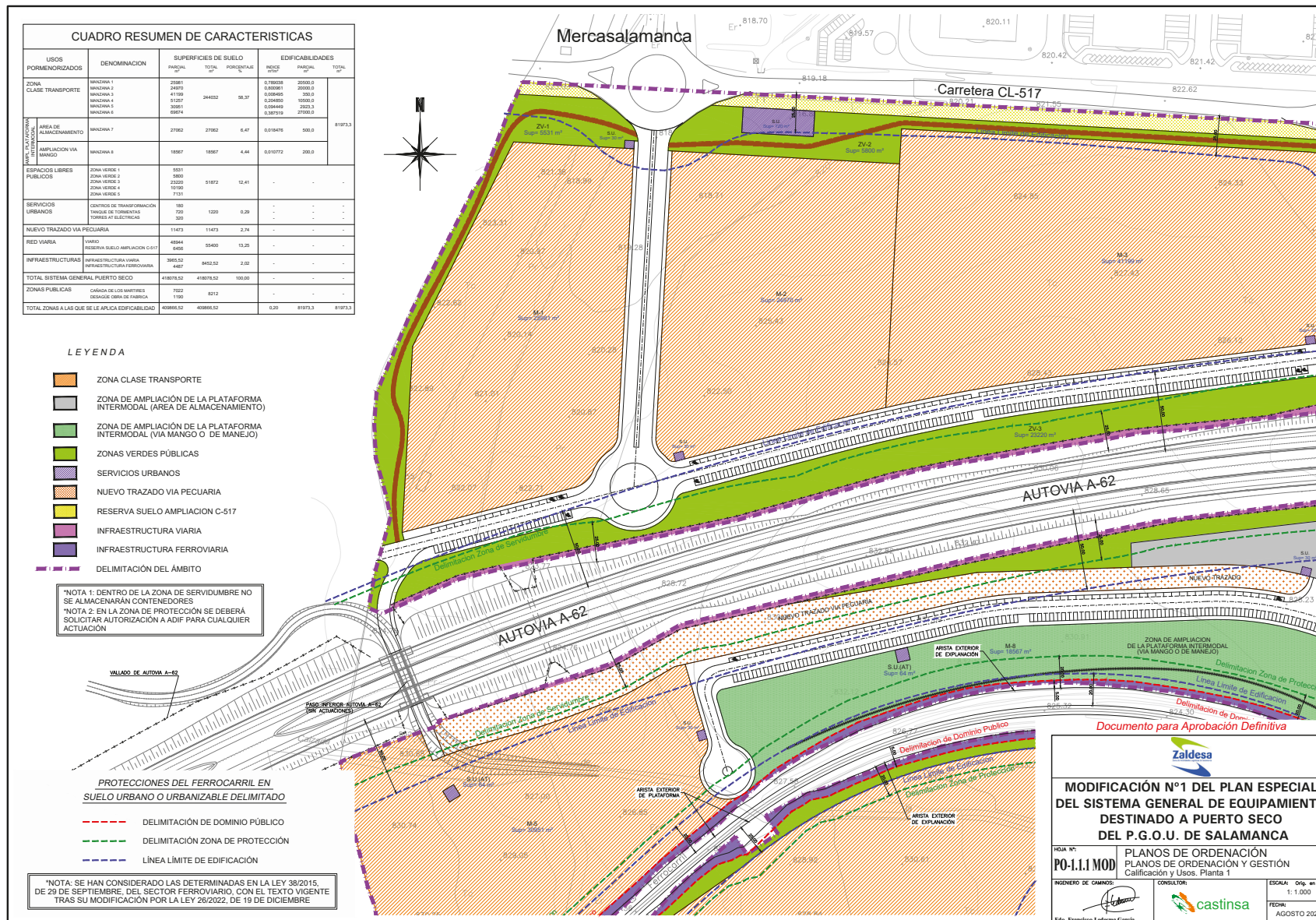
PO-2.5 MOD.- Alumbrado público

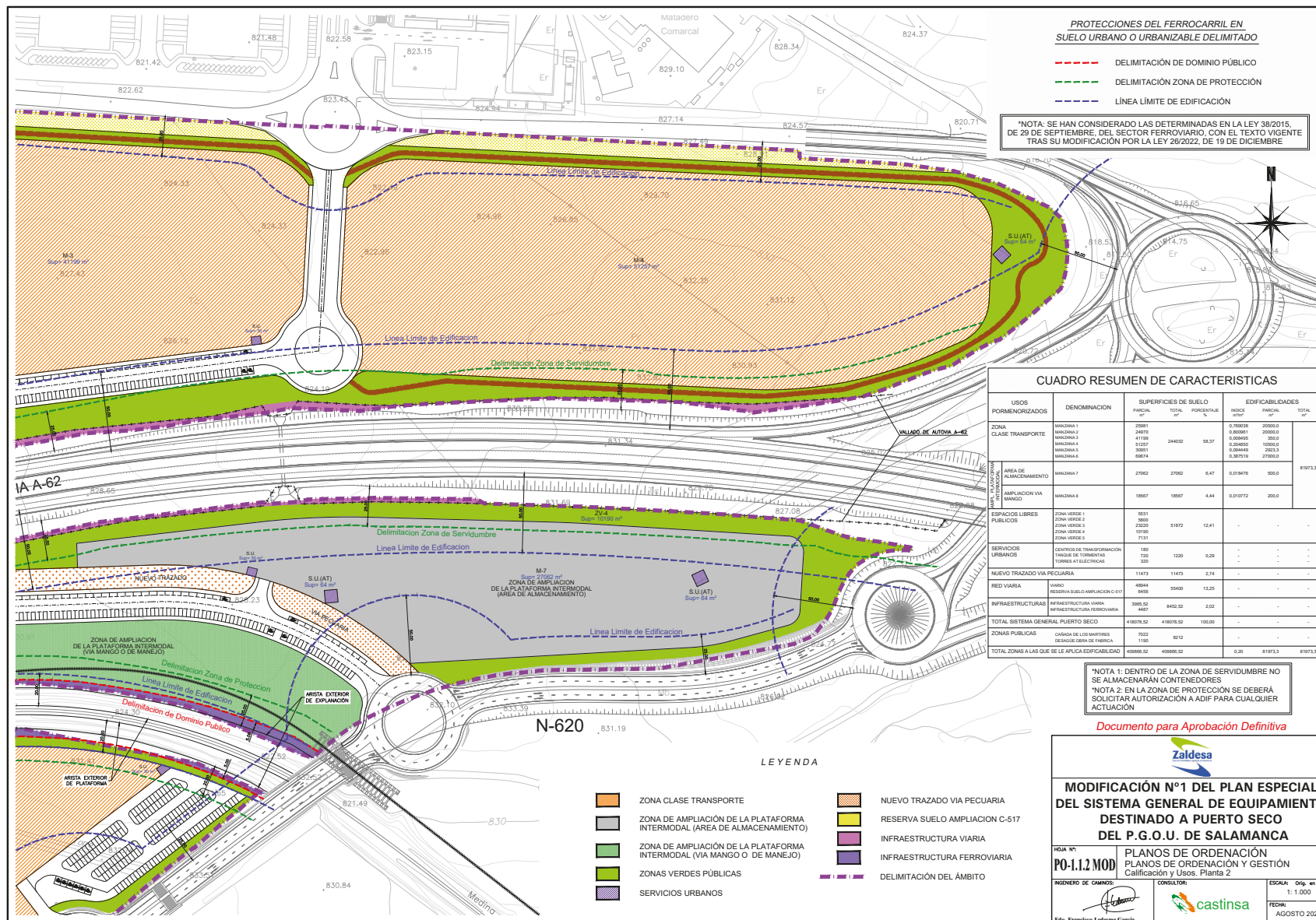


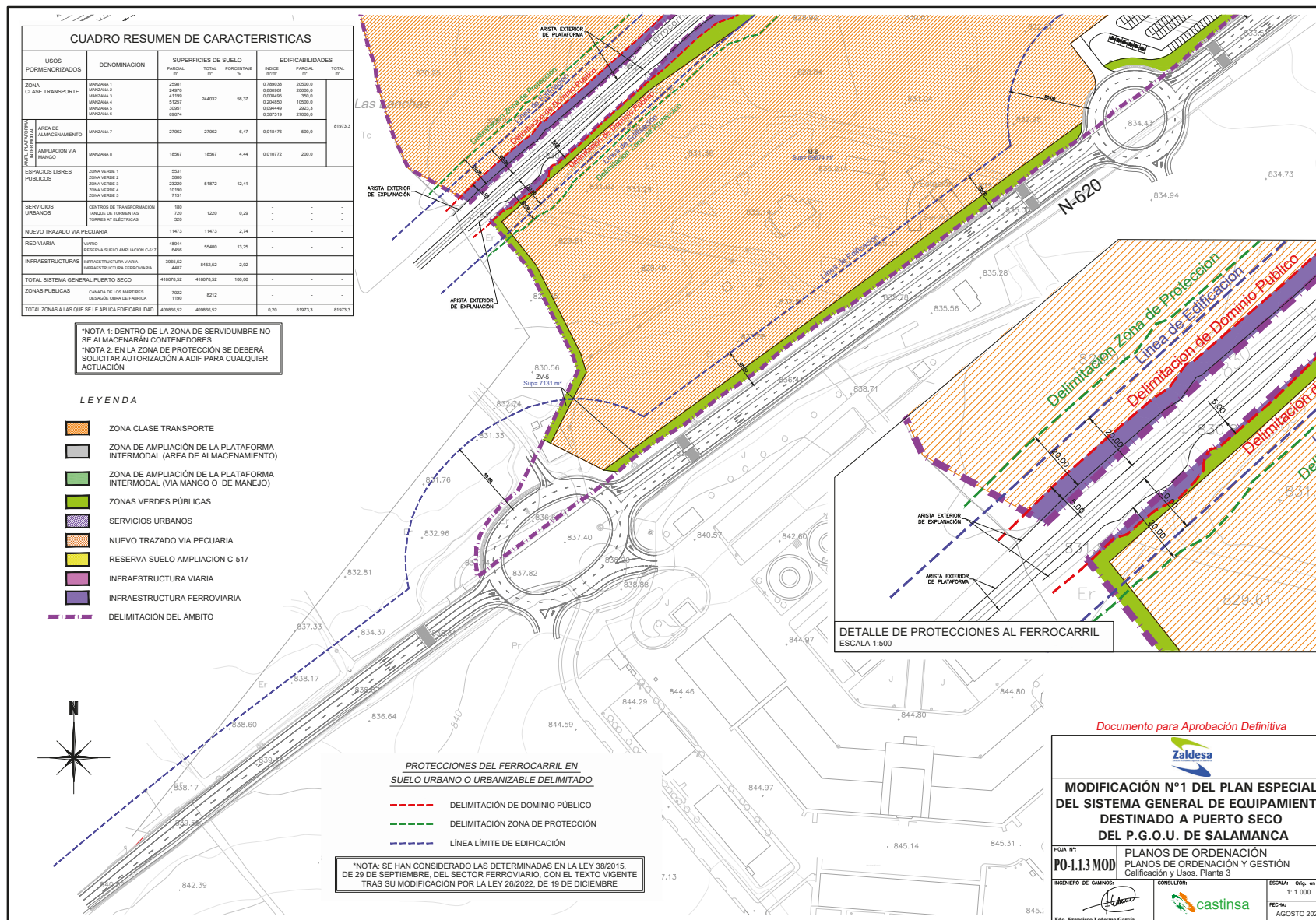
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

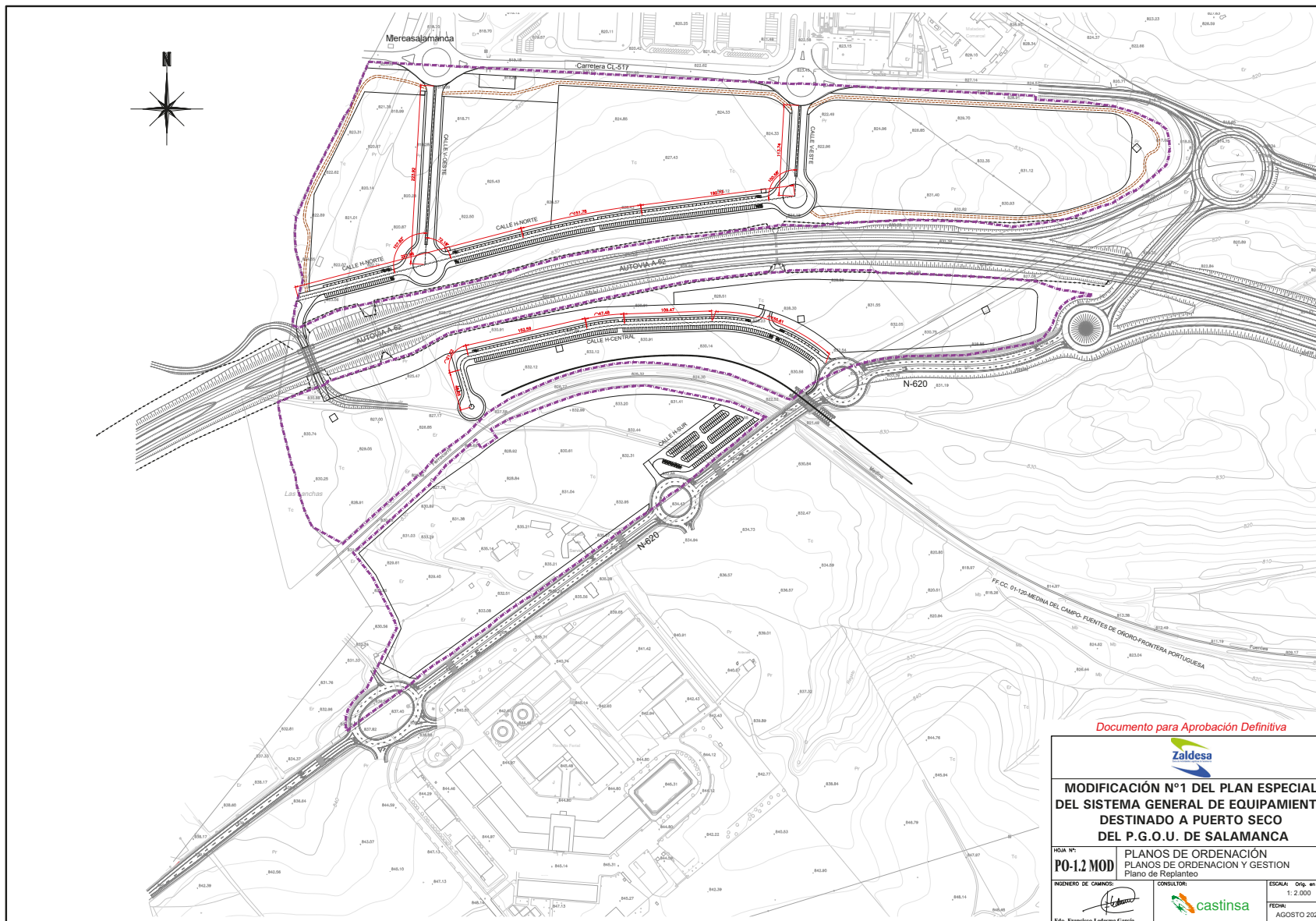
- PO-2.6 MOD.- Distribución de energía
- PO-2.7 MOD.- Canalizaciones de telecomunicaciones
- PO-2.8 MOD.- Red de gas
- PO-3 MOD.- PLANO DE IMAGEN FINAL
- PO-4 MOD.- PLAN DE ETAPAS. Fases de ejecución

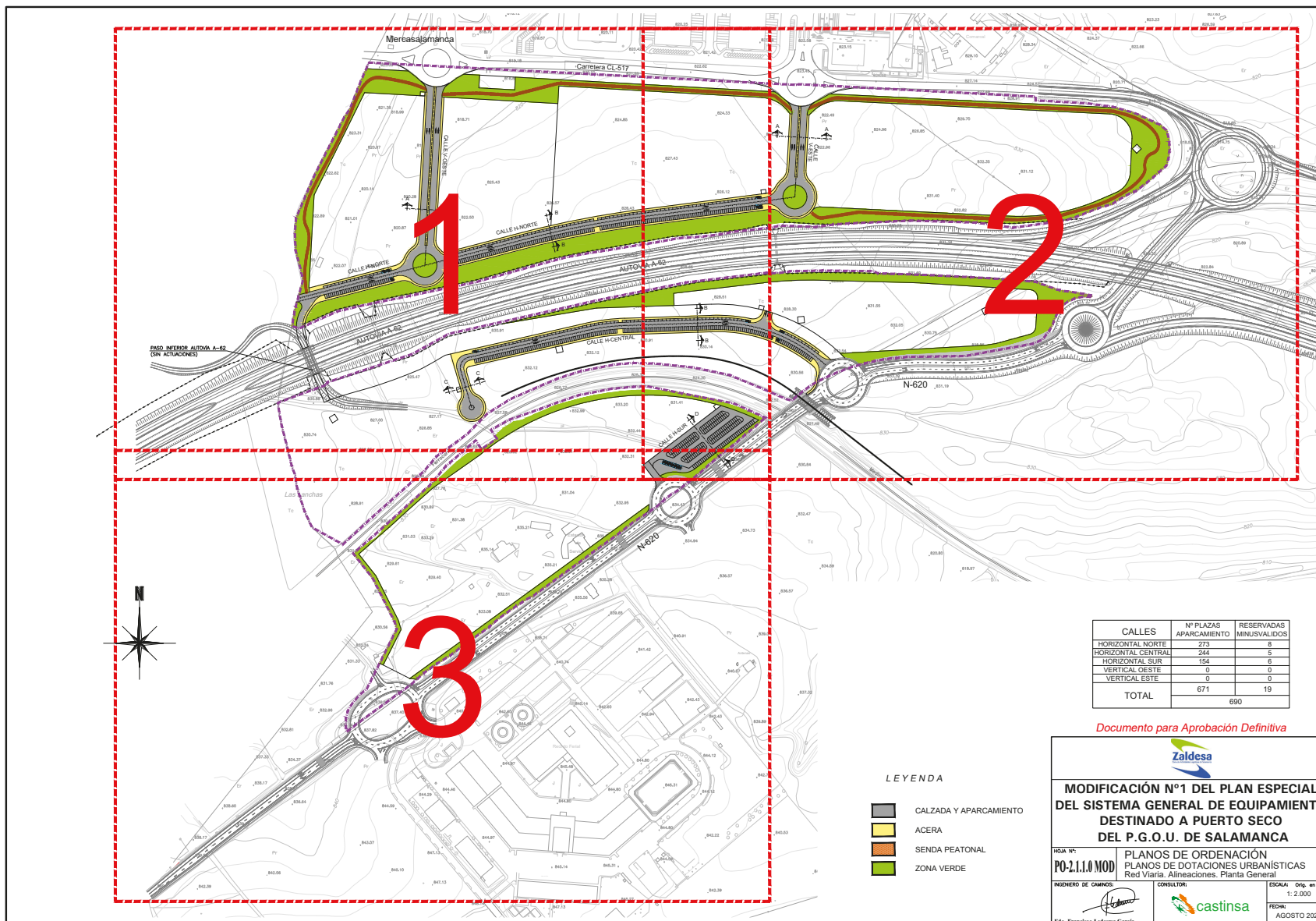


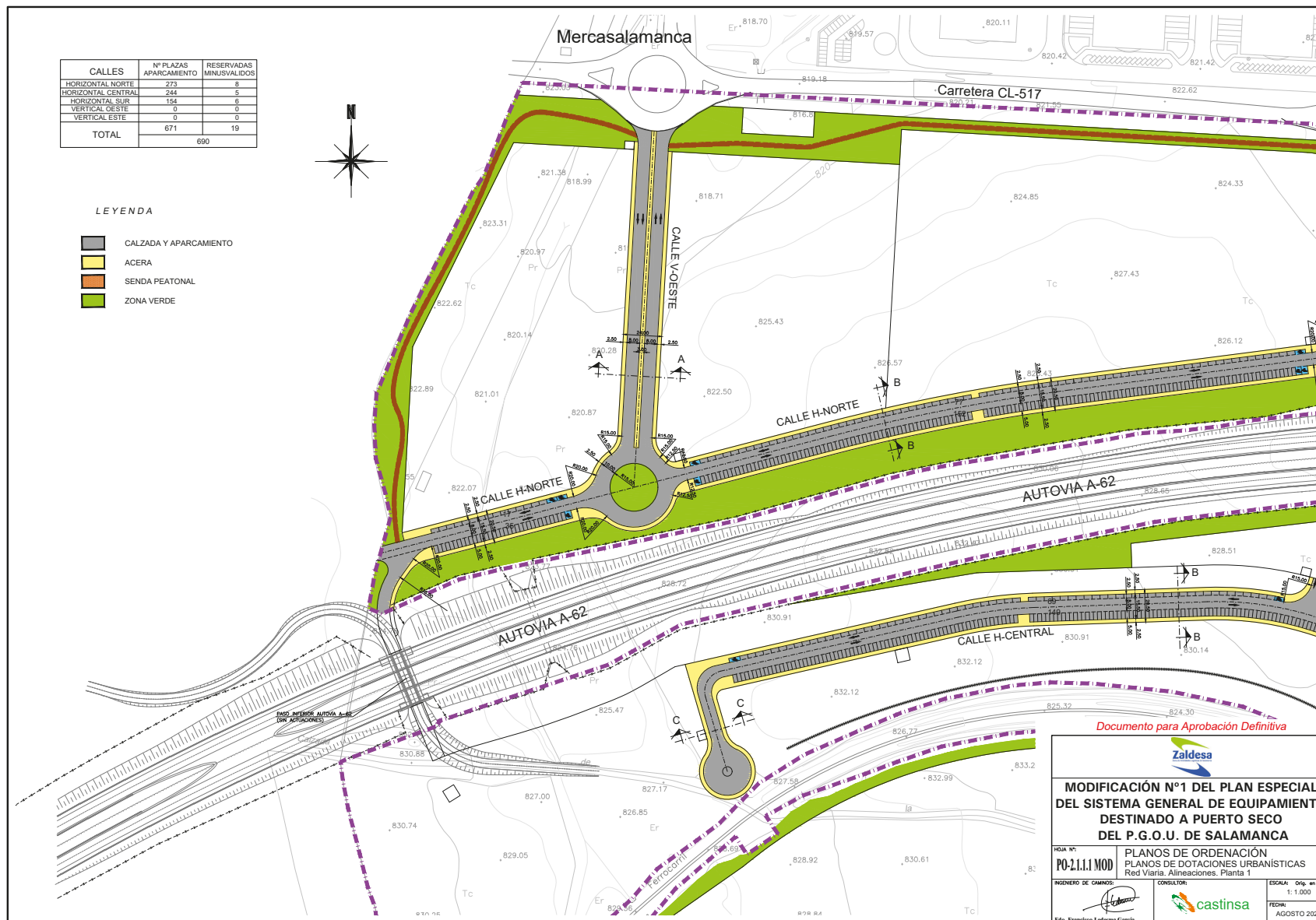


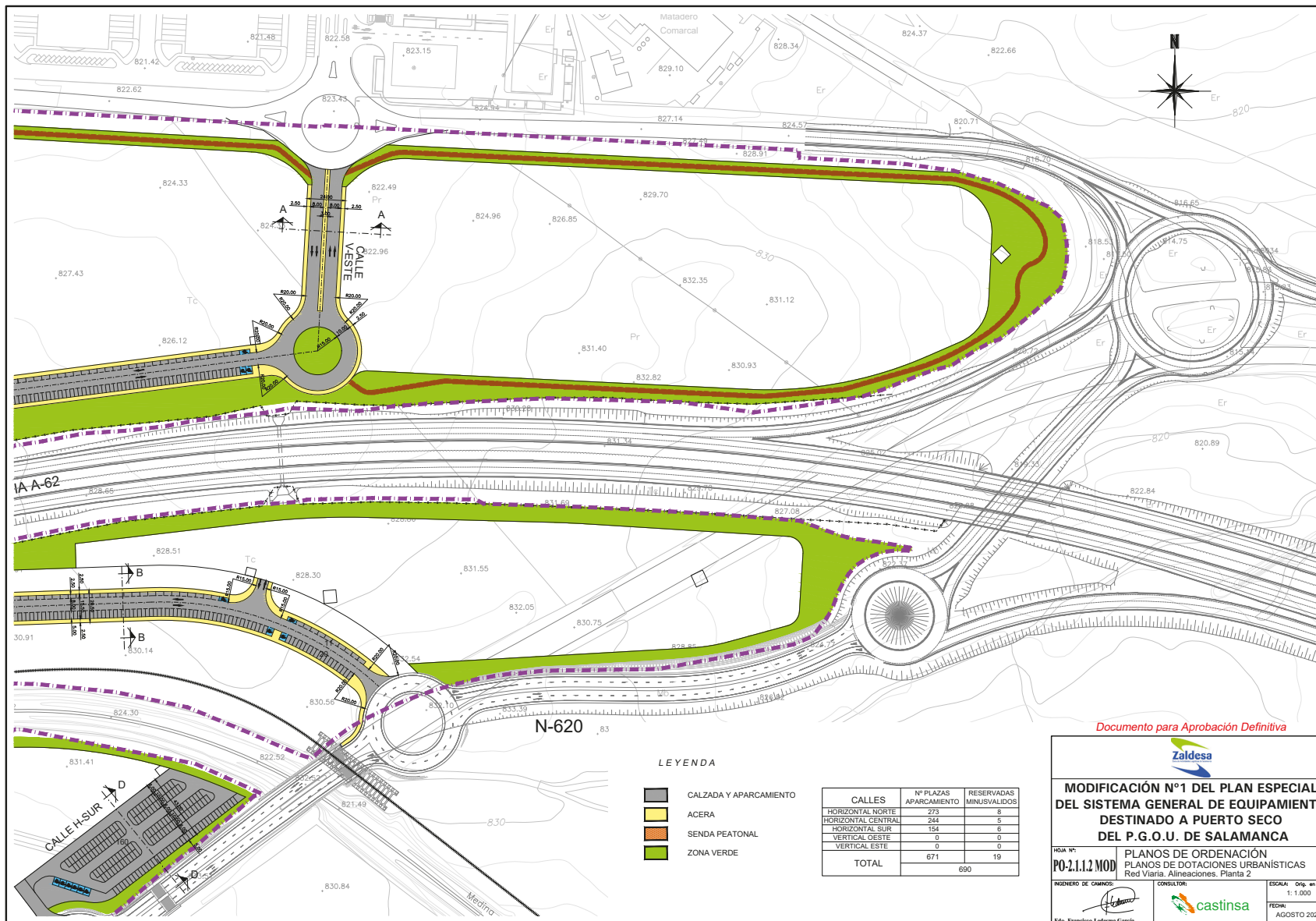


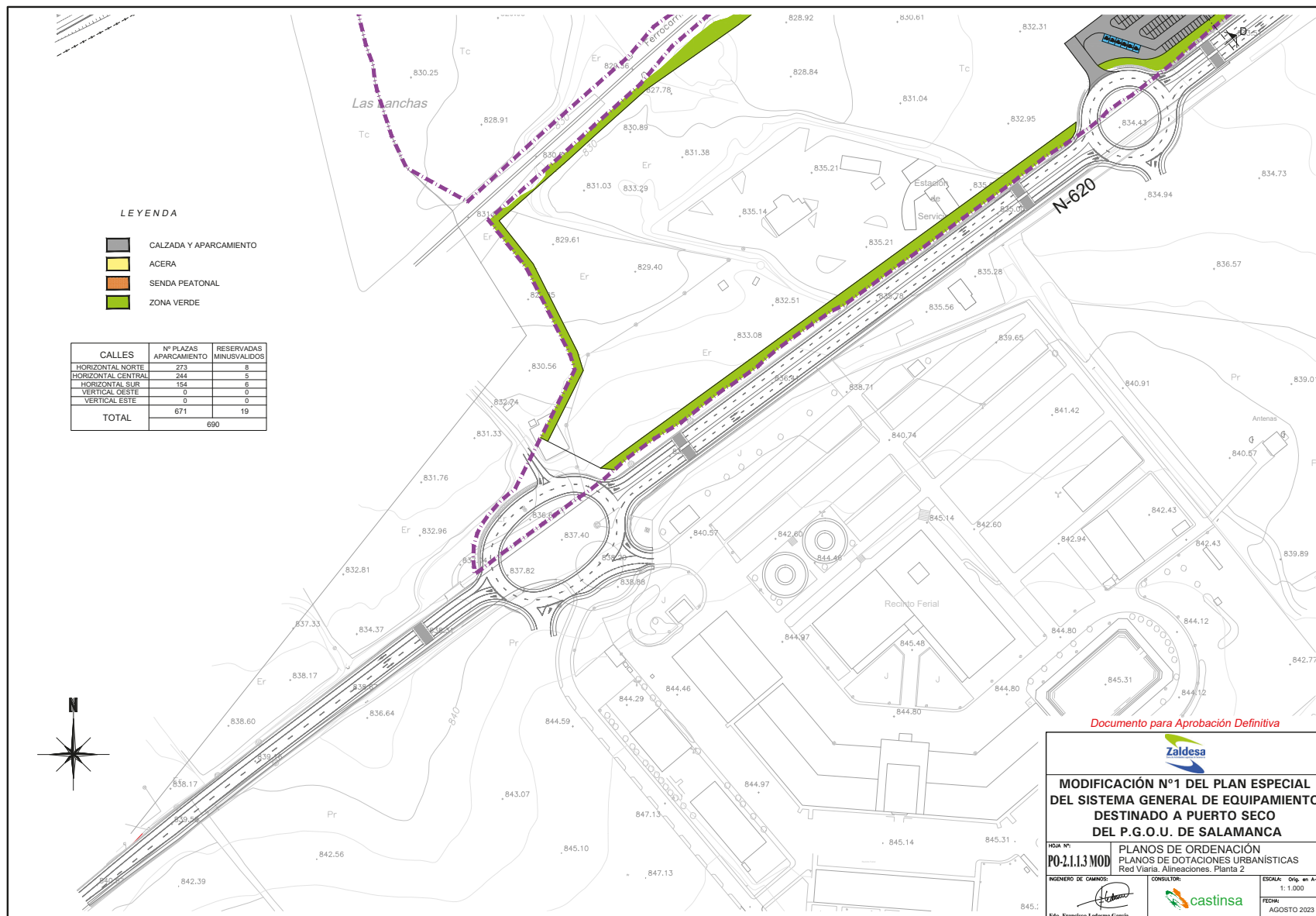


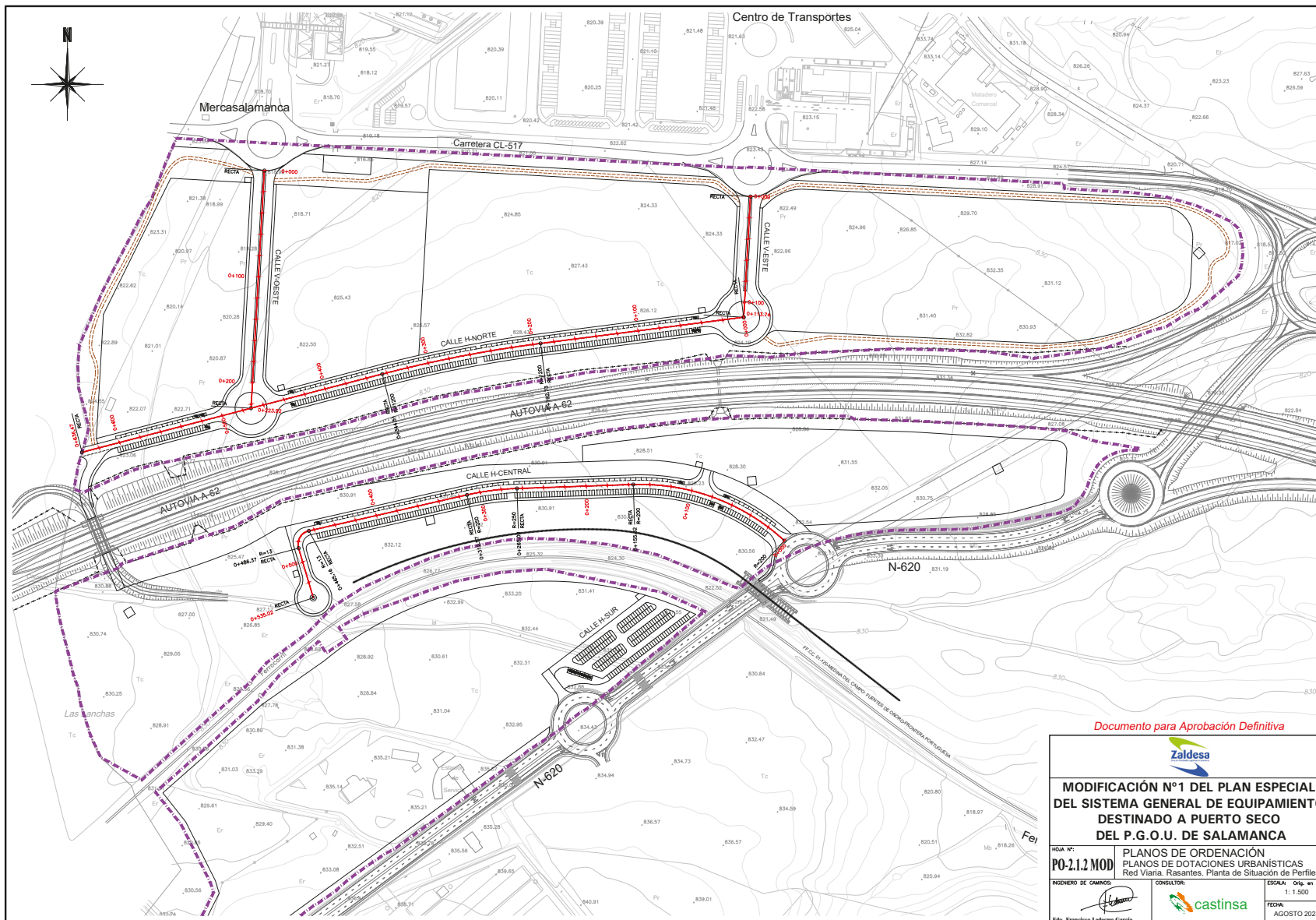


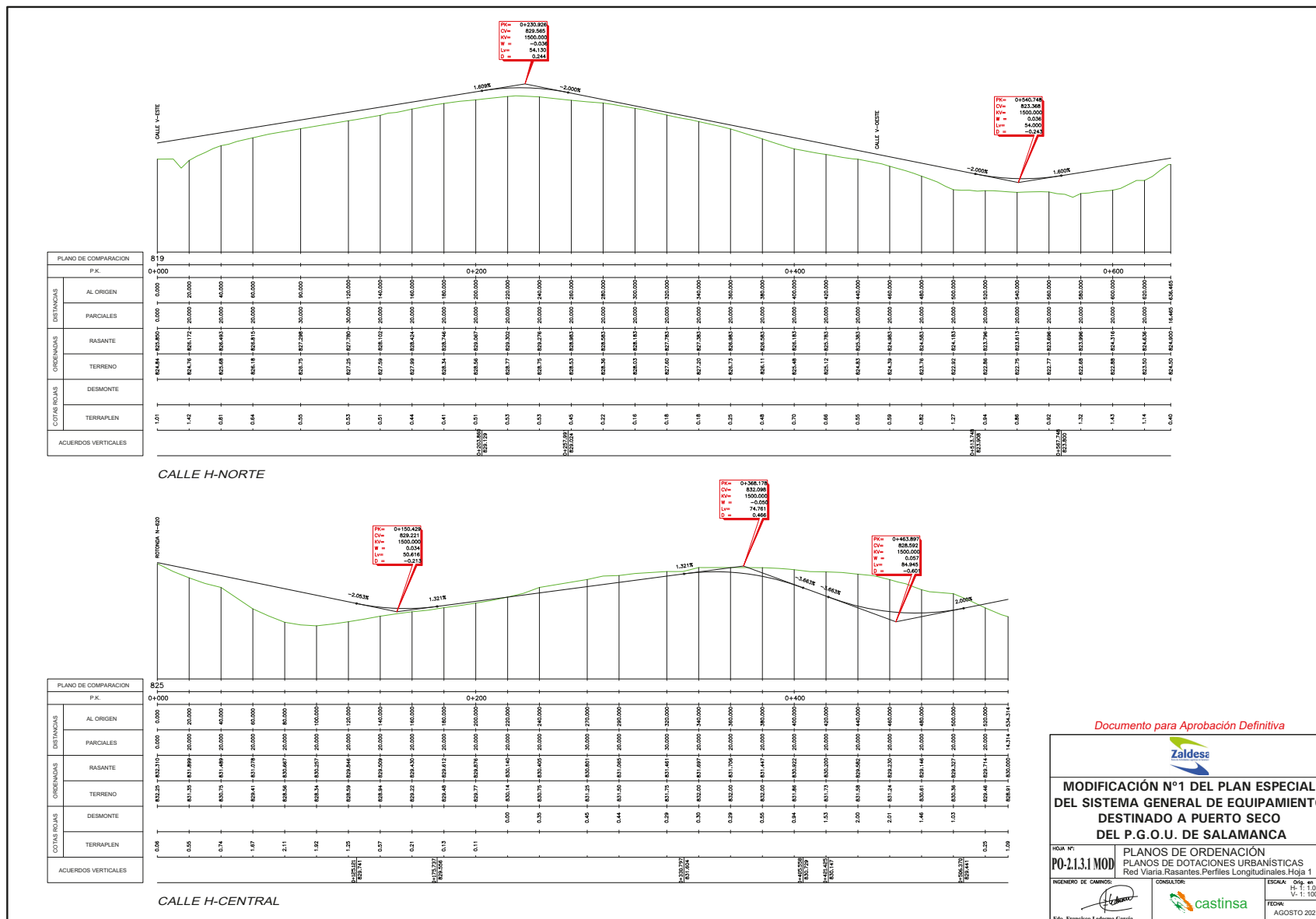


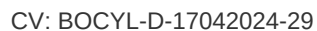


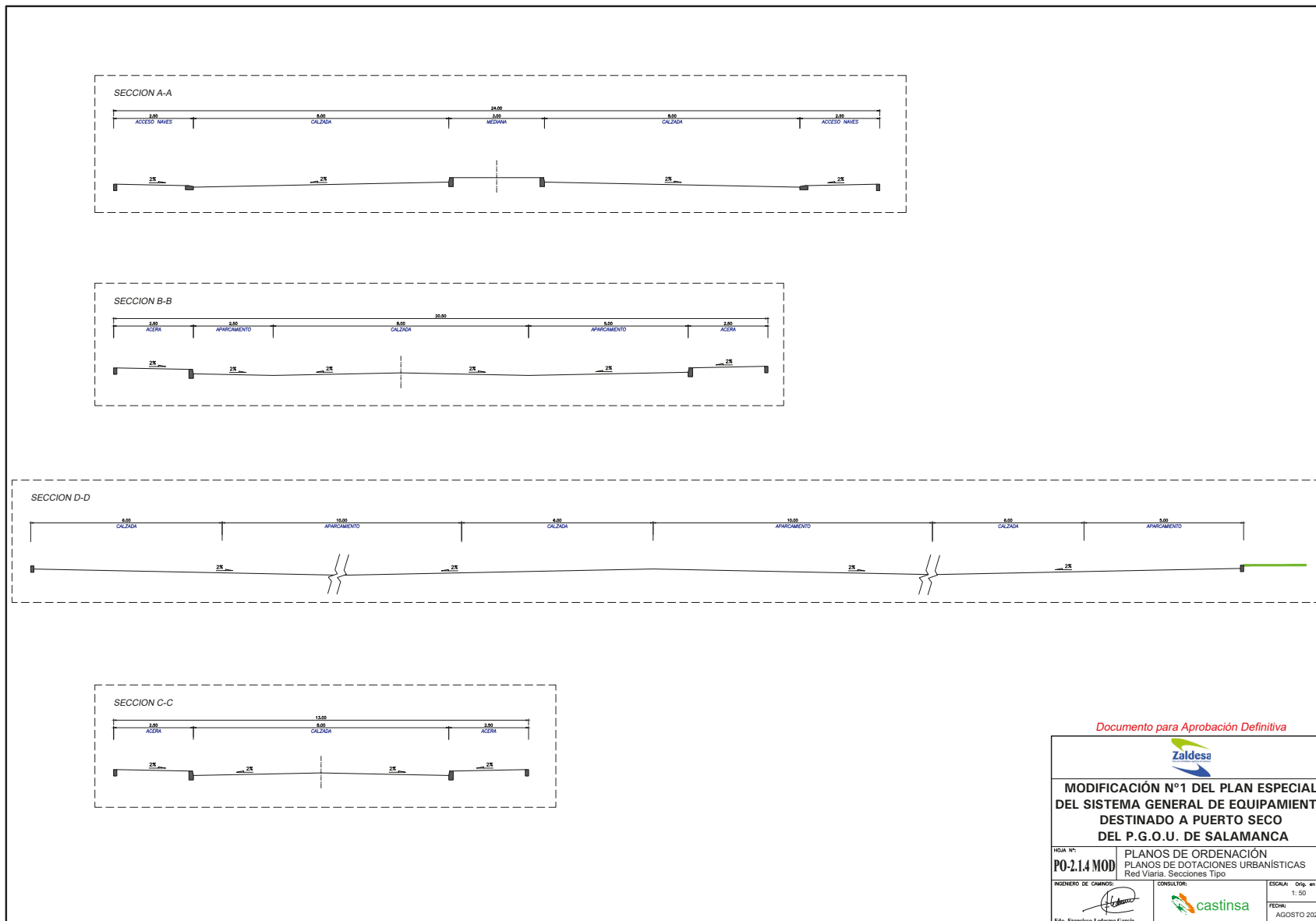


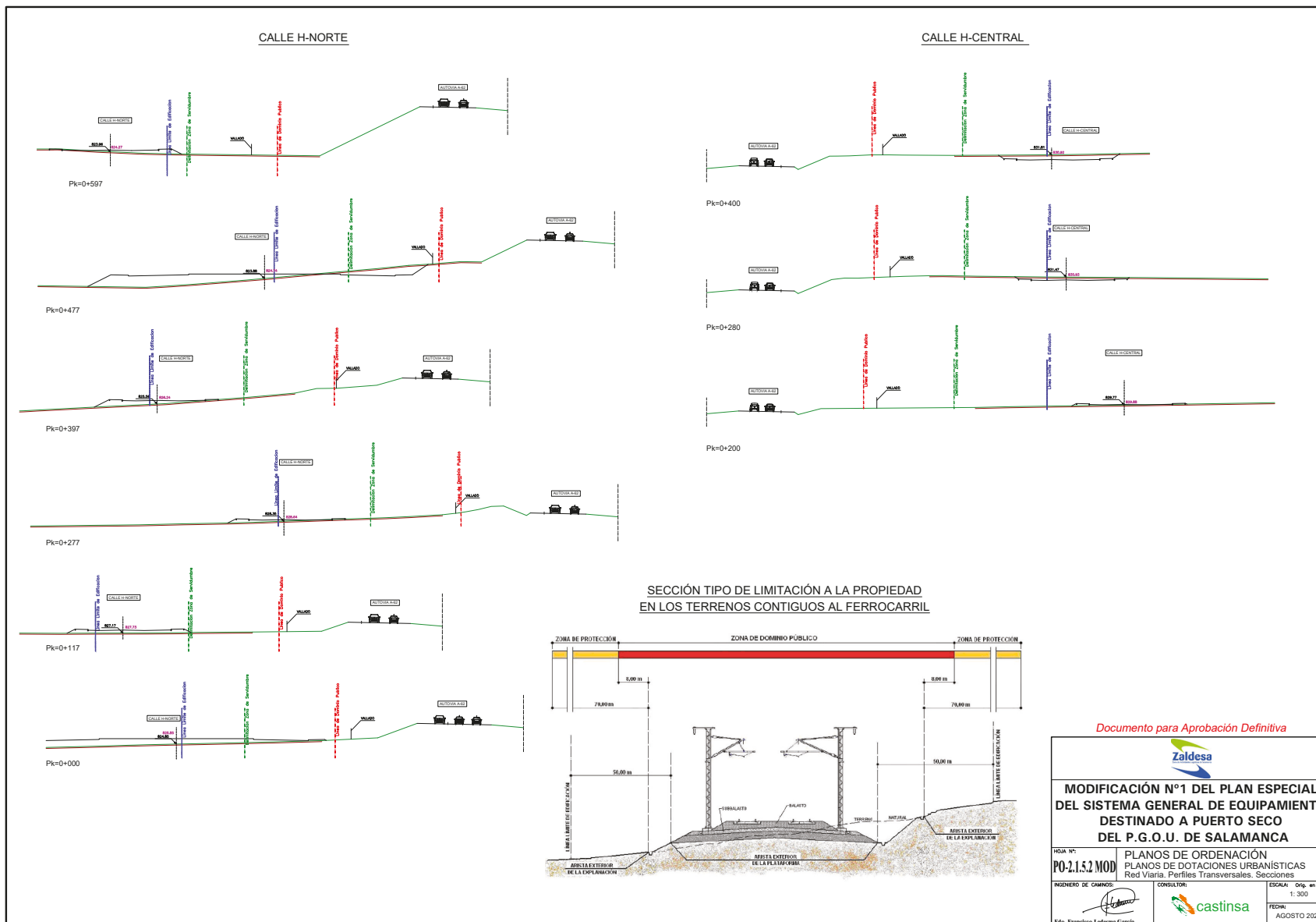


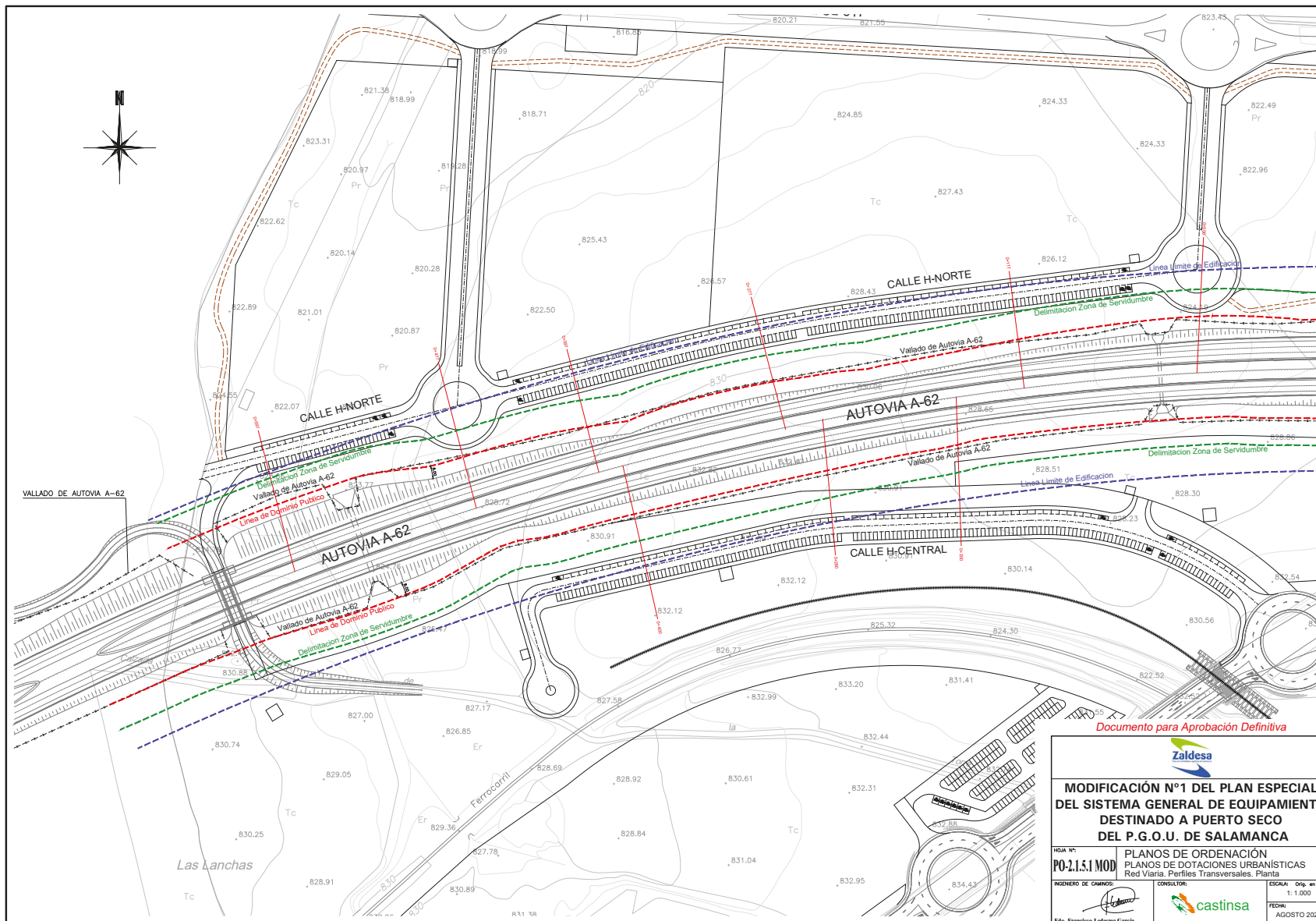


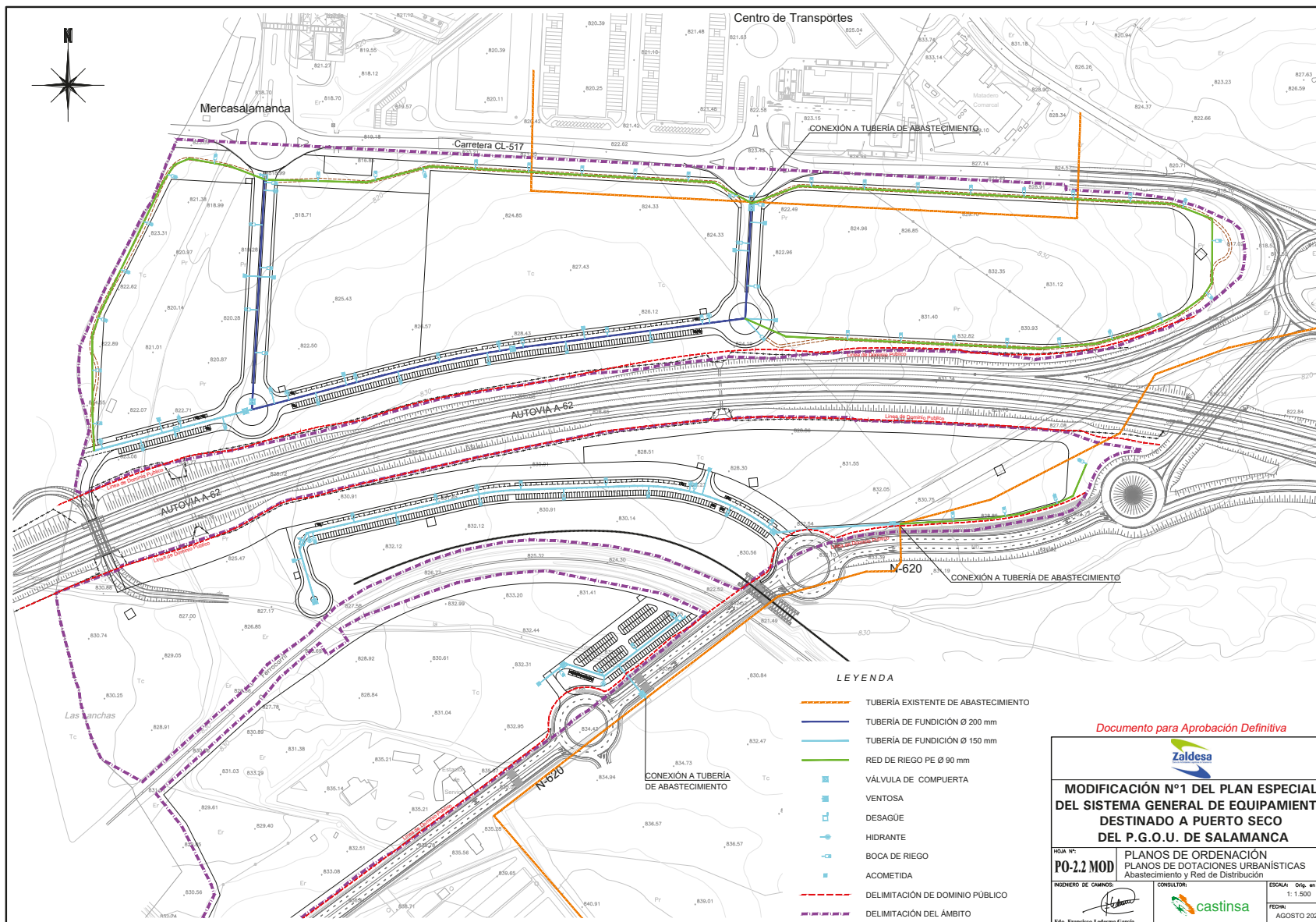


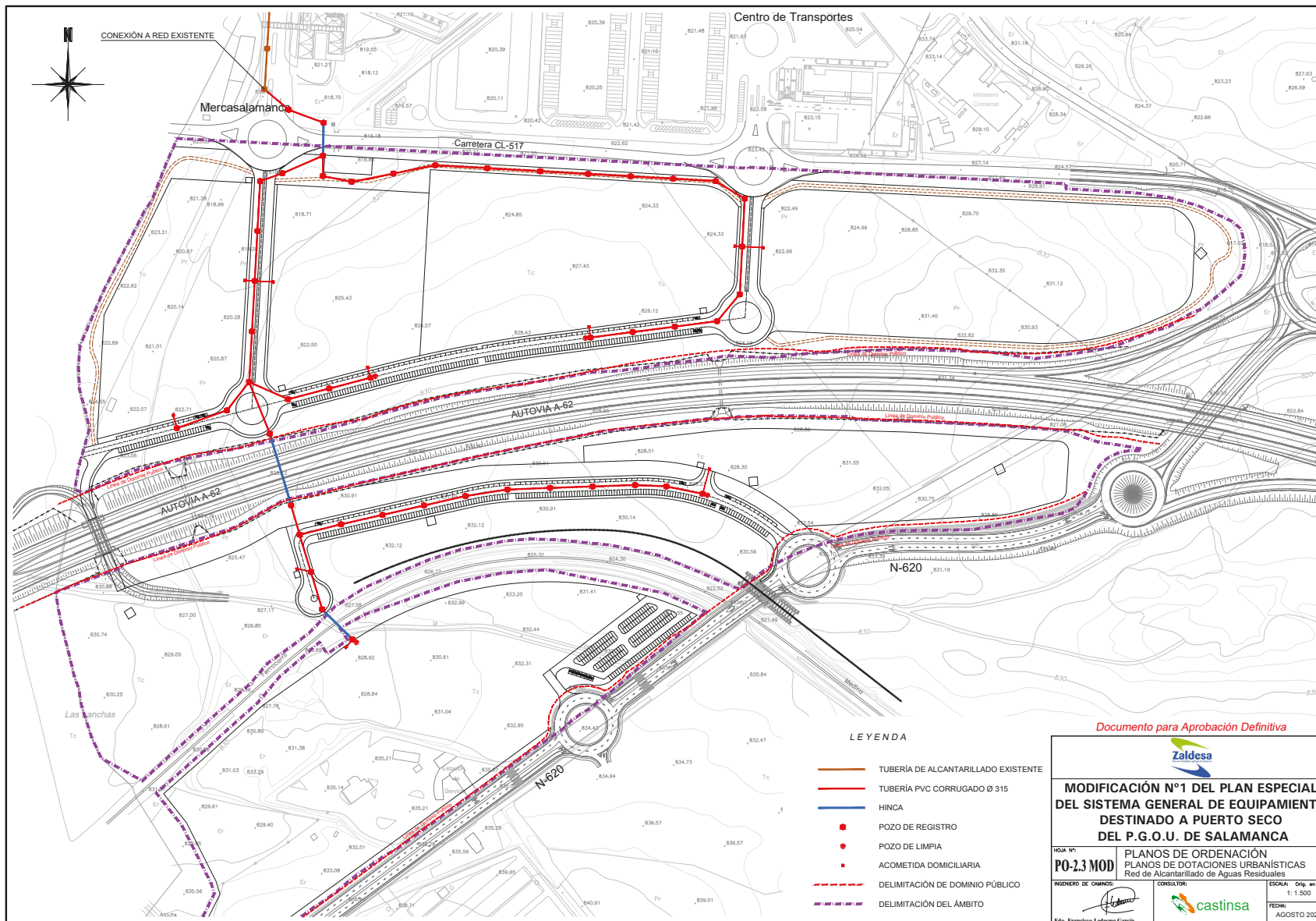


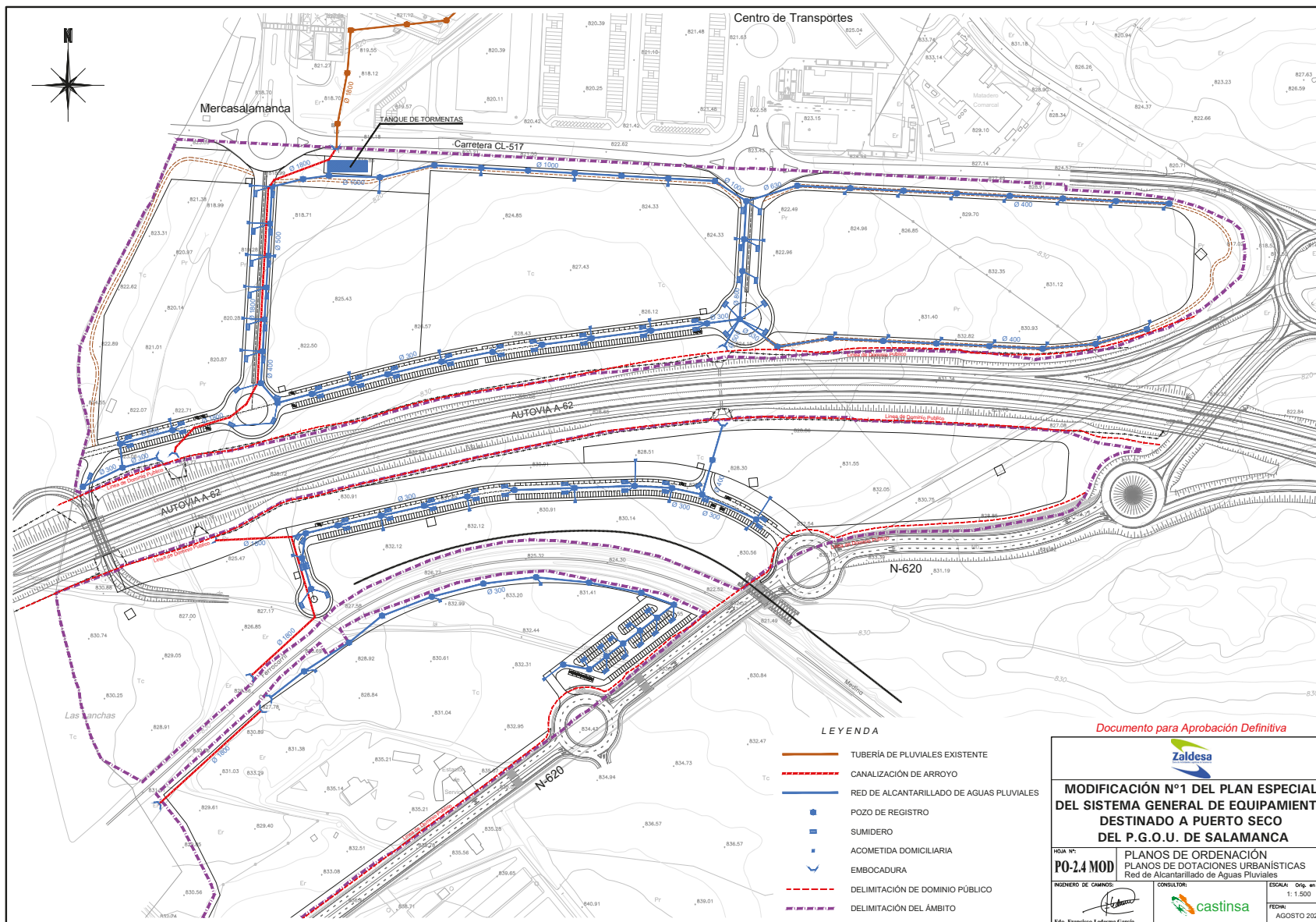


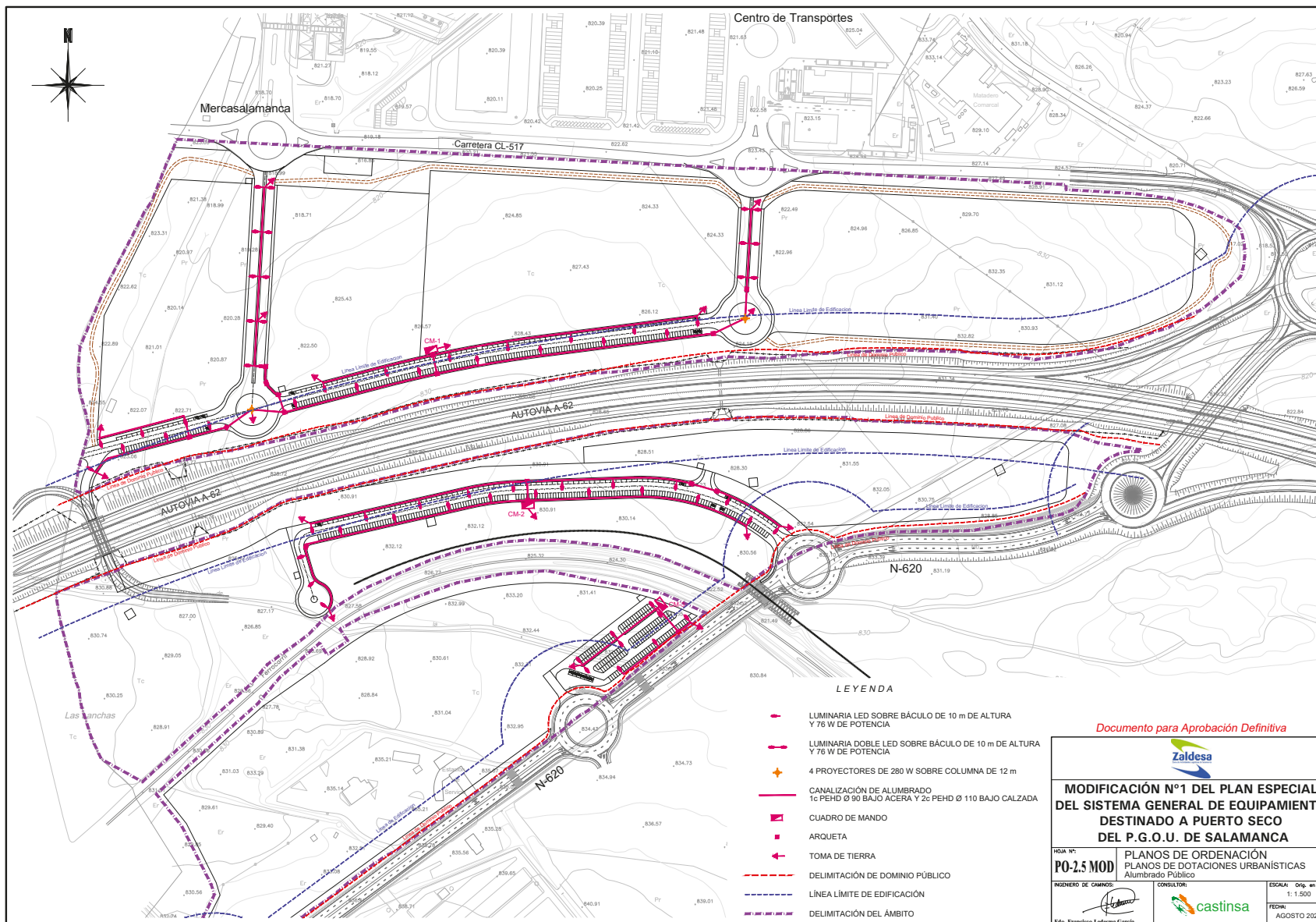


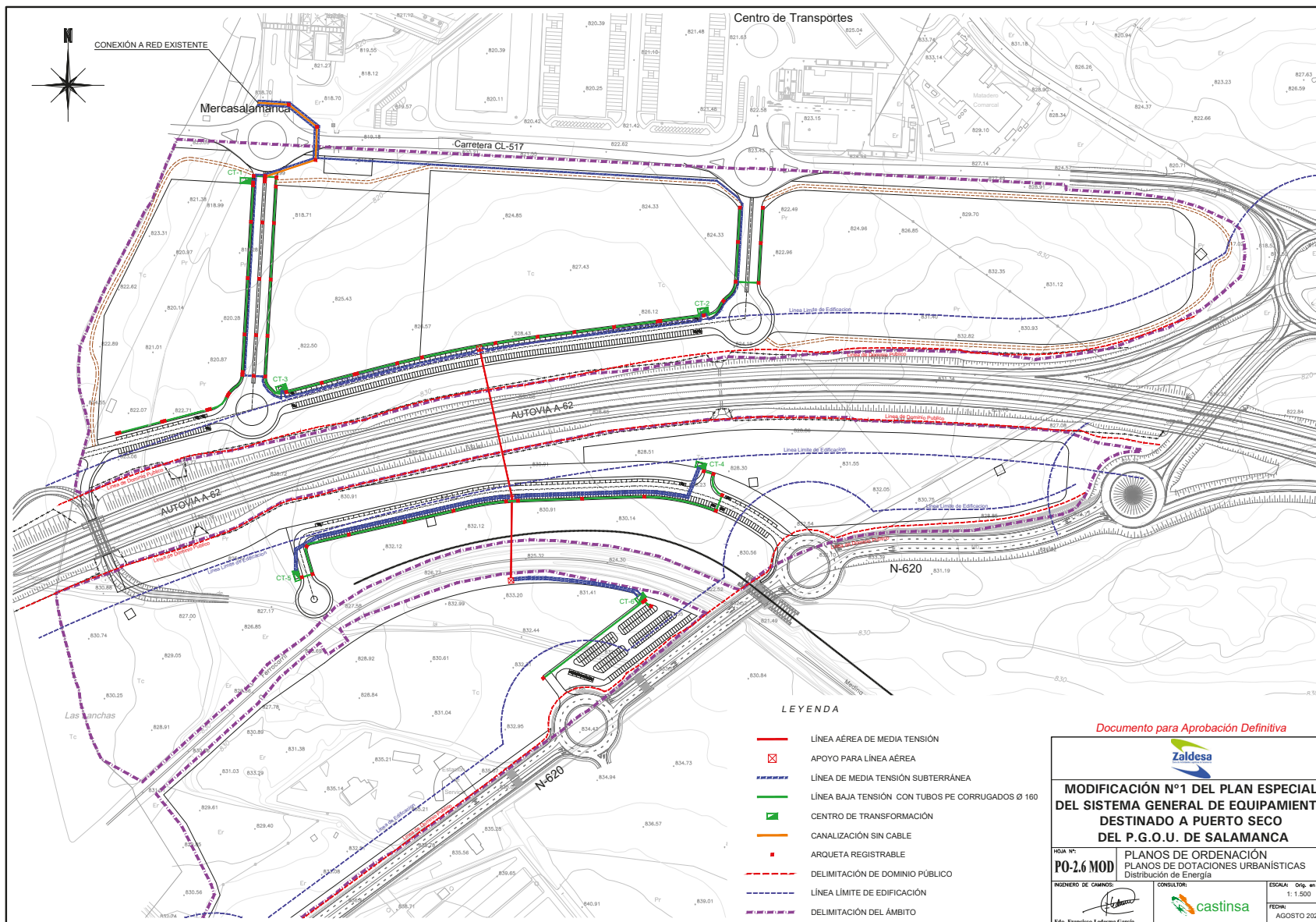


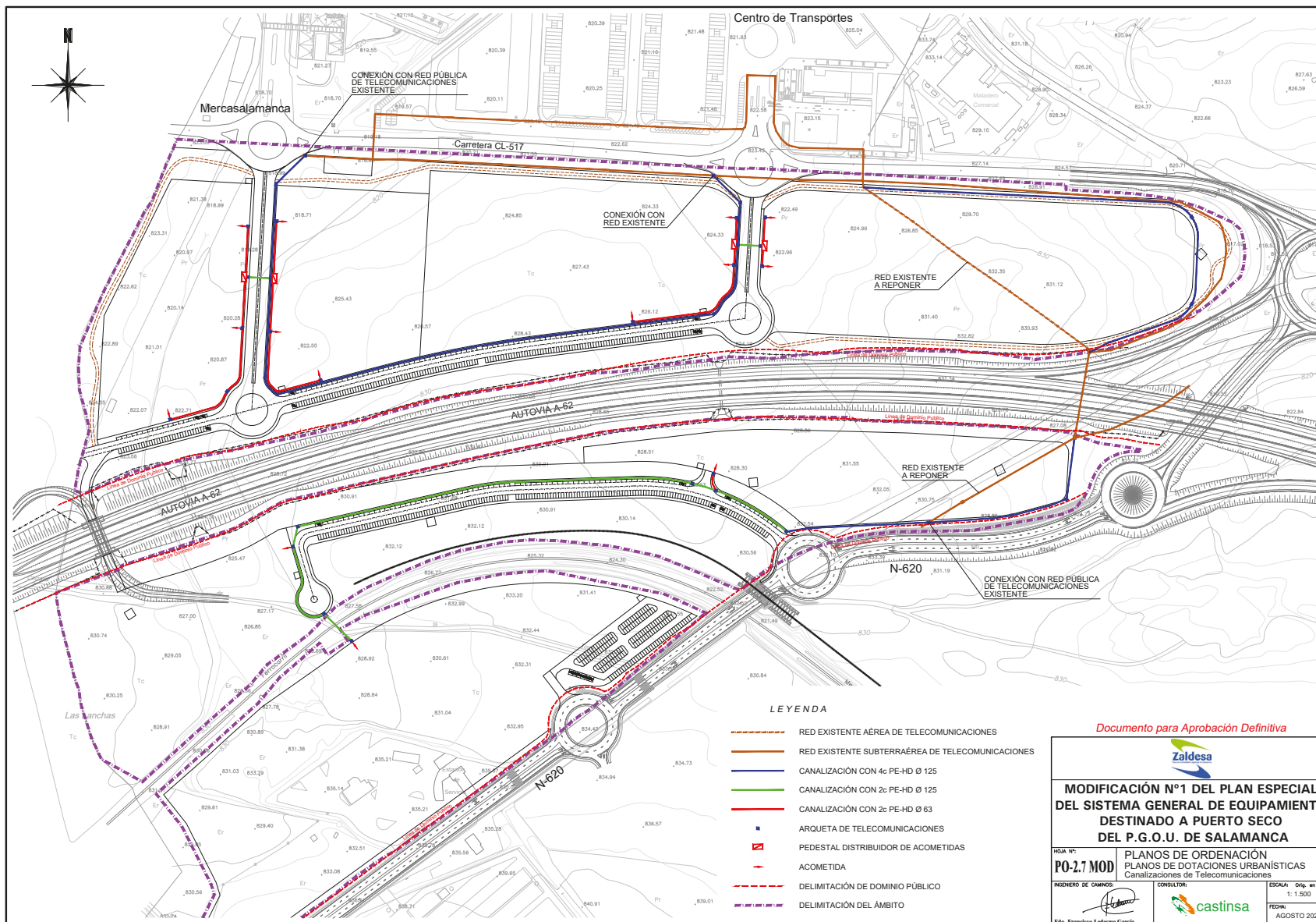


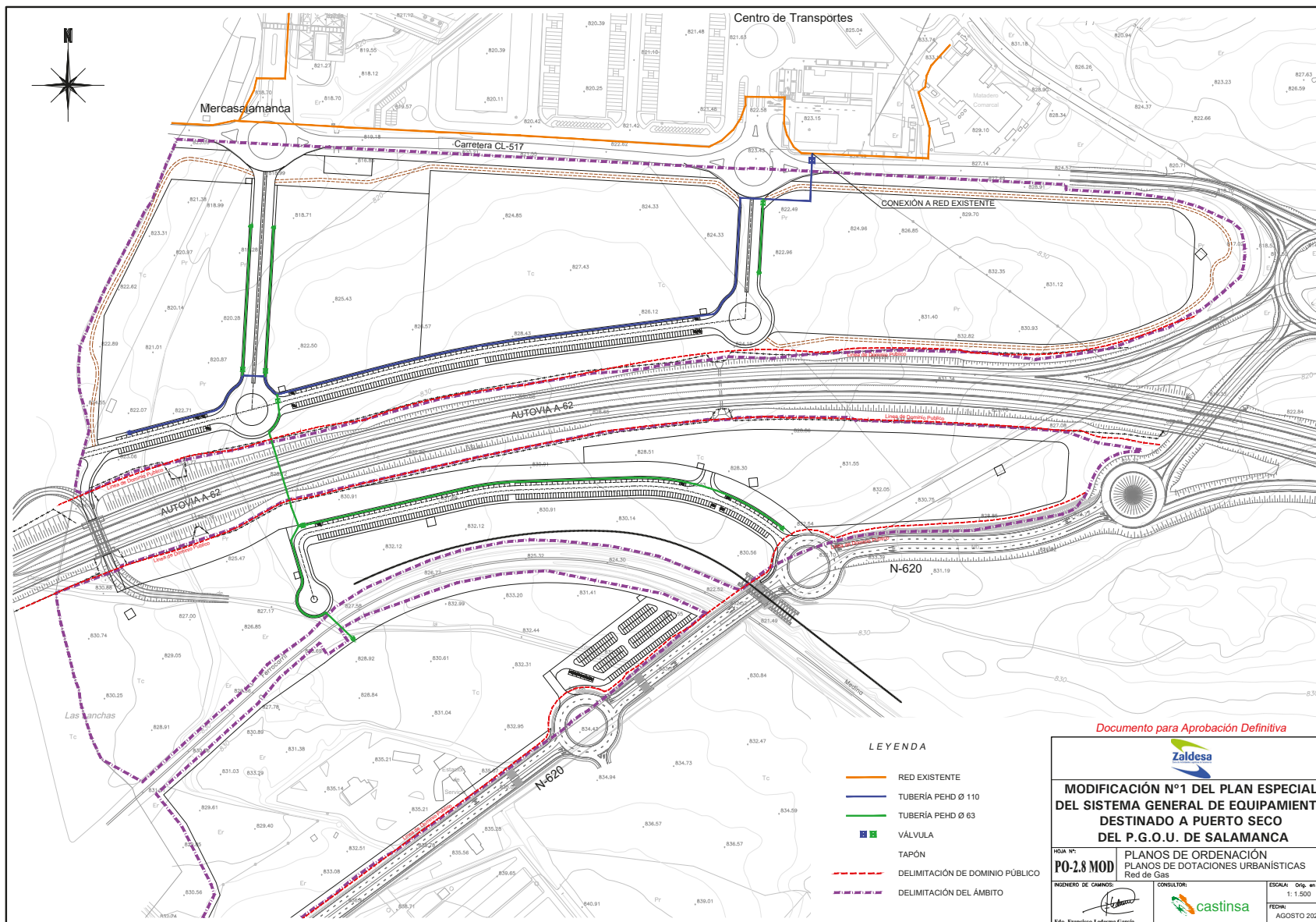


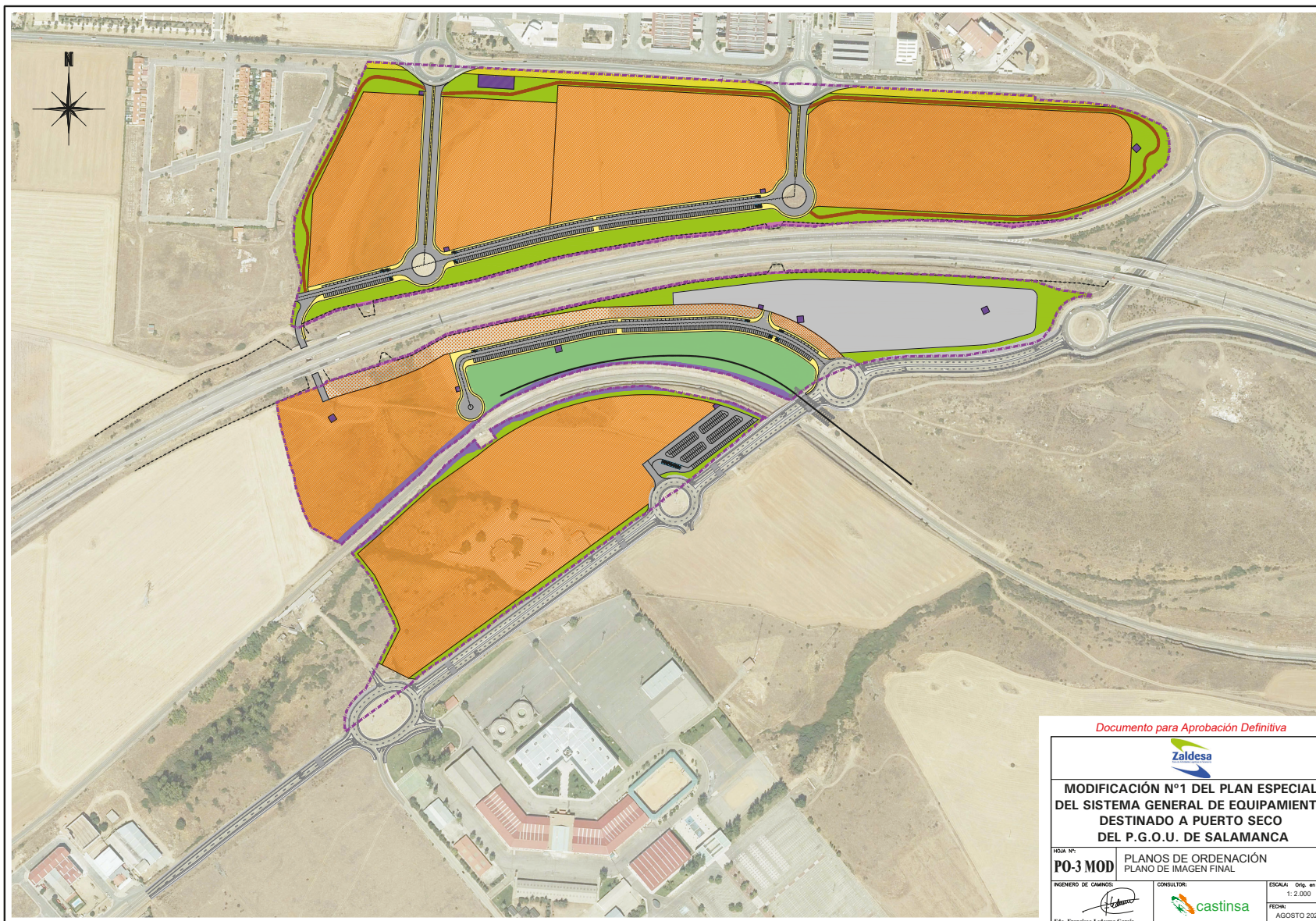


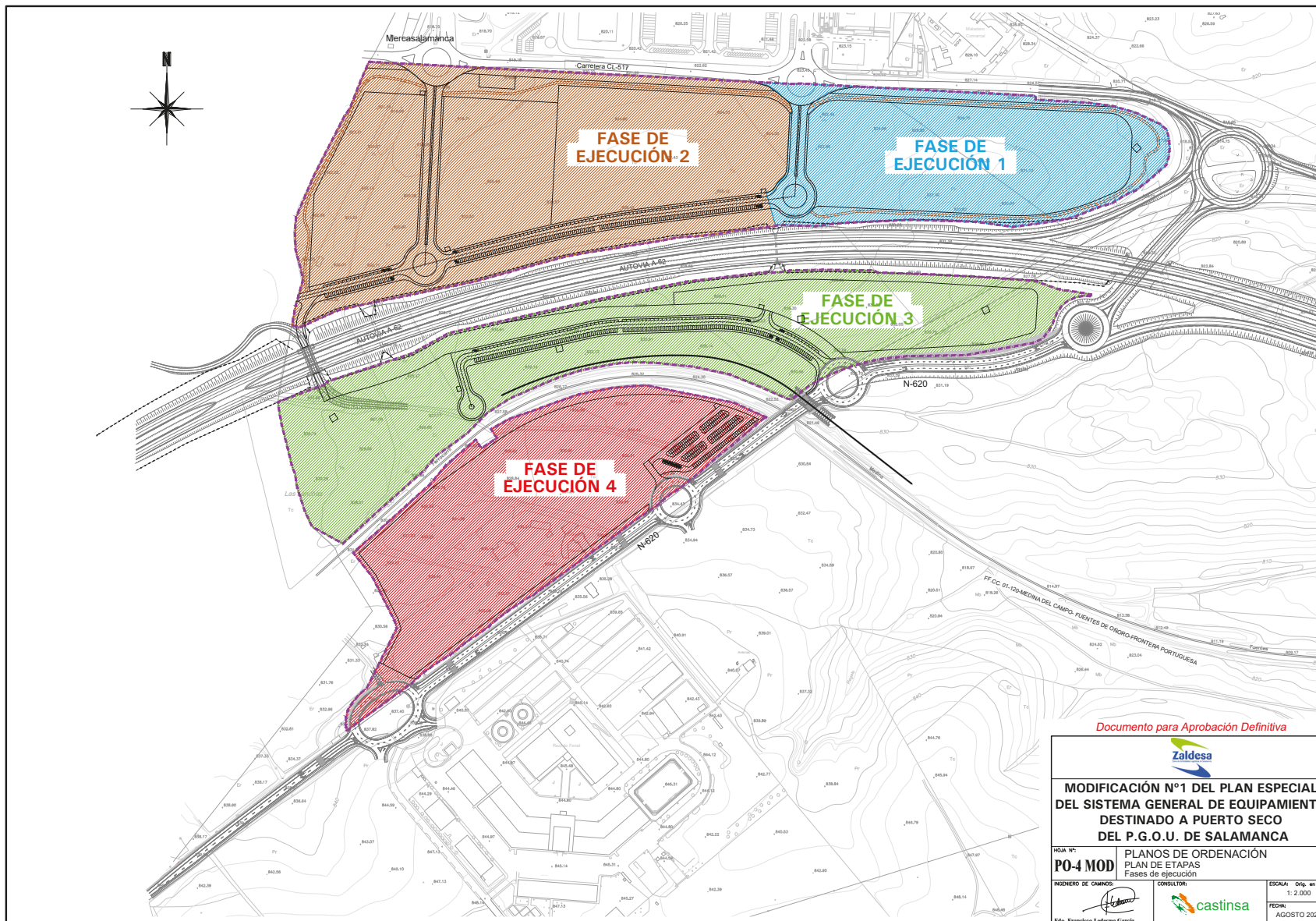














DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-EE ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

DN-EE ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-EE ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

ÍNDICE

1.- PRESUPUESTO APROXIMADO DE URBANIZACIÓN

- Capítulo 1.- Movimiento de tierras.
- Capítulo 2.- Pavimentación y Red Viaria.
- Capítulo 3.- Red de distribución de agua y riego.
- Capítulo 4.- Red de fecales
- Capítulo 5.- Red de pluviales.
- Capítulo 6.- Canalizaciones de energía eléctrica.
- Capítulo 7.- Alumbrado público.
- Capítulo 8.- Telefonía y telecomunicaciones.
- Capítulo 9.- Red de gas.
- Capítulo 10.- Mobiliario y Jardinería
- Capítulo 11.- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición.
- Capítulo 12.- Seguridad y Salud.

2.- ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICA



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

1.- PRESUPUESTO APROXIMADO DE URBANIZACIÓN



URBANIZACIÓN S.G.E. DESTINADO A PUERTO SECO

NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 1.- MOVIMIENTO DE TIERRAS		
16.220,000	m3	Excavación de tierra vegetal	1,40	22.708,00
22.940,000	m3	Desmonte en explanación; todo terreno	2,90	66.526,00
22.940,000	m3	Terraplén con material de excavación	1,43	32.804,20
10.030,000	m3	Terraplén con material de préstamo	4,67	46.840,10
		TOTAL Capítulo 1.- Movimiento de tierras		168.878,30



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 2.- PAVIMENTACIÓN Y RED VIARIA		
		Capítulo 2.1.- Firmes		
11.850,000	m3	Zahorra artificial	19,32	228.942,00
10.500,000	m3	HM-25 en losas calzadas	77,66	815.430,00
2.700,000	m3	HM-20 en losas aceras	70,63	190.701,00
5.880,000	m3	Geotextil 300 g/m2 antirremonte fisuras	2,68	15.758,40
17,600	t	Emulsión asfáltica ECR-1 en riegos de adherencia	502,02	8.835,55
29.350,000	m2	AC-16 surf S e = 5 cm	7,11	208.678,50
12.077,000	m2	AC-16 surf S e = 4 cm (CL-527)	6,85	82.727,45
13.500,000	m2	Terrazo 33x33x5 cm; acabado petreo o botones	16,88	227.880,00
390,000	m2	Enlosado rústico de granito	25,37	9.894,30
4.700,000	m	Encintado hormigón doble capa; 20x10 cm	10,74	50.478,00
2.400,000	m	Bordillo hormigón doble capa 28x14 cm	16,97	40.728,00
1.950,000	m	Bordillo hormigón doble capa remontable; 25x14 cm	15,60	30.420,00
		Total Capítulo 2.1.- Firmes		1.910.473,20
		Capítulo 2.2.- Señalización		
335,000	m	Marca vial reflexiva a = 40 cm	1,95	653,25
6.100,000	m	Marca vial reflexiva a = 10 cm	0,62	3.782,00



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
360,000	m2	Marca vial en isletas y rotulos	7,40	2.664,00
4,000	ud	Señal R-2 90 cm	149,13	596,52
7,000	ud	Señal circular 90 cm	120,64	844,48
11,000	ud	Señal triangular 90 cm	131,90	1.450,90
36,000	ud	Señal cuadrada 90x90 cm	105,16	3.785,76
		Total Capítulo 2.2.- Señalización		13.776,91
		TOTAL Capítulo 2.- Pavimentación y red viaria		1.924.250,11



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 3.- RED DE DISTRIBUCIÓN DE AGUA		
1.990,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	9.173,90
740,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	9.412,80
1.250,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	1.725,00
30,000	m	Perforación inclinada acero DN400	416,95	12.508,50
35,000	m3	HM-20 en soleras y refuerzos	68,34	2.391,90
1.030,000	m	Tubería FD150 JAF K = 9	24,85	25.595,50
1.400,000	m	Tubería FD200 JAF K = 9	35,45	49.630,00
2.000,000	m	Tubería PE-90	12,00	24.000,00
6,000	ud	Válvula compuerta FD150 PN16	422,60	2.535,60
7,000	ud	Válvula compuerta FD200 PN16	533,01	3.731,07
13,000	ud	Arqueta para válvulas DN < 300 mm	186,77	2.428,01
17,000	ud	Empalme FD150 PN16 Brida-Enchufe	75,82	1.288,94
20,000	ud	Empalme FD200 PN16 Brida-Enchufe	107,36	2.147,20
4,000	ud	Empalme FD150 PN16 Brida-Liso	72,43	289,72
4,000	ud	Empalme FD200 PN16 Brida-Liso	102,49	409,96
3,000	ud	Codo FD150 1/8 (45º) BB	102,74	308,22
3,000	ud	Codo FD200 1/8 (45º) BB	161,56	484,68



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
6,000	ud	Anclaje codo 45° 125 < DN < = 200	128,33	769,98
3,000	ud	Codo FD150 1/4 (90°) BB	112,11	336,33
3,000	ud	Codo FD200 1/4 (90°) BB	167,80	503,40
3,000	ud	Anclaje codo 90° 125 < DN < = 200	258,87	776,61
3,000	ud	Anclaje codo 90° 200 < DN < = 300	597,31	1.791,93
8,000	ud	T FD150 BB	132,46	1.059,68
10,000	ud	T FD200 BB	203,13	2.031,30
18,000	ud	Anclaje pieza en T 125 < DN < = 200	259,15	4.664,70
2,000	ud	Reducción DN200/DN150-100 BB	108,90	217,80
3,000	ud	Ventosa DN40, PN16	66,14	198,42
3,000	ud	Arqueta para ventosas	366,97	1.100,91
8,000	ud	Arqueta y desagüe completo DN < 400	581,22	4.649,76
77,000	ud	Boca de riego con válvula enterrada	220,00	16.940,00
9,000	ud	Hidrante doble contra incendios	1.030,23	9.272,07
33,000	ud	Acometida domiciliaria DN=32 mm, con válvula enterrada	384,14	12.676,62
3,000	ud	Conexión a tubería existente	933,92	2.801,76
		TOTAL Capítulo 3.- Red de distribución de agua		207.852,27



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 4. RED DE AGUAS FECALES		
60,000	m2	Rotura de pavimento	7,69	461,40
18,000	m3	HM-25 en losas de calzadas	77,66	1.397,88
60,000	m2	AC16 surf 50/70 S, e = 5 cm	7,11	426,60
9,000	m	Bordillo de hormigón doble capa 28x14 cm	16,97	152,73
300,000	m2	Reposición de zona verde	2,90	870,00
1,000	ud	Montaje y desmontaje vallado existente	250,00	250,00
4.800,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	22.128,00
212,000	m	Perforación inclinada acero DN400	416,95	88.393,40
700,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	8.904,00
4.000,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	5.520,00
25,000	m3	HM-20 soleras y refuerzos	68,34	1.708,50
1.510,000	m	Tubo corrugado PVC315 SN8	21,82	32.948,20
36,000	ud	Pozo de registro DN < 700	530,07	19.082,52
5,000	ud	Pozo de limpia	827,64	4.138,20
32,000	ud	Acometida domiciliaria DN200 a pozo	357,63	11.444,16
1,000	ud	Conexión a red existente de alcantarillado	250,00	250,00
		TOTAL Capítulo 4.- Red de aguas fecales		198.075,59



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 5.- RED DE AGUAS PLUVIALES		
		Capítulo 5.1.- Conducciones		
13.640,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	5,61	76.520,40
1.410,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	17.935,20
2.350,000	m3	Gravilla de machaqueo para asiento de tuberías	18,55	43.592,50
9.320,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	12.861,60
170,000	m3	HM-20 en soleras y refuerzos	68,34	11.617,80
1.555,000	m	Tubo corrugado PVC315 SN8	21,82	33.930,10
585,000	m	Tubo corrugado PVC400 SN8	37,35	21.849,75
155,000	m	Tubo corrugado PVC500 SN8	61,09	9.468,95
400,000	m	Tubo corrugado PVC630 SN8	72,60	29.040,00
110,000	m	Tubo HA800 Clase 90	142,40	15.664,00
405,000	m	Tubo HA1000 Clase 90	210,37	85.199,85
635,000	m	Tubo HA1800 Clase 135	409,87	260.267,45
110,000	m	Marco HA-35 prefabricado 150x150 cm	458,57	50.442,70
59,000	ud	Pozo de registro DN < 700	530,07	31.274,13
13,000	ud	Pozo de registro 700 < DN < 1500	1.057,43	13.746,59
12,000	ud	Pozo de registro DN > = 1800	1.623,50	19.482,00



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
102,000	ud	Sumidero	284,02	28.970,04
625,000	m	Canaleta enrejada FD, clase 400; 750x225x156 mm	88,06	55.037,50
35,000	ud	Acometida domiciliaria DN200 a pozo	357,63	12.517,05
2,000	ud	Embocadura 30 cm	132,82	265,64
1,000	ud	Embocadura 40 cm	148,09	148,09
1,000	ud	Embocadura 60 cm	181,18	181,18
6,000	ud	Embocadura 180 cm	443,41	2.660,46
260,000	m	Perfilado de cuneta y limpieza	1,50	390,00
Total Capítulo 5.1.- Conducciones				833.062,98
Capítulo 5.2.- Arquetas				
145,260	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	5,61	814,91
63,800	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	88,04
2,440	m3	HL-25 limpieza y nivelación	65,39	159,55
7,320	m3	HA-30 en cimentaciones	138,77	1.015,80
21,657	m3	HA-30 en muros	164,60	3.564,74
7,320	m3	HA-30 en losas	197,99	1.449,29
44,000	m	Junta estanqueidad PVC 22 cm	13,10	576,40
6.332,960	kg	Acero en redondos B-500-S	1,14	7.219,57
1,200	m3	HM-20 en obras de fábrica	117,82	141,38



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
5,000	ud	Tapa registro FD DN600	113,94	569,70
15,000	m	Escalera metálica 40 cm anchura, 30 cm entre peldaños	85,57	1.283,55
		Total Capítulo 5.2.- Arquetas		16.882,93
		Capítulo 5.3.- Tanque de tormentas		
2.031,840	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	9.366,78
1,500	m3	Arena de río de asiento	12,72	19,08
435,389	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	600,84
10,000	m	Tubo corrugado PVC315 SN8	21,82	218,20
27,645	m3	Encachado de grava	16,78	463,88
48,339	m3	HL-25 limpieza y nivelación	65,39	3.160,89
172,583	m3	HA-30 en cimentaciones	138,77	23.949,34
96,391	m3	HA-30 en muros	164,60	15.865,96
28.783,835	kg	Acero en redondos B-500-S	1,14	32.813,57
4,400	m3	HM-20 en obras de fábrica	117,82	518,41
398,560	m2	Estructura cubierta luces < 7,00 m	87,15	34.734,50
398,560	m2	Cubierta invertida no visitable	31,87	12.702,11
4,000	m2	Tapa de acero inoxidable	167,94	671,76
3,000	m	Escalera metálica 40 cm anchura, 30 cm entre peldaños	85,57	256,71
1,000	ud	Válvula tajadera motorizada DN200	1.460,64	1.460,64



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
1,000	ud	Válvula reguladora DN200	6.696,52	6.696,52
1,000	ud	Actuador apertura/cierre automático	1.108,19	1.108,19
1,000	ud	Cuadro de maniobra y control válvula motorizada	820,10	820,10
1,000	ud	Medidor de nivel	780,70	780,70
1,000	ud	Limpiador autobasculante L = 10 m	10.548,40	10.548,40
10,000	m	Deflector acero inoxidable	142,01	1.420,10
		Total Capítulo 5.3.- Tanque de tormentas		158.176,68
		TOTAL Capítulo 5.- Red de aguas pluviales		1.008.122,59



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 6.- CANALIZACIONES DE ENERGÍA ELÉCTRICA		
2.450,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	11.294,50
1.000,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	12.720,00
150,000	m3	HM-20 soleras y refuerzos	68,34	10.251,00
720,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	993,60
31,000	m	Perforación inclinada acero DN400	416,95	12.925,45
26.300,000	m	Tubería PEAD DN160 mm para conducción cables	2,96	77.848,00
6.400,000	m	Multitubo 4x40mm	5,45	34.880,00
2.000,000	ud	Tapón para tubo PEAD DN <= 160 mm	1,13	2.260,00
5.500,000	m	Cinta de señalización PE, anchura de 30 cm y color verde	0,51	2.805,00
150,000	ud	Arqueta de energía eléctrica tipo M2-T2	212,32	31.848,00
60,000	ud	Acometida domiciliaria en BT	53,28	3.196,80
3,000	ud	Edificio CT prefabricado PFU-5	9.184,36	27.553,08
1,000	ud	Edificio CT prefabricado PFU-4	7.465,25	7.465,25
		TOTAL Capítulo 6.- Canalizaciones de Energía Eléctrica		236.040,68



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 7.- ALUMBRADO PÚBLICO		
2.650,000	m	Canalización bajo acera 2xDN90	6,98	18.497,00
700,000	m	Canalización bajo calzada 2xDN110	16,26	11.382,00
2.650,000	m	Conductor Cu desnudo 35mm2	2,27	6.015,50
10.600,000	m	Conductor Cu 1KV 1x6mm2	1,05	11.130,00
75,000	ud	Arqueta alumbrado	130,30	9.772,50
50,000	ud	Columna de 10 m	565,13	28.256,50
8,000	ud	Columna de 10 m con doble brazo 1,50 m	810,21	6.481,68
2,000	ud	Columna de 12 m	1.046,91	2.093,82
16,000	ud	Luminaria LED 58 W	757,20	12.115,20
42,000	ud	Luminaria LED 76 W	757,20	31.802,40
8,000	ud	Luminaria LED 280 W	1.580,00	12.640,00
25,000	ud	Toma de tierra	314,24	7.856,00
2,000	ud	Cuadro de mando y protección con telecontrol	6.219,41	12.438,82
500,000	m	Cable Al XZ1 3x240mm2 + 1x50mm2	37,74	18.870,00
		TOTAL Capítulo 7.- Alumbrado Público		189.351,42



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 8.- CANALIZACIONES PARA TELECOMUNICACIONES		
1.100,000	m3	Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	5.071,00
550,000	m3	Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	759,00
300,000	m3	Arena de río de asiento	12,72	3.816,00
250,000	m3	HM-20 soleras y refuerzos	68,34	17.085,00
5.600,000	m	Tubería PEAD DN125 para cableado	3,58	20.048,00
3.500,000	m	Tubería PVC63	2,93	10.255,00
5.700,000	m	Tubería 3xPE 50 DN40 mm	2,62	14.934,00
10,000	ud	Arqueta telefónica tipo D	306,30	3.063,00
10,000	ud	Arqueta telefónica tipo H	237,95	2.379,50
30,000	ud	Arqueta telefónica tipo M	56,26	1.687,80
4,000	ud	Pedestal armario de distribución	49,39	197,56
30,000	ud	Acometida domiciliaria telecomunicaciones y telefonía	15,03	450,90
2,000	ud	Cámara de registro 1200x600 mm	201,61	403,22
1,000	ud	Reposición líneas telecomunicaciones	35.000,00	35.000,00
		TOTAL Capítulo 8.- Canalizaciones para telecomunicaciones		115.149,98



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 9.- RED DE GAS		
550,000		Excavación de zanjas y pozos, todo terreno	4,61	2.535,50
350,000		Arena de río de asiento	12,72	4.452,00
200,000		Relleno zanja con material seleccionado de la excavación	1,38	276,00
1.000,000		Tubería PE DN63 PMS 4 bar	8,28	8.280,00
725,000		Tubería PE DN90 PMS 4 bar	9,97	7.228,25
1.800,000		Cinta de señalización PE, a= 30 cm	0,51	918,00
5,000		Válvula de bola de acero, DN2"/63	363,57	1.817,85
3,000		Válvula de bola de acero, DN3"/90	473,69	1.421,07
8,000		Arqueta para válvulas de gas, 63 <= DN <= 110	108,15	865,20
1,000		Conexión a la red de gas	300,00	300,00
		TOTAL Capítulo 9. Red de gas		28.093,87



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		CAPITULO 10.- MOBILIARIO Y JARDINERÍA		
30,000	ud	Papelera 50 litros	146,56	4.396,80
1.020,000	m	Malla galvanizada y plastificada	44,73	45.624,60
47.236,900	m3	Tierra vegetal procedente de desbroce	0,82	38.734,26
30.150,000	m2	Hidrosiembra	0,51	15.376,50
22.970,000	m2	Césped Ray-Grass	2,12	48.696,40
656,000	m3	Grava blanca 20/30 mm	17,84	11.703,04
12,000	ud	Olea Europea 35-40 cm	218,28	2.619,36
53,000	ud	Juniperus Chinensis Stricta 100-110 cm	19,78	1.048,34
92,000	ud	Thuja Orientalis Pyramidalis 125-150 cm	43,82	4.031,44
24,000	ud	Picea Glauca Conica 100 cm	36,25	870,00
17,000	ud	Prunus Piissardy φ14-16 cm	51,68	878,56
22,000	ud	Ausculus Hippocastanun φ14-16 cm	3,56	78,32
101,000	m	Quercus Ilex 140-160 cm	16,43	1.659,43
37,000	ud	Spatium Junceum de 1 ó 2 savias	1,98	73,26
111,000	ud	Pinus Pinea 150-175 cm	15,06	1.671,66
57,000	ud	Cytissus Scoparius en maceta 1,7 litros	3,55	202,35
340,000	ud	Thymus Sp. 20-30 cm	3,81	1.295,40



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
310,000	m	Seto Cupressocyparis leylandi 150-180 cm	15,58	4.829,80
22.970,000	m2	Riego por aspersión	1,76	40.427,20
18,000	mes	Seguimiento Programa Vigilancia Ambiental	2.000,00	36.000,00
		TOTAL Capítulo 10. Mobiliario y Jardinería		260.216,72



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
1,000	ud	CAPITULO 11.- GESTIÓN DE RESIDUOS		
		Gestión de residuos de construcción y demolición	44.200,00	44.200,00
		TOTAL Capítulo 11.- Gestión de Residuos		44.200,00



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
1,000	ud	CAPITULO 12. SEGURIDAD Y SALUD		
		Seguridad y Salud	60.000,00	60.000,00
		TOTAL Capítulo 12. Seguridad y Salud		60.000,00



NUMERO DE UNIDADES	Unidad	DESIGNACIÓN DE LA UNIDAD DE OBRA	PRECIO	IMPORTE
			Euros	Euros
		RESUMEN DEL PRESUPUESTO		
		Capítulo 1.- Movimiento de tierras		168.878,30
		Capítulo 2.- Pavimentación y Red Viaria		1.924.250,11
		Capítulo 3.- Red de distribución de agua y riego		207.852,27
		Capítulo 4.- Red de fecales		198.075,59
		Capítulo 5. Red de pluviales		1.008.122,59
		Capítulo 6.- Canalizaciones de energía eléctrica		236.040,68
		Capítulo 7.- Alumbrado público		189.351,42
		Capítulo 8.- Telefonía y Telecomunicaciones		115.149,98
		Capítulo 9.- Red de gas		28.093,87
		Capítulo 10.- Mobiliario y Jardinería		260.216,72
		Capítulo 11.- Gestión de Residuos de Construcción y Demolición		44.200,00
		Capítulo 12.- Seguridad y Salud		60.000,00
		PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		4.440.231,53
		19% Gastos Generales y Beneficio Industrial		843.643,99
		SUBTOTAL		5.283.875,52
		21 % I.V.A.		1.109.613,86
		PRESUPUESTO TOTAL		6.393.489,38



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

2.- ANÁLISIS DE VIABILIDAD ECONÓMICA

En primer lugar, hay que reseñar que los costes de urbanización obtenidos en el epígrafe anterior, hay que incrementarlos en la cantidad correspondiente a las obras de distribución interior de energía eléctrica, que se estiman en 305.000,00 € (IVA aparte), así como el refuerzo de la línea eléctrica de 13 Kv existente desde la nueva subestación eléctrica hasta el ámbito de la actuación que se ha estimado en 200.000,00 €.

A los costes de ejecución (sin IVA) de las obras de urbanización así obtenidos, es preciso añadir los costes de honorarios profesionales, estudios y ensayos técnicos, gestión y financiación, que implica todo el proceso de desarrollo de proyectos, dirección de obra y planes necesarios para la ejecución de las obras de urbanización, incluso control de calidad, así como la asesoría, gestión y adjudicación de las parcelas resultantes, cuyo conjunto representa un incremento de los costes de ejecución para el que se ha estimado un 10% del coste de las obras obteniéndose:

Coste de Urbanización Interior (sin IVA)	5.283.875,52 €
Coste Distribución Interior Energía Eléctrica (sin IVA)	305.000,00 €
Coste Conexión Exterior Energía Eléctrica (sin IVA)	200.000,00 €
Costes de gestión (estimado 10%) (sin IVA)	578.887,55 €
COSTES TOTALES (sin IVA)	6.367.763,07 €

Siendo la extensión total del sector “Puerto Seco” de 418.078,52 m² y la superficie neta es de 409.866,52 m² y el suelo edificable lucrativo un total de 244.092 m² con una edificabilidad total de 81.973,30 m², se deducen los siguientes costes unitarios de la Urbanización Interior:

Coste total de Urbanización	6.367.763,07 €
Coste medio por m ² de suelo neto	15,23 €/m ²
Coste medio por m ² de suelo lucrativo neto	26,09 €/m ²
Coste medio por m ² de edificabilidad	77,68 €/m ²

Los costes unitarios de Urbanización Interior y la conexión con los servicios exteriores, que están contemplados dentro de los servicios interiores (agua, residuales, pluviales) a excepción de la conexión de energía eléctrica que se ha presupuestado en unos 200.000 € (IVA aparte) son razonables para una actuación de la envergadura prevista.

Como las parcelas resultantes lucrativas y la edificabilidad que les corresponde no se pueden enajenar al ser un Sistema General de la ciudad de Salamanca, y es preciso arrendarlos o concesionarlos con un



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

derecho de superficie, para evaluar la viabilidad económica de su desarrollo, se va a estipular un precio de venta de dichas parcelas acorde con lo que sería la rentabilidad que proporcionaría la venta de esos suelos a un posible inversor y que se recuperase con las cuotas de alquiler o canon de concesión, a unos 50 años.

El precio que se puede fijar para lo anteriormente expuesto y dado que a las parcelas se les ha asignado diferente edificabilidad, se considera un precio para el suelo lucrativo y otro precio para la edificabilidad que se asigna a la parcela, dándole un precio al suelo (sin edificabilidad) la tercera parte del precio que se estipula la edificabilidad, dado que es la proporcionalidad entre ellos es similar a la que existe entre suelo ($\approx 244.000 \text{ m}^2$) y edificabilidad (82.000 m^2).

Todas las cantidades están contempladas sin el IVA que correspondería en su momento.

Por ello, se estima el precio de venta del suelo en unos 20 euros / m^2 y de la edificabilidad en 60 €/ m^2 . Es preciso tener en cuenta que se trata de un Sistema General, de propiedad municipal.

Con esas cifras de venta, y como se ha expuesto una parcela media de 1.000 m^2 , tendría una edificabilidad de 330 m^2 , por lo cual su precio de venta sería:

$$1.000 \text{ m}^2 \times 20 \text{ €/m}^2 \times 60 \text{ €/m}^2 = 39.800 \text{ €}.$$

Con ese precio de venta, para obtener una rentabilidad del orden del 7%, el precio de alquiler o canon anual sería de $7\% \text{ s/}39.800 \text{ €} = 2.786 \text{ €}$, lo que se traduce en un canon de unos $2,8 \text{ €/m}^2 \text{ año}$, precio que se considera adecuado para un suelo destinado a servicio público.

Con estas cifras, y teniendo en cuenta el valor inicial de los terrenos de aportación, cuya superficie total es de $409.866,52 \text{ m}^2$, se fija en $2,00 \text{ €/m}^2$, se analiza la viabilidad del desarrollo del Puerto Seco.

A tenor de lo cual, se deduce el siguiente esquema de valoración de suelo de aportación y costes del proyecto.

Costes globales (sin IVA).....	6.367.763,07 €
Valor inicial del suelo bruto	819.733,04 €
Valor final de venta de suelo neto $244.092 \text{ m}^2 \times 20 \text{ €/m}^2 + 81.973,3 \times 60 \text{ €/m}^2$	9.800.238,00 €
Beneficio resultante del desarrollo	2.612.741,89 €
Beneficio bruto por m^2 aportado bruto	6,25 €/ m^2
Beneficio bruto por m^2 neto final	10,70 €/ m^2

Concluyéndose que la propuesta del plan es VIABLE y rentable desde el punto de vista económico, y mucho más desde el punto de vista de cubrir un servicio público a la ciudadanía de Salamanca.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Por tratarse de un desarrollo de un Sistema General del PGOU, será desarrollado por el ente dependiente del Ayuntamiento de Salamanca, ZALDESA SAU, Sociedad Mercantil Local, no se considera necesario efectuar un informe de sostenibilidad económica para ponderar el impacto de esta actuación en la Hacienda Pública y el Mantenimiento de los servicios resultantes, ya que sea cual fuere, la municipalidad, una vez considerada viable la actuación, deberá llevarla a cabo.

Salamanca, agosto de 2023

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS



Fdo: Pablo Hoya Serna

Fdo. Francisco Ledesma García



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A1 ANEXO 1. RESUMEN EJECUTIVO



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A1. RESUMEN EJECUTIVO

ÍNDICE

1.- Objeto.....	3
2.- Situación, emplazamiento y delimitación del sector	3
3.- Alcance de la Modificación	4
4.- Ámbito de suspensión de licencias y duración de la misma	7
1.- Situación	
2.- Planeamiento jerárquico superior. Clasificación del suelo	
3.- Delimitación del Sector	
4.- Ordenación vigente	
5.- Ordenación Proyectada	
6.- Estructura de la Propiedad y Ámbito de Suspensión de Licencias	
7.- Plan de etapas. Fases de ejecución	



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A1.- RESUMEN EJECUTIVO

1.- Objeto

Se redacta el presente informe en atención a lo dispuesto en la Orden FOM71083/2007, de 12 de junio, por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2007, para la aplicación en la Comunidad Autónoma de Castilla y León de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo. En particular, ésta, en su apartado 2.2 establece lo siguiente:

2.2.- Resumen ejecutivo

Conforme al apartado 2 del artículo 11 LS, los artículos 51 LUCyL y 112,130,136,142 y 148 RUCyL se interpretarán en el sentido de que la memoria vinculante que deben contener todos los instrumentos de planeamiento cumple el objeto del “resumen ejecutivo” de la LS. A tal efecto la memoria vinculante deberá incluir, además de lo previsto en el RUCyL, un capítulo denominado “resumen ejecutivo” con el siguiente contenido:

- a) La delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de situación, indicando el alcance de dicha alteración.*
- b) Los ámbitos en los que se suspenda el otorgamiento de licencias urbanísticas y la tramitación de otros instrumentos de planeamiento o gestión urbanística.*

2.- Situación, emplazamiento y delimitación del sector

Los terrenos comprendidos en el ámbito de este Sistema General están situados en el Oeste del término municipal de Salamanca, quedando emplazados entre la carretera CL-517, la N-620 y el término municipal de Doñinos de Salamanca.

Según las determinaciones de la modificación nº 1 (Puerto Seco) del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, Revisión-Adaptación de 2004, estos terrenos presentan los linderos que se indican a continuación, detallándose los elementos físicos del terreno que materializan sus límites.

Norte: Carretera CL-517.

El límite de este Sistema General con la carretera CL-517 coincide con la línea que delimita la zona expropiada por la Junta de Castilla y León.

Sur: Carretera N-620.

Este límite coincide con la zona expropiada por el Ministerio de Fomento.

Este: Enlace formado por las carreteras CL-517, N-620 y la Autovía A-62

Este límite coincide con la zona expropiada por el Ministerio de Fomento.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Oeste: Límite de término municipal de Salamanca y Doñinos de Salamanca.

3.- Alcance de la Modificación

La Modificación nº 1 que se plantea en el presente documento tiene como fin primordial el interés público de lanzar la iniciativa del Sistema General Puerto Seco adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda.

Además, la presente Modificación nº 1 tiene por objeto:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la A-62, incrementándose la superficie de las parcelas destinadas a actividades logísticas y de transporte, en la forma que demandan en la actualidad los agentes y operadores de este mercado, obligando ello a modificar la edificabilidad de las parcelas resultantes, redistribuyéndola en función de las previsiones de demanda, pero lógicamente sin incremento alguno de la prevista en el Plan Especial vigente. La asignación de la edificabilidad de cada parcela queda de definida en el Capítulo IV.4 Zonificación. La supresión de esos viales conlleva la ampliación de la superficie de las parcelas resultantes y por tanto, es lógico aumentar la superficie de la parcela mínima; por ello se incrementa la parcela mínima en el uso clase transporte de 5.000 m² a 10.000 m², modificándose por coherencia también el frente mínimo de parcela de 10 metros vigente a 30 metros en el presente Modificado nº 1.
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial por desaparecer su demanda ante los cambios de tendencias logísticas, destinando las zonas donde se pensaba implantar esta actividad en zonas destinadas a uso clase transporte, aumentando de esta manera la capacidad de oferta del Puerto Seco.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo y ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la Plataforma Intermodal para acopio de contenedores, silos de grano, etc..., pero manteniendo el uso terciario como uso compatible con el resto de usos permitidos y compatibles dentro de la Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco.
- La demanda de este uso terciario puede satisfacerse en los sectores colindantes, también de titularidad pública municipal, como son el Centro de Transporte (Cetramesa) y el sector de MercaSalamanca. Además dicha demanda también puede ser asumida en los sectores colindantes de uso industrial y logístico de Peña Alta, Lanchas y Malotas que están ya en desarrollo o lo estarán en un plazo de tiempo breve y entre sus determinaciones está el uso terciario.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

- La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, dejando sin comunicación directa las zonas situadas a ambos lados de dicha infraestructura viaria; la supresión de dicho paso elevado está justificada por varios motivos, uno de ellos y principal, es que no se considera necesaria la conexión de las zonas indicadas mediante esa infraestructura, ya que realmente las dos zonas pueden tener un funcionamiento totalmente operativo aunque estén independizadas físicamente, ya que la zona situada al norte de la A-62 está perfectamente conectada con la carretera autonómica CL-517 por sendas glorietas existentes en la referida carretera y la zona ubicada al sur de dicha autovía está conectada con la carretera estatal N-620, igualmente por tres glorietas existentes en dicha vía. Por otra parte, la eliminación del paso elevado supone un ahorro económico importante en el desarrollo del Puerto Seco, facilitándose por tanto su ejecución, al tener que aportarse menos recursos financieros a dicho desarrollo. Con independencia de lo expuesto la eliminación del paso elevado produce un impacto muy positivo sobre la rasante de los viales de ambas zonas, ya que no es preciso elevar la rasante de los viales denominados en el documento de planeamiento aprobado H-3 y H-4 para permitir la conexión de las dos glorietas que estaban previstas en dichos viales por encima de la autovía A-62, lo que suponía elevar los viales hasta alcanzar una cota de la obra de fábrica sobre la autovía que permitiera la circulación por ella de los vehículos de mayor gálibo, tal y como establece la normativa en dicha materia.
- Finalmente se modifican algunos parámetros de las edificaciones que estaban determinadas en el Plan Especial vigente, tales como altura de edificación, que estando limitada a 10,50 m pasa a 15,00 m, número de plantas que estando vigente 3 plantas, pasa a 4 plantas, y retranqueos a fachada, que estando fijados en el Plan Especial vigente en 10m, se establece libre en el presente Modificado nº 1. Hay que poner de manifiesto que estas modificaciones introducidas son determinaciones que están contempladas en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, en su Ordenanza 12ª de Sistemas Generales de Equipamiento y por tanto no suponen modificación alguna del citado Plan General.

En consonancia las modificaciones que se han introducido tienen que tener su reflejo en las Ordenanzas contenidas en la Normativa Urbanística. Concretamente, y como se ha expuesto en el párrafo anterior, desaparece en Ordenanzas el uso de centro de conducción segura y seguridad vial (artículo 28); también se suprime el uso terciario como tal, quedando limitado como uso compatible para el resto de usos permitidos, modificándose el artículo 25 y el artículo 26.

También se modifican, aunque se trata de extremos generalistas, los artículos 1 y 3, que tratan de la denominación del documento (se denomina en el presente como Modificación nº 1) y de la Interpretación de los mismos (por las modificaciones que ha sufrido el P.G.O.U. de Salamanca posteriormente a la aprobación del vigente Plan Especial del Sistema General Puerto Seco) respectivamente.

Igualmente se modifica, por temas formales, el artículo 38 Instrumento de gestión, que por normativa se denominará Desarrollo de la actuación; también por causa de normativa se modifica el artículo 73



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Prohibición de publicidad, pero solo para indicar que se ha aprobado una nueva Ley de Carreteras, y en la nueva legislación los temas relacionados con la publicidad se encuadran en el artículo 37 de dicha ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras. También se ha suprimido el artículo 45 "Proyecto de Reparcelación" y en el título VI de Aplicación General de estas normas se ha introducido lógicamente que se tendrá en consideración las determinaciones contenidas en la presente Modificación nº1.

Los artículos que se alteran y pueden tener más transcendencia en el desarrollo de la actuación, son los correspondientes a los artículos 67 Ordenanza de zonas de clase transporte, 68 Ordenanza de zonas de uso terciario y 70 Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal (Área de almacenamiento y vía mango).

En el primero de ellos, 67, se modifica el ámbito de las parcelas destinadas a uso clase transporte, así como la parcela mínima que pasa de 500 m² a 10.000 (en consecuencia con el objeto principal de la presente Modificación nº 1), el frente nuevo, que pasa de 10 m a 30 (por el mismo motivo), los retranqueos mínimos (por idénticos motivos). Se modifica la edificabilidad máxima, que pasa de ser la misma en todas las parcelas, a variar en las 6 parcelas destinadas a este uso, en base a las previsiones que se tienen de potenciales ocupadores de los mismos. Por último, se aumenta la altura máxima 10,50 m a 15,00 m y el número de plantas de 3 a 4, todo ello en base al futuro destino (logístico) que van a tener algunas de las parcelas destinadas al uso clase transporte. Es preciso poner de manifiesto que la altura máxima de 15,00 está contemplada en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca para los Sistemas Generales de Equipamiento Transporte.

El artículo 68 Ordenación de Zonas de Uso Terciario se modifica con el fin de eliminarlo de la actual parcela denominada M-8 y solo permitirse, como uso compatible con el resto de usos; se anula la determinación de parcela mínima de 5.000 m² y la edificabilidad máxima que se le asignaba a dicha parcela M-8.

En el artículo 70 Ordenanza de zonas de ampliación de la Plataforma Intermodal queda modificado el ámbito de las mismas, pasando de ser las parcelas denominadas en el vigente documento de planeamiento M-7 y M-9 a las denominadas M-7 y M-8, habiendo englobado la presente parcela M-7 a la vigente M-8 (de uso terciario, que desaparece).

Además, las parcelas vigentes de este uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal no están dotadas en el documento urbanístico vigente de edificabilidad y en la presente Modificación nº 1 si se les asigna una edificabilidad de pequeña magnitud, acorde con el destino "a priori" previsto.

También se han incorporado dos nuevos artículos en el título V. Normas establecidas por los diferentes organismos en los preceptivos informes sectoriales emitidos; el **Artículo 78. Delimitación de zonas de protección**, ubicado el capítulo V.4 Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, con el fin de incorporar las limitaciones a edificación contempladas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, con el texto vigente tras su modificación por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, así como al Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre y el **Artículo 79. Ley 9/2014**



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

General de Telecomunicaciones, ubicado en el capítulo V.5 Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.

El ámbito, la delimitación y la edificabilidad máxima limitada a 0,20 m²/m² por el Plan General de Ordenación Urbana permanecen inalterados; del resto de las determinaciones contempladas en el vigente Plan Especial algunas han sufrido variación, concretamente las superficies destinadas a espacios libres públicos, servicios urbanos, nuevo trazado de vía pecuaria y aparcamientos han aumentado su superficie.

De acuerdo con lo contemplado en el artículo 169 **Modificaciones** del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en el presente documento de Modificación nº 1 del Plan Especial "Puerto Seco" solo se expondrán los aspectos que sufran modificaciones o sean afectados por ellas. En el Título XI. *Documentación de la Modificación. Tramitación*, queda detallado y justificado este aspecto.

4.- Ámbito de suspensión de licencias y duración de la misma

El ámbito en el que se suspende el otorgamiento de licencias queda definido en el apartado 2 *Situación, emplazamiento y delimitación del sector* y grafiado en el plano nº 6. *Estructura de la Propiedad y Ámbito de Suspensión de Licencias* del presente anexo.

La suspensión del otorgamiento de licencias será hasta la aprobación definitiva de la Modificación Nº 1 del Plan Especial o por el periodo máximo de un año desde la aprobación inicial del mismo.

Salamanca, agosto de 2023

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS

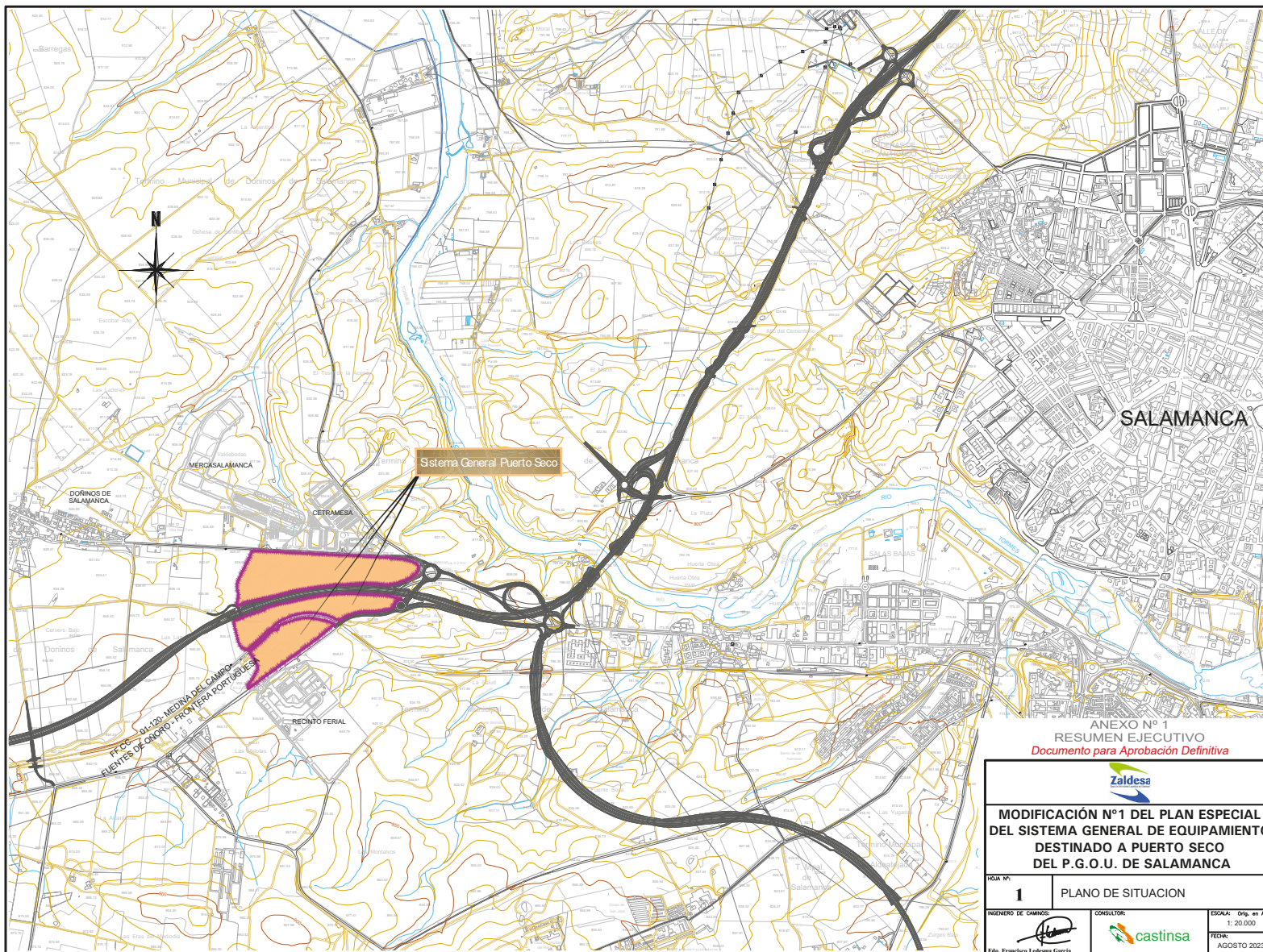
Fdo: Pablo Hoya Serna

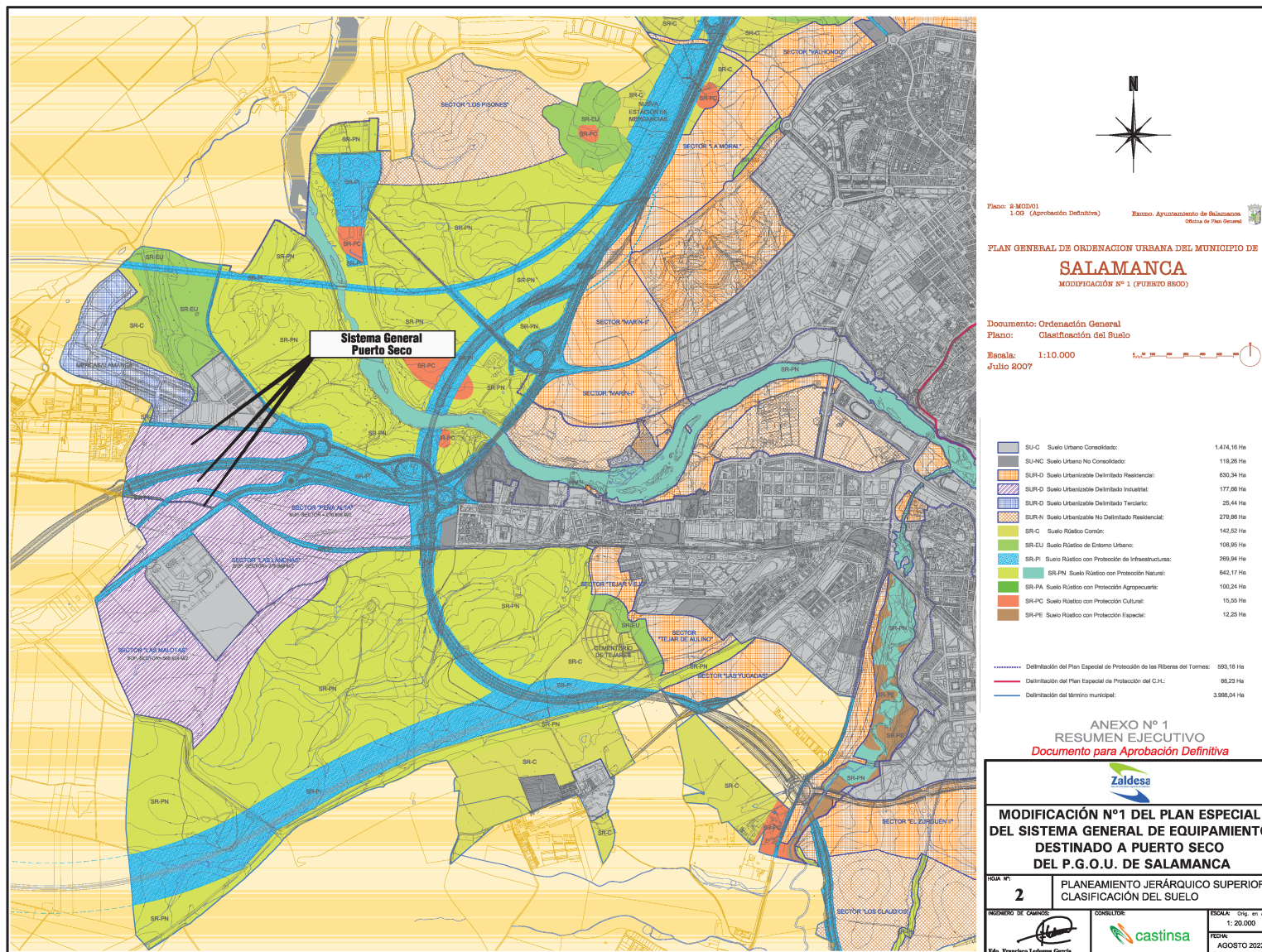
Fdo. Francisco Ledesma García

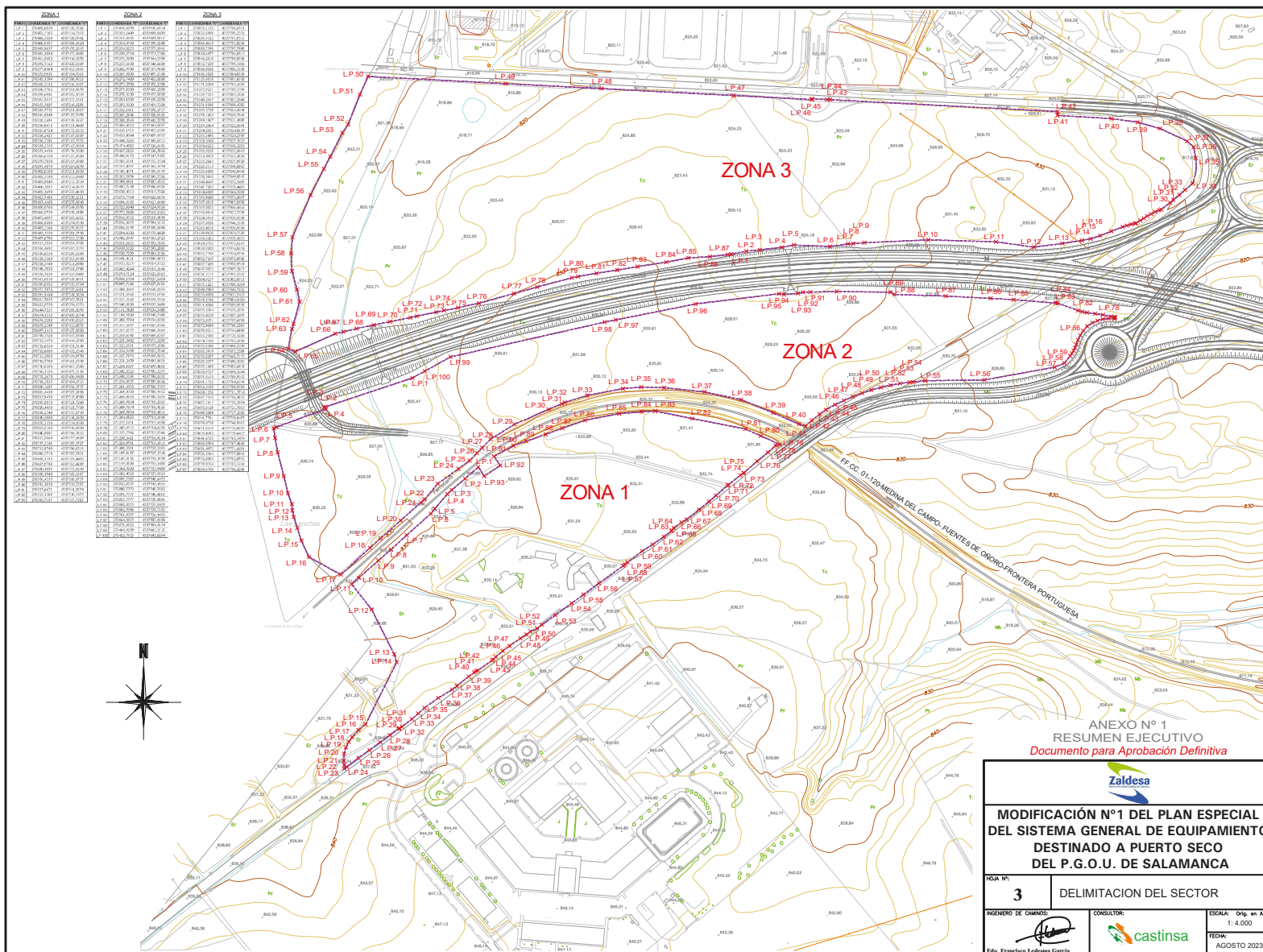


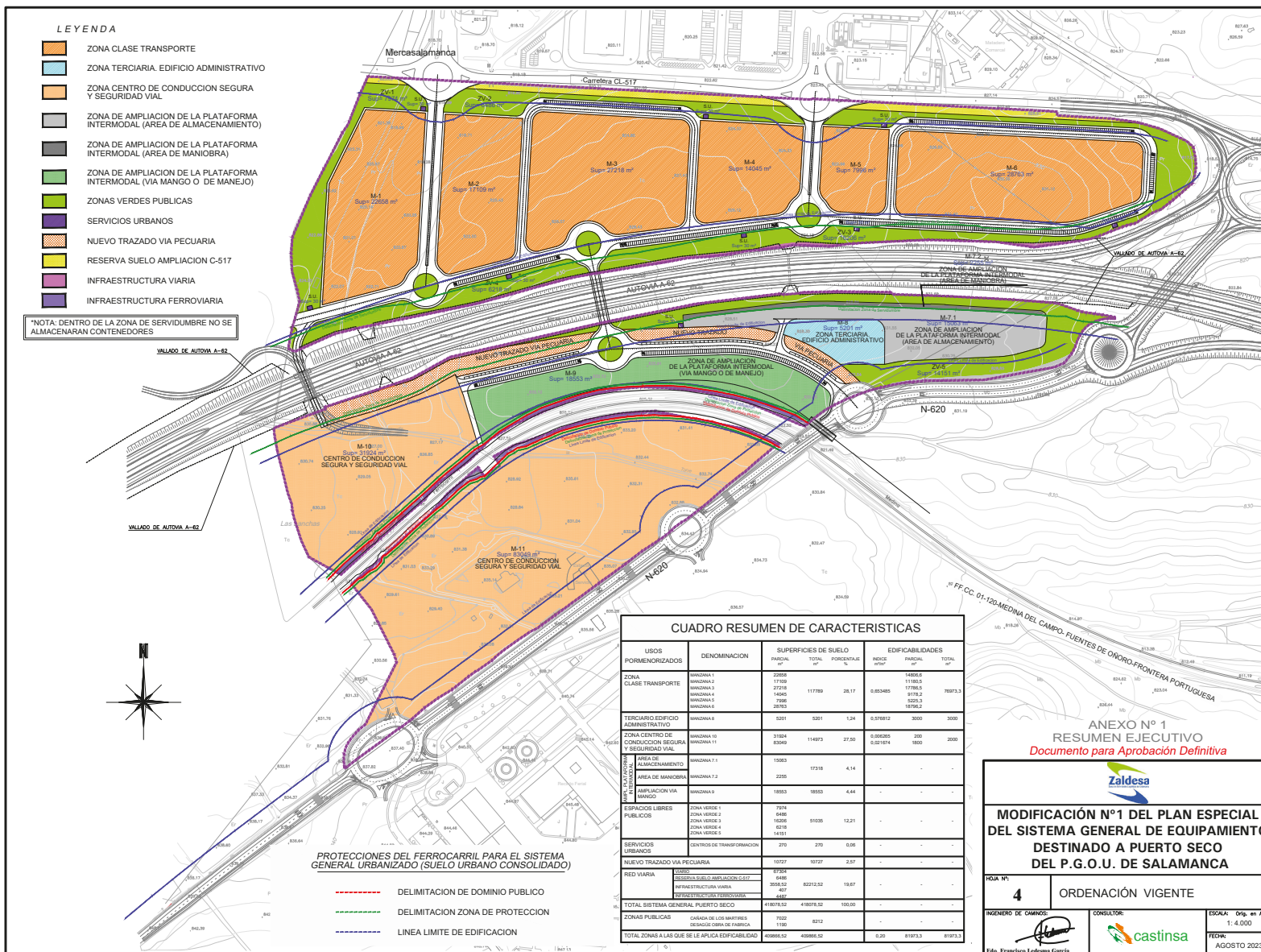
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

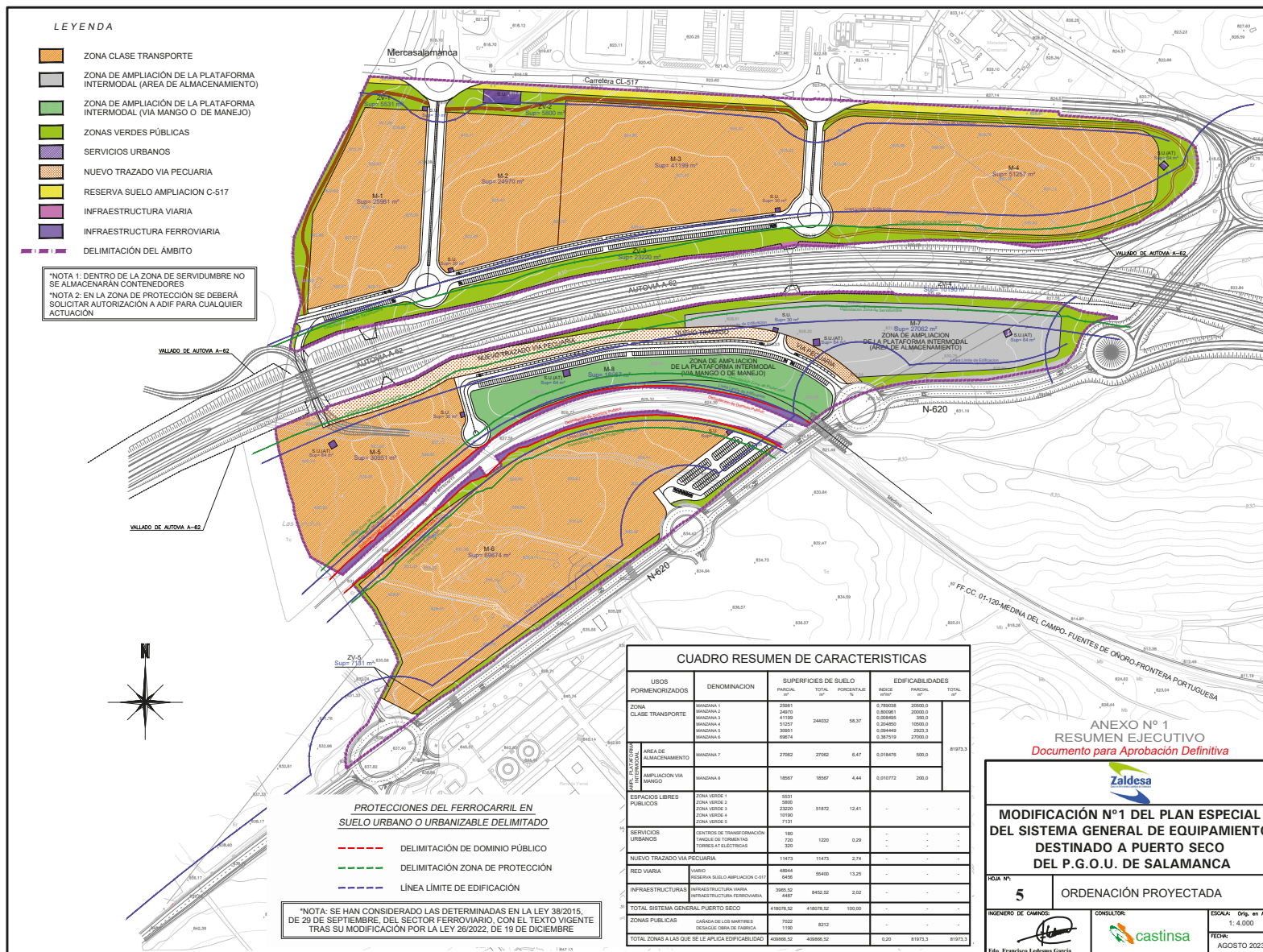
4.- Planos

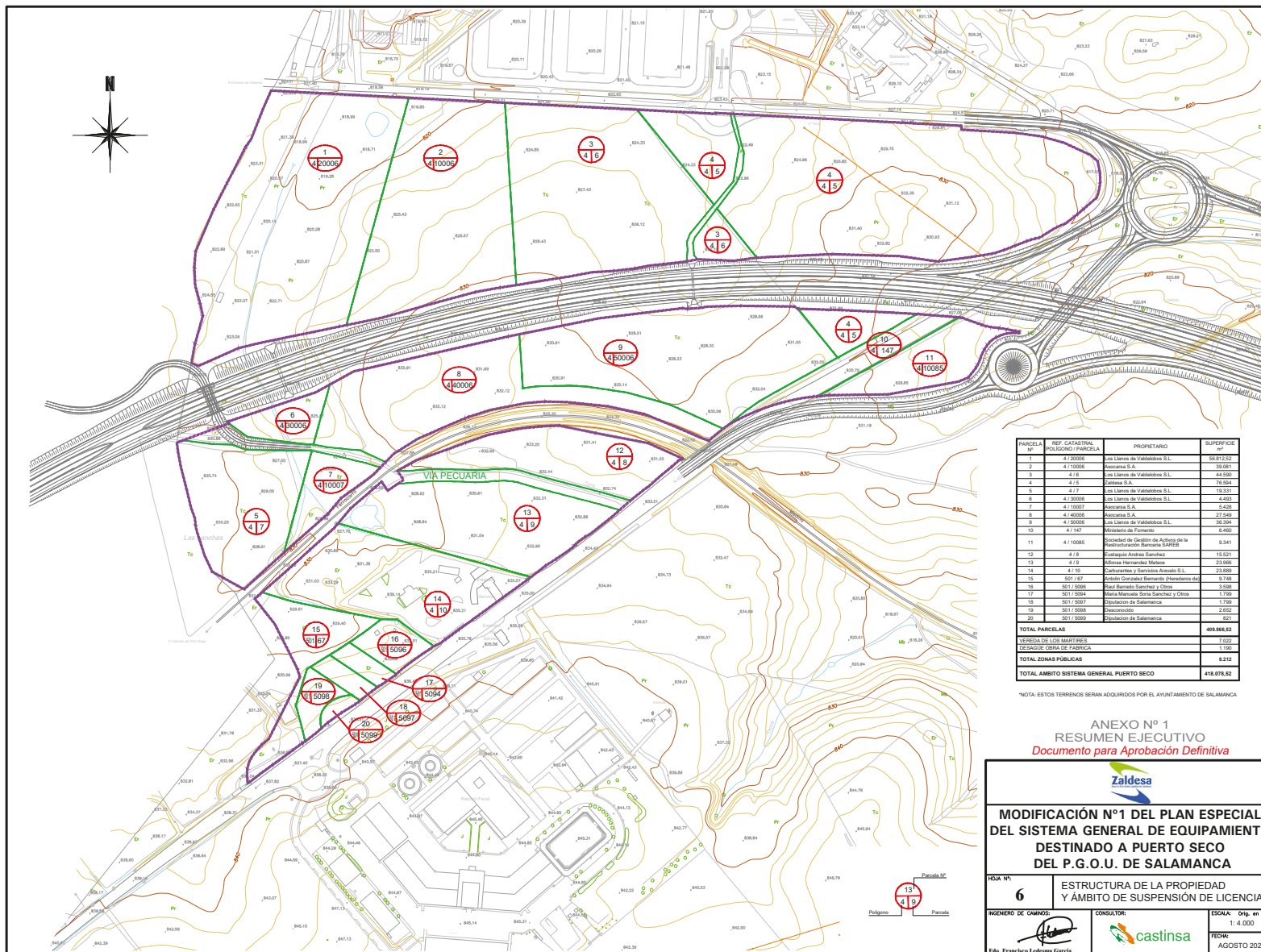


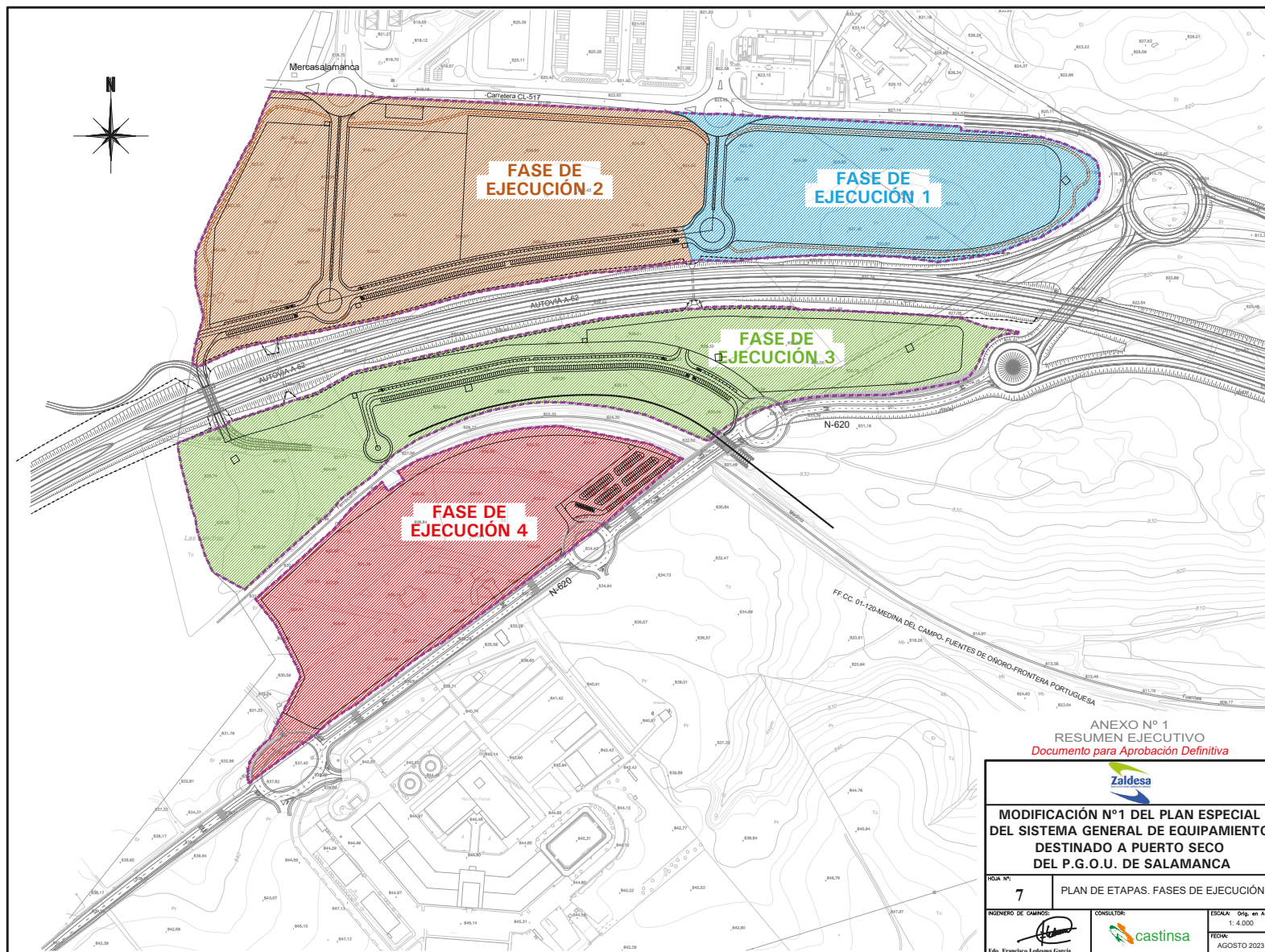














DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A2 ANEXO 2. INFORMES SECTORIALES



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A2. INFORMES SECTORIALES

ÍNDICE

- 1.- Informe de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo de la Junta de Castilla y León
- 2.- Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León
- 3.- Informe del Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León
- 4.- Informe de la Diputación Provincial de Salamanca
- 5.- Informe de la Confederación Hidrográfica del Duero
- 6.- Informe de la Subdelegación del Gobierno
- 7.- Informes de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
 - 7.1.- Informe de fecha 19/04/2022
 - 7.2.- Informe de fecha 24/08/2023
- 8.- Informes de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- 9.- Resolución del Consejero de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

1.- Informe de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo de la Junta de Castilla y León



ILMO. SR. ALCALDE DEL
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
Plaza mayor 1
37002 SALAMANCA

Expte.:IP.16/2022

ASUNTO: *Notificación Informe sobre el Estudio de Detalle para la modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a puerto seco en Salamanca.*

Adjunto se remite informe emitido por la Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo, sobre el Estudio de Detalle para la modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a puerto seco en Salamanca, en aplicación del art. 153.1.b).2º Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

Valladolid, a fecha de la firma.

EL JEFE DEL SERVICIO DE URBANISMO
Francisco Pablos Álvarez

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999



COPIA AUTÉNTICA DEL DOCUMENTO Localizador: 444VRJQCLL4LDQ2LLTBG3Q
Fecha Firma: 02/06/2022 14:47:57 Fecha copia: 03/06/2022 09:23:12
Firmado: FRANCISCO PABLOS ÁLVAREZ
Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/iva/?token=444VRJQCLL4LDQ2LLTBG3Q> para visualizar el documento



JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN Oficina: O.D. MEDIO AMB, MOVIL. Y AGRIC.. Registro de Salida N° de registro: 202215700021193 Fecha de registro: 03-06-2022 10:56:58 Validez del documento: Copia Auténtica

**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y
Ordenación del Territorio
Dirección General de Vivienda, Arquitectura,
Ordenación del Territorio y Urbanismo

1 / 6

IP 16/2022

**INFORME PREVIO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE VIVIENDA, ARQUITECTURA, ORDENACIÓN DEL
TERRITORIO Y URBANISMO SOBRE LA MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA
GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO, EN SALAMANCA**

Con fecha de entrada en el registro único de las Consejerías de Agricultura y Ganadería, y Fomento y Medio Ambiente de 7 de marzo de 2022, el Ayuntamiento de Salamanca remite solicitud de informe sobre el documento de aprobación inicial de la Modificación Nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca, promovido por la sociedad mercantil Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, S.A.U. (ZALDESA).

Se emite informe según lo previsto en el artículo 52.4 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León -LUCyL- y el 153.1.b) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León -RUCyL-.

La Revisión del Plan General de Ordenación Urbana -PGOU- de Salamanca fue aprobada definitivamente mediante la Orden FOM/59/2007, de 22 de enero, de la Consejería de Fomento.

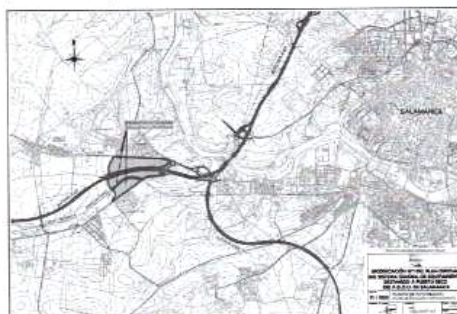
Mediante Acuerdo de 10 de marzo de 2011, del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca, aprobó definitivamente el Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco de Salamanca.

El contenido, objeto y determinaciones del documento se describen en informe técnico del Servicio de Urbanismo, en el que se señala (resumidamente) lo siguiente:

▪ Ámbito de la modificación y situación urbanística

Los terrenos comprendidos en el ámbito de este Sistema General están situados en el oeste del término municipal de Salamanca, entre la carretera CL-517, la N-620 y el término municipal de Doñinos de Salamanca.

Conforme al levantamiento topográfico realizado, la superficie total del ámbito es 418.078,52 m², y presenta los siguientes linderos:



- Norte: Carretera CL-517.
- Sur: Carretera N-620.
- Este: Enlace formado por las carreteras CL-517, N-620 y la Autovía A-62.
- Oeste: Límite de término municipal de Salamanca y Doñinos de Salamanca.

SITUACIÓN

La Revisión del PGOU de Salamanca 2007, aprobada definitivamente mediante la Orden FOM/59/2007, de 22 de enero, de la Consejería de Fomento, modificada por la Modificación Puntual nº 1 (Puerto Seco) del PGOU, aprobada definitivamente mediante Orden FOM/1270/2009, de 4 de mayo, clasifica los terrenos como suelo urbanizable delimitado, calificándolos como Sistema General de Equipamiento destinado a "Puerto Seco", que adscribe a diferentes sectores de suelo urbanizable delimitado con uso industrial ("Las Malotas, Las Lanchas, Peña Alta y Las Rubieras").

Rigoberto Cortejo, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999



COPIA AUTÉNTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63
Fecha Firma: 01/06/2022 10:13:33 01/06/2022 13:41:54 Fecha copia: 02/06/2022 07:49:25
Firmado: FRANCISCO PABLOS ALVAREZ MARIA PARDO ALVAREZ
Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/ver?token=UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63> para visualizar el documento



2 / 6

IP 16/2022



ADSCRIPCIÓN DEL SISTEMA GENERAL A SECTORES DE SUELO INDUSTRIAL

La ordenación del sistema general se establece mediante el "Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco de Salamanca" definitivamente aprobado por Acuerdo de 10 de marzo de 2011, del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca.

Este instrumento prevé una edificabilidad total de 81.973,30 m² edificables, destinando 76.973,30 m² al Uso Transporte, 3.000 m² al uso Terciario y 2.000 m² al uso Centro de Conducción Segura y Seguridad Vial. Asimismo se prevén 35.871 m² de superficie destinada al uso de Ampliación de Plataforma Intermodal (Área de Almacenamiento, Área de Maniobra y Ampliación Vía Manga) sin edificabilidad prevista, 51.031 m² destinados a espacios libres, y 678 plazas de aparcamiento públicas en viario. Además, se prevé una superficie de 270 m² destinada a Servicios urbanos y de 82.212,52 m² a Red viaria, reservándose una superficie de 10.727 m² para el Nuevo trazado de vía pecuaria.

Objeto de la Modificación del Plan Especial y descripción de la propuesta

El objeto de la presente Modificación es modificar la ordenación del sistema general definida en el vigente "Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco de Salamanca" con el fin de adaptar sus determinaciones a las necesidades logísticas actuales demandadas por el mercado. La modificación prevé una nueva ordenación que, sin alterar la edificabilidad total, 81.973,30 m² edificables, supone las siguientes alteraciones concretas:

- Se modifica la configuración de las parcelas destinadas al Uso de Transporte (actuales parcelas M1 a M6 (117.789 m² de suelo), suprimiendo algunos viales y conformando parcelas de mayor dimensión (nuevas parcelas M1 a M6 con superficie de 244.092 m²). Se modifica el índice de edificabilidad de las parcelas resultantes pasando de 0,6534 m²/m² a un índice diferente para cada parcela. La edificabilidad en este uso pasa de 76.973,30 m² a 81.273,3 m².
- Se modifica el uso de la Manzana 8 (5.201 m² de suelo) que, con una edificabilidad de 3.000 m² edificables en Uso Terciario pasa a destinarse a Uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal. Área de almacenamiento. Se suprime la edificabilidad destinada a Uso Terciario.
- Se modifica el ámbito de las parcelas destinadas al Uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal (actuales parcelas M7.1, M7.2 y M9 Área de Almacenamiento, Área de Maniobra y Ampliación Vía Manga) que, con un total de 35.871 m² y con edificabilidad nula, pasa a convertirse en las nuevas parcelas M7 y M8 (45.659 m² de superficie), asignándose 700 m² edificables a este uso.
- Las actuales parcelas M10 y M1 (114.973 m² de suelo), con 2.000 m² edificables en el Uso de Centro de Conducción Segura y Seguridad Vial modifican sus alineaciones y superficies y pasan a calificarse con el Uso de Transportes denominándose las nuevas parcelas M5 y M6. Se

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999



COPIA AUTÉNTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63
Fecha Firma: 01/06/2022 10:13:33 01/06/2022 13:41:54 Fecha copia: 02/06/2022 07:49:25
Firmado: FRANCISCO PABLOS ALVAREZ, MARIA PARDO ALVAREZ
Acceda a la página web: <https://www.bocyl.es/verDocumentos/ver?token=UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63> para visualizar el documento

Junta de
Castilla y LeónConsejería de Medio Ambiente, Vivienda y
Ordenación del Territorio
Dirección General de Vivienda, Arquitectura,
Ordenación del Territorio y Urbanismo

3 / 6

IP 16/2022

suprime la edificabilidad destinada a Uso de Centro de Conducción Segura y Seguridad Vial pasando a Uso de Transportes.

- Se modifica la configuración de las parcelas destinadas al uso de Espacio Libre Público incrementándose la superficie total, que pasa de 51.035 m² a 51.782 m².
- Se incrementa el número de plazas de aparcamiento público, pasando de las 678 plazas de aparcamiento públicas en viario (que incluyen 18 destinadas a personas con movilidad reducida), a una previsión de 690 plazas, de las cuales 19 se destinan a personas con movilidad reducida.
- La superficie prevista para Servicios urbanos pasa de 270 m² a 1.220 m².
- La superficie prevista para Red viaria pasa de 82.212,52 m² a (55.400+8.452,52 m²)
- Se modifica la delimitación del Nuevo Trazado de Vía Pecuaría modificando la superficie reservada que pasa de 10.727 m² a 11.473 m².
- Se suprime el paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, previsto en la ordenación vigente, por considerar que no es necesaria la conexión de las zonas que comunicaba.

Modificaciones en las Ordenanzas contenidas en la Normativa Urbanística

- Se modifican los artículos 1 y 3, que tratan de la denominación del documento y de la interpretación de los mismos, respectivamente.
- Se modifica el artículo 25, se suprime la Zona de Uso de Centro de Conducción Segura y Seguridad Vial.
- Se modifica el artículo 26. Uso clase Transporte, haciendo constar la no limitación de porcentaje de usos compatibles de almacenaje, manipulación y transformación de mercancías sobre el total de la superficie.
- Se anula el artículo 28, relativo al Uso de Centro de Conducción Segura y Seguridad Vial.
- Se modifica el artículo 38, relativo al Desarrollo de la Actuación.
- Se anula el artículo 45, relativo a la obligación de presentar a trámite un Proyecto de Reparcelación.
- Se modifica el artículo 67. Ordenanza de Zonas de clase Transporte: se modifica el ámbito de las parcelas destinadas a este uso; la parcela mínima pasa de 500 m² a 10.000 m²; el frente de parcela mínimo pasa de 10 m a 30 m.; se eliminan los retranqueos mínimos a frente y fachada; la edificabilidad máxima pasa de ser la misma en todas las parcelas a variar en las 6 nuevas parcelas destinadas a este uso; la altura máxima pasa de 10,50 m a 15,00 m y el número de plantas de 3 a 4.
- Se modifica el artículo 68. Ordenanza de Zonas de Uso Terciario, con el fin de eliminar este uso de la actual parcela M-8; se anula la determinación de parcela mínima de 5.000 m² y la edificabilidad asignada en este uso.
- Se anula el artículo 69. Ordenanza de Zonas de Centro de Conducción Segura y Seguridad Vial.
- Se modifica el artículo 70. Ordenanza de Zonas de Ampliación de la Plataforma Intermodal, modificándose el ámbito de este uso: las parcelas M-7 y M-9, así denominadas en el vigente documento de planeamiento pasan a denominarse M-7 y M-8.
- Se modifica el artículo 73. Prohibición de publicidad para adaptar su redacción a la nueva Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

A continuación se reflejan las modificaciones gráficamente:

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999



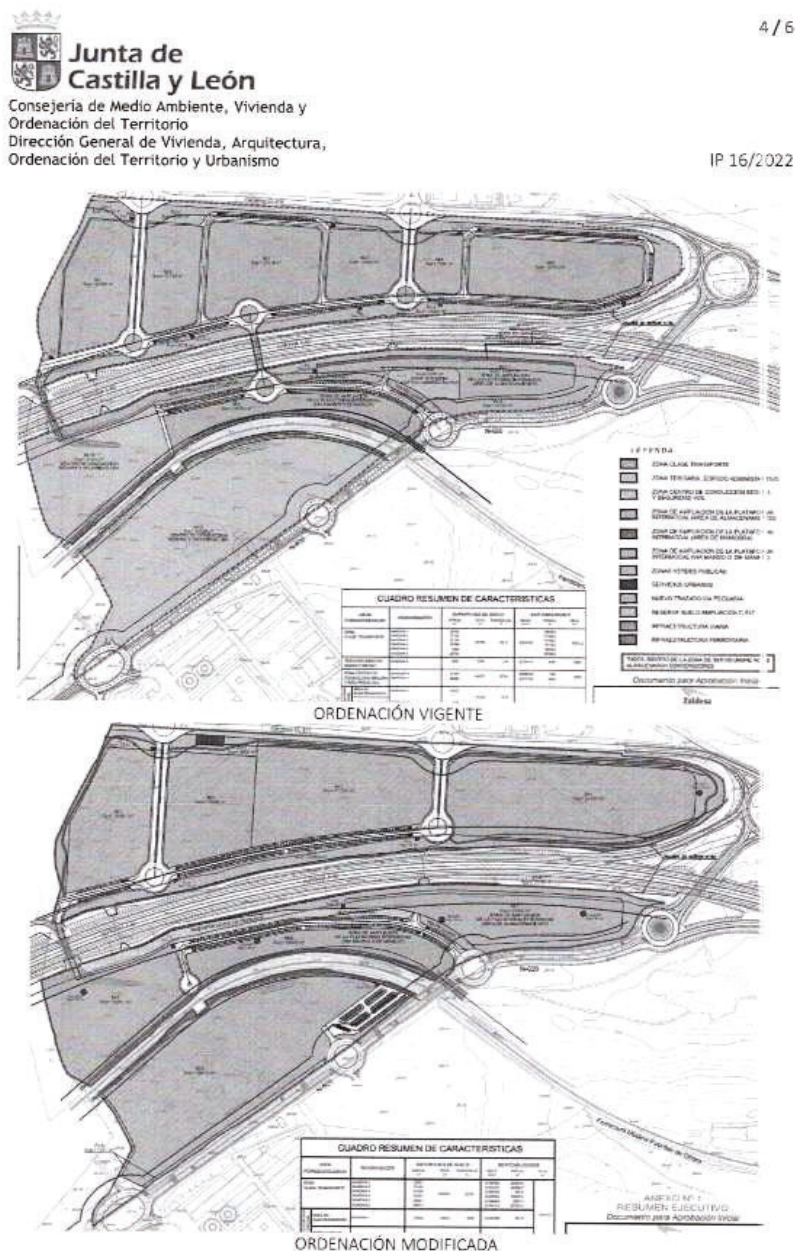
COPIA AUTÉNTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63

Fecha Firma: 01/06/2022 10:13:33 01/06/2022 13:41:54 Fecha copia: 02/06/2022 07:49:25

Firmado: FRANCISCO PABLOS ALVAREZ, MARIA PARDO ALVAREZ

Acceda a la página web: <https://www.jcyl.es/verDocumentos/ver?token=UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63> para visualizar el documento

UNION DE CASTILLA Y LEÓN Oficina: O.D. MEDIO AMB, MOVIL. Y AGRIC., Registro de Salida N° de registro: 202215700021193 Fecha de registro: 03-06-2022 10:56:58 Validez del documento: Copia Auténtica



Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999



COPIA AUTENTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UEFGA2U88RERQASHF3AD83
Fecha Firma: 01/06/2022 10:13:33 01/06/2022 13:41:54 Fecha copia: 02/06/2022 07:49:25
Firmado: FRANCISCO PABLOS ALVAREZ, MARIA PARDO ALVAREZ
Acceda a la página web: <https://www.aecj.es/verDocumento/ver?loun=UEFGA2U88RERQASHF3AD83> para visualizar el documento

**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y
Ordenación del Territorio
Dirección General de Vivienda, Arquitectura,
Ordenación del Territorio y Urbanismo

5/5

IP 16/2022

▪ Justificación de los fines e intereses públicos

La justificación se sustenta en la mejora de las condiciones de la Plataforma Logística prevista en el PGOU y su adaptación a las actuales necesidades del sector logístico al que sirve; el impulso del transporte ferroviario de mercancías frente al transporte por carretera, con la consiguiente reducción del consumo de combustibles fósiles; el impacto positivo para la implantación de empresas en la capital; la creación de puestos de trabajo y, derivado de ello, la potenciación de otras actividades lucrativas en el entorno de Salamanca.

El informe técnico del Servicio de Urbanismo concluye lo siguiente:

«Desde el punto de vista formal, se puede considerar que el documento presentado cumple los requisitos exigidos por el artículo 169 del RUCyL para reflejar adecuadamente sus determinaciones y, en especial, el cambio que se introduce en las determinaciones de ordenación vigentes, justifica la conveniencia de la modificación y su interés público, y no se aprecia incidencia alguna sobre el modelo territorial.

Respecto del contenido se advierte:

- *Deberá completarse la Memoria vinculante en lo referente a "(...) la identificación y justificación pormenorizada de las determinaciones del instrumento modificado que se alteran, reflejando el estado actual y el propuesto.", conforme a lo prescrito en el artículo 169 del RUCyL. Para ello se incorporará una tabla resumen que permita comparar la calificación vigente con la prevista en los terrenos afectados, incluyendo, al menos, uso pormenorizado, superficie y edificabilidad.*
- *En varios lugares del documento presentado se incluyen referencias a la "ordenación detallada" (entre otras, con relación al objeto, la ordenación propuesta y la tramitación, así como en el Resumen ejecutivo). Se debe recordar que, tal como se razona en el "Informe de la Ponencia Técnica del Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio sobre el Plan Especial del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca, de 21 de julio de 2010, que se incorpora en el documento presentado, el objeto de la presente Modificación es la ordenación de un sistema general que, debido a su carácter, no contiene ordenación detallada como tal. Por lo tanto, todas las referencias hechas en dicho documento a la "ordenación detallada", deberán sustituirse por el término "ordenación".*
- *En particular, no se ajusta a este caso el razonamiento que se recoge en el "Título XI.- Documentación de la Modificación. Tramitación" de la Memoria vinculante, relativo a las "Modificaciones de la ordenación detallada" que regula el artículo 170 del RUCyL; por lo tanto, la tramitación de esta Modificación deberá seguir el procedimiento establecido para el instrumento que modifica, el Plan Especial del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca.*
- *En el epígrafe de la Memoria vinculante relativo al objeto de la Modificación (pág. 1), se describe el nuevo uso asignado a las manzanas 10 y 11, en sustitución del Uso Centro de Conducción Segura, como "usos logísticos y de almacenaje", cuando el uso que asigna la Modificación es Uso de Transporte. Se debe subsanar la falta de precisión en la descripción del nuevo uso que remite al uso de Ampliación de la Plataforma Intermodal. Área de Almacenamiento, induciendo a error.*
- *El documento recoge en varios lugares la afirmación de que los espacios libres públicos y las plazas de aparcamiento... son determinaciones de ordenación detallada que permanecen inalteradas. Aparte de lo ya indicado en cuanto a las referencias a ordenación detallada, lo anterior no es exacto, pues las dotaciones citadas sí alteran su configuración y cuantía, aunque sea incrementándola.*
- *La Memoria vinculante recoge el argumento siguiente: "La presente Modificación nº 1 no presenta afección alguna sobre el despliegue de redes públicas existentes de comunicaciones electrónicas de acuerdo a estipulado en el artículo 5c de la Orden FYM/238/2016 de 4 de abril." Respecto a lo anterior, se debe aclarar que, dado que la Modificación del Plan Especial contempla el establecimiento de una*

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999



COPIA AUTÉNTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63
Fecha Firma: 01/06/2022 10:13:33 01/06/2022 13:41:54 Fecha copia: 02/06/2022 07:49:26
Firmado: FRANCISCO PABLOS ALVAREZ, MARIA PARDO ALVAREZ

Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/ver?loun=UEFGA2U88BRE0ASHF3AD63> para visualizar el documento



Junta de Castilla y León

Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio
Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo

6/6

IP 16/2022

red de telecomunicaciones electrónicas, la que conlleva la afección al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas, es preceptivo solicitar Informe del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, exigible de acuerdo con la citada Orden.

En cuanto a la tramitación, se trata de la modificación de un instrumento de planeamiento de desarrollo que establece las determinaciones de ordenación detallada. Por lo que el Ayuntamiento debe seguir lo establecido en el artículo 52 y siguientes de la Ley de Urbanismo, en relación con el artículo 154 y siguientes del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, que puede sintetizarse en las siguientes fases:

- Según lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental, deberá consultarse ante el órgano ambiental (Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente), sobre el trámite de la evaluación ambiental estratégica.
- Solicitud de informes previos, según se dispone en el artículo 153 del RUCyL. Se deberá tener en cuenta la Orden FYM/238/2016, de 4 de abril, por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2016 (BOCYL de 8 de abril de 2016), sobre emisión de informes previos en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico.
- Aprobación inicial por el Alcalde del Ayuntamiento, de conformidad con lo señalado en el artículo 21.1.j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local. Dicha competencia puede ser delegada en la Junta de Gobierno Local.
- Información pública de uno a tres meses, conforme el artículo 52.2.b) de la Ley de Urbanismo y el 155.2.a) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.
- Es preceptivo recabar informe del Consejo Consultivo de Castilla y León, puesto que se modifica la zonificación de espacios libre públicos, de acuerdo con la Ley 1/2002, de 9 de abril, reguladora del Consejo Consultivo de Castilla y León.
- Aprobación definitiva de conformidad con lo señalado en el artículo 55.1 de la Ley de Urbanismo y artículo 163.a) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León por el Pleno del Ayuntamiento, en relación con los artículos 22.2.c) y 47.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.
- Asimismo se recuerda que de acuerdo con el artículo 402 del RUCyL, una vez aprobado definitivamente en su caso, el Ayuntamiento deberá remitir la documentación de la Modificación del Plan especial en soporte digital, para su archivo en el Registro de Urbanismo de Castilla y León.

La Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo informa **que procede seguir la tramitación de la Modificación Nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento Puerto Seco de Salamanca**, promovido por ZALDESA, si bien debería completarse y subsanarse el documento antes de su remisión al Consejo Consultivo de Castilla y León, en los términos indicados.

Valladolid, a fecha de la firma,

EL JEFE DEL SERVICIO DE URBANISMO,

Francisco Pablos Álvarez.

LA DIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA, ARQUITECTURA,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO,

María Pardo Álvarez.

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 419 000 - Fax 983 419 999



COPIA AUTÉNTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UFGA2U8BBRE0ASHF3AD63
Fecha Firma: 01/06/2022 10:13:33 01/06/2022 13:41:54 Fecha copia: 02/06/2022 07:49:25
Firmado: FRANCISCO PABLOS ALVAREZ, MARIA PARDO ALVAREZ
Acceda a la página web: <https://www.sejcyll.es/verDocumentos/ver?token=UEFGA2U8BBRE0ASHF3AD63> para visualizar el documento.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

2.- Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León

**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Cultura y Turismo

Viceconsejería de Cultura

Dirección General de Patrimonio Cultural

Oficio

Asunto: Modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Recibida la documentación referida al expediente CPCCYL 43/2022 relativa a la **Modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca**, promovido por ZALDESA y enviada por el Ayuntamiento de Salamanca, analizada la documentación que se aporta y consultada nuestra base de datos, se informa que las actuaciones derivadas de la mencionada Modificación no inciden sobre un área afectada por declaración de Bien de Interés Cultural o Inventariado, ni tampoco existen bienes integrantes del patrimonio arqueológico en el ámbito de la intervención, por lo que, de conformidad con la normativa en materia de Patrimonio Cultural de aplicación, dicho proyecto no necesita ser informado por la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

No obstante, y si como consecuencia de los trabajos se realizaran hallazgos casuales de bienes del patrimonio cultural, los promotores y la dirección facultativa deberán paralizar en el acto las obras, de cualquier índole, si aquéllas hubieran sido la causa del hallazgo casual, y comunicarán éste inmediatamente a la Administración (artículo 60 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León).

LA JEFA DEL SERVICIO DE ORDENACIÓN Y PROTECCIÓN

Fdo.: Silvia Escuredo Hogan

Ayuntamiento de Salamanca
C/ Iscar Peyra, 24-26
37002 Salamanca

Avenida del Real Valladolid, s/n - 47071 Valladolid
Teléf. 983 411 800 – Fax. 983 411 050
www.jcyl.es



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

3.- Informe del Servicio Territorial de Fomento de la Junta de Castilla y León

**Junta de
Castilla y León**Delegación Territorial de Salamanca
Servicio Territorial de FomentoSalamanca,
Sección Conservación y Explotación
Exp Urb.: 141/22 LPT
12245**SR. ALCALDE - PRESIDENTE DEL
ILMO AYUNTAMIENTO.
PATRONATO DE VIVIENDA Y
URBANISMO
C/ POZO AMARILLO, 2
37001- SALAMANCA****ASUNTO: MODIFICACION Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE
EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA.****I.-ANTECEDENTES DEL HECHO**

1º.- Escrito del Ayuntamiento, registrado en este Organismo con fecha 07 de marzo de 2022, por el que solicitaba Informe preceptivo sobre el documento de planeamiento urbanístico señalado en el encabezamiento, del cual adjuntaba copia en formato digital.

2º.-Que dicha modificación del planeamiento urbanístico afecta a la carretera CL-517, perteneciente a la Red Básica de la Comunidad, y cuyo titular es la Junta de Castilla y León.

II VISTAS LA

- Ley 10/2008 de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, y el Reglamento de Carreteras de Castilla y León, aprobado por D. 45/2011 de 28 de Julio.

- O.M. de 16 de Diciembre de 1997 por el que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios. Instrucción CE-1/2005 de la D.G. de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento, sobre tramitación de expedientes de obras contiguas a la carretera (autorizaciones de acceso a las carreteras regionales).

- 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, Ley 5/1999, de 8 de abril de Urbanismo de Castilla y León, modificada por la Ley 10/2002 de 10 de julio y por la Ley 4/2008 y por , de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo, Ley 2/2017 de 4 de julio de Medidas Tributarias y Administrativas, así como el Decreto 22/2004, de 29 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público.

1º.- Este Servicio Territorial de Fomento emite el presente informe al que se refiere el TÍTULO II "Régimen de las carreteras" de la Ley 10/2008 de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, en su artículo 16.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, se emite el presente **INFORME PRECEPTIVO** de carácter **VINCULANTE**:

Examinado el documento presentado se observa lo siguiente:

La La Modificación nº 1 del PE que se plantea tiene como fin primordial el interés público de lanzar la iniciativa del Sistema General Puerto Seco adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda. Además tiene por objeto, entre otros:

*La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, dejando sin comunicación directa las zonas situadas a ambos lados de dicha infraestructura viaria; la supresión Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca de dicho paso elevado está justificada por varios motivos, uno de ellos y principal, es que no se considera necesaria la conexión de las zonas indicadas mediante esa infraestructura, ya que realmente las dos zonas pueden tener un funcionamiento totalmente operativo aunque estén independizadas físicamente, ya que la zona situada al norte de la A-62 **está perfectamente conectada con la carretera autonómica CL-517 por sendas glorietas existentes en la referida carretera** y la zona ubicada al sur de dicha autovía está conectada con la carretera estatal N-620, igualmente por tres glorietas existentes en dicha vía. Por otra parte, la eliminación del paso elevado supone un ahorro económico importante en el desarrollo del Puerto Seco, facilitándose por tanto su ejecución, al tener que aportarse menos recursos financieros a dicho desarrollo*

De ello se desprende que la totalidad del tránsito de vehículos pesados en las fases de ejecución 1 y 2 se prevea que accedan y se incorporen a la red pública viaria desde la carretera autonómica CL-517.

El firme de la carretera autonómica CL-517 se dimensionó, en la última actuación de Renovación y refuerzo del firme en el tramo comprendido entre los pp.kk. 0+000 al 6+400 (2017) para una categoría de tráfico T31 (de 100 a 200 vehículos pesados/día/carril), encontrándonos en 2019 con datos de IMDp de 170 vehículos pesados/día/carril, con una disminución debido a las restricciones de tráfico por la pandemia en 2020.

En el documento remitido de Modificación Nº 1 Del Plan Especial Del Sistema General De Equipamiento Destinado A Puerto Seco Del P.G.O.U. De Salamanca, no se incluye un estudio de tráfico pesado previsto para el funcionamiento de las instalaciones del Puerto Seco, pero parece previsible que añada más de los 30 veh.pesados/día/carril necesarios para superar el umbral de los 200, máximo soportable con la sección de T31 de la carretera. Por ello y salvo justificación técnica suficiente, se deberá prever la extensión de una capa de hormigón bituminoso tipo AC-16surf50/70S de 4 cm de espesor mínimo en todo el ancho de la calzada y arcenes en el tramo comprendido entre las glorietas de intersección con la N-620 y la de acceso a las instalaciones de Mercasalamanca (p.k. 0+000 al 1+200), incluido el recrado de bermas, altura de la barrera de seguridad y pintado de marcas viales. La ejecución del proyecto de urbanización requerirá la previa autorización de este Servicio en lo referente a las obras en terreno con protección de infraestructuras y en los accesos desde la carretera autonómica CL-517.

El resto de las determinaciones son acordes con la normativa y planeamiento en materia de carreteras autonómicas, por lo que se **Informa Favorablemente** al documento presentado, condicionado a que se añada a la propuesta el refuerzo del firme indicado para la CL-517 o se someta a un nuevo informe favorable la justificación técnica suficiente de que el incremento de tráfico previsto para el funcionamiento de la zona Norte del Puerto Seco resulte inferior a 30 veh.pesados/día/carril.

Dado el carácter vinculante de este informe, cualquier modificación que se proyecte debe justificarse solicitando nuevo informe. Se envía copia del presente y del documento presentado, a la Secretaría de la Comisión Territorial de Urbanismo para su conocimiento.

EL JEFE DE LA SECCIÓN DE
CONSERVACION Y EXPLOTACION

VºBº
EL JEFE DEL SERVICIO TERRITORIAL,



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

4.- Informe de la Diputación Provincial de Salamanca



Diputación
de Salamanca

Presidencia

A.T.M. y Arquitectura

Diputación de Salamanca
SALIDA
18/04/2022 12:36
REGAGE22s00013482637

Nº Expediente: 003104-22

Sr. Alcalde:

Adjunto remito acuerdo de la Junta de Gobierno de esta Diputación de fecha 13 de abril de 2022, relativo a informe a efectos de dar cumplimiento al art. 52.4 de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León y al art. 153 del Reglamento que la desarrolla, sobre la "MODIFICACIÓN PUNTUAL 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL PGOU" de Salamanca (Salamanca).

Lo que comunico para su conocimiento y efectos señalando que el presente acto pone fin a la vía administrativa y contra él podrá Ud. interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes a contar desde el siguiente al que reciba la notificación ante el órgano que ha dictado el presente acto (artículo 123 y 124 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre).

Si no estima oportuna la interposición del recurso potestativo de reposición, podrá Ud. interponer Recurso Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al recibo de la presente notificación ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Salamanca, según lo dispuesto en el artículo 46.1) de la Ley 29/98 de 13 de julio Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Asimismo, podrá interponer cualquier otro que estime pertinente.

Salamanca a 18 de abril de 2022
EL SECRETARIO GENERAL

Fdo: Alejandro Martín Guzmán

**SR. ALCALDE - PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE
SALAMANCA.-**

C/ Felipe Espino, 1. 37002 Salamanca

Tel. 923 29 31 00

correo electrónico: atm.arquitectura@lasalina.es

Código Seguro de Verificación	IV7DU336OEMMVZMN2EQCOVQUE	Fecha	18/04/2022 11:12:24
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza		
Firmante	ALEJANDRO MARTÍN GUZMÁN (SECRETARIO GENERAL)		
Url de verificación	https://sede.diputaciondesalamanca.gob.es/moad/verifirma-moad/code/IV7DU336OEMMVZMN2EQCOVQUE	Página	1/3





Diputación de Salamanca
SALIDA
18/04/2022 12:36
REGAGE22s00013482637

JUNTA DE GOBIERNO

SESIÓN ORDINARIA DEL DÍA 13 DE ABRIL DE 2022

(4).-51.- EXPEDIENTE 2022/EXP_01/003104.- INFORME A EFECTOS DEL ART. 52.4 DE LA LEY DE URBANISMO Y ART 16.6 DE LA LEY DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN SOBRE APROBACIÓN INICIAL DE LA “MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA”.

Conoce la Junta de Gobierno de los informes del Área de Fomento y de la Sección de Asistencia Técnica y Urbanismo sobre aprobación inicial de la “Modificación puntual nº 1 del Plan Especial del Sistema general de equipamiento destinado a puerto seco del P.G.O.U. de Salamanca”.

“En relación con el documento con fecha de entrada en la Diputación Provincial el 7 de marzo de 2022 y nº registro 7549, MODIFICACION Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA, redactado por D. Francisco Ledesma García, Ingeniero de Caminos, en octubre de 2021, promovido por el AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA y su afección a las carreteras de titularidad de esta Diputación Provincial, en virtud del Artículo 16.6 de la Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras, y el Artículo 52.4 de la Ley 5/99, de 8 de abril, de Urbanismo, ambas Leyes de la Comunidad de Castilla y León, SE INFORMA:

Que el documento MODIFICACION Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA, NO afecta a ninguna carretera de titularidad de esta Diputación Provincial.”

Asimismo, se conoce del informe de la Sección de Asistencia Técnica y Urbanismo que a continuación se transcribe:

“A solicitud del ayuntamiento de Salamanca, se procede a emitir informe sobre el proyecto de modificación puntual nº 1 del Plan Especial del -sistema General de Equipamiento destinado a puerto seco del P.G.O.U. de Salamanca, que modifica algunas de las determinaciones del actualmente vigente, aprobado definitivamente el 10 de marzo de 2011. Todo ello, a efectos de dar cumplimiento al artículo 52.4 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León y artículo 153 del Reglamento que la desarrolla.

Se informe que en el Inventario de Bienes de esta Corporación constan dos fincas incluidas en el ámbito del Plan Especial, concretamente las parcelas 18 y 20 del polígono 501 del catastro de rústica. No obstante, al tratarse de dos parcelas clasificadas como

Código Seguro de Verificación	IV7CHTCMBRGYV6HSAEESL52COU		Fecha	13/04/2022 13:56:35	
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza				
Firmante	RAMÓN VICENTE GARCÍA SÁNCHEZ (SECRETARIO GENERAL)				
Url de verificación	https://sede.diputaciondesalamanca.gob.es/moad/verifirma-moad/code/IV7CHTCMBRGYV6HSAEESL52COU			Página	1/2



Código Seguro de Verificación	IV7DU336OEMMVZMN2EQCOVQUCE		Fecha	18/04/2022 11:12:24	
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza				
Firmante	ALEJANDRO MARTÍN GUZMÁN (SECRETARIO GENERAL)				
Url de verificación	https://sede.diputaciondesalamanca.gob.es/moad/verifirma-moad/code/IV7DU336OEMMVZMN2EQCOVQUCE			Página	2/3





Diputación de Salamanca
SALIDA
18/04/2022 12:36
REGAGE22s00013482637

Sistemas Generales adscritos al Sector de suelo urbanizable “Las Malotas” no se encuentran afectadas por las modificaciones del planeamiento en tramitación.

Por todo ello, se propone informar favorablemente a efectos de patrimonio el Proyecto de referencia, lo que se somete a consideración de la Junta de Gobierno, órgano competente por delegación de la Presidencia, en virtud del Decreto de la misma 2703/19”.

Y la Junta de Gobierno a la vista de los informes anteriormente recogidos acuerda, por unanimidad de los miembros presentes, informar favorablemente las propuestas transcritas, teniendo en cuenta las condiciones en ellos señaladas.

De su acuerdo,

EL SECRETARIO GENERAL Acctal,

Código Seguro de Verificación	IV7CHTCMBRGYV6HSAEESL52COU		Fecha	13/04/2022 13:56:35	
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza				
Firmante	RAMÓN VICENTE GARCÍA SÁNCHEZ (SECRETARIO GENERAL)				
Url de verificación	https://sede.diputaciondesalamanca.gob.es/moad/verifirma-moad/code/IV7CHTCMBRGYV6HSAEESL52COU			Página	2/2



Código Seguro de Verificación	IV7DU336OEMMVZMN2EQCOVQUCE		Fecha	18/04/2022 11:12:24	
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza				
Firmante	ALEJANDRO MARTÍN GUZMÁN (SECRETARIO GENERAL)				
Url de verificación	https://sede.diputaciondesalamanca.gob.es/moad/verifirma-moad/code/IV7DU336OEMMVZMN2EQCOVQUCE			Página	3/3





DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

5.- Informe de la Confederación Hidrográfica del Duero



MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL DUERO, O.A.

COMISARIA DE AGUAS

O F I C I O

S/REF 2/2022/PLUR

N/REF **AG-0750/2022**
(MPE-7373-22-SA)



AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA
C/ ISCAR PEYRA 24-26
37002 - SALAMANCA

ASUNTO: INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO, EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SALAMANCA

ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de Salamanca, con fecha 7 de marzo de 2022, solicita que por parte de esta Confederación Hidrográfica se emita el correspondiente informe preceptivo respecto a la aprobación de la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento Destinado a Puerto Seco, en el término municipal de Salamanca.

MARCO JURÍDICO:

La emisión del citado informe se fundamenta en la siguiente normativa:

- Artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, según la redacción dada en la disposición final primera de la Ley 11/2005, de 22 de junio.
- Artículo 22.3 del Texto Refundido de la Ley del Suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre.
- Artículo 52.4 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, y artículo 153 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, aprobado por Decreto 22/2004, de 29 de enero.
- Orden FYM/238/2016, de 4 de abril, por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2016, sobre emisión de informes previos en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico.

C/ MUÑO, 5
47071 VALLADOLID
TEL.: 983 215 400
FAX: 983 215 449

FIRMADO POR:

DIANA MARTIN SANCHEZ - COMISARIA DE AGUAS - CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL DUERO - 22/04/2022 18:55:02

CSV: MA0021QPLQGKG73FKRSB9TBHA1650617729 - URL de verificación: <https://sede.miteco.gob.es>



Folio 1 de 5



ASPECTOS A INFORMAR POR LA CHD:

- ✓ Afección al dominio público hidráulico o a sus zonas de protección; zona de servidumbre y policía. Incidencia en el régimen de corrientes, y afección a zonas o terrenos inundables.
- ✓ Afección a la calidad de las aguas y disponibilidad de recursos hídricos.
- ✓ Afección a proyectos obras e infraestructuras hidráulicas del organismo de cuenca.

OBJETO DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA:

La documentación presentada ante este Organismo de cuenca, de título "*Modificación Nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento Destinado a Puerto Seco, del PGOU de Salamanca*", y redactada en octubre 2021 por el ingeniero de caminos D. Francisco Ledesma García, tiene como objeto realizar varias modificaciones en el Plan Especial del Sistema General de Equipamiento Destinado a Puerto Seco, del PGOU de Salamanca.

En concreto, en la presente modificación se propone lo siguiente:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la A-62
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial por desaparecer su demanda ante los cambios de tendencias logísticas, destinando las zonas donde se pensaba implantar esta actividad en zonas destinadas a usos logísticos y de almacenaje, aumentando de esta manera la capacidad de oferta del Puerto Seco.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo y ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la Plataforma Intermodal, pero manteniendo el uso terciario como uso compatible con el resto de usos permitidos y compatibles dentro de la Modificación nº 1 del Plan Especial Puerto Seco
- La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro.

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL DUERO, O.A.

FIRMADO POR:

DIANA MARTIN SANCHEZ - COMISARIA DE AGUAS - CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL DUERO - 22/04/2022 18:55:02

CSV: MA0021QPLQGKGD73FKRSB9TBHA1650617729 - URL de verificación: <https://sede.miteco.gob.es>



Folio 2 de 5



- Finalmente se modifican algunos parámetros de las edificaciones que estaban determinadas en el Plan Especial vigente, tales como altura de edificación, número de plantas y retranqueos a fachada.

VALORACIÓN DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA

1. Afección al dominio público hidráulico o a sus zonas de protección; zona de servidumbre y policía. Incidencia en el régimen de corrientes, y afección a zonas o terrenos inundables.

Según la documentación gráfica presentada y, comprobado el mapa topográfico a escala 1:25.000 del Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.), este Organismo de cuenca informa que parte de los terrenos objeto de informe se encuentran situados dentro de la zona de policía de un arroyo sin denominación, cauce que atraviesa el ámbito del Plan Especial por el oeste.



Por lo que, se advierte que cualquier obra que se pretenda realizar y pueda afectar a algún cauce o que esté situada dentro de la zona de policía, requerirá autorización administrativa previa de este Organismo de cuenca, atendiendo a los artículos 6 y 77 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, y a los artículos 9, 70, 78 y siguientes del Real Decreto 849/1986, de 1 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL DUERO, O.A.

FIRMADO POR:

DIANA MARTIN SANCHEZ - COMISARIA DE AGUAS - CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL DUERO - 22/04/2022 18:55:02

CSV: MA0021QPLQGKGD73FKRSB9TBHA1650617729 - URL de verificación: <https://sede.miteco.gob.es>



Folio 3 de 5



Hidráulico. Asimismo, se deberán respetar los 5 metros de zona de servidumbre o, en su caso, tramitar la correspondiente modificación de servidumbre.

Respecto a la posible incidencia en el régimen de corrientes, y afección a zonas o terrenos inundables, indicar que dada la escasa entidad del cauce (cuenca vertiente inferior a 1 km²), en principio, no es esperable ninguna afección al respecto.

2. Afección a la calidad de las aguas y disponibilidad de recursos hídricos.

Examinada la documentación presentada, este Organismo de cuenca considera que el presente planeamiento no supone ninguna modificación en la clasificación del suelo, ni implica nuevos desarrollos, por lo que, su aprobación no implica un aumento del volumen de vertido ni un incremento del consumo de agua con respecto a la situación actual. No obstante, este Organismo de cuenca informa que:

- Cualquier vertido que realizado al dominio público hidráulico deberá contar con un sistema de depuración adecuado y con la correspondiente autorización de vertido de esta Confederación Hidrográfica del Duero, según se establece en el artículo 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (R.D. 606/2003, de 23 de mayo, B.O.E. de 6 de junio).
- La obligación del suministro de agua para el abastecimiento de la población es del Ayuntamiento (artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local). Por lo tanto, en el caso de que no se puedan atender las necesidades del municipio con los derechos de agua que posea en la actualidad, deberá solicitar una ampliación de concesión existentes u otras nuevas. En cualquier caso, se advierte que el uso del agua sin la correspondiente autorización o concesión, supone una infracción administrativa y puede ser objeto de sanción.

3. Afección del planeamiento a proyectos, obras e infraestructuras hidráulicas del Organismo de cuenca.

De acuerdo con la documentación aportada, y comprobados los datos obrantes en este Organismo de cuenca, la actuación propuesta no supone afección a obras, proyectos e infraestructuras de esta Confederación Hidrográfica.

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL DUERO, O.A.

FIRMADO POR:

DIANA MARTIN SANCHEZ - COMISARIA DE AGUAS - CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL DUERO - 22/04/2022 18:55:02

CSV: MA0021QPLQGKG73FKRSB9TBHA1650617729 - URL de verificación: <https://sede.miteco.gob.es>



Folio 4 de 5



CONCLUSIONES

En base a los aspectos señalados en este informe y, atendiendo al marco jurídico señalado, esta Confederación Hidrográfica del Duero **INFORMA FAVORABLEMENTE** la Modificación Puntual Nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento Destinado a Puerto Seco, en el término municipal de Salamanca, siempre que se cumplan los condicionantes expuestos en el presente informe, y sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación, se puedan establecer en las autorizaciones que preceptivamente al desarrollo del mismo se deban obtener de este Organismo de cuenca..

El presente informe no exime de cualquier autorización o concesión que competa otorgar a esta Confederación Hidrográfica en aplicación de la legislación vigente en materia de su competencia. Cualquier obra en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización de este Organismo de cuenca, así como de autorización de vertido en caso de que éste se realice al dominio público hidráulico, así mismo, todo aprovechamiento de aguas superficiales o subterráneas deberá estar amparado por la preceptiva concesión.

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL DUERO, O.A.

FIRMADO POR:

DIANA MARTIN SANCHEZ - COMISARIA DE AGUAS - CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL DUERO - 22/04/2022 18:55:02

CSV: MA0021QPLQGKGD73FKRSB9TBHA1650617729 - URL de verificación: <https://sede.miteco.gob.es>



Folio 5 de 5



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

6.- Informe de la Subdelegación del Gobierno



GOBIERNO
DE ESPAÑA

DELEGACION DEL GOBIERNO
EN CASTILLA Y LEÓN
SUBDELEGACION DEL
GOBIERNO EN SALAMANCA

O F I C I O

S/REF.

N/REF. URB 19/22

Relaciones con las Administraciones
Territoriales

FECHA 08 de marzo de 2022

ASUNTO Petición informe

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento

C/ Pozo Amarillo, nº 2

37001 Salamanca

En relación con la solicitud de informe sobre "MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA", previsto en el artículo 52.4 de la Ley 5/1999, de urbanismo de Castilla y León, en el art. 153. 1a) del Decreto 22/2004, de 29 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León y en la ORDEN FYM/238/2016, de 4 de abril por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2016, sobre emisión de informes previstos en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, le acompaño informe de la Dependencia Provincial de Industria y Energía de esta Subdelegación.

LA SECRETARIA GENERAL

Miriam Vicente Sánchez

relaciones_administraciones.salamanca@correo.gob.es

GRAN VÍA, 31. 37071 SALAMANCA
TEL.: 923 75 90 00
FAX.: 923 75 91 99

CSV : GEN-7396-8c72-0055-a374-c207-a6f6-564b-2224

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : MIRIAM VICENTE SANCHEZ | FECHA : 09/03/2022 09:41 | Sin acción específica



Código seguro de Verificación : GEN-7396-8c72-0055-a374-c207-a6f6-564b-2224 | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...>

**GOBIERNO
DE ESPAÑA**SUBDELEGACIÓN
DEL GOBIERNO
EN SALAMANCADEPENDENCIA DE
INDUSTRIA Y ENERGÍA**NOTA INTERIOR**

S/REF. 19/22

N/REF.

FECHA Véase firma digital

ASUNTO Informe Urbanismo en Castilla y León

DESTINATARIO:

RELACIONES CON LAS ADMINISTRACIONES TERRITORIALES

En contestación a su nota interior solicitando el informe previsto en el art. 52.4 de la Ley 5/1999, de Urbanismo de Castilla y León, en el art. 153.1a) del Decreto 22/2004, de 29 de enero por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León y en la ORDEN FYM/238/2016, de 4 de abril por la que se aprueba la Instrucción Técnica Urbanística 1/2016, sobre emisión de informes previos en el procedimiento de aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico sobre "MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA", examinado el documento facilitado, se observa que no afecta a la infraestructura energética básica, de competencia de la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, es decir, la relativa a oleoductos, gasoductos y transporte de energía eléctrica.

JEFE DE LA DEPENDENCIA DE INDUSTRIA Y ENERGÍA
Firmado electrónicamente en la fecha indicada en el pie de la firma

Alfredo Gómez Rodríguez

Código seguro de Verificación : GEN-a5dc-1ae6-414c-ba81-8f97-3788-df8f-e4fc | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consulta...>

CSV : GEN-a5dc-1ae6-414c-ba81-8f97-3788-df8f-e4fc

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : ALFREDO GOMEZ RODRIGUEZ | FECHA : 08/03/2022 09:13 | Sin acción específica





DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

**7.- Informe de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

7.1.- Informe de fecha 19/04/2022

FIRMADO

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN
DE LA RED FERROVIARIA

ASUNTO: APROBACIÓN INICIAL DE LA MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU), DE SALAMANCA

INFORME TÉCNICO:

1.-ANTECEDENTES

Con fecha 7 de marzo de 2022, se ha recibido en esta Unidad un escrito del Patronato de Vivienda y Urbanismo del Ayuntamiento de Salamanca, en el que se solicita informe sobre aprobación inicial del instrumento urbanístico referido en el asunto.

Esta Modificación del PGOU fue redactada en octubre de 2021 y promovida por la empresa *Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, S.A., ZALDESA*.

El documento para aprobación inicial fue remitido por el Ayuntamiento vía registro electrónico, y se ha podido descargar de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana: <https://sede.mtma.gob.es/MFOM.ConsultaCSV.Web/>, por medio del código seguro de verificación indicado en el escrito.

El PGOU de Salamanca fue aprobado definitivamente por Orden de la Consejería de Fomento (Orden FOM/59/2007, de 22 de enero), y la Modificación Puntual nº 1 “puerto seco”, a su vez fue aprobada por Orden FOM/1270/2009, de 4 de mayo. Ambos, clasifican los terrenos correspondientes al sistema general de equipamiento destinado a “puerto seco” como suelo urbanizable delimitado, con uso “clase transporte”.

El Plan Especial del puerto seco fue aprobado definitivamente en marzo de 2011, y posteriormente fueron redactados el proyecto de urbanización en enero de 2013 y el proyecto de reparcelación en febrero del mismo año, aunque debido a la coyuntura económica desfavorable de la época, no llegó a ejecutarse.

Por otra parte, como principal antecedente por parte de esta Unidad, cabe destacar la emisión en junio de 2010 de un informe sectorial preceptivo en relación a la *aprobación inicial del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento “Puerto Seco” del PGOU de Salamanca*. En cuyas conclusiones se decía que:

- *Se deben recoger las determinaciones de la Ley 39/2003* del Sector Ferroviario de aplicación al suelo de la clasificación correspondiente, tanto en los documentos escritos como en los gráficos.*
- *Debe incluirse en el nuevo documento un capítulo en el que se defina como Sistema General Ferroviario o equivalente el espacio ferroviario afectado.*
- *Se deben respetar las protecciones al ferrocarril indicadas en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario.*
- *Se requerirá la previa autorización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para poder ejecutar cualquier tipo de obra en la zona de protección y zona de dominio público.*

PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071 MADRID
TEL.: 915977000

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total folios: 10 (1 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOM025271740445C5A83E3A1ADA
Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total Folios: 10 (2 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOU02SZ71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



- Por todo ello, se solicita corregir las deficiencias anteriormente descritas atendiendo a la planificación ferroviaria señalada en el presente informe y enviar nuevamente la documentación a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, con el objetivo de emitir un nuevo informe en relación al Plan Especial del Sistema General de Equipamiento "Puerto Seco" del PGOU de Salamanca. Es por ello que, hasta que no sean subsanadas dichas deficiencias, no es posible emitir informe favorable.

*Este informe hacía referencia a la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, actualmente derogada. La ley sectorial ferroviaria en vigor es la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante, "LSF"). Igualmente, es de aplicación el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (actualmente vigente en todo aquello que no se oponga a la LSF actual).

A fecha de hoy, no se ha recibido la nueva documentación corrigiendo las deficiencias detectadas por esta Unidad de junio de 2010, por lo que no se ha podido emitir informe favorable para la actuación. Sin embargo, dicha modificación ya se aprobó definitivamente.

En vista de lo anterior, el Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento en marzo de 2011, no ha tenido en cuenta el informe preceptivo emitido por esta Unidad en lo que respecta a la planificación ferroviaria.

En definitiva, aunque la Modificación Puntual nº 1 del PGOU de Salamanca "Puerto Seco" ya fue aprobada definitivamente, no llegó a ejecutarse y se está tramitando de nuevo, tras la adaptación a las necesidades logísticas actuales. Es esta nueva modificación, aprobada inicialmente, el objeto de este informe.

2.- SITUACIÓN ACTUAL Y PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

La ciudad de Salamanca se encuadra en la comarca del Campo de Salamanca. La superficie del término municipal es de 39,34 km² y, según los últimos datos disponibles en el Instituto Nacional de Estadística (revisión del padrón municipal a enero de 2021), su población era de 143.269 habitantes.

Analizada la documentación disponible en el enlace web, se observa que por el sur del ámbito de actuación objeto de este informe discurre la línea ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), 01-120: *Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa*. Se trata, en este tramo, de una línea ferroviaria de vía única sin electrificar y ancho ibérico, cuya administración es competencia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Respecto a la planificación ferroviaria, actualmente esta Unidad no tiene en marcha ninguna actuación en fase de planificación que pueda condicionar el desarrollo de esta actuación. No obstante, cabe hacer referencia a los estudios llevados a cabo por esta Unidad que tienen incidencia en el ámbito territorial de la misma:

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total Fojos: 10 (3 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOIM02SZ71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



1. **Estudio Informativo de la “Electrificación Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Corredores 1 y 2 ”.** Aprobado definitivamente con fecha 29 de marzo de 2010 (BOE de 2 de junio de 2010).
2. **“Documento Técnico del Proyecto y Estudio de Impacto Ambiental complementario de la electrificación de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Tramo: Salamanca-Fuentes de Oñoro”.** Aprobado definitivamente con fecha 17 de noviembre de 2015 (BOE de 21 de noviembre de 2015).

En el Anexo de este informe se detallan las limitaciones a la propiedad que las futuras instalaciones del “Puerto Seco” deberán respetar, tanto respecto a la línea ferroviaria actual como a los estudios que cuentan con aprobación definitiva, ya que todos ellos pertenecen a la RFIG.

3.-DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECIBIDA

3.1.-Descripción de la actuación

La Modificación nº 1 que se plantea, tiene como fin primordial lanzar la iniciativa del sistema general “Puerto Seco” adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda.

Se suprimen algunos viales interiores del ámbito por lo que incrementa la superficie de las parcelas colindantes a ellos, se elimina el uso para actividades de formación y esa zona se destinará a usos logísticos y de almacenaje, se elimina la zona destinada a edificio administrativo ampliando la zona destinada a área de almacenamiento y finalmente se modifican algunos parámetros de las edificaciones.

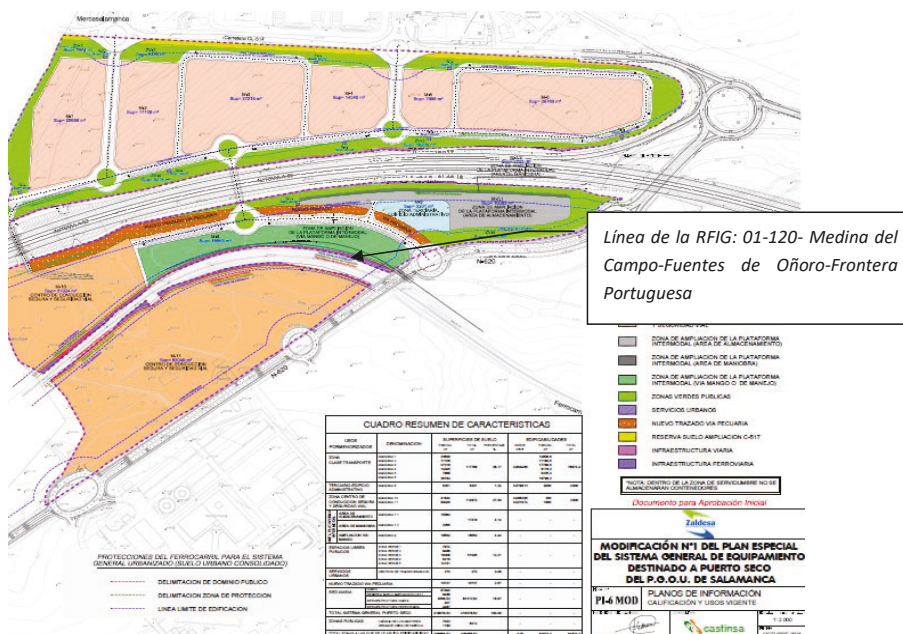
El ámbito y la delimitación, así como el resto de determinaciones contempladas en el vigente Plan Especial “Puerto Seco” permanecen inalteradas. La superficie total del mismo es de 418.078,52 m².

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

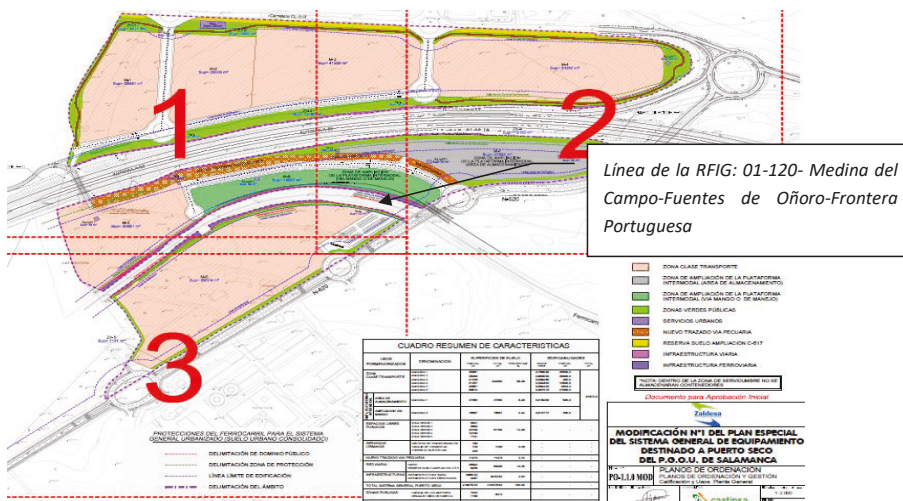
FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total Tópicos: 10 (4 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOIM025Z71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Calificación y usos vigentes. Fuente: Modificación n.º 1 del Plan Especial "Puerto Seco"



Calificación y usos proyectados. Fuente: Modificación n.º 1 del Plan Especial "Puerto Seco"

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total Folios: 10 (5 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFO0025Z71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



3.2.- Análisis de la información recibida

Desde el punto de vista de las competencias atribuidas a esta Unidad, conviene realizar una serie de observaciones en relación a la documentación de este plan especial.

- En el capítulo III.3 “Afecciones legales y determinaciones del planeamiento” de la memoria informativa, se hace referencia a la *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario*, pero no se hace mención alguna al *Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario*, (actualmente vigente en todo aquello que no se oponga a la LSF actual).
- En el Anexo 2 “Informes emitidos para la aprobación definitiva del plan especial” de la memoria informativa, no se incluye el informe enviado por esta Unidad en junio de 2010, preceptivo, vinculante y desfavorable, y reseñado en el punto “1.- Antecedentes” de este escrito.
- En los planos de ordenación y gestión, “PO-1.1.1.MOD” y siguientes, están delimitadas las zonas de dominio público y protección con las distancias correctas marcadas en la legislación ferroviaria. En cuanto a la línea límite de edificación, se muestra una distancia de 20 metros respecto de la arista exterior de la plataforma ferroviaria más próxima, que es la distancia reducida que permite la LSF cuando las líneas ferroviarias atraviesan “zonas urbanas”.

4.- CONCLUSIONES

Una vez revisada la información recibida y desde las competencias de esta Unidad, cabe hacer las siguientes consideraciones:

- En el Anexo 2 “Informes emitidos para la aprobación definitiva del Plan Especial” de la memoria informativa, se deberá incluir el informe remitido por esta Unidad en junio de 2010.
- En el capítulo III.3 “Afecciones legales y determinaciones del planeamiento” de la memoria informativa, se deberá citar también el *Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario*. Además, se deberán describir con suficiente detalle las limitaciones a la propiedad de los terrenos contiguos al ferrocarril, zona de dominio público, protección y línea límite de edificación (LLE), y comprobar que son compatibles con la actuación propuesta. En el Anexo de este informe se resume la legislación sectorial ferroviaria aplicable.
- En los planos se ha representado el *sistema general ferroviario* y las líneas delimitadoras de las zonas de dominio público y de protección, acordes con la LSF. En cuanto a la LLE, se deberá corregir la distancia de 20 metros, ya que, al no poderse considerar el ámbito de actuación como zona urbana, de acuerdo a los requisitos que la legislación urbanística suele atribuir a tales zonas, la LLE debe situarse a 50 metros desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Dado que la escala utilizada no parece la adecuada para que puedan reflejarse con el suficiente grado de detalle estas zonas, se debe incluir una sección genérica acotada, similar a la mostrada en el Anexo

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total Folios: 10 (6 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOJ025Z71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



de este informe, particularizándola para la actuación propuesta. **Se recuerda, en cualquier caso, que las distancias que sirven para delimitar la zona de dominio público, protección y LLE, y que determinan la extensión de los suelos en los que la LSF limita la propiedad para permitir la explotación, conservación y protección de las líneas ferroviarias, dependen de la clasificación y tipo de suelo a la entrada en vigor de la ley, y que cambios posteriores en la clasificación del suelo no pueden comportar la adopción de las distancias reducidas.**

- Si bien la LLE debe ser acorde a lo indicado en el párrafo anterior, se podrá solicitar a ADIF la reducción puntual de la misma, según la LSF, e indicado en el Anexo de este informe.
- Asimismo, esta modificación de planeamiento no debe incluir ninguna determinación que impida o perturbe el ejercicio de las competencias atribuidas al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (art. 7.1 de la LSF). En este sentido, en caso de no haberse hecho previamente, se le deberá solicitar informe, antes de la aprobación definitiva de esta modificación de planeamiento.

Por tanto, se solicita corregir las deficiencias descritas anteriormente, atendiendo a la legislación sectorial ferroviaria vigente, y enviar nuevamente la documentación a esta Unidad, con el objeto de emitir un nuevo informe a la *Modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca*. Es por ello que, hasta que no sean subsanadas dichas deficiencias, no es posible emitir informe favorable.

EL JEFE DE ÁREA 4

Juan Manuel Segura Javier

(firmado electrónicamente)

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total Folios: 10 (7 de 10) - Código Seguro de Verificación: WFOJ025Z71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

ANEXO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total folios: 10 (8 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOIM02SZ71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



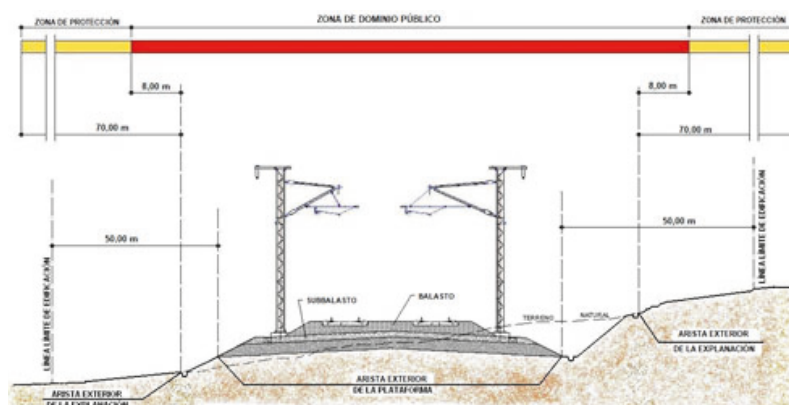
LEGISLACIÓN SECTORIAL DEL ESTADO

Protecciones al ferrocarril

La LSF recoge en sus artículos 12 a 18 una serie de limitaciones a la propiedad impuestas en los terrenos contiguos al ferrocarril. Estas limitaciones se desarrollan con lo dispuesto en los artículos 24 a 40 del *Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario* (actualmente vigente en todo aquello que no se oponga a la LSF actual). Ambas normas constituyen el pilar principal de la legislación sectorial relativa a las infraestructuras ferroviarias estatales.

-En general:

- **Zona de dominio público:** formada por los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y sendas franjas de terreno a ambos lados de la plataforma de **8 metros** de anchura cada una, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación. La Ley define dicha arista con generalidad como la línea de intersección entre el talud (desmante o terraplén) o muro con el terreno natural.
- **Zona de protección:** consiste en sendas franjas de terreno a cada lado de las líneas ferroviarias, delimitadas, interiormente, por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a **70 metros**, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación.
- **Línea límite de edificación:** se sitúa a **50 metros**, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total folios: 10 (9 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOIM02SZ71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



-**Sólo en el caso de suelo urbano o urbanizable**, y siempre que el suelo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable para iniciar su ejecución:

- Zona de dominio público, la distancia general de 8 metros se reduce a **5 metros**.
- Zona de protección, la distancia general de 70 metros se reduce a **8 metros**.

Además, dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y bajo ciertas condiciones, **sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a 2 metros**.

-**En el caso de zona urbana:**

- Línea límite de edificación, en lugar de a 50 metros, se sitúa a **20 metros**.
- Otras disposiciones de la LSF permiten, bajo ciertos supuestos, la modificación de estas distancias bajo ciertas condiciones:
 - Según indica la LSF, reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida para la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.
 - Además, hay que tener en cuenta, tal como indica la LSF, que **el administrador de infraestructuras ferroviarias** (en la actualidad, ADIF o ADIF – Alta Velocidad), previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de otros organismos, **podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general**, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG, en zonas o áreas delimitadas. Esta reducción es de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

En cuanto a las **limitaciones a la propiedad**:

- En zona de **dominio público**, sólo podrán realizarse obras o instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación de un servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : SEGURA JAVIER, JUAN MANUEL. A fecha: 19/04/2022 01:36 PM
Total folios: 10 (10 de 10) - Código Seguro de Verificación: MF0N0ZSZ71740445C5A83E3A1ADA
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



- Dentro de la **zona de protección** no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.
- En las **construcciones e instalaciones ya existentes** tanto en las zonas de dominio público como de protección, podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.
- **Desde la línea límite de edificación** hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario (1 de octubre de 2015), previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

7.2.- Informe de fecha 24/08/2023

FIRMADO**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA****SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA****SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS****DIRECCIÓN GENERAL DE
PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN
DE LA RED FERROVIARIA**

ASUNTO: **INFORME REFERENTE A TRAMITACIÓN DE LA APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA MODIFICACIÓN N.º 1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU) DE SALAMANCA.**

1. ANTECEDENTES Y OBJETIVO DEL DOCUMENTO

Los terrenos correspondientes al actual Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» se clasificaron como suelo urbanizable delimitado con uso clase transporte mediante la aprobación de la *Orden FOM/59/2007, de 22 de enero, sobre la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca* (publicada en el Boletín oficial de Castilla y León -BOCYL- el 23 de enero de 2007) y de la *Orden FOM/1270/2009, de 4 de mayo, por la que se aprueba definitivamente la modificación número 1 «Puerto Seco» del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca*.

Posteriormente, con objeto de establecer la ordenación detallada de los terrenos en cuestión, la empresa Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, S.A. (ZALDESA) llevó a cabo la elaboración del *Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca*. Tras su tramitación y a pesar de que en junio de 2010 la Dirección General de Ferrocarriles informara el instrumento urbanístico con carácter desfavorable, se procedió a su aprobación definitiva mediante Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca de 10 de marzo de 2011 (publicado en el BOCyL n.º 65 del 4 de abril de 2011).

En la actualidad, tras no haberse acometido las actuaciones planificadas, se pretende finalmente el desarrollo del plan especial adaptado a las necesidades logísticas actuales. Así, promovido por ZALDESA, en octubre de 2021 se inició el procedimiento para la aprobación de la *Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca*. Como parte del mismo, se solicitó informe a esta Unidad, el cual se emitió con sentido desfavorable (con fecha 19 de abril de 2022), motivado por las siguientes deficiencias:

- En el *Anexo 2. Informes emitidos para la aprobación definitiva del Plan Especial* de la Memoria Informativa, se debía incluir el informe remitido por esta Unidad en junio de 2010.
- En el *Capítulo III.3. Afecciones legales y determinaciones del planeamiento* de la Memoria Informativa, se debía citar también el *Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario*. Además, se debían describir con suficiente detalle las limitaciones a la propiedad de los terrenos contiguos al ferrocarril, zona de dominio público, protección y línea límite de edificación (LLE), y comprobar que son compatibles con la actuación propuesta.
- En cuanto a la LLE, se debía situar a 50 metros desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Igualmente, se debía incluir una sección genérica acotada.
- Se debía solicitar informe al administrador de infraestructuras ferroviarias antes de la aprobación definitiva del instrumento urbanístico.

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total Faltos: 12 (1 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFOIM025D1B8795C358626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

**MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA****UE
23****PLAZA DE LOS SAGRADOS
CORAZONES, 7
28071 MADRID
TEL.: 915977000**

FIRMADO

Con fecha de entrada el día 15 de junio de 2023, se ha recibido en esta Unidad un escrito procedente del Ayuntamiento de Salamanca solicitando la emisión del correspondiente informe favorable que permita continuar con la tramitación de referencia. El escrito incluye un enlace para la descarga de documentación: <https://ssweb.seap.minhap.es/almacen/descarga/envio/face092347b35925dae99334da75bb684d81bad5>

2. ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN

2.1. Contenido

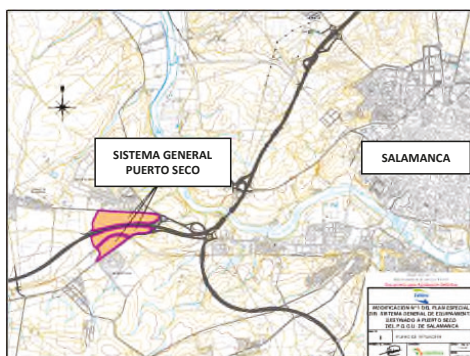
Se ha facilitado el documento para aprobación definitiva de la *Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca*.

El citado documento se estructura como se muestra a continuación:

- Documento informativo: incluye memoria informativa y planos de información.
- Documento normativo: compuesto por memoria vinculante, normativa urbanística, planos de ordenación y estudio económico-financiero, así como por una serie de anexos. El anexo n.º. 2 comprende los informes sectoriales recabados durante la tramitación del instrumento urbanístico.

2.2. Descripción de la actuación

El Puerto Seco de Salamanca se sitúa al oeste del término municipal de Salamanca y de su casco urbano, junto al límite del término municipal de Doñinos de Salamanca. El ámbito de actuación presenta una superficie total de 418.078 m², con lo que se obtiene una edificabilidad de 81.973 m², y las correspondientes cesiones para espacios libres públicos y equipamientos. Por el norte limita con la carretera CL-517, al este y sur con la carretera N-620, y al oeste con el límite administrativo entre Doñinos de Salamanca y Salamanca.



Localización de la zona de estudio. Fuente: plano de situación de la Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» del PGOU de Salamanca



Planta general de la zona de estudio. Fuente: planos de ordenación de la Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» del PGOU de Salamanca

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (2 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFO0025D1B87955C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (3 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFO025D1B87955C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



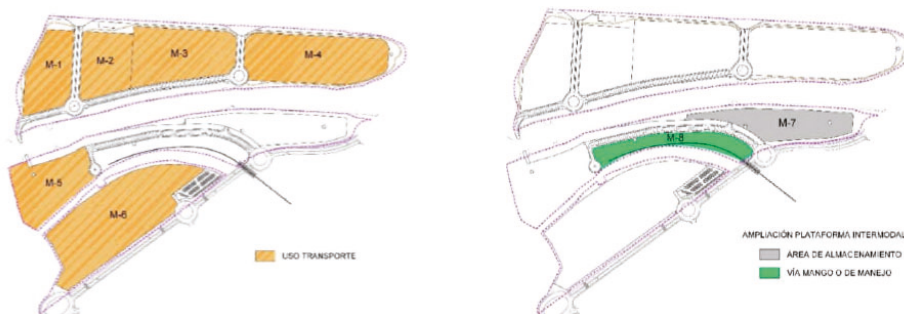
Esta infraestructura se concibe como nodo intermodal en el transporte de mercancías entre los puertos portugueses de Aveiro y Leixoes (Oporto). Se integra dentro del proyecto global de la Plataforma Logística en Salamanca, siendo el elemento vertebrador del conjunto del enclave, el cual queda encuadrado entre una encrucijada de infraestructuras viarias y ferroviarias que confieren a este ámbito una localización estratégica ideal para el desarrollo planteado.

Los terrenos destinados a la construcción del Puerto Seco de Salamanca se clasifican como Sistema General de Equipamiento, el cual se ordena detalladamente por medio del plan especial. El objeto de este informe es precisamente la modificación de dicho plan especial. Las principales modificaciones son las siguientes:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la A-62, incrementando la superficie de las parcelas destinadas a actividades logísticas y de transporte.
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo, ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la plataforma intermodal para acopio de contenedores, silos de grano, etc.
- Supresión del paso elevado sobre la autovía A-62.
- Modificación de algunos parámetros de las edificaciones, tales como altura de edificación, número de plantas o retranqueos a fachada.

El ámbito del Sistema General «Puerto Seco» se estructura en 8 parcelas destinadas a uso de clase transporte y a ampliación de plataforma intermodal:

- Las parcelas de la M-1 a la M-6 están concebidas para la implantación de actividades de recepción, clasificación y distribución de mercancías, así como sus instalaciones complementarias. En la parcela M-3 se proyecta un aparcamiento de vehículos pesados que complementa al Centro de Transportes.
- Las parcelas M-7 y M-8 están destinadas a la ampliación de la Plataforma Intermodal Ferroviaria situada en el sector «Peña Alta». Concretamente, la parcela M-7 está dedicada al almacenamiento de contenedores y de graneles y la M-8, a la ampliación de la vía mango o de manejo.



Parcelación del ámbito de actuación. Fuente: capítulo IV.3 de la Memoria Vinculante de la Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» del PGOU de Salamanca.

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (4 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFOJ025D1B8795C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



UE23

2.3. Referencias al ferrocarril

DI-MI Memoria informativa

Dentro de los cambios realizados en la Modificación n.º 1 del plan especial, se cita la inclusión del *artículo 78. Delimitación de zonas de protección* con el fin de incorporar las limitaciones a edificación contempladas en la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, así como al Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Como normativa vigente en materia de infraestructura ferroviaria se cita la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario y el “Real Decreto 2387/2044, de 30 de diciembre, por el cual se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario”. A continuación, se realiza la siguiente referencia a las limitaciones a la propiedad existentes en los terrenos contiguos al ferrocarril:

Zona de dominio público: formada por los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y sendas franjas de terreno a ambos lados de la plataforma de 8 metros de anchura cada una, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación. La Ley define dicha arista con generalidad como la línea de intersección entre el talud (desmorte o terraplén) o muro con el terreno natural.

Zona de protección: consiste en sendas franjas de terreno a cada lado de las líneas ferroviarias, delimitadas, interiormente, por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación.

Línea límite de edificación: se sitúa a 50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.

Sólo en el caso de suelo urbano o urbanizable, y siempre que el suelo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable para iniciar su ejecución:

Zona de dominio público, la distancia general de 8 metros se reduce a 5 metros.

Zona de protección, la distancia general de 70 metros se reduce a 8 metros.

Dentro del Anexo 2.- *Informes emitidos para la aprobación definitiva del plan especial* se incluye el aportado por la entonces Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias con fecha de entrada en el Ayuntamiento el 23 de junio de 2010.

Planos de información

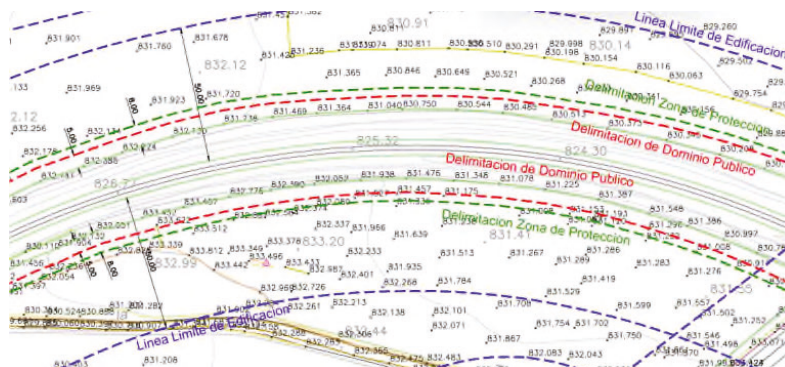
En los distintos planos, se identifica la línea ferroviaria existente como “ferrocarril Medina- Fuentes de Oñoro”.

En el plano *PI-3 MOD Plano topográfico y estado actual* se representan los límites exteriores de las zonas de dominio público y de protección, así como la línea límite de edificación correspondientes a la línea ferroviaria. Se acota una distancia de 5 y 8 metros a la arista exterior de explanación para los límites exteriores de la zona de dominio público y de protección, respectivamente. De la misma forma, se acotan 50 metros de distancia entre la arista exterior de plataforma y la línea límite de edificación. La leyenda de

FIRMADO



este plano se refiere a “protecciones del ferrocarril actuales (suelo urbanizable)”, por lo que se entiende que hace referencia a la situación de los terrenos previa a la modificación n.º 1 del PGOU de Salamanca.



Detalle del plano PI-3 MOD Plano topográfico y estado actual de la Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» del PGOU de Salamanca

En el plano *PI-6 MOD Calificación y usos vigente*, también se representan las limitaciones a la propiedad establecidas por el ferrocarril, en esta ocasión sin acotar, aunque las distancias parecen ser inferiores a las fijadas en el plano PI-3 MOD. En este caso, la leyenda cita “protecciones del ferrocarril para el sistema general urbanizado (suelo urbano consolidado)”.

DN-NU Normativa urbanística

En el capítulo V.4 sobre las normas establecidas por la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria se incluye el *artículo 78. Delimitación de zonas de protección*, el cual se transcribe a continuación:

La LSF recoge en sus artículos 12 a 18 una serie de limitaciones a la propiedad impuestas en los terrenos contiguos al ferrocarril. Estas limitaciones se desarrollan con lo dispuesto en los artículos 24 a 40 del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (actualmente vigente en todo aquello que no se oponga a la LSF actual). Ambas normas constituyen el pilar principal de la legislación sectorial relativa a las infraestructuras ferroviarias estatales.

-En general:

Zona de dominio público: formada por los terrenos ocupados por las líneas ferroviarias y sendas franjas de terreno a ambos lados de la plataforma de 8 metros de anchura cada una, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación. La Ley define dicha arista con generalidad como la línea de intersección entre el talud (desmorte o terraplén) o muro con el terreno natural.

Zona de protección: consiste en sendas franjas de terreno a cada lado de las líneas ferroviarias, delimitadas, interiormente, por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a 70 metros, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación.

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA, A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER, A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (5 de 12) - Código Seguro de Verificación: MF0M025D1B8795C35B626DE014F
Verificable en <https://sedr.mtma.gob.es>



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (6 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFO025D1B87955C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtuna.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Línea límite de edificación: se sitúa a 50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.

Sólo en el caso de suelo urbano o urbanizable, y siempre que el suelo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable para iniciar su ejecución:

Zona de dominio público, la distancia general de 8 metros se reduce a 5 metros.

Zona de protección, la distancia general de 70 metros se reduce a 8 metros. Además, dichas distancias podrán ser reducidas por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias, previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y bajo ciertas condiciones, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a 2 metros.

En el caso de zona urbana:

Línea límite de edificación, en lugar de a 50 metros, se sitúa a 20 metros.

- Otras disposiciones de la LSF permiten, bajo ciertos supuestos, la modificación de estas distancias bajo ciertas condiciones:

-Según indica la LSF, reglamentariamente podrá determinarse una distancia inferior a la establecida para la zona de dominio público y la de protección, en función de las características técnicas de la línea ferroviaria de que se trate y de las características del suelo por el que discurra dicha línea.

-Además, hay que tener en cuenta, tal como indica la LSF, que el administrador de infraestructuras ferroviarias (en la actualidad, ADIF o ADIF – Alta Velocidad), previo informe de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de otros organismos, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación diferente a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas líneas ferroviarias que formen parte de la RFIG, en zonas o áreas delimitadas. Esta reducción es de aplicación a lo largo de tramos completos y de longitud significativa.

-En cuanto a las limitaciones a la propiedad:

En zona de dominio público, sólo podrán realizarse obras o instalaciones, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, cuando sean necesarias para la prestación de un servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

Dentro de la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

En las construcciones e instalaciones ya existentes tanto en las zonas de dominio público como de protección, podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

comporten puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

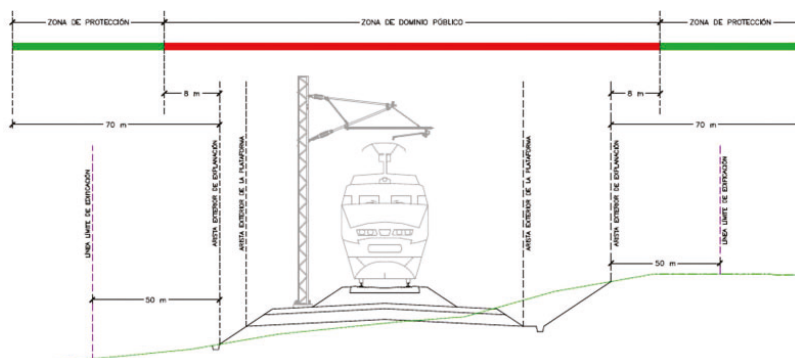
Desde la línea límite de edificación hasta la línea ferroviaria queda prohibido cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario (1 de octubre de 2015), previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias.

Planos de ordenación

En los planos PO-1.1 de calificación y usos, se hace referencia a “suelo urbano consolidado”. Se representan en distintos colores y alrededor del ferrocarril, líneas indicativas de la zona exterior de la zona de dominio público, zona de protección y la línea límite de edificación. Sin embargo, no se puede verificar con certeza si las aristas desde las que se han medido son las correctas (arista exterior de la explanación y arista exterior de la plataforma):

- El límite exterior de la zona de dominio público se sitúa 5 m desde el ferrocarril
- El límite exterior de la zona de protección se refleja a 8 m desde el ferrocarril.
- La línea límite de edificación se encuentra a 50 m desde el ferrocarril.

Por otra parte, en el plano PO-2.1.5.2 MOD Red viaria. Perfiles transversales. Secciones se incluye la siguiente sección tipo de limitación a la propiedad en los terrenos contiguos al ferrocarril.



Sección tipo de las limitaciones a la propiedad en terrenos colindantes a líneas de la RFIG. Fuente: plano PO-2.1.5.2 MOD Red viaria. Perfiles transversales. Secciones de la Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» del PGOU de Salamanca.

En esta sección tipo la acotación referida a la línea límite de edificación está referida a la arista exterior de explanación, en lugar de a la arista exterior de plataforma.

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (7 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFO0M2SD1B8795C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (8 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFO02SD1B8795C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



DN-A2 Anexo 2. Informes sectoriales

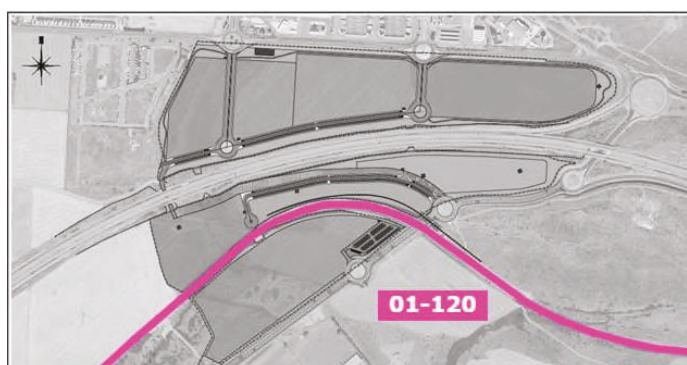
Se incluye el informe con sentido desfavorable emitido por la Subdirección General de Planificación Ferroviaria el 23 de junio de 2010 en relación con la aprobación inicial de la *Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» del PGOU de Salamanca*.

Se concluye que a lo largo de todo el instrumento urbanístico existen importantes incongruencias relativas a las limitaciones a la propiedad en los terrenos colindantes a líneas pertenecientes a la RFIG.

3. SITUACIÓN ACTUAL Y PLANIFICACIÓN FERROVIARIA

3.1. Situación actual

Por el término municipal de Salamanca y colindante al ámbito de estudio, discurre la línea de la RFIG: *01-120-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa*. Esta línea es de ancho ibérico (1.668 mm), tiene vía única electrificada en parte de su recorrido a 25 kV, y su administración es competencia de ADIF.



Líneas ferroviarias existentes en el ámbito de estudio. Fuente: elaboración propia a partir del plano PO-3 de la Modificación n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a «Puerto Seco» del PGOU de Salamanca.

3.2. Planificación ferroviaria

En lo que respecta a la planificación ferroviaria, cabe indicar que, tal y como ya se informó en relación con la aprobación inicial del instrumento urbanístico, esta Unidad no tiene actualmente ninguna actuación en fase de planificación que condicione la tramitación. No obstante, cabe hacer referencia a aquellos estudios que podrían tener incidencia en el ámbito territorial sobre el que se basa el instrumento urbanístico en tramitación:

- *Estudio informativo de la Electrificación Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Corredores 1 y 2*, aprobado definitivamente mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras del 29 de marzo de 2010, publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el 2 de junio de 2010.
- *Documento Técnico del Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental complementario de la electrificación de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro. Tramo: Salamanca-*

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO



Fuentes de Oñoro, aprobado definitivamente mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda con fecha 17 de noviembre de 2015, publicada en el BOE el 21 de noviembre de 2015.

4. LEGISLACIÓN SECTORIAL DEL ESTADO

Son de aplicación en materia ferroviaria:

- *Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario* (en adelante, “LSF”).
- *Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre* (en adelante, “RSF”). Se encuentra vigente en todo aquello que no se oponga a la LSF.

El artículo 7.1 de la LSF establece que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias, estaciones y terminales que formen parte de la RFIG, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturban el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias, de modo que los usos previstos en las zonas colindantes sean compatibles con la explotación ferroviaria.

Los terrenos ocupados por líneas ferroviarias de la RFIG, así como los terrenos colindantes a los mismos, se encuentran sujetos a una serie de limitaciones a la propiedad, reguladas en los artículos del 12 al 18 de la LSF (Título II, Capítulo III), y en los artículos del 24 al 40 del RSF (Título I, Capítulo III). **El 21 de diciembre de 2022 entró en vigor la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Por tanto, de conformidad con la misma, deberán observarse las prescripciones vigentes en la actualidad. En el APÉNDICE a este informe se recoge un resumen de los artículos mencionados.**

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (9 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFOJ02SD1B8795C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (10 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFOM025D1B87955C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtuna.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



UE23

5. CONCLUSIONES

En el ámbito de las competencias atribuidas a la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, y examinada la documentación disponible, se realizan las siguientes observaciones:

- Las líneas ferroviarias pertenecientes a la RFIG deberán indicarse según su denominación oficial, recogida en el Catálogo de la RFIG, aprobado por *Orden FOM/710/2015, de 30 de enero*.
- En el *Anexo 2. Informes emitidos para la aprobación definitiva del Plan Especial* de la Memoria Informativa se incluye el informe con sentido desfavorable emitido por esta Unidad en 2010, aunque su legibilidad es pésima; a su vez, en el *Anexo 2. Informes sectoriales* del Documento Normativo, se incluye el informe desfavorable emitido con fecha el 19 de abril de 2022.
- En el *Capítulo III.3. Afecciones legales y determinaciones del planeamiento* de la Memoria Informativa se menciona el "Real Decreto 2387/2044, de 30 de diciembre, por el cual se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario". En la denominación hay una errata, pues se trata del Real Decreto 2387/2004. Deberá corregirse.
- En referencia a las actuaciones colindantes a líneas ferroviarias, se han de cumplir las condiciones de protección establecidas en la LSF y el RSF, que se recogen en el APÉNDICE de este informe, teniendo en cuenta la correspondiente calificación del suelo según el instrumento urbanístico aplicable, con observancia de lo establecido en la D.T. 9ª de la LSF. Se hace especial énfasis en las incongruencias detectadas en los distintos documentos gráficos y escritos, que deberán corregirse.
- También se recuerda que recientemente (el 21 de diciembre de 2022), se modificó la LSF por la Ley 26/2022, de 19 de diciembre. Como modificación más destacada, y de aplicación a este instrumento urbanístico, cabe citar que la anchura que define la zona de protección en suelo urbanizable delimitado, se ha ampliado de 8 a 20 m. En consecuencia, se deberán solicitar a ADIF, las autorizaciones que sean precisas y cumplir las limitaciones a la propiedad prevalentes en dichos terrenos colindantes al ferrocarril.
- Se recuerda que las infraestructuras ferroviarias de titularidad privada, tales como las pertenecientes a la Plataforma Logística Intermodal de Salamanca, se registrarán por lo establecido en los artículos 40 y 41 de la LSF.

En virtud de lo expuesto anteriormente se concluye que, una vez subsanadas las deficiencias descritas, desde el punto de vista de la planificación ferroviaria, por parte de esta Unidad no existe inconveniente en continuar la tramitación del expediente objeto del presente informe.

V.º B.º
EL JEFE DE ÁREA 4

Juan Manuel Segura Javier
(firmado electrónicamente)

EL INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS

Rubén Mateo García
(firmado electrónicamente)

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

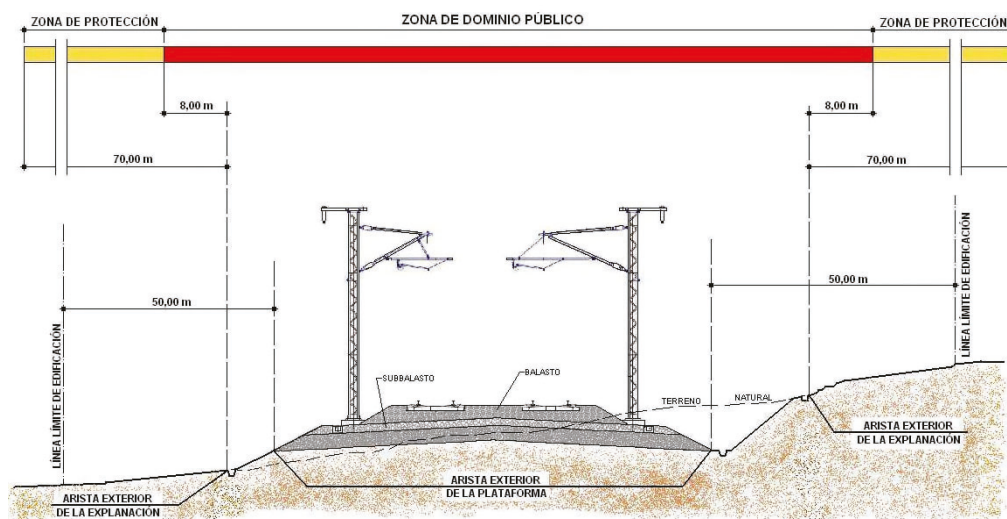
APÉNDICE

DISTANCIAS PARA LA APLICACIÓN DE LAS LIMITACIONES A LA PROPIEDAD DE LOS TERRENOS INMEDIATOS AL FERROCARRIL

La LSF determina en su **Título II, Capítulo III, limitaciones a la propiedad para los terrenos inmediatos al ferrocarril**, es decir, en sus zonas de dominio público y protección y en el área delimitada por la línea límite de edificación.

La LSF establece, con carácter general:

- **Zona de dominio público (LSF, Art 13):**
8 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación. Se define dicha arista como la línea de intersección entre el talud (desmante o terraplén) o muro con el terreno natural.
- **Zona de protección (LSF, Art 14):**
70 metros, medidos desde la arista exterior de la explanación.
- **Línea límite de edificación (LSF, Art. 15):**
50 metros, medidos desde la arista exterior más próxima de la plataforma. Plataforma es la infraestructura ferroviaria sobre la que se disponen las capas de asiento y el resto de la superestructura ferroviaria.



FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (11 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SD1B8795C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : RUBEN MATEO GARCIA. A fecha: 24/08/2023 02:11 PM
FIRMADO por : JUAN MANUEL SEGURA JAVIER. A fecha: 24/08/2023 02:30 PM
Total folios: 12 (12 de 12) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SD1B87955C35B626DE014F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



No obstante, existen ciertas posibilidades de reducción de dichas distancias:

- **Zona de dominio público:**

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente: 5 metros. Esta reducción no es aplicable en suelo no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, salvo que el instrumento de planeamiento urbanístico haya sido aprobado inicialmente con carácter previo a la modificación de la Ley del Sector Ferroviario publicada en el BOE nº 304 de 20 de diciembre de 2022, en vigor a partir del día siguiente (siempre que se hubiera recabado con anterioridad a dicha aprobación inicial el informe previo preceptivo y vinculante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

- **Zona de protección:**

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente: 20 metros.

- **Línea límite de edificación:**

En suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente: 20 metros. Esta reducción no es aplicable en suelo no urbanizable o urbanizable no delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente que pase a tener la clasificación de urbanizable delimitado, sectorizado, programado o categoría equivalente, salvo que el instrumento de planeamiento urbanístico haya sido aprobado inicialmente con carácter previo a la modificación de la Ley del Sector Ferroviario publicada en el BOE nº 304 de 20 de diciembre de 2022, en vigor a partir del día siguiente (siempre que se hubiera recabado con anterioridad a dicha aprobación inicial el informe previo preceptivo y vinculante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).

Para completar la información sobre las posibilidades de reducción de estas distancias (por ejemplo, por el administrador de infraestructuras ferroviarias), sobre su aplicación en casos especiales como túneles, puentes, viaductos, estaciones, etc., así como sobre las limitaciones a la propiedad que recaen sobre dichos terrenos, es necesario acudir al citado **Título II, Capítulo III de la LSF**.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

8.- Informes de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES,
MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
EXPLOTACIÓN

REFERENCIA: **SGE-URB-22-094**

ASUNTO: **MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

INTERESADO: **AYUNTAMIENTO DE SALAMANCA**

Con fecha 7 de marzo de 2022 se recibe en la Unidad de Carreteras de Salamanca escrito del Ayuntamiento de Salamanca solicitando informe a la "Modificación nº 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca"

Esta Subdirección General de Explotación por delegación de la Dirección General de Carreteras (Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre, modificada por Orden TMA/221/2022, de 21 de marzo), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, en virtud de la competencia atribuida por el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, analizado el expediente y vista la propuesta formulada por el servicio, resuelve:

Informar desfavorablemente en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, la **MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA** por los siguientes motivos:

1. No tener en cuenta el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras recogido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, al atribuir a la red del Estado funciones de distribución del tráfico local,

Tal y como se expresa la Memoria Vinculante al decir "*si alguna de las actividades que se implante necesita conectarse con alguna de las implantadas en otra de las zonas, pueden hacerlo de manera rápida y cómoda por la N-620*", la eliminación del paso superior inicialmente previsto implica que la carretera estatal N-620 realice una función de soporte del tráfico local, contraviniendo lo establecido por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Deberá analizarse la magnitud de este tráfico local y la interrelación entre sectores de la zona de los que el ámbito es un sistema general adscrito y, por tanto, se entiende vinculado y complementario a estos y proponer, en su caso, las medidas necesarias para que la carretera N-620 y el enlace con las autovías A-62 y A-66 no se convierta en soporte de ese tráfico local.

2. Incumplir el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras al mantener la previsión de realizar edificaciones en la zona de limitación a la edificabilidad de las carreteras estatales afectadas.

En el plano de ordenación PO-1.1.2 MOD se observa que sólo se ha tenido en cuenta el tronco de la autovía para trazar la línea límite de edificación y no el carril de aceleración del ramal. Conforme artículo 33.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras en el ramal y en la glorieta del enlace se debe establecer la línea límite de edificación a 50 m de la arista exterior de la calzada y, por tanto, afectando en mayor medida a la parcela M-4.

En ese mismo plano se observa que o bien no se ha tenido en cuenta las zonas de protección que se generan a partir de la glorieta del p.k. 242+960 en la N-620

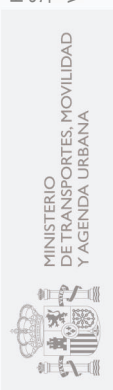
FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 10/10/2022 05:32 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION
Total folios: 6 (1 de 6) - Código Seguro de Verificación: MFOM02512DF54AC24A70B676991
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



FIRMADO

FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 10/10/2022 05:32 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION
Total folios: 6 (2 de 6) - Código Seguro de Verificación: MFOM02512DF54ACC24A70B676991
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



MODIFICACIÓN N°1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA



(afectando a la parcela M-7) o bien que se ha trazado de manera incorrecta su línea límite de edificación a 25 m y no a 50 m como establece la Ley, como es el caso de la glorieta del p.k. 243+270 (afectando a las parcelas M-7 y M-8) de la glorieta del p.k. 243+500 (afectando a la parcela M-6).

Los centros de transformación CT-2, CT-3, CT-4 y CT-5 se encuentran en zona de limitación a la edificabilidad. Deberán ubicarse fuera de ella.

Se propone un cruzamiento de línea aérea de media tensión con apoyos dentro de la zona de limitación a la edificabilidad. Deberán ubicarse los apoyos fuera de ella, ubicándolos siempre a más de vez y media de su altura respecto a la arista exterior de la calzada. Se tendrá en cuenta que el gálibo del cruce aéreo sobre la rasante de la calzada de las vías afectadas, en las condiciones de flecha más desfavorable de los conductores eléctricos cumplirá con lo estipulado en la ITC-LAT-07 (Instrucción Técnica, Líneas aéreas con conductores desnudos) del Reglamento Sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Líneas Eléctricas de Alta Tensión (Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero), la cual establece en su punto 5 que, la distancia mínima de los conductores sobre la rasante de la carretera vendrá dada por la fórmula (Dadd+ Del), con una distancia mínima de SIETE (7) metros.

Al menos el cuadro de mando CM-1 de alumbrado se encuentra en la zona de limitación a la edificabilidad. Deberán ubicarse fuera de ella.

Se deberán establecer las determinaciones necesarias para garantizar el cumplimiento de las limitaciones establecidas por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras en la zona de limitación a la edificabilidad y se deberá presentar un nuevo plano que recoja de forma correcta su determinación gráfica y sus efectos en la ordenación del ámbito.

Asimismo,

- a) Deberá aportarse documentación acerca de la conexión viaria prevista para la parcela M-6 y su relación con el acceso al aparcamiento de vehículos pesados.

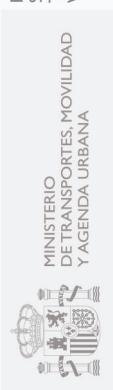
Tal y como aparece en la documentación presentada, si el vial que une el aparcamiento de vehículos pesados con la glorieta del p.k. 243+500 es de uso exclusivo para acceder a este aparcamiento, no sería conforme con el artículo 36.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras que dice que *“En todo caso no habrá acceso directo de las propiedades colindantes a los nudos viarios y cambios de sentido, ni a los ramales, a las intersecciones, las vías de giro, ni a los carriles de cambio de velocidad o vías colectoras-distribuidoras”*.

En el caso de que dicho vial de conexión con la glorieta sirviera a otras instalaciones aparte del citado aparcamiento, el acceso al aparcamiento supondría una afección significativa al nivel de seguridad de la carretera N-620 al no guardar la distancia mínima requerida de parada (mínimo 60 m) desde la salida de la glorieta y no podría autorizarse.

- b) Deberá proponerse un nuevo diseño del acceso y cruce de la reposición de la vía pecuaria Vereda de Los Mártires, que pretende atravesar la N-620 en la glorieta existente al mismo nivel que la calzada. Se considera que la conexión prevista presenta problemas de seguridad viaria al no disponer de visibilidad necesaria, circular en sentido contrario al de los vehículos en el acceso desde el sector y, en general, por no presentar un recorrido mínimo de cruce para los animales que minimice a su vez la afección al tráfico y aumente la seguridad del paso. Deberá aportarse también información acerca del trazado de reposición

FIRMADO

FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 10/10/2022 05:32 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION
Total folios: 6 (3 de 6) - Código Seguro de Verificación: MFOM02512DF54ACC24A70B676991
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

**MODIFICACIÓN N°1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

de la vía pecuaria en la margen de la N-620 opuesta al sector para verificar la viabilidad, desde el punto de vista de la seguridad viaria y de los usuarios de la vía pecuaria, de la reposición propuesta.

- c) Deberá aportarse información acerca de si el paso inferior bajo la A-62 en el p.k. 245+787 va a ser utilizado por tráfico rodado o va a permanecer de uso exclusivo de la vía pecuaria.
- d) Deberá aportarse información acerca de las previsiones en relación con la estación de servicio que se ubica dentro del sector en la parcela M-6 y que accede actualmente a la N-620.
- e) Las parcelas M-4, M-5, M-6 y M-7 están afectadas por la zona de servidumbre de las carreteras estatales, por lo que en las zonas afectadas sólo se podrán autorizar para los fines permitidos por el artículo 74 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras y la colocación de instalaciones fácilmente desmontables, siempre que no resulten menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera y no se comprometa la utilización de la zona de servidumbre para los fines previstos en la ley.
- f) Ni los desarrollos urbanísticos previstos ni sus obras de construcción deberán afectar al drenaje actual de las carreteras estatales y sus redes de evacuación no deberán aportar vertidos a los drenajes existentes de aquellas.

En caso de que, excepcionalmente, y por razones debidamente justificadas se autorizase la aportación de caudales estos deberán ser tenidos en cuenta para aumentar la capacidad de los mencionados drenajes, obras que deberán ser ejecutadas por el Promotor del instrumento de planeamiento urbanístico.

Por ello, deberá presentarse un estudio hidrológico e hidráulico que determine que las obras de drenaje transversal existentes en la autovía A-62 en el p.k. 245+192 y en el p.k. 245+706 que se pretenden utilizar son capaces de absorber los flujos del sector o bien establecer las medidas necesarias para que no se produzca afección a la autovía A-62. Independientemente de lo anterior, el ángulo de llegada y salida de los flujos a la obra de drenaje transversal del p.k. 245+706, de casi 90 °, no es, desde luego, el óptimo y deberá estudiarse las necesarias medidas de protección y encauzamiento o bien, la ejecución de una nueva obra de drenaje transversal bajo la A-62, sin cambios bruscos de trazado.

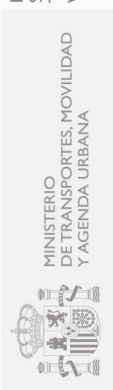
En el caso de que se opte por una nueva obra de drenaje transversal, deberá realizarse mediante perforación dirigida (topo) guardando una distancia 10 metros respecto a los elementos estructurales de cualquier obra de drenaje existente.

- g) El instrumento no aporta la información suficiente para evaluar la viabilidad de la ejecución de una nueva vía férrea bajo la carretera N-620, que requerirá de autorización con carácter previo a su ejecución, debiendo presentarse el correspondiente proyecto constructivo, que deberá cumplir toda la normativa sectorial y técnica en vigor.
- h) En todo caso, los pozos, arquetas y demás elementos de las dotaciones de infraestructuras de servicios, tales como abastecimiento de agua, saneamiento, energía eléctrica... se ejecutarán fuera de la zona de dominio público de la carretera.

Deberá representarse en los planos que describen las dotaciones de infraestructuras de servicio, la zona de dominio público.

FIRMADO

FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 10/10/2022 05:32 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION
Total folios: 6 (4 de 6) - Código Seguro de Verificación: MFOM02512DF54ACC24A70B676991
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

**MODIFICACIÓN N°1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

- i) Las hincas pertenecientes a las redes de aguas residuales y gas que se pretende realizar para cruzar bajo la autovía A-62 deberá realizarse perfectamente perpendicular a las calzadas de esta, siempre que las condiciones técnicas o reglamentarias lo permitan, y la tubería principal irá alojada, a modo de "pasa tubos", en otra de mayor diámetro en todo el ancho de la explanación prolongándose fuera de la zona de Dominio Público de la autovía y de la zona de expropiación de la misma. La profundidad mínima de la parte superior de la generatriz de la tubería más exterior (camisa pasa tubos) será como mínimo de 2 metros bajo la rasante de la autovía A-62 y/o 2 metros bajo la cota inferior de las cunetas.

Además, la longitud de la perforación incluirá como mínimo la zona de Dominio público y los terrenos expropiados, de tal manera que la excavación de los pozos de "ataque y salida" y las arquetas deberán quedar fuera de la zona de dominio público y de los terrenos expropiados.

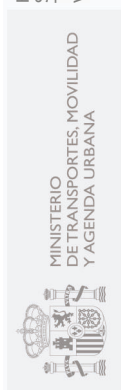
Hay que destacar, que el Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca delimita una serie de sectores de suelo urbanizable que podrían afectar notablemente a los niveles de servicio y seguridad de las carreteras estatales por su agrupamiento en las inmediaciones de la carretera N-620, los sectores "Peña Alta", "Las Malotas" y "Las Lanchas", junto con el que es objeto de este informe. Sería conveniente que estas zonas fueran objeto de un estudio conjunto para evaluar sus efectos por si fuera necesario establecer las oportunas reservas de suelo en que hayan de materializarse las medidas de acondicionamiento que, en su caso, fueran necesarias con la correspondiente adscripción a los distintos desarrollos involucrados.

Esta administración, a la hora de emitir los informes conforme al artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras de los instrumentos urbanísticos que desarrollen los ámbitos citados o a la hora de conceder las necesarias autorizaciones relativa a los accesos con el fin de garantizar que, en todo momento, se cumple lo dispuesto en el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y en el artículo 18.1.c 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, sólo podrá tener en cuenta con relación a la propuesta de medidas para mantener el nivel de servicio y seguridad de las carreteras afectadas de cada ámbito, aquellas actuaciones ya ejecutadas y en las propuestas por el propio instrumento, sin posibilidad de diferir las soluciones a los desarrollos futuros de otros ámbitos u actuaciones, por lo que podría darse el caso, cuando fueran necesarias medidas de acondicionamiento globales, que algunos ámbitos vieran imposibilitado su desarrollo por no ser viables al tener que asumir unos costes que, en otro caso, habrían sido adecuadamente repartidos entre todos los ámbitos que se benefician de las medidas de acondicionamiento necesarias.

Si del análisis efectuado para los ámbitos "Peña Alta", "Las Malotas", "Puerto Seco" y/o "Las Lanchas", de forma individual o de forma conjunta o parcial, se deduce la necesidad de medidas para garantizar el nivel de servicio y seguridad viaria, para poder informar por esta Administración los correspondientes instrumentos que posibilitan que se lleve a cabo la acción urbanizadora, trátase de planes o proyectos especiales, de infraestructuras, proyectos de urbanización, de obras u otros, cualquiera que sea la denominación que les otorgue la legislación aplicable, conforme al artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y consiguientemente ser aprobado y poder dar licencias de ejecución de obras, y a fin de asegurar el cumplimiento del artículo 36, en especial su apartado 9, de la citada ley, así como los artículos 7.1, 18.1, 20.1.c y 22.3.c 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, será condición inexcusable y previa que los proyectos de dichas medidas estén debidamente tramitados y

FIRMADO

FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 10/10/2022 05:32 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION
Total folios: 6 (5 de 6) - Código Seguro de Verificación: MFOM02512DF54ACC24A70B676991
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA



autorizados conforme al artículo 104 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), por esta Administración.

Entre estas medidas figuran las necesarias para adecuar los accesos utilizados por los tráficos generados y atraídos por los diferentes ámbitos a la legislación y normativa de carreteras y debe tenerse en cuenta, por su especial impacto en la viabilidad de los desarrollos, la exigencia establecida en el artículo 51 de la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios que obliga a acceder, en el caso de que la IMD de la carretera estatal a la que se accede sea superior a los 5.000 vehículos, a través de enlaces a distinto nivel, bien directamente o bien a través de las correspondientes vías de servicio.

No se podrá otorgar licencias de ocupación o de actividad ni proceder a la primera ocupación, al uso o a la puesta en servicio de nuevas actividades en los ámbitos correspondientes, mientras no se encuentren ejecutadas y operativas las medidas propuestas recogidas en los proyectos autorizados a los que se hace referencia en los párrafos anteriores y con la conformidad de esta Administración.

En relación con uno de los sectores de la zona, con fecha 21 de junio de 2022 el Subdirector General de Explotación, P. D. del Director General de carreteras (Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre), resolvió informar favorablemente la MODIFICACIÓN Nº 1 DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR PEÑA ALTA DEL PGOU DE SALAMANCA dado que se demostró que, entre otros aspectos analizados, por sí solo, no producía una afección significativa al nivel de servicio y seguridad viaria de la carretera N-620. No obstante, la solicitud de informe respecto a los sectores "Puerto Seco" y "Las Lanchas" y la presencia en la misma zona del sector "Las Malotas" que requerirá asimismo de informe y autorización, y dependiendo del desarrollo temporal de los diferentes sectores, podría provocar que el sector "Peña Alta" ya sea por lo tráficos que generan los sectores puestos en carga o porque con sus propios tráficos produce el salto en la IMD de la carretera N-620 por encima de los 5.000 vehículos, podría verse obligado a acceder a esta carretera a través de un enlace a distinto nivel tal y como exige el artículo 51 de la Orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios.

Con independencia de todo lo anterior, la autovía A-62 define un recorrido preferente para el tráfico de largo recorrido y permite que la carretera N-620, entre los enlaces del p.k. 243 y p.k. 249 que ya no tiene como función canalizar el tráfico de largo recorrido, pueda ser cedida a otras administraciones.

Conforme a los artículos 4, 5 y/o 49 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras otra Administración Pública puede solicitar la cesión de la carretera N-620, en el tramo referenciado y actuar sobre el mismo, sin necesidad de autorización ni condicionamientos de esta Administración que necesariamente se han de ajustar a lo que la legislación de Carreteras del Estado impone.

Este informe, conforme al artículo 16.6. de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, es **preceptivo** ("(...)el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente, deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Fomento [hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana] (...) para que éste emita un informe (...)") y **vinculante** ("El Ministerio de Fomento [hoy Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana] dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado.")

FIRMADO**MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO DESTINADO A PUERTO SECO DEL P.G.O.U. DE SALAMANCA**

Conforme al artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, “*las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación definitiva de aquél que afecten al dominio, o al servicio públicos de titularidad estatal, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Fomento, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado.*”

RESUELVE

(P.D. Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre,
modificada por Orden TMA/221/2022, de 21 de marzo)

Madrid, (fecha firma electrónica)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN,
(firmado electrónicamente)

Antonio J. Alonso Burgos.

FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 10/10/2022 05:32 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION
Total folios: 6 (6 de 6) - Código Seguro de Verificación: MFOM02512DF54ACC24470B676991
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

9.- Resolución del Consejero de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada



I. COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

D. OTRAS DISPOSICIONES

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

ORDEN MAV/960/2022, de 26 de julio, por la que se formula el informe ambiental estratégico de la modificación puntual n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, recoge en su artículo 6.2 los planes y programas que deben ser sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, a los efectos de poder determinar que dichos planes y programas no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, o bien que los mismos deben someterse a una evaluación ambiental estratégica ordinaria porque podrían tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El Ayuntamiento de Salamanca presentó la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada de la modificación puntual n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, promovida por la empresa Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, S.A., Zaldesa. Dicha modificación puntual se encuentra encuadrada en el artículo 6.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

El citado artículo 6.2 especifica que, entre otros supuestos, las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el artículo 6.1 serán objeto de una evaluación estratégica simplificada, cuyo procedimiento se regula en los artículos 29 a 32, y de conformidad con los criterios establecidos en el Anexo V.

Asu vez, el artículo 5.2.f) de la Ley de evaluación ambiental define como modificaciones menores los cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices y propuestas o de su cronología pero que producen diferencias en los efectos previstos o en la zona de influencia.

La Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio es competente para dictar la presente Orden, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 de la disposición adicional segunda del 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.

1. Objeto y descripción del plan o programa.

El planeamiento vigente en el municipio de Salamanca es un Plan General de Ordenación Urbana, en adelante PGOU, cuya revisión se aprobó definitivamente el 22 de enero de 2007 por Orden FOM/59/2007 de la Consejería de Fomento, publicada en el Boletín Oficial de Castilla y León n.º 16, de 23 de enero de 2007.

El Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco de Salamanca fue aprobado definitivamente por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Salamanca de 10 de marzo de 2011, publicándose dicha aprobación en el Boletín Oficial de Castilla y León n.º 65, de 4 de abril de 2011.

El PGOU de Salamanca y la modificación n.º 1 «Puerto Seco» del mismo, aprobada mediante Orden FOM/1270/2009, de 4 de mayo (Boletín Oficial de Castilla y León n.º 111, de 15 de junio de 2009), clasifican los terrenos correspondientes al Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco como suelo urbanizable delimitado, calificándolos con uso clase transporte.

Los terrenos comprendidos en el ámbito de este Sistema General están situados en la zona occidental del término municipal de Salamanca, quedando emplazados entre la carretera CL-517, la N-620 y el término municipal de Doñinos de Salamanca.

La modificación puntual n.º 1 propuesta tiene como fin primordial el interés público de lanzar la iniciativa del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco, adaptándolo a las necesidades logísticas actuales que el mercado demanda, para lo que se plantean las siguientes actuaciones:

- Supresión de alguno de los viales verticales de la zona situada al norte de la autovía A-62, incrementándose la superficie de las parcelas destinadas a actividades logísticas y de transporte, modificando la edificabilidad de las parcelas resultantes y redistribuyéndola en función de las previsiones de demanda, sin incremento alguno de la prevista en el Plan Especial vigente. La asignación de la edificabilidad de cada parcela queda definida en el Capítulo IV.4 Zonificación, de la Memoria Vinculante.
- Eliminación del uso para actividades de formación de centro de conducción segura y enseñanza de seguridad vial, destinando las zonas donde se pensaba implantar esta actividad a usos logísticos y de almacenaje.
- Eliminación de la zona de uso terciario destinada a edificio administrativo y ampliando la zona destinada a área de almacenamiento de la Plataforma Intermodal para acopio de contenedores, silos de grano, etc., pero manteniendo el uso terciario como uso compatible con el resto de usos permitidos y compatibles.
- La supresión del paso elevado sobre la Autovía A-62 Salamanca-Fuentes de Oñoro, dejando sin comunicación directa las zonas situadas a ambos lados de dicha infraestructura viaria.

Finalmente se modifican algunos parámetros de las edificaciones que estaban determinadas en el Plan Especial vigente, tales como altura de edificación, número de plantas y retranqueos a fachada, si bien, estas modificaciones son determinaciones que están contempladas en el vigente PGOU de Salamanca, en su Ordenanza 12ª de Sistemas Generales de Equipamiento y por tanto no suponen modificación alguna del citado PGOU. El ámbito y la delimitación, así como el resto de determinaciones contempladas en el vigente Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco permanecen inalteradas.

2. Consultas realizadas.

La Ley de evaluación ambiental establece en sus artículos 30 y 31 que, previamente a la formulación del informe ambiental estratégico, el órgano ambiental realice consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, orientadas a conocer si el plan o programa a evaluar puede tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Se han realizado consultas a:

- Confederación Hidrográfica del Duero, que emite informe.
- Dirección General de Patrimonio Cultural, que emite informe.
- Agencia de Protección Civil, que emite informe.
- Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca, que emite informe.
- Dirección General de Transportes y Logística.
- Servicio Territorial de Fomento de Salamanca.
- Diputación Provincial de Salamanca.
- Ecologistas en Acción.

La *Confederación Hidrográfica del Duero* informa que parte de los terrenos del ámbito se encuentran situados dentro de la zona de policía de un arroyo innominado, el cual atraviesa el sector por el oeste, por lo que se debe considerar que la realización de cualquier obra que pueda afectar a algún cauce o que se encuentre situada dentro de la zona de policía, requiere la preceptiva autorización del Organismo de cuenca.

Respecto a la calidad de las aguas, el Organismo de cuenca informa que la modificación puntual no supone ninguna modificación en la clasificación del suelo, ni implica nuevos desarrollos, por lo que no implicaría un aumento del volumen de vertido ni un incremento del consumo de agua con respecto a la situación actual. A este respecto, señala que cualquier vertido realizado al dominio público hidráulico deberá contar con un sistema de depuración adecuado y con la correspondiente autorización de vertido y que la obligación del suministro de agua para el abastecimiento de la población es del ayuntamiento.

Finaliza indicando que, la actuación propuesta no supone afección a obras, proyectos e infraestructuras de la Confederación Hidrográfica del Duero.

La *Dirección General de Patrimonio Cultural* remite informe del Servicio de Ordenación y Protección donde señala que remitida la presente modificación por el Ayuntamiento de Salamanca a la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León, se informó al citado ayuntamiento, mediante oficio de fecha 18 de marzo de 2022, señalando que las actuaciones derivadas de la mencionada modificación no incidían sobre un área afectada por declaración de Bien de Interés Cultural o Inventariado, ni tampoco existían bienes integrantes del patrimonio arqueológico en el ámbito de la intervención, por lo que, de conformidad con la normativa en materia de Patrimonio Cultural de aplicación, dicho



proyecto no necesitaba ser informado por la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

No obstante lo anterior si, una vez iniciada la tramitación del expediente, apareciesen nuevos elementos que pudieran afectar al patrimonio cultural, será necesario solicitar una nueva consulta a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, para pronunciarse sobre la situación sobrevenida.

Todo ello, sin perjuicio del régimen de informes y autorizaciones cuya emisión corresponda a los órganos centrales o periféricos de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, de conformidad con lo establecido en la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

La *Agencia de Protección Civil* remite informe en el que señala que relación con el riesgo de inundaciones, informa que el municipio de Salamanca presenta un riesgo potencial poblacional medio, de acuerdo con el Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (INUNCYL). No obstante, deberá tenerse en cuenta la Cartografía de Peligrosidad y Riesgo de Inundaciones del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables según el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.

De acuerdo con el Plan de Protección Civil ante emergencias por incendios forestales en Castilla y León (INFOCAL), el municipio presenta un índice de riesgo local moderado y un índice de peligrosidad bajo.

El riesgo derivado del transporte de sustancias peligrosas por carretera es alto, mientras que el derivado del transporte por ferrocarril es medio, de acuerdo al Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (MPCyL).

El municipio de Salamanca no se encuentra afectado por la Zona de Alerta e Intervención de los establecimientos afectados por la Directiva Seveso, en relación al riesgo de peligrosidad por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas, de acuerdo al Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.

La Agencia de Protección Civil informa que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo, deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente, y que, si alguna de las actuaciones derivadas del desarrollo de la modificación puntual pudiera aumentar potencialmente dicho riesgo sobre las personas, sus bienes o el medio ambiente, deberá hacerse un análisis previo, indicando el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.

El *Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca*, emite el informe de evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 (IRNA), tal y como se define en el artículo 5 del Decreto 6/2011, de 10 de febrero, en el que señala que, tras estudiar la ubicación de las actuaciones previstas se comprueba que no existe coincidencia geográfica del proyecto con la Red Natura 2000, ni se prevé la existencia de afecciones indirectas,

ya sea individualmente o en combinación con otros, que pudieran causar perjuicio a la integridad de cualquier lugar incluido en aquella.

En relación con el cumplimiento de lo previsto en el artículo 4, punto 3, del Decreto 63/2007, de 14 de junio, por el que se crean el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y la figura de protección denominada Microrreserva de Flora, se hace constar que, consultada la información disponible en la Consejería, en el ámbito de afección del proyecto, se ha señalado la presencia de diversas especies catalogadas, si bien, se considera que las actuaciones previstas no supondrán afección a las mismas.

Entre las especies incluidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (Anexos II, V y VI), en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESPE) y en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA), es destacable la presencia en el área de afección del milano real (*Milvus milvus*), especie catalogada como en peligro de extinción según el CEEA, e incluida en el Anexo I de la Directiva de Aves y Anexo IV de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Asimismo, se señala que el ámbito del plan especial presenta colindancia con la vía pecuaria *Vereda de los Mártires*, considerando que no se producirá ningún tipo de afección.

Por último, el informe concluye que no cabe prever afecciones de consideración sobre ninguna otra figura con normativa de protección específica, si bien, de cara a una mejor integración ambiental del plan propone una serie de condiciones y recomendaciones, realizando asimismo un recordatorio de la normativa de aplicación.

A nivel general, el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca señala que las modificaciones propuestas son una adaptación a las nuevas disposiciones y se considera que su repercusión sobre los valores naturales de la zona puede considerarse compatible con los objetivos de conservación existentes. No obstante, señala que se debe cumplir las condiciones expuestas en su informe.

3. Análisis según criterios del Anexo V.

Vistos los antecedentes expuestos, las circunstancias que concurren en la modificación puntual n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca y teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Anexo V de la citada Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se concluye que:

- a) En cuanto a las características del plan, todos los informes recibidos de las Administraciones públicas afectadas permiten deducir que no deben existir problemas ambientales significativos relacionados con la modificación puntual y que no existirá una afección indirecta sobre elementos con figuras de protección ambiental; tampoco resulta significativa la medida en que el plan o programa establece un marco para proyectos y otras actividades con respecto a la ubicación, la naturaleza, las dimensiones, las condiciones de funcionamiento o mediante la asignación de recursos.

Se considera que la modificación puntual no influye en otros planes o programas, ni en la integración de consideraciones ambientales con objeto, en particular, de



promover el desarrollo sostenible, ni en la implantación de legislación comunitaria o nacional en materia de medio ambiente.

- b) En cuanto a las características de los efectos y del área probablemente afectada, ésta no debe considerarse vulnerable según los criterios del apartado 2.f) del Anexo V, ni el efecto tiene carácter transfronterizo ni acumulativo.

El ámbito territorial de la modificación puntual se encuentra fuera de la Red Natura 2000; por otra parte, la naturaleza de dicho plan o programa permite prever que no es probable que existan efectos significativos sobre los valores naturales.

- c) En lo que se refiere a la magnitud y el alcance espacial de los efectos de la modificación puntual, estos son limitados, y no se ha señalado la presencia de afecciones significativas por su implantación. Tampoco se ha detectado una especial probabilidad, duración o frecuencia de sus efectos ni éstos tienen la consideración de irreversibles.

Por último, se considera que no deben existir riesgos derivados de la implantación de la modificación puntual.

Considerando adecuadamente tramitado el expediente, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa de aplicación anteriormente citada, y vista la propuesta de la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental,

RESUELVO

Formular, de acuerdo con la evaluación ambiental estratégica simplificada practicada según la Sección 2ª del Capítulo I del Título II de la Ley de evaluación ambiental, y el análisis realizado de conformidad con los criterios establecidos en su Anexo V, el informe ambiental estratégico de la modificación puntual n.º 1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento del Puerto Seco del Plan General de Ordenación Urbana de Salamanca, promovida por la empresa Zona de Actividades Logísticas de Salamanca, S.A., Zaldesa, determinando que no es probable que vayan a producirse efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se tenga en cuenta el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca, por lo que no se considera necesaria la tramitación de la evaluación ambiental estratégica ordinaria prevista en la Sección 1ª del Capítulo I del Título II de la Ley de evaluación ambiental.

Esta Orden será notificada a los interesados y publicada en el Boletín Oficial de Castilla y León.

De conformidad con lo establecido en el artículo 31.5 de la Ley de evaluación ambiental, el informe ambiental estratégico no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que procedan en vía judicial frente a la disposición de carácter general que apruebe el plan o programa.

Valladolid, 26 de julio de 2022.

*El Consejero de Medio Ambiente,
Vivienda y Ordenación del Territorio,*
Fdo.: JUAN CARLOS SUÁREZ-QUIÑONES FERNÁNDEZ



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A3 ANEXO 3

ESTUDIO DE AFECCIÓN HIDRÁULICA DEL SISTEMA GENERAL

PUERTO SECO A LAS OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL

(ODT) EXISTENTES EN LA AUTOVÍA A-62



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

**DN-A3 ESTUDIO DE AFECCIÓN HIDRÁULICA DEL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO A LAS
OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL (ODT) EXISTENTES EN LA AUTOVÍA A-62**

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN

2.- OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL EXISTENTES

3.- METODOLOGÍA A SEGUIR PARA LA COMPROBACIÓN DE LAS ODT

4.- OBTENCIÓN DE CAUDALES

5.- COMPROBACIÓN HIDRÁULICA ODT EXISTENTES

6.- CONCLUSIONES

ANEXO: PLANOS



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A3 ESTUDIO DE AFECCIÓN HIDRÁULICA DEL SISTEMA GENERAL PUERTO SECO A LAS OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL (ODT) EXISTENTES EN LA AUTOVÍA A-62

1.- INTRODUCCIÓN

El ámbito del Sistema General Puerto Seco se encuentra dentro de las cuencas drenantes de dos Obras de Drenaje Transversal (ODT) existentes en la Autovía A-62.

Por ello, para estas obras de drenaje transversal se ha llevado a cabo un estudio pormenorizado, mediante el cálculo de los caudales generados en sus respectivas cuencas vertientes por medio del método expuesto en la Instrucción 5.2.-IC Drenaje Superficial (Orden FOM/298/2016, de 15 de febrero) y la comprobación hidráulica de las mismas.

2.- OBRAS DE DRENAJE TRANSVERSAL EXISTENTES

Las obras de fábrica, correspondientes a la autovía A-62, existentes en el ámbito de actuación del Sistema General Puerto Seco y sus características geométricas quedan descritas a continuación en el siguiente cuadro:

Nº O.D.T	P.K. A-62	TIPO EXISTENTE
1	245+192	1 tubo hormigón Ø1800mm
2	245+706	1 marco hormigón prefab. base 3,00m y altura 3,10m



ODT 245+192 de A-62



ODT 245+706 de A-62



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

3.- METODOLOGÍA A SEGUIR PARA LA COMPROBACIÓN DE LAS ODT

Para llevar a cabo el cálculo de caudales se va a utilizar el “Método racional” incluido en la Norma 5.2.- IC Drenaje Superficial de la Instrucción de Carreteras, aprobada mediante Orden FOM/298/2016, de 15 de febrero (en adelante la Norma).

Todos los símbolos y nomenclaturas abreviadas en la descripción del proceso siguiente, tienen el significado indicado en la citada Norma, y las Cuencas vertientes en estudio tienen una superficie inferior a 50 Km².

Fórmula de cálculo:

El caudal máximo Q_T , correspondiente a un periodo de retorno T , se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$Q_T = \frac{I(T, t_c) \cdot C \cdot A \cdot K_t}{3,6}$$

Siendo,

Q_T (m³/s): Caudal máximo anual correspondiente al período de retorno T , en el punto de desagüe de la cuenca.

$I(T, t_c)$ (mm/h): Intensidad de precipitación correspondiente al período de retorno considerado T , para una duración del aguacero igual al tiempo de concentración t_c , de la cuenca.

C (adimensional): Coeficiente medio de escorrentía de la cuenca o superficie considerada.

A (Km²): Área de la cuenca o superficie considerada.

K_t (adimensional): Coeficiente de uniformidad en la distribución temporal de la precipitación.

Período de retorno:

De acuerdo con el apartado “1.3.2. Caudal de proyecto” de la norma 5.2.-IC de drenaje superficial, el caudal de proyecto (Q_P) para el drenaje transversal de una carretera “se debe establecer en un valor superior o igual a cien años ($T \geq 100$ años) que resulte compatible con los criterios sobre el particular de la Administración Hidráulica competente”, por lo que el período de retorno considerado será de 100 años.

Cuencas vertientes:

Al final del presente estudio, en el Anexo, aparecen grafiadas las cuencas vertientes correspondientes a las 2 obras de drenaje transversal a estudiar. En la hoja de cálculo presentada en los apartados siguientes del presente punto, se indican las características fundamentales de cada una de las cuencas vertientes (área, uso del suelo, longitud del cauce principal, etc.)

La cuenca vertiente correspondiente a la ODT 1 engloba las sub-cuencas M-7, la M-8 parcialmente, el



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

viario entre las dos anteriores y parte de la escorrentía de la autovía A-62.

En la cuenca vertiente correspondiente a la ODT 2, se consideran incluidas la vía pecuaria, parte del vial, la subcuenca M-8'', la subcuenca M-5, la subcuenca M-6', la subcuenca M-6'' y la subcuenca drenante correspondiente al arroyo de Los Mártires, deduciendo de ésta última la zona a urbanizar ya que, su aporte de escorrentía ya ha sido considerado en las demás sub-cuencas.

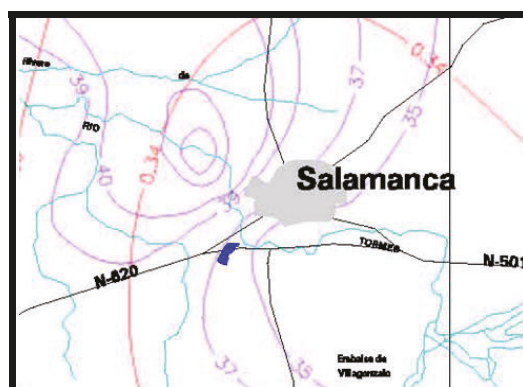
CUENCA ODT	SUBCUENCA	SUPERFICIE (m2)	A (Km ²)	SUPERFICIE CUENCA (Km2)
1	M-7	59.366,07	0,0594	0,0717
	M-8'	12.378,00	0,0124	
2	ARR. MÁRTIRES	1.485.926,62	1,4859	1,6278
	M-5	32.366,23	0,0324	
	VÍA PECUARIA	8.638,48	0,0086	
	VIAL	5.374,96	0,0054	
	M-8''	7.654,80	0,0077	
	M-6'	60.151,89	0,0602	
	M-6''	27.655,91	0,0277	

Precipitación diaria máxima:

El cálculo de la intensidad de lluvia se realizará en función de la lluvia máxima en 24 horas, con frecuencia anual, que se obtiene mediante la publicación "Máximas lluvias diarias en la España Peninsular", del Ministerio de Fomento.

Las cuencas objeto de estudio se encuentran situadas en la localidad de Salamanca.

A continuación se adjunta la hoja nº 2.3.-Salamanca de la publicación descrita anteriormente de donde, a partir de las isolíneas, se tomarán los valores del coeficiente de variación (Cv) y el valor medio de la máxima precipitación diaria anual (P).



En base al mapa y las cuencas en estudio, los valores anteriormente indicados son:



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Cv= 0,34

P= 37 mm

Por lo tanto, para un período de retorno de T=100 años y el valor Cv obtenido anteriormente, se calcula a continuación el cuantil regional Yt de la ley SQRT-ET-MAX (también denominado factor de amplificación, Kt) mediante el uso de la tabla 7.1 de la publicación “Máximas lluvias diarias en la España peninsular”:

Kt= 2,174

Máximas Lluvias Diarias en la España Peninsular

13

Cv	PERIODO DE RETORNO EN AÑOS (T)							
	2	5	10	25	50	100	200	500
0.30	0.935	1.194	1.377	1.625	1.823	2.022	2.251	2.541
0.31	0.932	1.198	1.385	1.640	1.854	2.068	2.296	2.602
0.32	0.929	1.202	1.400	1.671	1.884	2.098	2.342	2.663
0.33	0.927	1.209	1.415	1.686	1.915	2.144	2.388	2.724
0.34	0.924	1.213	1.423	1.717	1.930	2.174	2.434	2.785
0.35	0.921	1.217	1.438	1.732	1.961	2.220	2.480	2.831
0.36	0.919	1.225	1.446	1.747	1.991	2.251	2.525	2.892
0.37	0.917	1.232	1.461	1.778	2.022	2.281	2.571	2.953
0.38	0.914	1.240	1.469	1.793	2.052	2.327	2.617	3.014
0.39	0.912	1.243	1.484	1.808	2.083	2.357	2.663	3.067
0.40	0.909	1.247	1.492	1.839	2.113	2.403	2.708	3.128
0.41	0.906	1.255	1.507	1.854	2.144	2.434	2.754	3.189
0.42	0.904	1.259	1.514	1.884	2.174	2.480	2.800	3.250
0.43	0.901	1.263	1.534	1.900	2.205	2.510	2.846	3.311
0.44	0.898	1.270	1.541	1.915	2.220	2.556	2.892	3.372
0.45	0.896	1.274	1.549	1.945	2.251	2.586	2.937	3.433
0.46	0.894	1.278	1.564	1.961	2.281	2.632	2.983	3.494
0.47	0.892	1.286	1.579	1.991	2.312	2.663	3.044	3.555
0.48	0.890	1.289	1.595	2.007	2.342	2.708	3.098	3.616
0.49	0.887	1.293	1.603	2.022	2.373	2.739	3.128	3.677
0.50	0.885	1.297	1.610	2.052	2.403	2.785	3.189	3.738
0.51	0.883	1.301	1.625	2.068	2.434	2.815	3.220	3.799
0.52	0.881	1.308	1.640	2.098	2.464	2.861	3.281	3.860

Tabla 7.1 - Cuantiles Y_t de la Ley SQRT-ET max, también denominados Factores de Amplificación K_t , en el “Mapa para el Cálculo de Máximas Precipitaciones Diarias en la España Peninsular” (1997).



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

A partir de todos estos datos, el valor de la precipitación máxima diaria para la zona en estudio será:

$$Pd = P \cdot K_t = 37 \text{ mm} \cdot 2,174 = 80,438 \text{ mm/día}$$

$$Pd = 80,438 \text{ mm/día}$$

Precipitación diaria corregida:

En función de la superficie de las cuencas vertientes en estudio, al valor de la precipitación diaria obtenida se le debe aplicar un factor reductor (en cuencas mayores o iguales de 1 Km² de superficie), mediante el que se tiene en cuenta la no simultaneidad de la lluvia en toda la superficie de la cuenca vertiente. Según la Norma, el valor de este factor reductor se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$K_A = 1 - \frac{\log_{10} A}{15}$$

siendo A, la superficie de la cuenca vertiente en Km².

Por lo tanto, para las cuencas objeto de estudio, únicamente se corregirá la precipitación en la sub-cuenca correspondiente al Arroyo de Los Mártires.

CUENCA ODT	SUBCUENCA	A (Km ²)	KA (adim.)
1	M-7	0,0594	1
	M-8'	0,0124	1
2	ARR. MÁRTIRES	1,4859	0,99
	M-5	0,0324	1
	VÍA PECUARIA	0,0086	1
	VIAL	0,0054	1
	M-8''	0,0077	1
	M-6'	0,0602	1
	M-6''	0,0277	1

Teniendo en cuenta la ínfima variación en el coeficiente corrector, para simplificar los cálculos, del lado de la seguridad, se empleará un coeficiente corrector igual a la unidad en todas las sub-cuencas para así operar en todas ellas con idéntica precipitación corregida.

$$K_A = 1$$

Intensidad media diaria:

Se obtiene dividiendo entre 24 horas la precipitación diaria máxima corregida.

$$I_d = \frac{P_d \cdot K_A}{24}$$



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Tal y como se ha mencionado anteriormente, todas las cuencas objeto de estudio tendrán la misma intensidad media diaria ya que el coeficiente corrector de la precipitación diaria considerado es igual a la unidad.

$$I_d = (80,438 \text{ mm/día} \cdot 1) / 24\text{h} = 3,35 \text{ mm/h}$$

Tiempo de concentración:

El tiempo de concentración, t_c , se calcula con la fórmula indicada en el apartado 2.2.2.5 de la Norma:

$$t_c = 0,3 \cdot L_c^{0,76} \cdot J_c^{-0,19}$$

Siendo L_c la longitud del curso principal del agua en Km y J_c la pendiente media de dicho curso principal de agua.

El tiempo de concentración de la sub-cuenca del arroyo de los Mártires se calculará tal y como se ha mencionado anteriormente. No obstante, para el resto de sub-cuencas, teniendo en cuenta su escasa superficie y su naturaleza, fundamentalmente urbana, y para mantener el criterio establecido para el dimensionamiento de la red de pluviales del proyecto de urbanización, se adoptará un tiempo de concentración de 15 minutos ($t_c=0,25$ h).

De acuerdo con el anejo nº 9 del proyecto de urbanización original, las características de la sub-cuenca del arroyo de Los Mártires son:

$$\begin{aligned} Z_{\text{máx}} &= 916 \text{ m} \\ Z_{\text{min}} &= 824,5 \text{ m} \\ \text{Desnivel} &= 91,5 \text{ m} \\ L_{\text{hidráulica}} &= 2.249 \text{ m} \\ L_c &= 2,25 \text{ Km} \\ J_c &= 91,5 \text{ m} / 2.249 \text{ m} = 0,04 \end{aligned}$$

A partir de los datos anteriores se obtiene:

$$\begin{aligned} t_c \text{ Arroyo Mártires} &= 1,02 \text{ horas} \\ t_c \text{ resto sub-cuencas} &= 0,25 \text{ horas} \end{aligned}$$

Intensidad para el tiempo de concentración:

La intensidad correspondiente al período de retorno de 100 años, para una duración igual al tiempo de concentración de cada una de las cuencas se calcula mediante la expresión:

$$I_t = I_d \cdot \left(\frac{I_1}{I_d} \right)^{3,5287 - 2,5287 \cdot t_c^{0,1}}$$



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Según la figura 2.4. de la Norma, la cual se encuentra a continuación representada, el valor del Índice de torrencialidad I_t/I_d para la zona de estudio es 10.

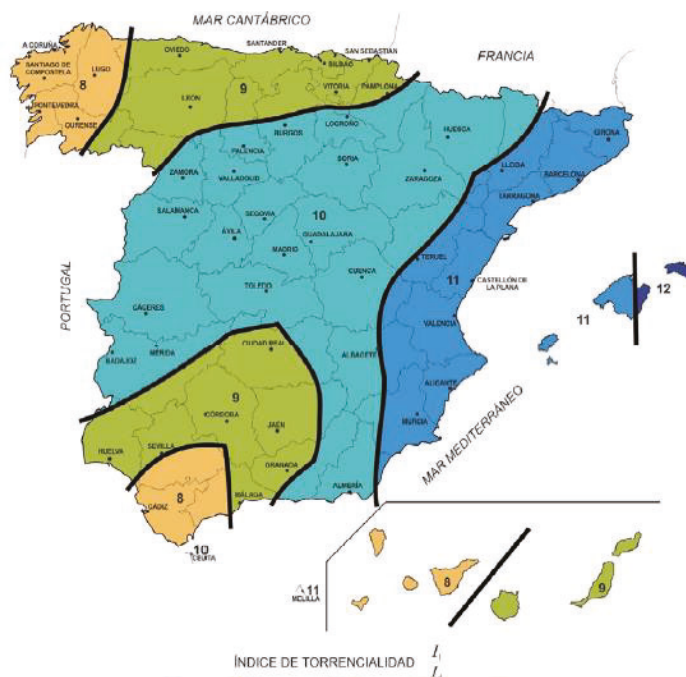


FIGURA 2.4.- MAPA DEL ÍNDICE DE TORRENCIALIDAD (I_t/I_d)

I_t (sub-cuenca arroyo Mártires) = 33,12 mm/h

I_t (resto sub-cuencas) = 71,18 mm/h

Umbral de escorrentía:

Según la imagen que a continuación se adjunta, la cual ha sido extraída del Geoportal del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el uso predominante en la zona de estudio de la cuenca del Arroyo de Los Mártires es el de labor secano, y en menor medida, pastizal, matorral e improductivo.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca



tabla de contenidos	
mapa	leyenda
	Labor secano
	Frutales en secano
	Olivar en secano
	Viñedo en secano
	Asociación de viñedo y olivar
	Prados naturales
	Pastizal
	Matorral
	Pastizal-matorral
	Coníferas
	Chopo y álamo
	Eucalipto
	Otras frondosas
	Asociación de coníferas y eucalipto
	Asociación de coníferas y otras frondosas
	Improductivo
añadir servicio	

La pendiente media de los terrenos, en tanto porcentual, es del $[(91,5/2249)*100]=4,07\%$ por lo que, la pendiente de los terrenos es superior al 3%.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

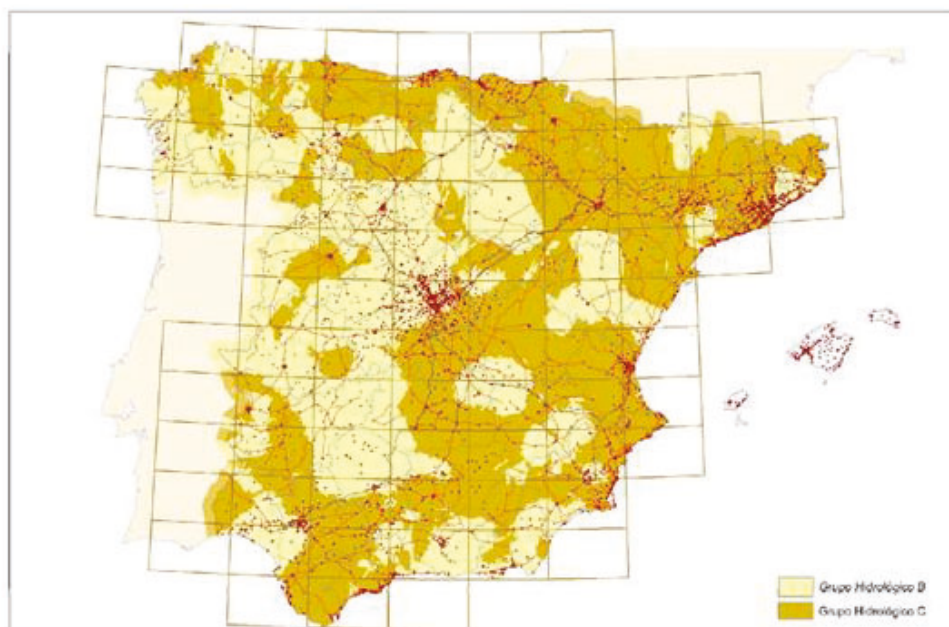


FIGURA 2.7.- MAPA DE GRUPOS HIDROLÓGICOS DE SUELO

En cuanto al grupo de suelo, según la figura 2.7. de la Norma, la zona de estudio se encuentra dentro del tipo de suelo C. Por lo tanto, teniendo en cuenta todos estos aspectos, y según los valores del umbral de escorrentía que a continuación se adjuntan:

Código	Uso de suelo	Práctica de cultivo	Pendiente (%)	Grupo de suelo			
				A	B	C	D
21100	Tierras de labor en secano (cereales)	N	≥ 3	32	19	12	10
32100	Pastizales naturales		≥ 3	53	23	14	9
32410	Matorral boscoso de frondosas			75	34	22	16
11200	Urbanizaciones			24	14	8	6

Suponiendo un 40% de suelo de labor secano, que es el uso predominante, un 20% pastizal, un 20% matorral y un 20% improductivo, todos ellos para un tipo de suelo C, se obtiene el siguiente valor para el umbral de escorrentía:

$$P_0^i = 0,4 \cdot 12 + 0,2 \cdot 14 + 0,2 \cdot 22 + 0,2 \cdot 8 = 13,60 \text{ mm}$$

P_0^i = valor inicial del umbral de escorrentía = 13,60 mm



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

El valor del coeficiente corrector del umbral de escorrentía, se calcula según el apartado 2.2.3.4 de la Norma. Para ello, se debe tener en cuenta que en este caso se trata del drenaje transversal de la autovía, con lo que la expresión a utilizar es la que sigue:

$$\beta^{DT} = (\beta_m - \Delta_{50}) \cdot F_T$$





DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

**TABLA 2.5.- COEFICIENTE CORRECTOR DEL UMBRAL DE ESCORRENTÍA:
VALORES CORRESPONDIENTES A CALIBRACIONES REGIONALES**

Región	Valor medio, β_m	Desviación respecto al valor medio para el intervalo de confianza del			Periodo de retorno T (años), F_T				
		50% Δ_{50}	67% Δ_{67}	90% Δ_{90}	2	5	25	100	500
11	0,90	0,20	0,30	0,50	0,80	0,90	1,13	1,34	1,59
12	0,95	0,20	0,25	0,45	0,75	0,90	1,14	1,33	1,56
13	0,60	0,15	0,25	0,40	0,74	0,90	1,15	1,34	1,55
21	1,20	0,20	0,35	0,55	0,74	0,88	1,18	1,47	1,90
22	1,50	0,15	0,20	0,35	0,74	0,90	1,12	1,27	1,37
23	0,70	0,20	0,35	0,55	0,77	0,89	1,15	1,44	1,82
24	1,10	0,15	0,20	0,35	0,76	0,90	1,14	1,36	1,63
25	0,60	0,15	0,20	0,35	0,82	0,92	1,12	1,29	1,48
31	0,90	0,20	0,30	0,50	0,87	0,93	1,10	1,26	1,45

$$\beta^{DT} = (0,6 - 0,15) \cdot 1,29 = 0,5805$$

Por lo tanto, el umbral de escorrentía corregido para la sub-cuenca del Arroyo de Los Mártires es:

$$P_0 = P_0^i \cdot \beta^{DT} = 13,60 \cdot 0,5805 = 7,89 \text{ mm}$$

Coeficiente de escorrentía (C):

Dado que $P_d (80,438 \text{ mm}) \cdot K_A (1) > P_0 (7,89 \text{ mm})$, es decir, se va a producir escorrentía en el aguacero de periodo de retorno de $T=100$ años en la cuenca vertiente del arroyo de Los Mártires, el coeficiente de escorrentía para cada una de ellas se calcula según la expresión del apartado 2.2.3.1. de la Norma, mediante la siguiente expresión:

$$C = \frac{\left(\frac{P_d \cdot K_A}{P_0} - 1 \right) \left(\frac{P_d \cdot K_A}{P_0} + 23 \right)}{\left(\frac{P_d \cdot K_A}{P_0} + 11 \right)^2}$$

Sustituyendo en la fórmula anterior, en la cuenca del arroyo de Los Mártires, se obtiene un coeficiente de escorrentía:

$$C = 0,68$$

Para el resto de sub-cuenas, teniendo en cuenta su escasa entidad y en consonancia con el dimensionamiento de la red de pluviales del proyecto de construcción original de Puerto Seco, se adoptan los coeficientes reflejados en dicho documento. Según los diferentes usos pormenorizados del



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

suelo establecidos para cada manzana en el Plan Especial, se consideran los siguientes coeficientes de escorrentía:

$$C_{\text{Zonas verdes y ampliación vía mango}} = 0,30$$

$$C_{\text{Red viaria y aparcamientos}} = 0,80$$

$$C_{\text{Ampliación plataforma intermodal}} = 0,80$$

$$C_{\text{Logístico}} = 0,70$$

En base a lo anterior, se recoge a continuación una tabla en la que se recopilan los coeficientes de escorrentía adoptados para cada una de las sub-cuencas en función de sus características:

CUENCA ODT	SUBCUENCA	Uso/s	C (adim.)
1	M-7	Ampliación plataforma intermodal / Red viaria y aparcamientos	0,80
	M-8'	Ampliación vía mango	0,30
2	ARR. MÁRTIRES		0,68
	M-5	Logístico	0,70
	VÍA PECUARIA	Asimilable a zonas verdes	0,30
	VIAL	Red viaria y aparcamientos	0,80
	M-8''	Ampliación vía mango	0,30
	M-6'	Logístico	0,70
	M-6''	Logístico	0,70

Coeficiente de uniformidad (Kt):

El coeficiente de uniformidad en la distribución temporal de la precipitación (adimensional) se determina en función del tiempo de concentración de cada una de las sub-cuencas vertientes a estudiar, mediante la siguiente expresión:

$$K_t = 1 + \frac{t_c^{1,25}}{t_c^{1,25} + 14}$$

Operando se obtienen los siguientes coeficientes de uniformidad:

$$K_{t \text{ sub-cuenca Arroyo Mártires}} = 1,068$$

$$K_{t \text{ resto sub-cuencas}} = 1,012$$

4.- OBTENCIÓN DE CAUDALES

Una vez obtenidos todos y cada uno de los parámetros necesarios para el empleo del método racional se procede a la obtención de los caudales.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Tal y como se mencionó anteriormente, el caudal máximo Q_T , correspondiente a un periodo de retorno T , se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$Q_T = \frac{I(T, t_c) \cdot C \cdot A \cdot K_t}{3,6}$$

Siendo,

Q_T (m^3/s): Caudal máximo anual correspondiente al periodo de retorno T , en el punto de desagüe de la cuenca.

$I(T, t_c)$ (mm/h): Intensidad de precipitación correspondiente al periodo de retorno considerado T , para una duración del aguacero igual al tiempo de concentración t_c , de la cuenca.

C (adimensional): Coeficiente medio de escorrentía de la cuenca o superficie considerada.

A (Km^2): Área de la cuenca o superficie considerada.

K_t (adimensional): Coeficiente de uniformidad en la distribución temporal de la precipitación.

A continuación, se recoge una tabla a modo de recopilación de cada uno de los parámetros a emplear en la fórmula y se procede al cálculo del caudal máximo para un periodo de retorno de 100 años:

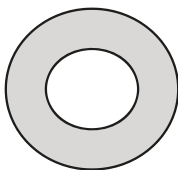
CUENCA ODT	SUBCUENCA	A (Km^2)	C (adim.)	I_t (mm/h)	K_t (adim.)	Q_T (m^3/s)	$Q_{T \text{ CUENCAS}}$ (m^3/s)
1	M-7	0,0594	0,80	71,18	1,012	0,95	1,02
	M-8'	0,0124	0,30	71,18	1,012	0,07	
2	ARR. MÁRTIRES	1,4859	0,68	33,12	1,068	9,93	11,80
	M-5	0,0324	0,70	71,18	1,012	0,45	
	VÍA PECUARIA	0,0086	0,30	71,18	1,012	0,05	
	VIAL	0,0054	0,80	71,18	1,012	0,09	
	M-8''	0,0077	0,30	71,18	1,012	0,05	
	M-6'	0,0602	0,70	71,18	1,012	0,84	
	M-6''	0,0277	0,70	71,18	1,012	0,39	

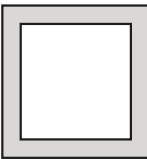
5.- COMPROBACIÓN HIDRÁULICA ODT EXISTENTES

A partir de los caudales anteriores, a continuación, se comprueban hidráulicamente las ODT 1 y 2 existentes en la autovía A-62:



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

COMPROBACIÓN POR MANNING		
O.D.T-1 EXISTENTE (P.K 245+192 A-62)		
		
1 TUBO HORMIGÓN Ø1800 mm		
$Q_{\max} = \frac{A}{n} \times r_h^{(2/3)} \times j^{0,5}$		
Radio (m)=	0,9	
Área (m ²) = π*r ² =	2,543	
Perímetro = 2*π*r =	5,652	
n (Hormigón) =	0,015	
rh (m) = A/P =	0,450	
j (m/m) =	0,0090	
Q _{máx} (m ³ /s)=	9,43	
Q _{cuenca ODT-1} (m ³ /s)=	1,02	
1,02	<	9,43
SECCIÓN EXIST. VÁLIDA		

COMPROBACIÓN POR MANNING		
O.D.T-2 EXISTENTE (P.K 245+706 A-62)		
		
MARCO HORMIGÓN PREF. 3x3,10 m		
$Q_{\max} = \frac{A}{n} \times r_h^{(\frac{2}{3})} \times j^{0,5}$		
Anchura (m) =		3,00
Altura (m)=		3,10
Área (m ²) = b*h =		9,30
Perímetro= 2*b+2*h=		12,20
n (Hormigón) =		0,015
rh (m) = A/P =		0,762
j (m/m) =		0,0207
Q _{máx} (m ³ /s)=		74,35
Q _{cuenca ODT-2} (m ³ /s)=		11,80
11,80	<	74,35
SECCIÓN EXIST. VÁLIDA		

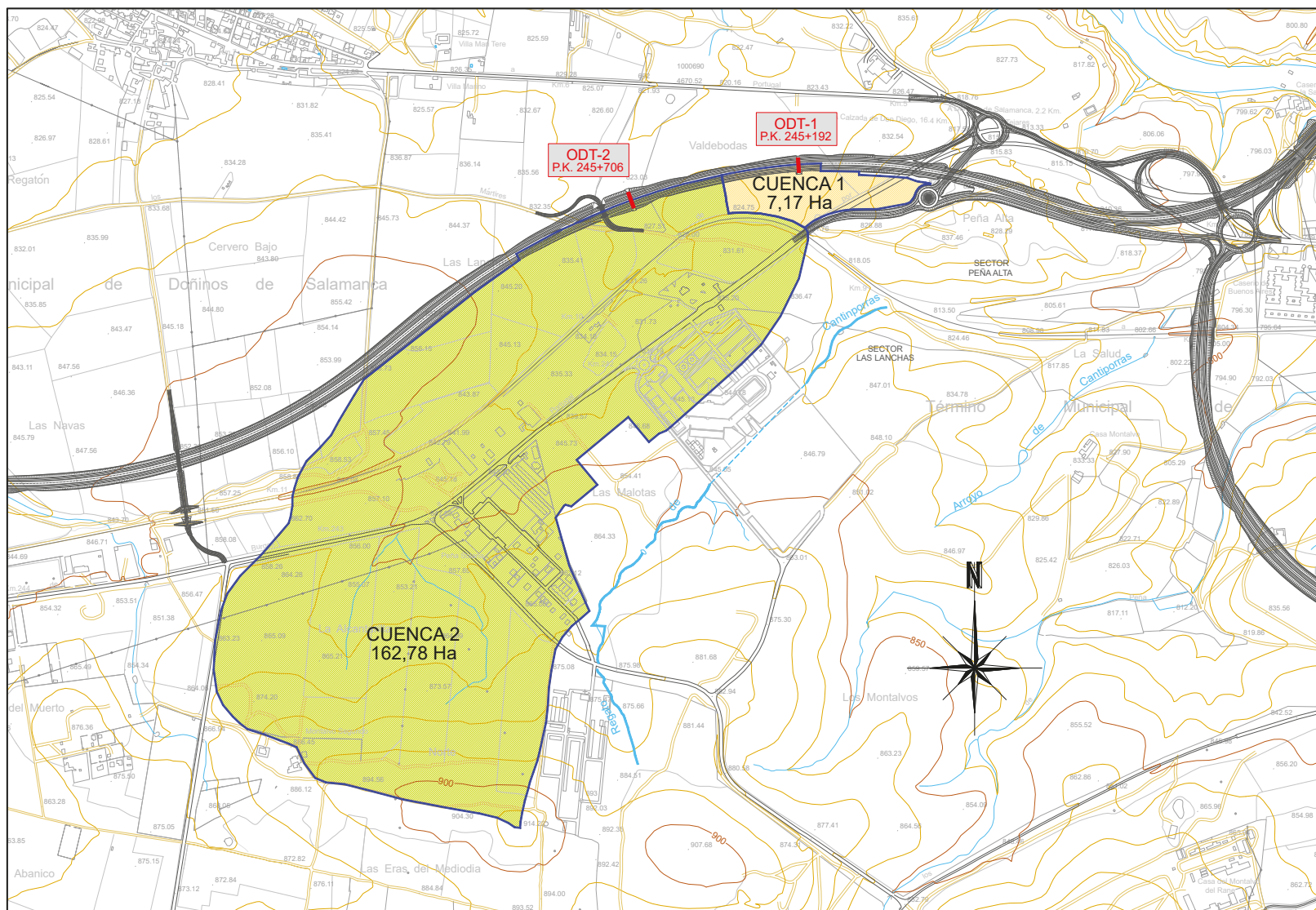
6.- CONCLUSIONES

En base a los cálculos efectuados se puede comprobar que las dos obras de drenaje transversal existentes tienen suficiente capacidad hidráulica para poder evacuar la avenida de periodo de retorno de los 100 años.



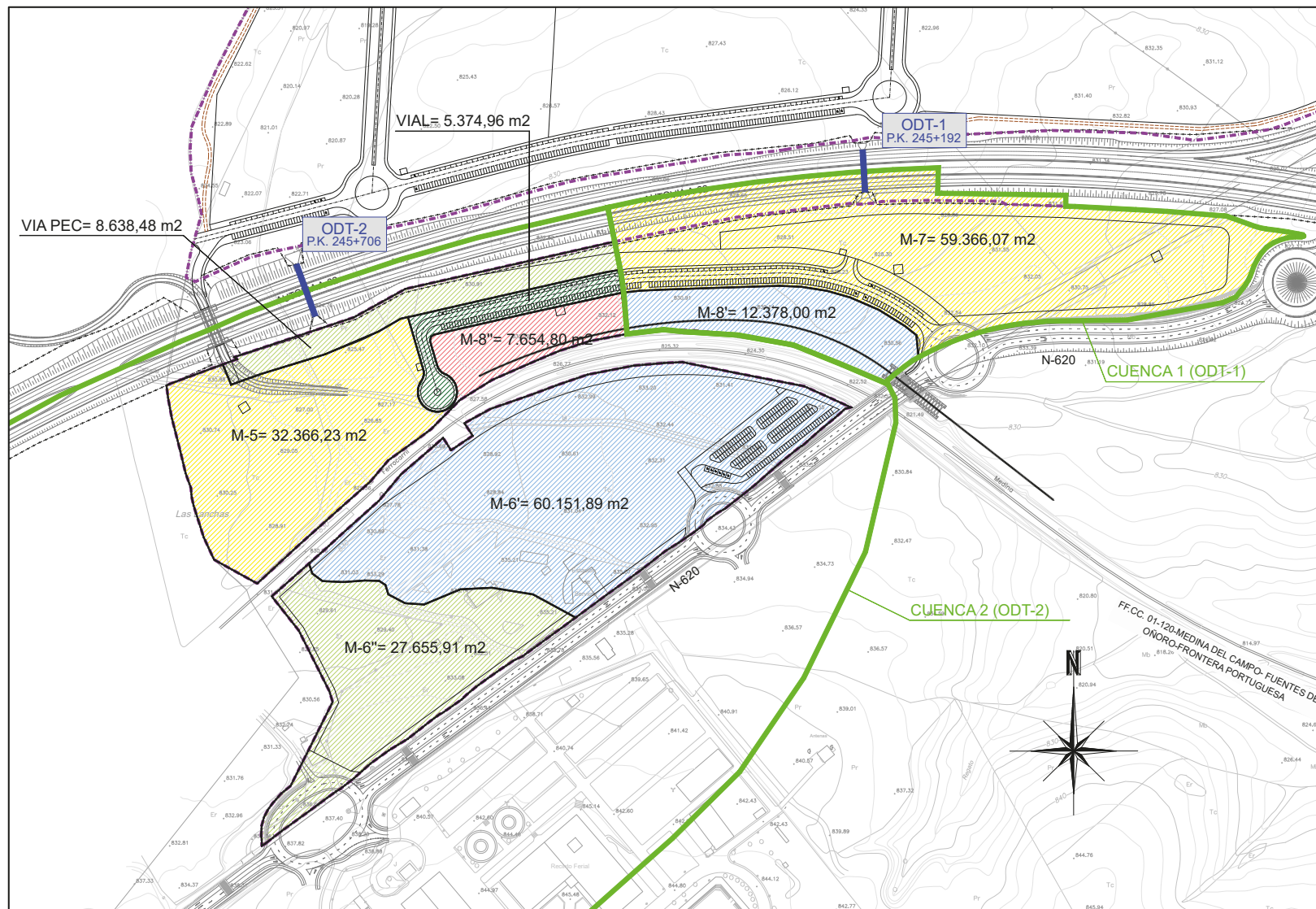
DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

ANEXO: PLANOS



ESCALA 1:10.000 0 50 100 150 200 m.

PLANO DE CUENCAS





DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

**DN-A4 ANEXO 4. TRAMITACIÓN EFECTUADA PARA LA
APROBACIÓN DEFINITIVA DE LA MODIFICACIÓN Nº1 DEL
PLAN ESPECIAL DESTINADO A PUERTO SECTO DEL PGOU DE
SALAMANCA**



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

DN-A4. TRAMITACIÓN EFECTUADA PARA LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL LA MODIFICACIÓN Nº1 DEL PLAN ESPECIAL DESTINADO A PUERTO SECO DEL PGOU DE SALAMANCA

En fecha 10 de marzo de 2022 fue aprobado inicialmente el documento de Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de Equipamiento destinado a Puerto Seco del PGOU de Salamanca (publicado en el BOCYL en fecha 21 de marzo de 2002).

Los informes sectoriales emitidos fueron favorables en su mayoría, a excepción de los que aquí se recogen, y por ello se tuvo que introducir alguna pequeña modificación sobre determinaciones contenidas en el documento aprobado inicialmente y que se describen a continuación, consideradas no sustanciales.

- Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo

Como consecuencia del citado informe se ha incorporado en el Título IV, capítulo 4 de la Memoria Vinculante una tabla resumen con la calificación inicial y la calificación propuesta, que incluye uso pormenorizado, superficie y edificabilidad.

Se ha suprimido a lo largo del documento la referencia a “ordenación detallada”, sustituyendo el término por “ordenación”.

Se ha precisado la descripción del nuevo uso propuesto “uso transporte” ya que en el objeto de la modificación tanto en Memoria Informativa como en Memoria Vinculante y Resumen Ejecutivo se le denominaba “uso logístico y de almacenaje”.

Se ha concretado que la presente Modificación nº1 no afecta al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas, reseñándose en el Capítulo V.2.6.- Servicio de Telecomunicaciones de la Memoria Vinculante y en el Título XIII de la misma. También se ha incorporado un nuevo artículo en la Normativa Urbanística sobre este aspecto, el artículo 79. Ley 9/2014 General de Telecomunicaciones.

- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Como consecuencia del informe del 19/04/2022 se ha incluido en el Anexo nº2. Informes sectoriales emitidos para la aprobación definitiva del Plan Especial de la Memoria Informativa, un informe emitido en junio de 2010 por el Ministerio de Fomento – Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

En el capítulo III.3 “Afecciones legales y determinaciones del planeamiento” de la Memoria Informativa se ha citado también el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, describiéndose con suficiente detalle las limitaciones a la propiedad de los terrenos contiguos al ferrocarril.

En Normativa Urbanística se ha incluido el artículo 78. Delimitación de zonas de protección.

Se han grafiado en los planos PO-1.1 MOD Calificación y Usos la línea de edificación a 50 metros desde la arista exterior de explanación, así como en el plano 5 del Anexo nº1 Resumen Ejecutivo.

De igual modo se ha incluido en el plano PO-2.1.5.2 MOD una sección genérica acotada con los límites a la edificación.

Como consecuencia del informe de 24/08/2023 se ha denominado a la línea ferroviaria existente según su denominación oficial; 01-120-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro-Frontera Portuguesa, recogida en el Catalogo de la RFIG, aprobado por Orden FOM/710/2015, de 30 de enero.

Se ha ampliado el título del Anexo nº2 de la Memoria Informativa de “Informes sectoriales emitidos para la aprobación definitiva del Plan Especial” a “Informes sectoriales emitidos para la aprobación definitiva del Plan Especial vigente” y se ha incorporado con buena resolución el informe de infraestructuras ferroviarias de 2010.

En el capítulo III.3 “Afecciones legales y determinaciones del planeamiento” de la Memoria Informativa se ha corregido una errata en la denominación del Real Decreto 2387/2004, se ha ordenado la normativa agrupada por estatal y autonómica y se incluye la Ley 26/2022, de 19 de diciembre, la cual modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Por la entrada en vigor de la mencionada Ley 26/2022, de 19 de diciembre, que modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, se ha actualizado el artículo 78. Delimitación de zonas de protección en Normativa Urbanística.

Por la misma razón anterior, se han cambiado las líneas de zona de protección y línea límite de edificación en planos; PO-1.1 MOD Calificación y usos, PI-3 MOD plano topográfico y estado actual y plano 5-Ordenación proyectada del resumen ejecutivo, pasando a quedar la zona de protección a 20 m de la arista exterior de explanación y la línea límite de edificación a 20 m de la arista exterior de plataforma, incluyendo detalle de distancias en plano PO-1.1.3 MOD. Así mismo se han actualizado todas las leyendas de acuerdo a la modificación de la ley y se ha incluido una nueva nota 2 tanto en los planos PO-1.1 MOD Calificación y usos, como en el plano 5-Ordenación proyectada del resumen ejecutivo, donde se dice que en la zona de protección se deberá solicitar autorización a ADIF para cualquier actuación.

En los planos PO-1.1 MOD Calificación y usos se han marcado mejor las aristas exteriores de explanación y de plataforma.



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

Se incluye nuevo esquema en la sección tipo de las limitaciones a la propiedad en terrenos colindantes a líneas de la RFIG, en el plano PO-2.1.5.2 MOD.

- **Servicio Territorial de Fomento de Salamanca (Sección de Carreteras JCyL)**

Como consecuencia del citado informe se ha previsto la extensión de una capa de aglomerado bituminoso tipo AC-16 surf 50/70S de 4 cm de espesor mínimo en todo el ancho de la calzada y arcenes en el tramo comprendido entre las glorietas de intersección con la N-620 y la de acceso a las instalaciones de Mercasalamanca, estos cambios se ven reflejados en el capítulo 2.- Pavimentación y Red Vial del presupuesto aproximado de urbanización, así como en el análisis de Viabilidad Económica del Estudio Económico Financiero.

- **Patronato de Vivienda y Urbanismo**

Como consecuencia del informe para Aprobación Inicial del mencionado estamento, se han incorporado las referencias a las modificaciones del artículo 45 "Proyectos de Reparcelación" y al Título VI "Aplicación General de estas Normas" en la Memoria Informativa, Memoria Vinculante y Resumen Ejecutivo. Del mismo modo, se ha reflejado en el índice de las ordenanzas, el señalamiento de la modificación del artículo 73 "Prohibición de Publicidad".

- **Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio**

En la Memoria Vinculante se hace referencia a la Tramitación Ambiental llevada a cabo para este instrumento urbanístico y a la obtención del informe ambiental estratégico hecho público mediante la Orden MAV/960/2022, de 26 de julio (BOCYL nº149, de 3 de agosto de 2022).

- **Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**

Como consecuencia del citado informe se ha trazado la línea límite de edificación a 50 m también en el ramal de acceso a la autovía A-62, afectando en mayor medida a la parcela M-4 y de igual modo se ha grafiado a 50 m esta misma línea límite de edificación en la glorieta del p.k. 242+960, afectando a la parcela M-7.

Se han recolocado las zonas destinadas a servicios urbanos que estaban dentro de la línea límite de edificación, concretamente las zonas donde se ubicaban los CT-2, CT-3, CT-4 y CT-5, asimismo también



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
Modificación nº1 del Plan Especial del Sistema General de
equipamiento destinado a Puerto Seco del P.G.O.U. de Salamanca

se han desplazado fuera de la línea límite de edificación los apoyos de la línea aérea proyectada para cruzar la autovía A-62 y el centro de mando de alumbrado denominado CM-1.

Se ha representado en todos los planos de dotaciones de infraestructuras de servicio la zona de dominio público.

Se han incorporado en Normativa Urbanística los artículos; Artículo 73.bis "Gálibo cruce aéreo sobre autovía A-62", Artículo 73.tercer "Zonas de servidumbre autovía A-62", Artículo 7.cuárter "Hincas cruces bajo autovía A-62" y Artículo 73.quint "Licencias de ocupación o de actividad", así como nuevos párrafos en los artículos 39, 67 y 47 reflejando el cumplimiento de lo señalado en el título V "Normas establecidas por los diferentes organismos".

Se incluye un nuevo anexo llamado Anexo nº3.- Estudio de afección hidráulica del Sistema General Puerto Seco a las obras de drenaje transversal (ODT) existentes en la autovía A-62, en el que se determina que las obras de drenaje transversales existentes en la autovía A-62 son capaces de absorber los flujos del sector. Como consecuencia de este estudio también se ha modificado la redacción del capítulo V.2.3.- Red de alcantarillado de aguas pluviales de la Memoria Vinculante.

En el plano PO-2.4 MOD se han modificado los ángulos de llegada y salida de los flujos a la obra de drenaje transversal del p.k. 245+706.

Salamanca, agosto de 2023

Por ZALDESA

EL INGENIERO DE CAMINOS



Fdo: Pablo Hoya Serna

Fdo. Francisco Ledesma García