

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

PLAN PARCIAL SECTOR NP I-5.1 DE IBI.

Ayuntamiento de Ibi

enero 2021

planifica

PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS, COOP. V.

planifica.org

C/ Almirante, 7-Local 2 – 46003, Valencia

C/ San Vicente nº4, 3º, 12002, Castellón

e-mail: info@planifica.org

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

A. ANTECEDENTES. MOTIVACIÓN. NORMATIVA DE APLICACIÓN	3
A.1 ANTECEDENTES. PLANEAMIENTO VIGENTE	3
A.2 MOTIVACIÓN. MODALIDAD DE PROGRAMA	5
A.3 TRAMITACIÓN	5
A.4 CONTENIDO DE LA DOCUMENTACIÓN	6
B. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA.....	7
B.1 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	7
B.2 PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA.....	7
C. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS.....	9
D. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.....	10
E. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	11
E.1 USOS DEL SUELO	11
E.2 EL MEDIO FÍSICO.....	11
<i>E.2.1 Clima</i>	<i>11</i>
<i>E.2.2 Calidad del Aire</i>	<i>12</i>
<i>E.2.3 Ruido ambiental</i>	<i>12</i>
<i>E.2.4 Litología.....</i>	<i>15</i>
<i>E.2.5 Capacidad de uso del suelo</i>	<i>16</i>
<i>E.2.6 Aguas superficiales. Barrancos y riesgo de inundación.....</i>	<i>17</i>
<i>E.2.7 Aguas subterráneas. Accesibilidad y vulnerabilidad de acuíferos</i>	<i>17</i>
E.3 EL MEDIO BIÓTICO	19
E.4 ESPACIOS PROTEGIDOS	19
E.5 FORESTAL, PATFOR Y PREVENCIÓN DE INCENDIOS	19
E.6 PATRIMONIO CULTURAL.....	19
E.7 PAISAJE	19
E.8 DEMOGRAFÍA Y SOCIO ECONOMÍA.....	22
E.9 INFRAESTRUCTURAS	26
E.10 RIESGOS	28
E.11 MOVILIDAD.....	30
F. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL TERRITORIO	37
G. ADECUACIÓN A ETCV Y PLANES TERRITORIALES	38
H. JUSTIFICACION DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA	39
I. ÓRGANO PROMOTOR, ÓRGANO SUSTANTIVO, ÓRGANO AMBIENTAL Y TERRITORIAL, ADMINISTRACIONES AFECTADAS Y RESTO DE PÚBLICO Y EMPRESAS SUMINISTRADORAS AFECTADAS.	40
J. ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS. RESUMEN DE ELECCIÓN	41
K. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE EFECTOS	48
L. SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN	49



ANEXO 1.- INFORMES DE IBERDROLA Y ENAGAS

ANEXO 2.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PLAN

2.1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

2.2 FASES Y ACTIVIDADES A DESARROLLAR

A. ANTECEDENTES. MOTIVACIÓN. NORMATIVA DE APLICACIÓN

A.1 Antecedentes. Planeamiento vigente

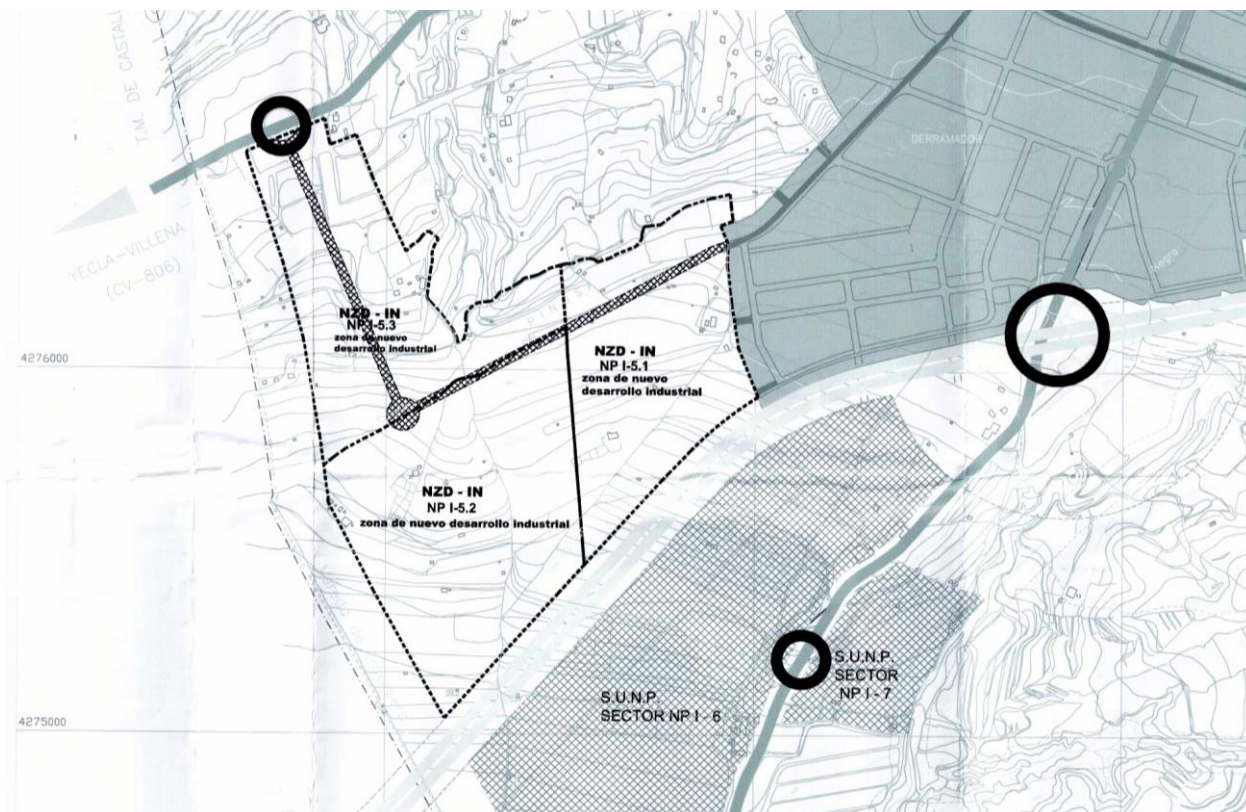
El planeamiento vigente del municipio es el Plan General de Ibí, aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte en fecha de 3 de febrero del 2.000 y publicado en el BOP de Valencia de 26 de mayo de 2000, junto con todas las modificaciones que se han aprobado de forma definitiva desde entonces.

En el PGOU se calificaba un sector industrial, NP-I5, que posteriormente, mediante la Modificación Puntual nº27 del Plan (definitivamente aprobada), se subdividió en tres sectores, de los cuales el que se pretende ordenar pormenorizadamente es el que, en la secuencia lógica de desarrollo, así se designó, el Sector NP I-5.1.

El presente Documento Inicial Estratégico acompaña al borrador del Plan Parcial del Sector NP I-5.1, para iniciar su procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica. El objeto del presente documento es por tanto analizar la viabilidad ambiental y territorial de la propuesta, tal y como se desarrolla en dicho borrador adjunto.

La propuesta consiste en definir la ordenación pormenorizada del Sector NP I-5.1.

A continuación, analizamos las condiciones del planeamiento vigente descrito para el ámbito del Sector NP I-5.1.



Ordenación estructural definida en la Modificación Puntual nº 27 del PGOU de Ibí.

SUELO URBANIZABLE NO PORMENORIZADO		SECTOR NPI-5.1	
FICHA DE PLANEAMIENTO Y GESTIÓN			
SUELO:		URBANIZABLE SECTORIAL	
USO GLOBAL:	INDUSTRIAL (debe destinarse a este uso un mínimo de un 75% del suelo edificable)	Zona de nuevo desarrollo industrial ZND-IN7/IN	
USOS COMPATIBLES:	Los definidos en el art.9.7.2 de las Normas Urbanísticas.		
USOS INCOMPATIBLES:	RESIDENCIAL		
ÁREA DE REPARTO:		SECTOR NP I-5.1	
APROVECHAMIENTO TIPO:		0,65 m ² /m ²	
INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA:		0,65 IEB	
EDIFICABILIDAD MÁXIMA:		206,347 m ² t	
SUPERFICIE TOTAL m ² :		317,458 A	
SUPERFICIE COMPUTABLE m ² :		317,458 B	
DENSIDAD:	Las zonas de edificación aislada o adosada se definirán en función del tamaño de las parcelas según Plan Parcial y su desarrollo pormenorizado.		

FIGURA DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO:	Plan Parcial
SISTEMA DE EJECUCIÓN:	- Programa De Actuación Integrada (P.D.A.I). - Se establece por la modificación nº27 un desarrollo secuencial de los sectores NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3, según el artículo 7.4 modificado del PGOU de Ibi. - Los costes del desarrollo del nudo de conexión del Sector NP I-5.3 con la CV-806, será repartido de forma proporcional entre los sectores NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3, y según las regulaciones que se establezcan en las Bases de Programación.

OBSERVACIONES Y DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS:

AFECCIONES: - El Sector está afectado por el paso del Gaseoducto, el cual deberá respetarse y tenerse en cuenta para el desarrollo del mismo, debiendo tener la solución adoptada continuidad y coherencia con el desarrollo de los posteriores sectores.
- El Sector está atravesado por el Camino Viejo de Castilla, el cual se adaptará en su trazado, constituyéndose como un elemento viario de la Red Estructural, continuidad del sistema viario del suelo urbano colindante ya desarrollado (Polígono Industrial Alfaç III). Deberá tenerse en cuenta en la propuesta final del planeamiento, así como en el desarrollo y solución con los Sectores colindantes.

CONEXIONES:
- La conexión del Sector NP I-5.1 con el sistema general viario será posible a través del límite con el polígono industrial colindante Alfaç III, atendiendo al Estudio de Tráfico (mayo 2019) que forma parte del documento de Modificación Puntual Nº 27 del PGOU.
- La conexión consistente en un nudo situado en la vía de comunicación CV-806, cuya ejecución se garantizará en el desarrollo del Sector NP I-5.3, dará servicio a los tres sectores de suelo industrial NP I-5.1, NP I-5.2 y NP I-5.3, cuyos costes de ejecución y de obtención de los terrenos, se repercutirán sobre los tres Sectores de forma proporcional al aprovechamiento urbanístico asignado a cada uno de ellos, mediante el establecimiento de la participación económica proporcional como carga de cada uno de los Programas, quedando determinada la cantidad en el correspondiente expediente de desarrollo urbanístico de los Sectores.
- Se deberá garantizar el cumplimiento del articulado de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20, según las indicaciones de la resolución de la Dirección y General de Carreteras del Ministerio de Fomento (mayo 2019).
*1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicable.
2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en el mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior.
Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, de Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público".

Condiciones no modificables por el planeamiento posterior:

- Uso global e incompatibles
- Aprovechamiento tipo

DELIMITACIÓN Y ORDENACIÓN: (sin escala)

Ficha de características del Sector NP I-5.1 de la Modificación Puntual nº 27 del PGOU de Ibi.

A.2 Motivación. Modalidad de programa

La circunstancia que motiva el desarrollo del Plan Parcial del Sector NP I-5.1 es la falta de suelo industrial, dada la alta colmatación del resto de suelos industriales del municipio y la demanda existente.

Por ello, el propio Ayuntamiento de Ibi, mediante **gestión directa**, promueve la actuación integrada, así como los documentos para su desarrollo y ejecución en virtud del art. 117.1 de la LOTUP.

Artículo 117 Procedimiento de programación en régimen de gestión directa y órganos competentes para promoverla

1. Las administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, por sí mismas o a través de organismos, entidades o empresas de capital íntegramente público, mediante gestión directa, pueden promover programas de actuación integrada, así como los instrumentos para su desarrollo y ejecución.

A.3 Tramitación

Dado que el procedimiento de programación es el régimen de gestión directa, según el art. 117.2 de la LOTUP:

Art.117.2. Los programas de actuación integrada en régimen de gestión directa se tramitarán conforme al procedimiento previsto en el capítulo II o en el capítulo III, del título III del libro I. Cuando no incorporen ningún instrumento de planeamiento, y éste haya sido sometido a evaluación ambiental y territorial estratégica conforme a la legislación estatal y a la presente ley, se tramitarán conforme al procedimiento del artículo 57 de esta ley, sin que deban efectuarse las actuaciones de evaluación ambiental estratégica previstas en los artículos 50 y 51.

Por ello, este documento de planeamiento se tramitará conforme al procedimiento previsto en el capítulo II o en el capítulo III, del título III del libro I, según estén sometidos o no al proceso de Evaluación Ambiental Estratégica ordinaria. Esto se determina en el art. 46 Planes y programas que serán objeto de la evaluación ambiental y territorial estratégica.

El órgano ambiental y territorial determinará si el plan debe ser objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada u ordinaria, aunque el que suscribe entiende que el plan parcial, establece un marco para la autorización en el futuro de proyectos y no cumplen los demás requisitos del art. 46.1 de la LOTUP, por lo que se han incluido los apartados descritos en el art. 50.2.

Por tanto, este documento formará parte de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica (art. 50.1 y 50.2) que se presentará ante el órgano sustantivo (Ayuntamiento de Ibi) como primera fase de la tramitación ambiental del plan.

El órgano sustantivo, órgano de la administración pública que ostenta las competencias para adoptar o aprobar un plan o programa, es el Ayuntamiento de Ibi y el **órgano ambiental y territorial** es el propio Ayuntamiento, en virtud del art. 48.c de la LOTUP, dado que se pretende aprobar un instrumento de planeamiento urbanístico de ordenación pormenorizada en suelo urbanizable, en desarrollo de un plan (modificación puntual del PGOU nº27) que ha sido evaluada ambientalmente.

A.4 Contenido de la documentación

La documentación a presentar se describe en el art. 50.1 de la LOTUP:

1. El procedimiento se iniciará con la presentación por el órgano promotor ante el órgano sustantivo de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica, acompañada de un borrador del plan o programa y un documento inicial estratégico con el siguiente contenido, expresado de modo sucinto, preliminar y esquemático:

- a)** Los objetivos de la planificación y descripción de la problemática sobre la que actúa.
- b)** El alcance, ámbito y posible contenido de las alternativas del plan que se propone.
- c)** El desarrollo previsible del plan o programa.
- d)** Un diagnóstico de la situación del medio ambiente y del territorio antes de la aplicación del plan en el ámbito afectado.
- e)** Sus efectos previsibles sobre el medio ambiente y sobre los elementos estratégicos del territorio, tomando en consideración el cambio climático.
- f)** Su incardinación en la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y su incidencia en otros instrumentos de la planificación territorial o sectorial.

2. En los supuestos del artículo 46.3 de esta ley, cuando el órgano promotor considere que resulta de aplicación el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, además deberá incluirse en la documentación:

- a)** La motivación de la aplicación del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica.
- b)** Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- c)** Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar, cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente y en el territorio, que se derive de la aplicación del plan o programa, así como para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y su adaptación al mismo.
- d)** Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

B. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE SE ACTÚA

B.1 Objetivos de la planificación

El objetivo del plan parcial es la de establecer una ordenación pormenorizada del Sector NP I-5.1.

B.2 Problemática sobre la que se actúa.

En el caso concreto del Sector NP I-5.1, encontramos unos terrenos agrícolas, colindantes a una gran área industrial consolidada, el Sector P-Alfaç-III, con el que deberá establecer una adecuada conexión.



Ámbito del Sector NP I-5.1 (Fuente: Google Earth).

En el ámbito se observan algunas edificaciones, de las cuales una de ellas es de uso industrial, que se intentará integrar en la ordenación a proponer.



La presencia de una línea aérea de alta tensión de 132Kv al norte del sector y la cercanía de la AP-7, serán dos condicionantes a tener en cuenta en la futura ordenación.



C. ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS

Aclarada la problemática que se pretende resolver y definidos los objetivos de la ordenación a establecer por el plan parcial, las posibles alternativas que cabe plantearse deben cumplir las siguientes condiciones:

- La ordenación pormenorizada del sector, permitirá las actividades compatibles ya implantadas en el ámbito.
- La ordenación establecerá una adecuada continuidad con el área industrial colindante.
- Se deberá tener en cuenta la presencia de la línea aérea de alta tensión, la colindancia con la autopista AP-7 (sur) y con un gaseoducto (oeste)

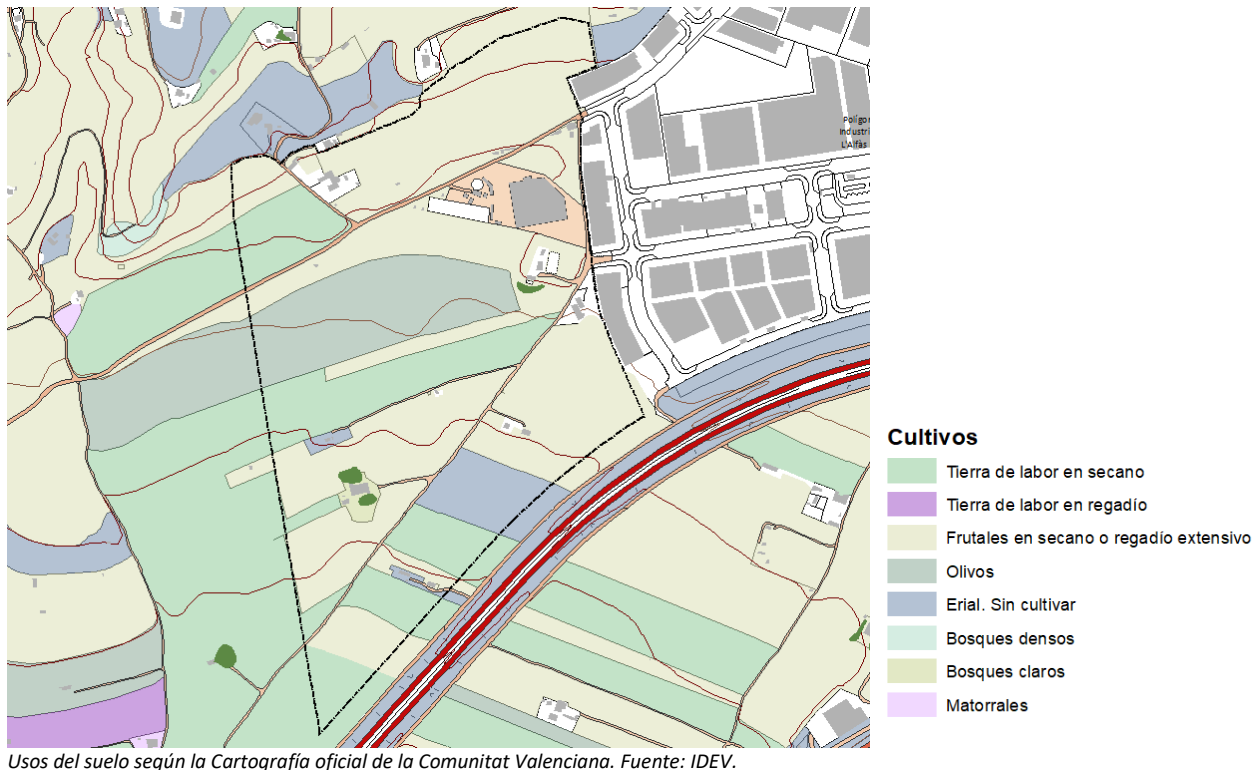


D. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.

La aprobación del plan parcial, traerá consigo la posterior programación y urbanización del ámbito NP I-5.1, con ello se dará solución a la creciente demanda de suelo industrial en la zona. La gestión directa, preferente en la LOTUP, permitirá un desarrollo ágil y eficiente.

E. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

E.1 Usos del suelo

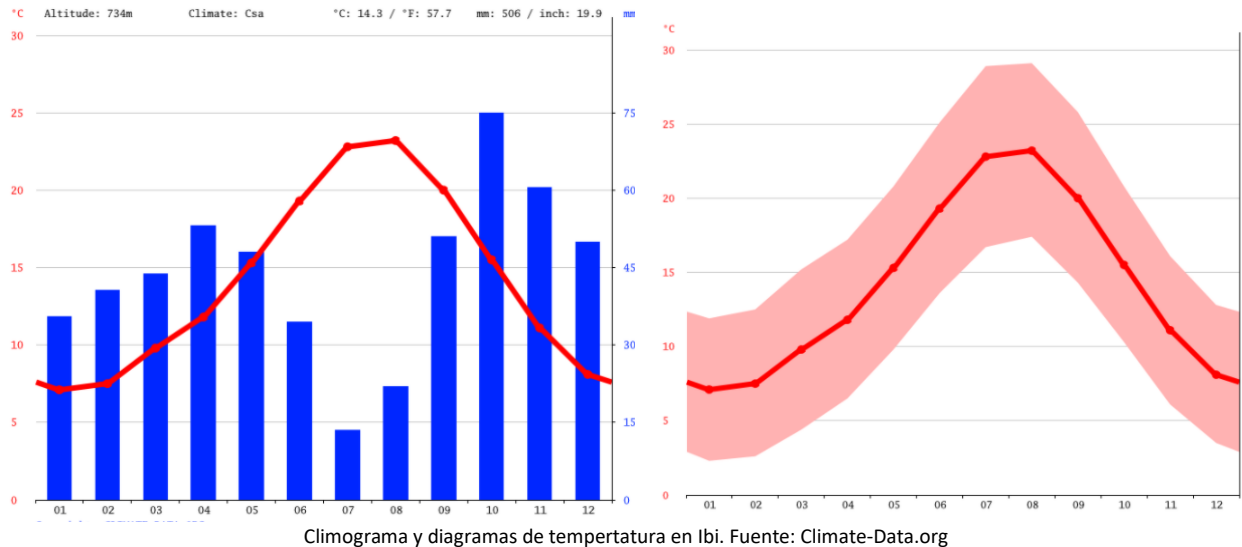


El Sector NPI-5.1, tiene un uso fundamentalmente agrícola, salpicado por algunas viviendas y una nave industrial. Muchos de los terrenos se encuentran sin cultivar en la actualidad.

E.2 El medio físico

E.2.1 Clima

Ibi se encuentra a 734 metros sobre el nivel del mar. El clima es cálido y templado. La lluvia en Ibi cae sobre todo en el invierno, con relativamente poca lluvia en el verano, la precipitación anual es de 506mm. La temperatura media anual es de 14.3 °C.

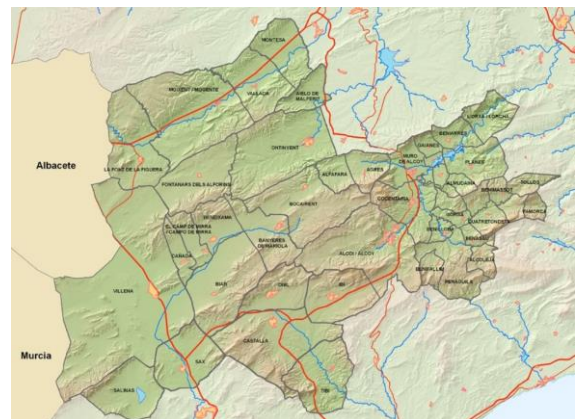


E.2.2 Calidad del Aire

El ámbito del Sector NP I-5.1 de Ibí se localiza en la Zona ES 1012 Bética-Serpis (Interior) de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de la Comunidad Valenciana.

El documento de “Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana. Zona ES 1012” del año 2019, analiza los siguientes parámetros:

SO ₂	Dióxido de azufre
NO ₂	Dióxido de nitrógeno
CO	Monóxido de carbono
PM ₁₀	Partículas en suspensión inferiores a 10 micras
PM _{2.5}	Partículas en suspensión inferiores a 2.5 micras
O ₃	Ozono
As	Arsénico
Cd	Cadmio
Ni	Níquel
Pb	Plomo
B(a)P	Benzo(a)Pireno



El análisis realizado no muestra altos niveles de concentración de contaminantes según la normativa vigente, a excepción de altas concentraciones de gas Ozono en el área.

E.2.3 Ruido ambiental

El principal foco emisor de ruido ambiental en las inmediaciones del ámbito lo constituye la A-7, que discurre en paralelo al límite sur de la zona propuesta para la modificación puntual. Del Sistema de Información sobre la Contaminación Acústica del Ministerio para la Transición Ecológica, SICA, obtenemos los datos de tráfico en cada uno de los horarios objetivo establecidos por la normativa (día, tarde y noche) y los niveles de ruido en la zona derivados de la existencia de esta infraestructura.

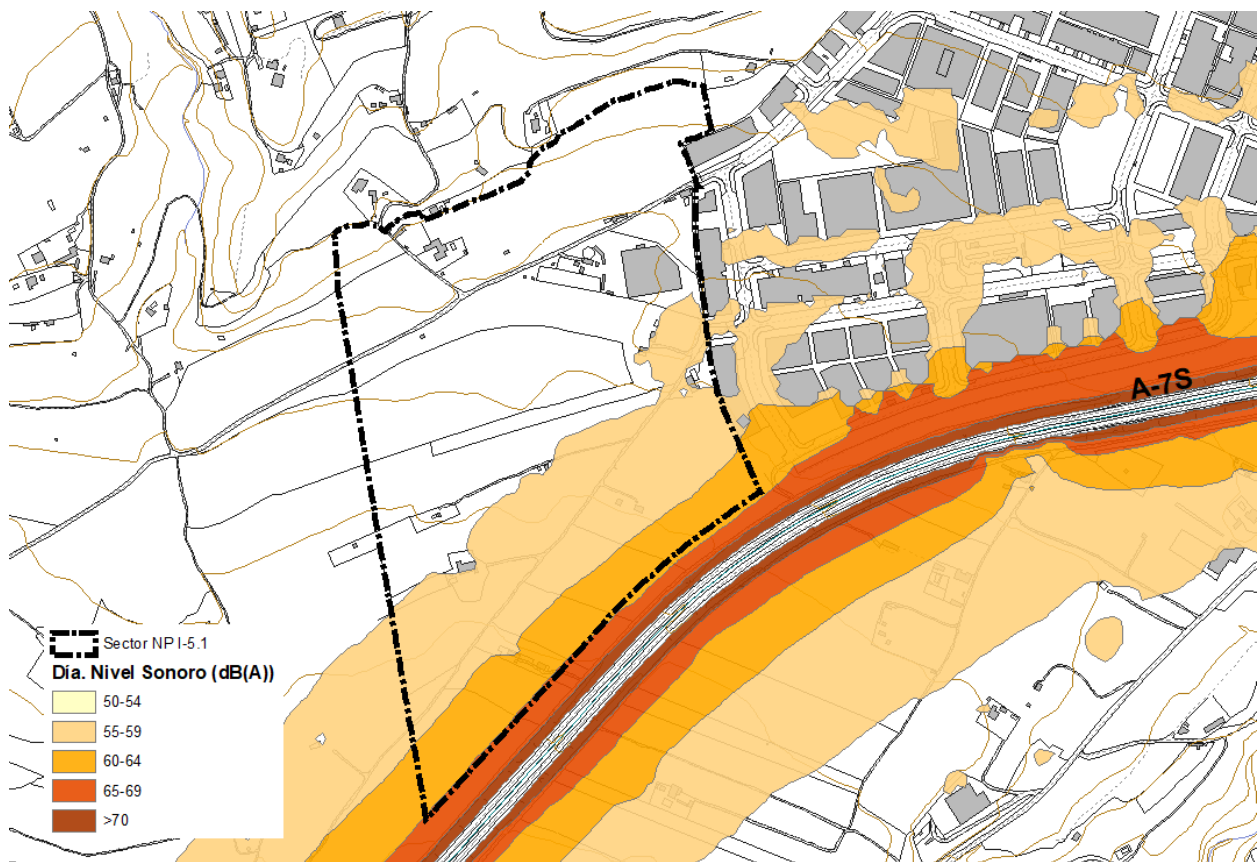
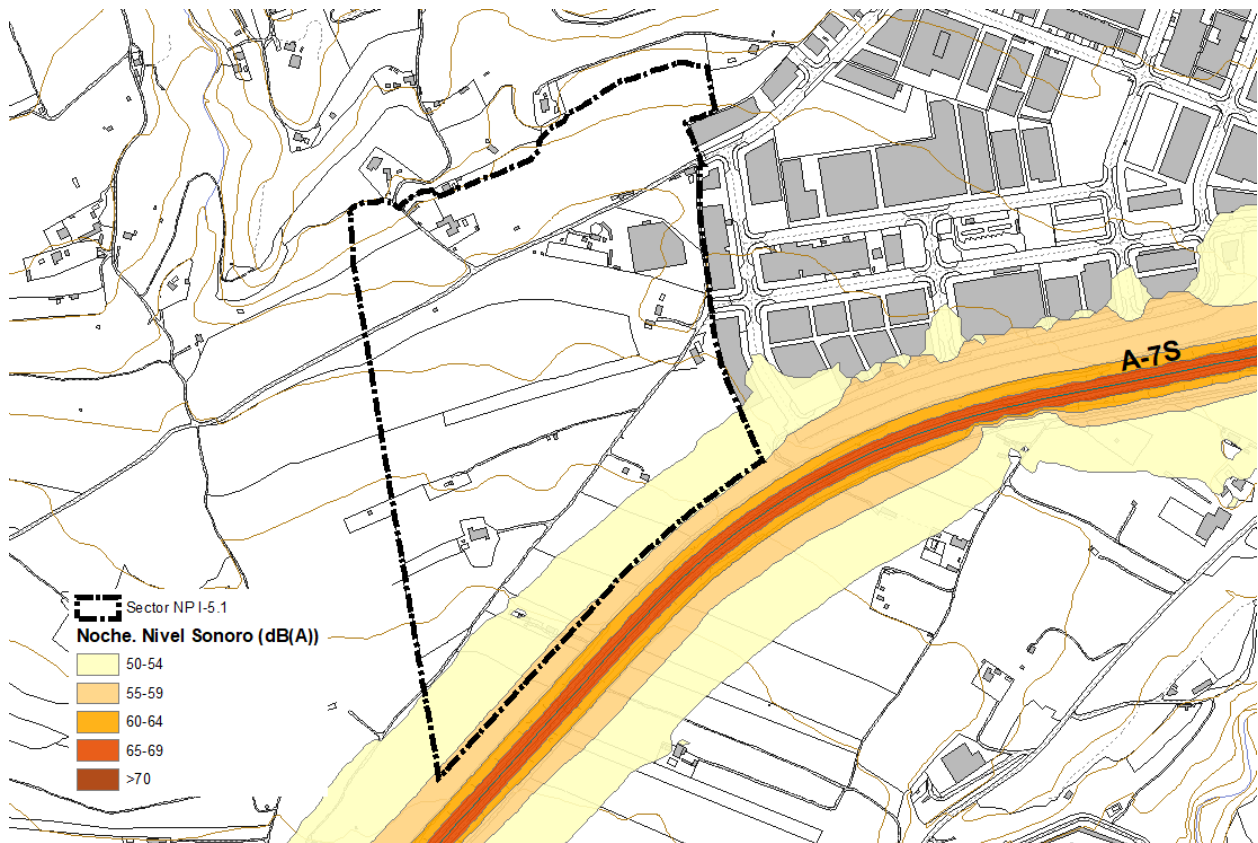


UME	Carretera	Provincia	P.K. inicio	P.K. final	Tipo
3_A-7S	A-7S	Alicante	7+370	67+200	Autovía
IMD	15.449	Velocidad Media	87,96	% pesados	10,19
Tráfico	IMh (Veh/h)		Velocidad (km/h)		
	veh. ligeros	veh. pesados	veh. ligeros	veh. pesados	
DIA	891	117	88,85	80,41	
TARDE	620	36	88,85	80,41	
NOCHE	81	10	88,85	80,41	
Municipios: San Vicente de Raspeig, Alicante, Tibi, Castalla, Onil, Ibi, Jijona, Alcoy, Cocentaina, Benimarfull, Alcocer de Planes, L'Alquería d'Asnar y Muro de Alcoy.					

Según la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la contaminación acústica, los objetivos de calidad acústica en zonas industriales son 70 dB(A) de día y 60 dB(A) de noche, tal y como se observa en la siguiente tabla.

Uso dominante	Nivel sonoro dB(A)	
	Día	Noche
Sanitario y Docente	45	35
Residencial	55	45
Terciario	65	55
Industrial	70	60

De acuerdo a los resultados mostrados en los mapas estratégicos de ruido de la red de carreteras del estado, el ámbito del sector se encuentra por debajo de estos valores, por lo que no se requieren medidas encaminadas a reducir la incidencia acústica de la A-7 sobre el sector.



En relación a la posible incidencia acústica de las futuras actividades a instalar en el polígono sobre el resto del territorio, indicar que, tal y como se expone en el artículo 18 del Decreto 266/2004, de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen normas de prevención y corrección de la contaminación acústica en relación con actividades, instalaciones, edificaciones, obras y servicios:

Será responsabilidad de los titulares de actividades susceptibles de generar ruidos y vibraciones el llevar a cabo un control de las emisiones acústicas y de los niveles de recepción en el entorno, mediante la realización de auditorías acústicas, al inicio del ejercicio de la actividad o puesta en marcha y, al menos, cada cinco años o en un plazo inferior si así se estableciera en el procedimiento en que se evaluará el estudio acústico.

En caso de detectarse niveles sonoros por encima de los límites marcados por la legislación vigente en los receptores más sensibles a cada actividad, será responsabilidad del titular llevar a cabo las pertinentes acciones correctoras. Estas medidas se consideran suficientes para garantizar que los niveles de inmisión acústica desde el sector a otras zonas del municipio serán conformes con la legislación vigente.

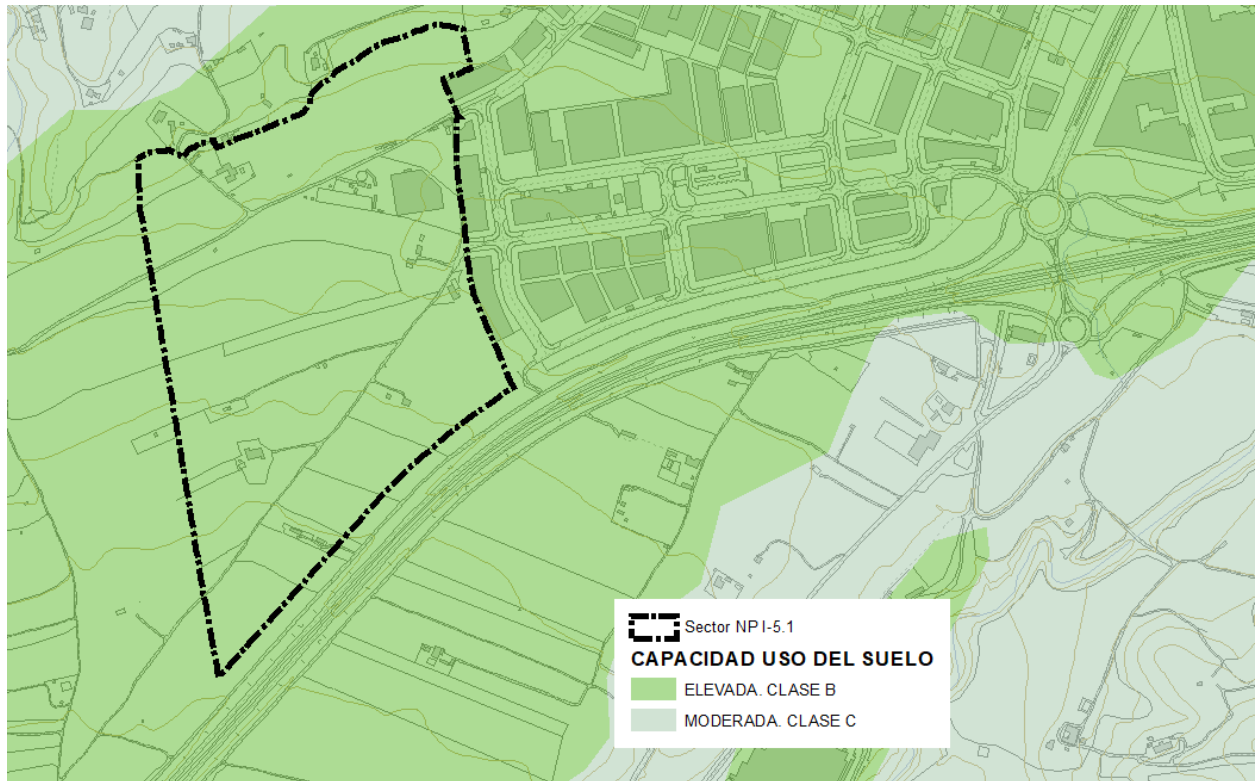
E.2.4 Litología

Todo el ámbito se encuentra en la capa litológica **SI / 4-5; limos y arcillas y SI / 2-3; Cantos, gravas y arenas**, apta para ser urbanizada.

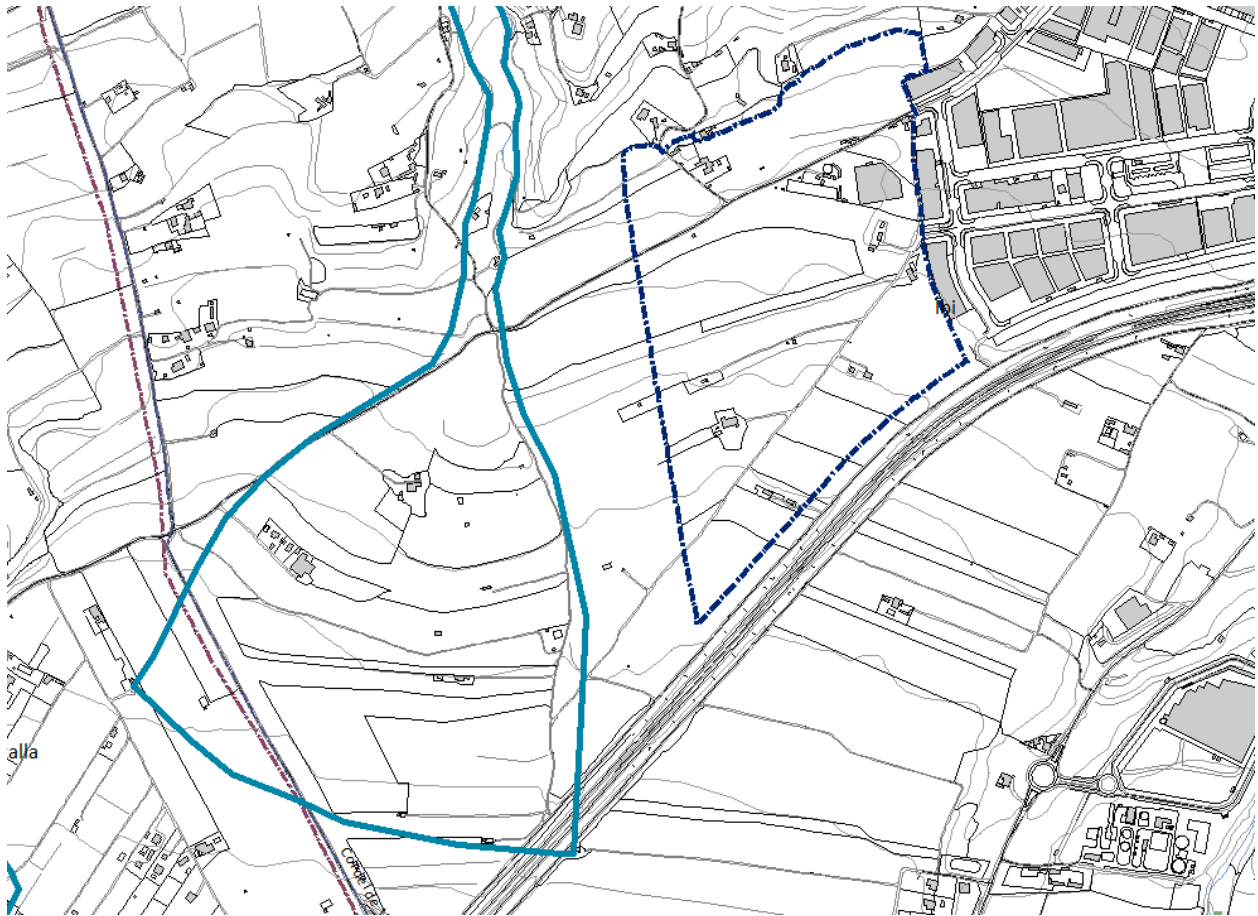


E.2.5 Capacidad de uso del suelo

La capacidad de suelo es elevada (clase B) en todo el sector.



E.2.6 Aguas superficiales. Barrancos y riesgo de inundación

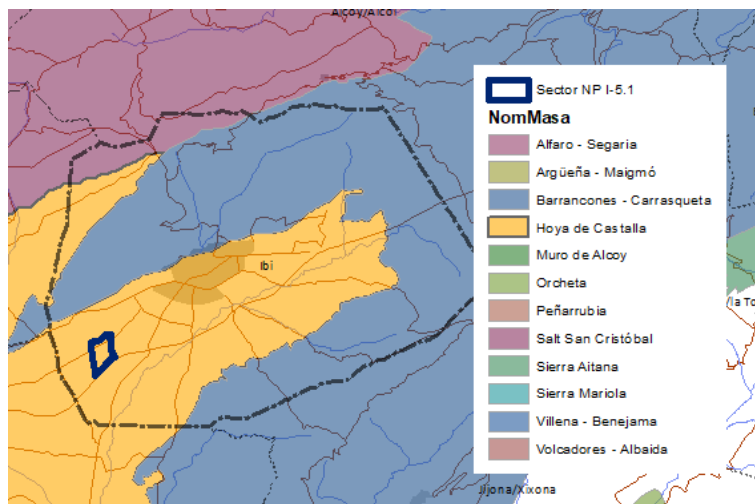


Elementos de la hidrografía lineal y envolvente de peligrosidad de inundación en las inmediaciones del sector.

El Sector NPI-5.1 no se encuentra afectado por ningún cauce significativo, si bien transcurre al noroeste del sector el Barranco de las Gargas, aunque su peligrosidad de inundación no afecta al ámbito

E.2.7 Aguas subterráneas. Accesibilidad y vulnerabilidad de acuíferos

La zona del NPI-5.1 se sitúa sobre la masa subterránea de agua Hoya de Castalla (080.064) en la Unidad Hidrogeológica Barrancones-Carrasqueta. El Acuífero de la Hoya de Castalla abarca unos 90 km² de superficie y se extiende entre Onil, Castalla, Ibi y Tibi.

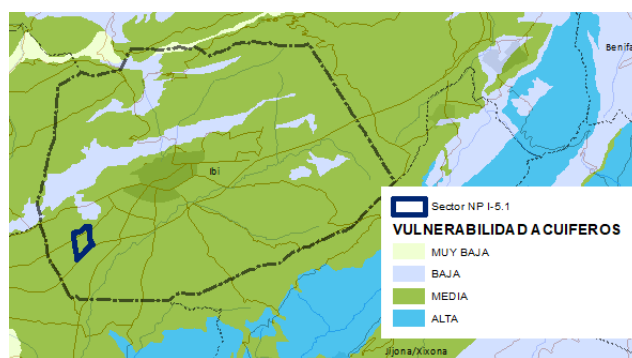
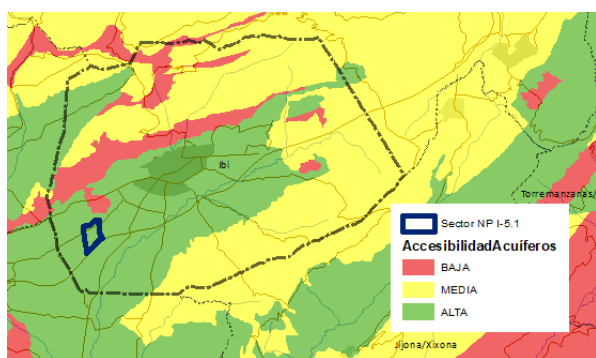


Delimitación de las masas de agua subterránea en el entorno del ámbito

Los 1,16 hm³/año de aprovechamientos subterráneos del acuífero se utilizan para riego, uso doméstico e industrial. Su evolución piezométrica se mantiene estable y la salinidad del agua es moderada.

La **accesibilidad** al acuífero es media, pero no se prevé la instalación de ningún pozo nuevo de extracción de agua para la nueva urbanización, pues éste procederá del servicio municipal de agua.

La **vulnerabilidad** del acuífero es media en todo el ámbito de actuación. La adecuación urbanística de esta categoría de terrenos es **compatible con los usos industriales** desde el punto de vista de contaminación de las aguas subterráneas, siempre que se resuelva el tratamiento controlado de sus residuos.



Accesibilidad y Vulnerabilidad de los acuíferos en el entorno de la actuación

En cuanto a la recarga de acuíferos, el sector se constituye en un suelo crítico para la recarga de acuíferos. Estas áreas están presentes en las líneas de acción más importantes del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2011-2030 y deben ser consideradas en el planeamiento y en el diseño de la Infraestructura Verde según ha establecido la Direcció General de Política y Paisaje. Ésta ha establecido una serie de recomendaciones según la permeabilidad de estas áreas.

Ibí es un municipio que, tiene una superficie permeable de 48.812.873,15 m² lo cual supone un 77,50% de su término municipal y un 12% de superficie permeable impermeabilizada según el documento de Cartografía Territorial de las Principales Zonas de Acuíferos de la Generalitat Valenciana (todavía provisional). Según el criterio establecido en la Resolución de 12 de junio de 2020, de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje, respecto de la utilización de la cartografía territorial de los suelos críticos

para la recarga de acuíferos dentro del marco de la ordenación y gestión de la infraestructura verde del territorio en la Comunitat Valenciana (DOCV nº 8838 de 18 de junio de 2020), lo aconsejable sería que los nuevos usos y actividades que se implanten deberían tener una superficie permeable de, al menos en suelo industrial, del 15%. Para este cometido, resulta de gran interés la utilización de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible.

E.3 El medio biótico

Consultado banco de datos de la biodiversidad de la infraestructura valenciana de datos espaciales a través del visor GVA, comprobamos que el ámbito no tiene ningún tipo de afección.

E.4 Espacios protegidos

El Sector NPI-5.1 no está afectado por ningún espacio protegido (cuevas, monumentos naturales, parques naturales, reservas naturales, zonas húmedas, parajes naturales municipales, paisajes protegidos ni elementos de la red natura 2000 (ZEC, LIC, ZEPA))

E.5 Forestal, PATFOR y prevención de incendios

En el ámbito, que pertenece a la demarcación forestal de Alcoi, encontramos suelo no forestal, sin ningún valor de conservación. El ámbito tampoco está afectado por vías pecuarias, senderos, árboles monumentales, obras de corrección hidrológicas, plantaciones forestales temporales, fincas patrimoniales o montes gestionados por la conselleria. No tiene riesgo de incendios según el Plan de Prevención de Incendios Forestales de la Demarcación Forestal de Alcoi. Ibi tiene un Plan Local de Prevención de Incendios Forestales.

E.6 Patrimonio cultural

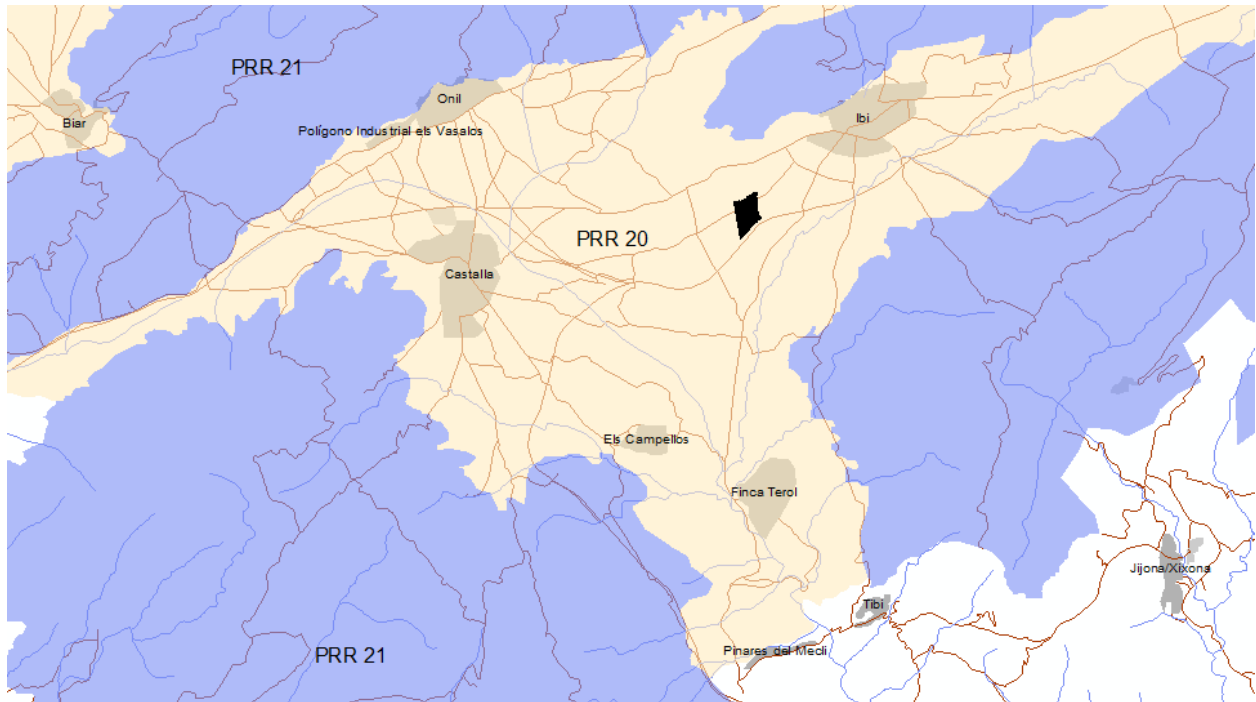
No hay afecciones a los elementos catalogados del municipio.

E.7 Paisaje

El municipio de Ibi no dispone de Estudio de Paisaje aprobado, el ámbito pertenece al Paisaje de Relevancia Regional de las Sierras del interior de Alicante, Mariola, Maigmó y Penya Roja (PRR-20) de la Comunitat Valenciana.

El ámbito de actuación se encuentra en el valle de la Foia de Castalla (subcomarca de l'Alcoià) entre un entorno montañoso. Este valle comprende los núcleos urbanos de Castell, Tibi, Ibi, Onil y Biar. Ibi se encuentra al este del valle.

El ámbito de actuación se encuentra en el Paisaje de Relevancia Local PRR 20 Sierras del interior de Alicante, Mariola, Maigmó y Penya Roja.



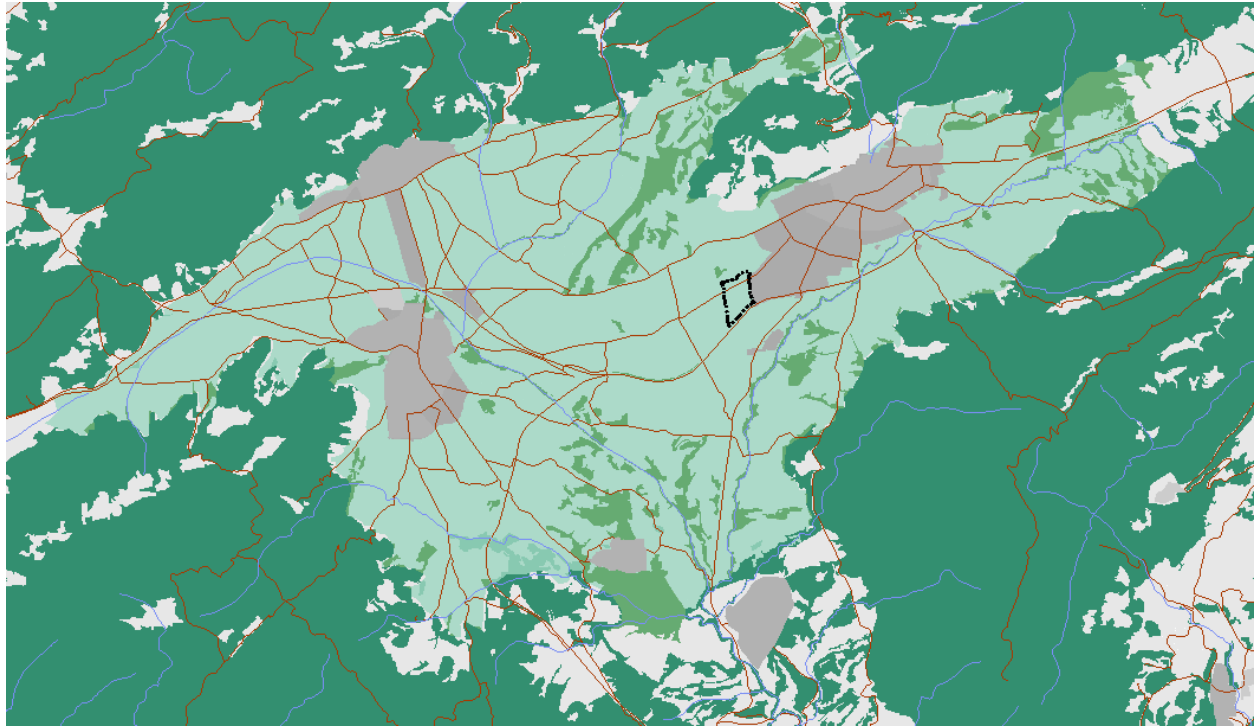
Entre los objetivos de calidad que se prevén para esta área figura mantener la configuración y patrones agrarios tradicionales como en el Fondó de l'Alfàs, situado entre Ibi, Castalla y Onil, donde se encuentra el sector.

Observado el entorno del sector, se configuran las siguientes unidades de paisaje

Unidad de Paisaje 1: Antrópica Urbana. Comprende aquellos ámbitos modificados consecuencia de las actividades humanas, y está constituida principalmente por las zonas urbanas residenciales e industriales.

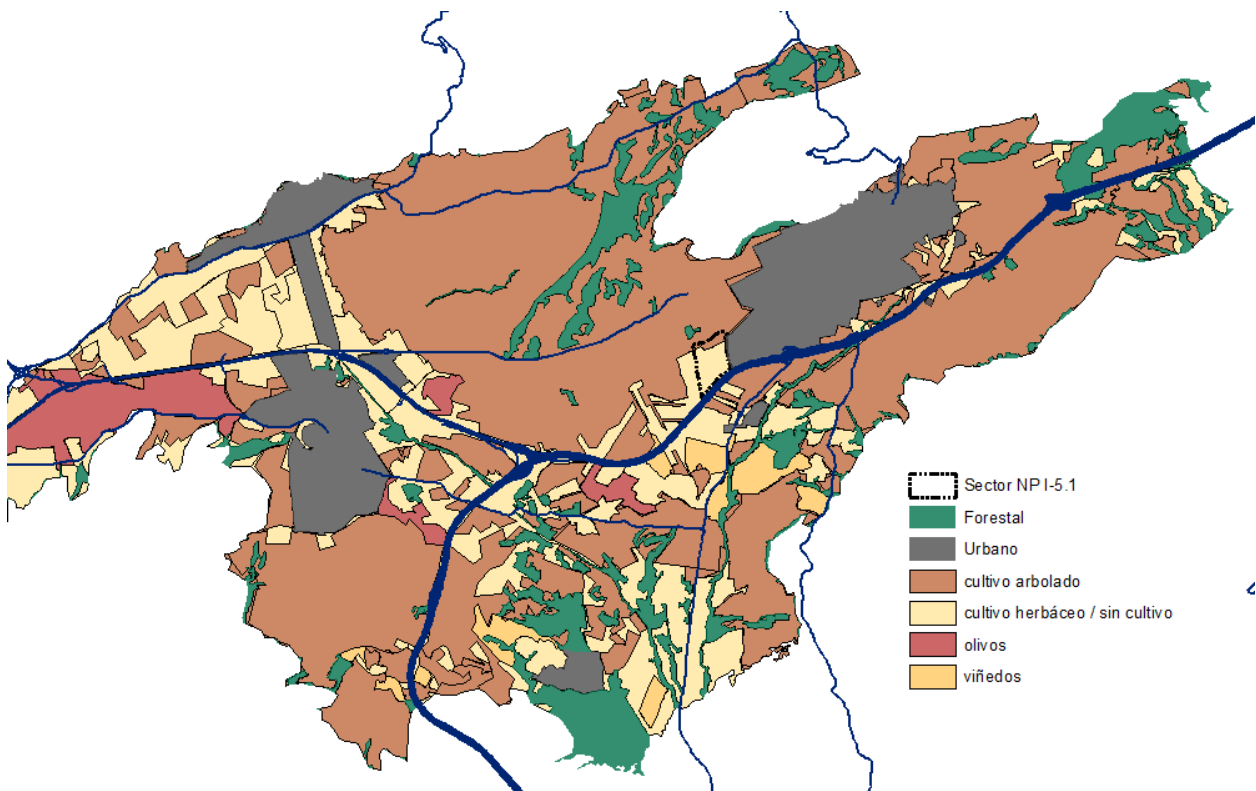
Unidad de Paisaje 2: Agrícola. Paisaje fundamentalmente agrícola de frutales y olivos. Se encuentra salpicada por industrias, algunas también de carácter agrícola y viviendas.

Unidad de Paisaje 3: Forestal. Comprende básicamente la zona que rodea el valle, con pequeñas incursiones en el mismo.



Unidades de paisaje a nivel supramunicipal, urbana-forestal y agrícola

El Sector NP I-5.1 se encuentra en la unidad de paisaje 2, dónde algunos cultivos han sido abandonados. En general, las zonas cercanas a las grandes infraestructuras de transporte que atraviesan el valle (A-7 ó CV-80) y zonas colindantes a los cascos urbanos, son donde se concentran las zonas de abandono de cultivos.





Como medidas principales a tomar desde la ordenación del sector, ésta debe garantizar una transición con los espacios naturales al norte del sector y establecer unas normas de integración paisajística, sobre todo, en el frente hacia la A7 (sur del sector)

E.8 Demografía y socio economía

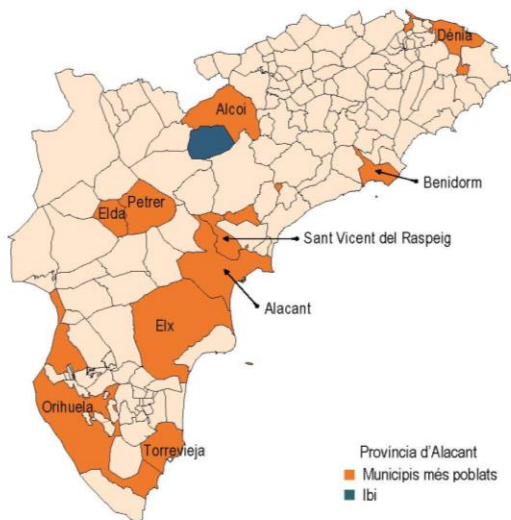
Las características de la población se resumen la ficha del Portal Estadístico de la Comunitat Valenciana:



**GENERALITAT
VALENCIANA**
Conselleria d'Economia
Sostenible, Sectors Productius,
Comerç i Treball

Fitxa municipal Edició 2020

Ibi



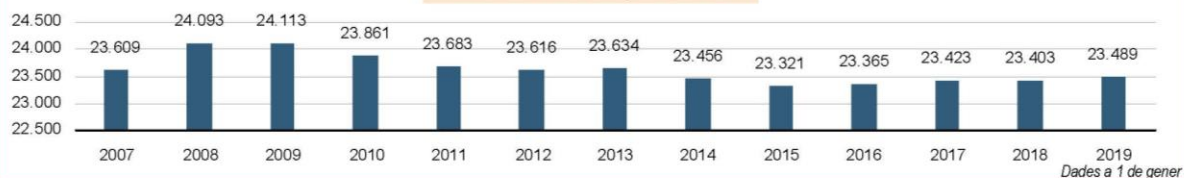
Codi INE	03079
Província	Alacant
Comarca	L'Alcoià

Distància a la capital de província (Km)	38,0
Superfície (Km²)	62,52
Densitat de població (hab/Km²) - 2019	375,68
Altitud (m)	754

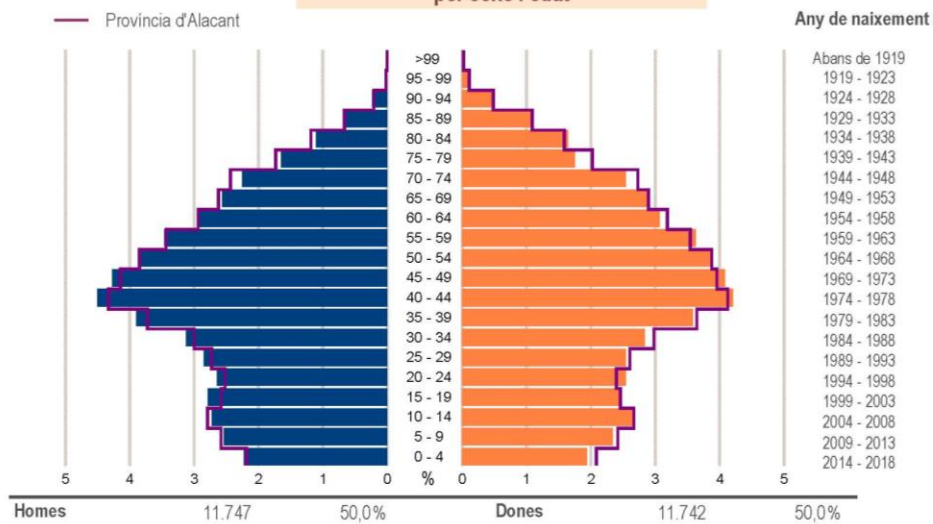
Municipi costaner	No
-------------------	----

	Nombre	Habitants
Població a 1 de gener 2019	-	23.489
Entitats singulars	1	-
Nuclis	1	22.898
Disseminats	1	591

Evolució de la població



Població a 1 de gener de 2019 per sexe i edat



Indicadors demogràfics

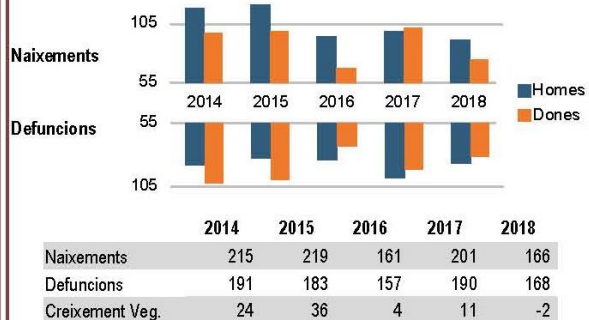
Índex		Municipi	Província	Comunitat Valenciana
Dependència	$((\text{Pob. } <16 + \text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64)) \times 100$	52,1 %	54,8 %	54,0 %
Dependència població <16 anys	$((\text{Pob. } <16) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64)) \times 100$	23,3 %	24,3 %	24,4 %
Dependència població >64 anys	$((\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. de } 16 \text{ a } 64)) \times 100$	28,8 %	30,5 %	29,7 %
Envel·liment	$((\text{Pob. } >64) / (\text{Pob. } <16)) \times 100$	123,6 %	125,7 %	121,8 %
Longevitat	$((\text{Pob. } >74) / (\text{Pob. } >64)) \times 100$	46,1 %	46,1 %	47,7 %
Maternitat	$((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Dones de } 15 \text{ a } 49)) \times 100$	18,8 %	19,3 %	19,2 %
Tendència	$((\text{Pob. de } 0 \text{ a } 4) / (\text{Pob. de } 5 \text{ a } 9)) \times 100$	85,6 %	85,4 %	84,6 %
Renovació de la població activa	$((\text{Pob. de } 20 \text{ a } 29) / (\text{Pob. de } 55 \text{ a } 64)) \times 100$	80,9 %	78,3 %	78,5 %

Població per nacionalitat i sexe 2019



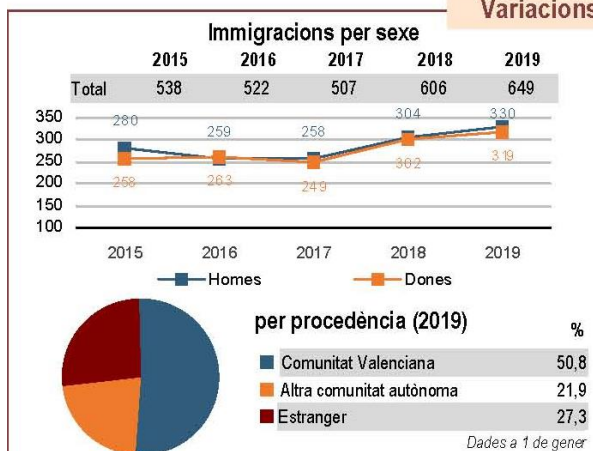
Dades a 1 de gener

Moviment natural de la població

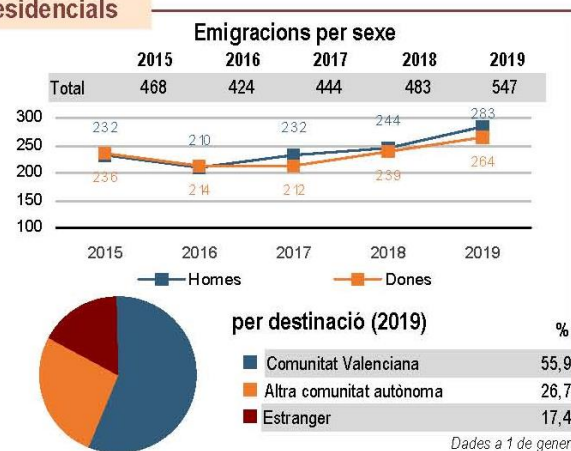


Dades a 31 de desembre

Variacions residencials

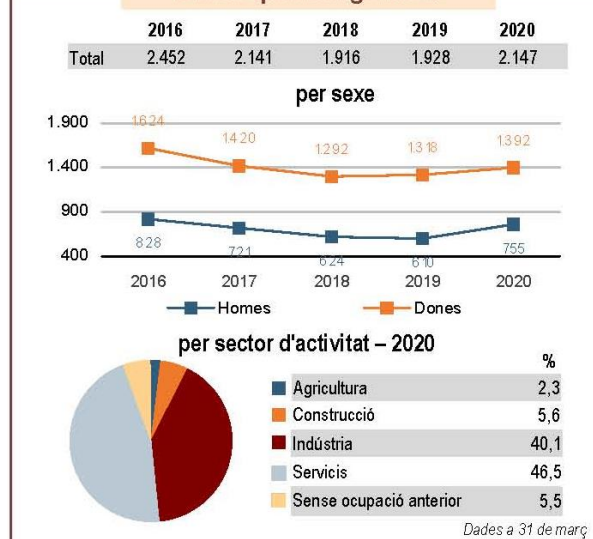


Dades a 1 de gener



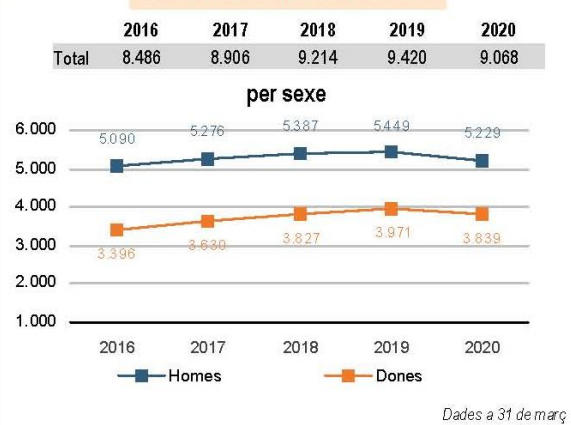
Dades a 1 de gener

Desocupació registrada



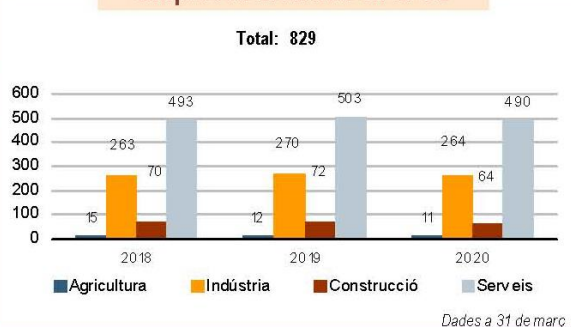
Dades a 31 de març

Persones afiliades a la SS



Dades a 31 de març

Empreses inscrites en la SS

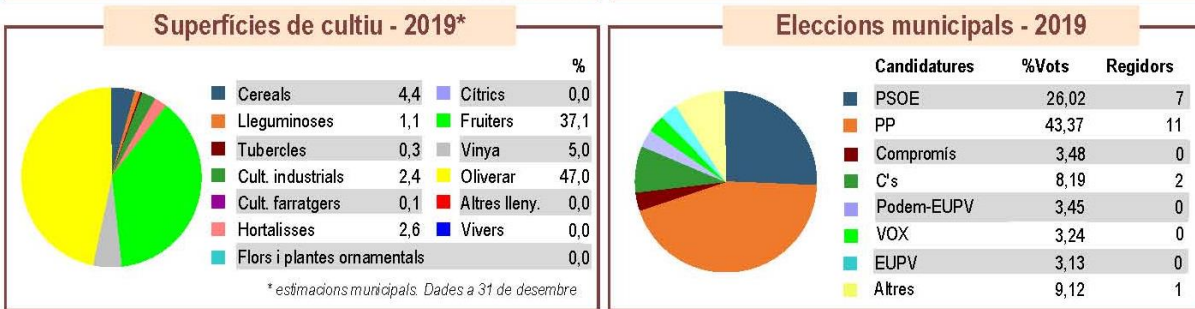
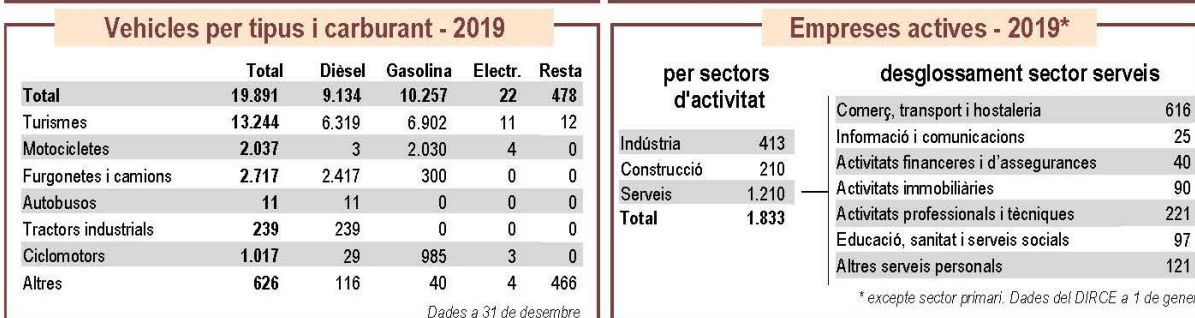
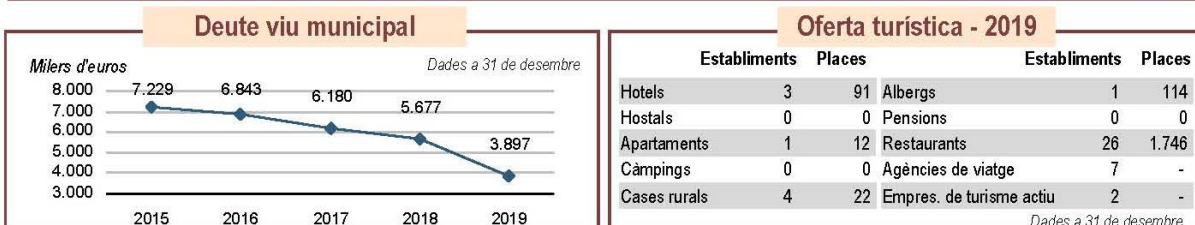
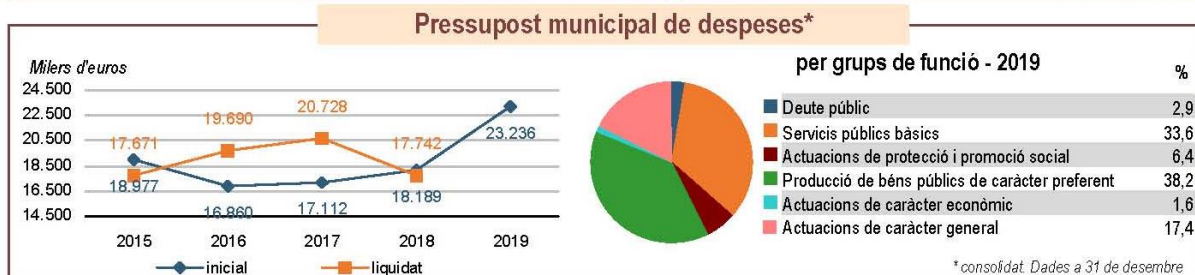
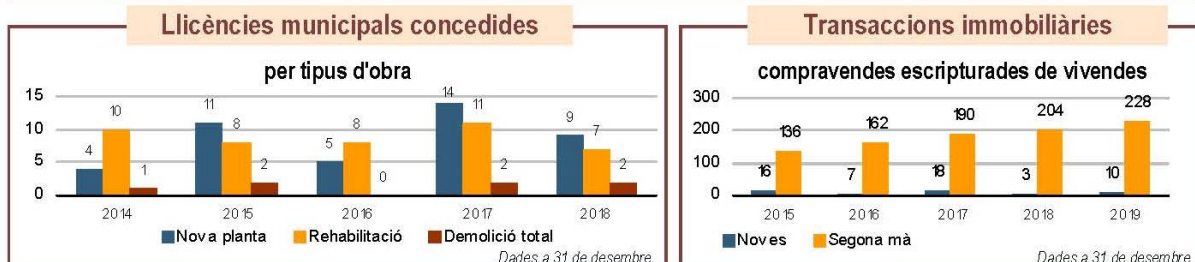


Dades a 31 de març

IRPF*

	2014	2015	2016	2017
Titulars	12.812	12.504	12.354	12.665
Declaracions	10.424	10.187	10.144	10.598
Renda bruta/declaració (€)	20.704	21.354	21.959	22.545
Renda disponible/declaració (€)	17.273	18.003	18.386	18.790

*Impost sobre la Renda de les Persones Físiques. Dades a 31 de desembre



E.9 Infraestructuras

La presencia de infraestructuras en el ámbito o en sus alrededores, provoca una serie de afecciones. Éstas figuran en la documentación gráfica que acompaña a este documento, y son:

Gaseoducto

El límite oeste del sector es el trazado de un gaseoducto, que soportará las correspondientes afecciones, servidumbres y autorizaciones de paso establecidas en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de Hidrocarburos. En concreto el art. 107.4 define la afección de las fincas sobre los gasoductos:

*1.ª Imposición de servidumbre permanente de paso, en una **franja de terreno de hasta cuatro (4) metros, dos a cada lado del eje**, que se concretará en la resolución de autorización, a lo largo de la canalización por donde discurrirá enterrada la tubería o tuberías que se requieran para la conducción. Esta servidumbre que se establece, estará sujeta a las siguientes limitaciones de dominio:*

i. Prohibición de efectuar trabajos de arada o similares a una profundidad superior a cincuenta centímetros, así como de plantar árboles o arbustos de tallo alto, a una distancia inferior a dos metros, a contar desde el eje de la tubería o tuberías.

ii. Prohibición de realizar cualquier tipo de obras, construcción, edificación, o de efectuar acto alguno que pudiera dañar o perturbar el buen funcionamiento de las instalaciones, a una distancia inferior a diez metros (10 m) del eje del trazado, a uno y otro lado del mismo. Esta distancia podrá reducirse siempre que se solicite expresamente y se cumplan las condiciones que, en cada caso, fije el órgano competente de la Administración Pública.

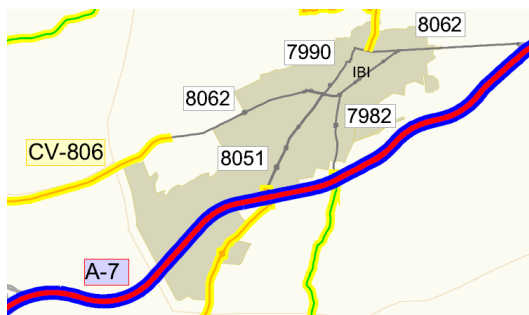
iii. Permitir el libre acceso del personal y equipos necesarios para poder vigilar, mantener, reparar o renovar las instalaciones con pago, en su caso, de los daños que se ocasionen.

iv. Posibilidad de instalar los hitos de señalización o delimitación y los tubos de ventilación, así como de realizar las obras superficiales o subterráneas que sean necesarias para la ejecución o funcionamiento de las instalaciones.

Se ha recibido informe del titular de la línea, ENAGAS, en el que se confirman estas servidumbres.

Carreteras

La Autovía A7 discurre al sur del sector, ésta está sometida a las afecciones propias de una autovía establecidas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de Carreteras, dado que es de titularidad estatal, esto es, la zona de dominio público, la zona de servidumbre, la zona de afección y la zona de limitación a la edificabilidad.



Mapa de Carreteres de la Comunitat Valenciana

Llegenda i Simbologia

	XCE Autopista/Autovia		X Local Diputacions
	Autopista/Autovia GV		Camins de domini públic / Vials Municipals
	X Carreteres Estat		Vies i camins de servei
	X Bàsica		Vials en construcció
	X Local GV		Vials auxiliars

De todas ellas, la única que queda dentro del sector es la zona de afección, que según el art. 32 de la ley 37/2015:

1. La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas **interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías** y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

(...)

2. Para ejecutar en la zona de afección **cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales**, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la **previa autorización del Ministerio de Fomento**, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. La solicitud de autorizaciones podrá efectuarse, en todo caso, por los medios telemáticos previstos en la legislación sobre procedimiento administrativo y sus normas de desarrollo.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.

4. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la línea límite de edificación definida en el artículo 33.1, sólo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía, o en las previsiones de los planes, estudios o proyectos de construcción, conservación, ampliación o variación de carreteras del Estado en un futuro no superior a diez años, contados a partir de la fecha de la autorización u orden para realizar el correspondiente estudio.

Línea aérea de alta tensión

El sector se encuentra atravesado de este a oeste por una línea aérea de alta tensión (132Kv), su presencia provoca una serie de afecciones definidas en el RD 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, suministro y procedimiento de autorización de instalaciones de energía eléctrica y en el RD 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.

Se ha recibido informe del titular de la línea, grupo IBERDROLA, en el que se definen las coordenadas de los apoyos y el área de afección, que es una parábola que en su punto más desfavorable tiene una afección a cada lado del eje de la línea de 19,938 metros.

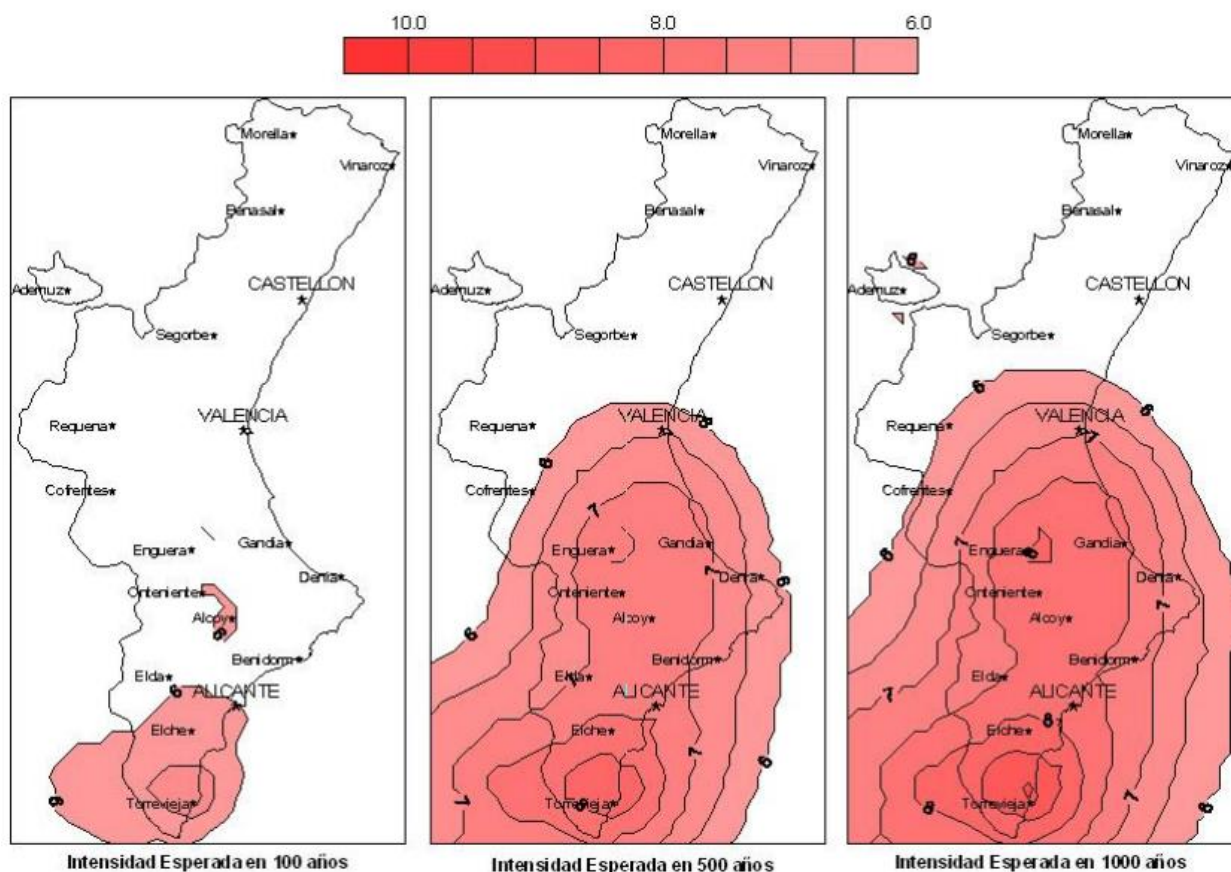
E.10 Riesgos

Consultada la cartografía de riesgos de la antigua COPUT, para los riesgos no analizados en puntos anteriores y a través del visor GVA:

- Riesgo de deslizamientos ni desprendimientos. No hay
- Riesgo de erosión actual. Muy baja (0-7 Tm/ha/año)
- Riesgo de erosión potencial. Baja, 7-15 Tm/ha/año

El riesgo sísmico en la Comunidad Valenciana viene determinado el Plan Especial frente al Riesgo Sísmico, aprobado por Decreto 44/2011, de 29 de abril, del Consell:

La peligrosidad sísmica representa la probabilidad de ocurrencia, dentro de un período específico de tiempo, de un movimiento sísmico del terreno de un nivel de severidad determinado.



Intensidad promedio esperada para distintos periodos de retorno en la Comunitat Valenciana (Fuente: Plan Especial Sísmico de la Comunitat Valenciana)

Ibi posee un grado de intensidad sísmica esperada a 500 años de 8 (dado que es superior a 7, según el Plan Especial, los gestores de los servicios básicos de Ibi deben atender a una serie de actuaciones (punto 3.8.3 del Plan))

En cuanto a la vulnerabilidad sísmica, se define como la predisposición intrínseca de una estructura, grupo de estructuras o de una zona urbana completa de sufrir daño durante la ocurrencia de un movimiento sísmico de una severidad determinada.

Por tanto, en este sentido, se estará a lo dispuesto en la Norma de construcción sismorresistente.

Transporte Mercancías Peligrosas

Ibi es un municipio clasificado por el Decreto 49/2011, de 6 de mayo, del Consell, por el que se aprueba el Plan Especial frente al Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril, con riesgo alto, por tener dentro de una banda de 500 metros de las vías que determinan este riesgo, en este caso, la Autovía A7, usos residenciales.

E.11 Movilidad

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ibi se realiza un análisis de la movilidad en este municipio y se establece un Plan de Acción con una serie de medidas de las cuales, son directamente aplicables al Sector NP I-5.1:

- La Gestión de la Movilidad del Polígono Industrial.

En esta medida, se propone la reducción de la velocidad, la mejora de la señalización en los entornos industriales y la gestión del estacionamiento.

- Movilidad por trabajo

En esta medida, se propone diversas actuaciones, de las cuales desde el planeamiento interesa la creación de una red de carriles bici o la coordinación con los servicios urbanos de transporte.

A continuación, se muestran estas medidas en detalle extraídas del PMUS:

Estrategia 3.5

Gestión de la Movilidad del Polígono Industrial

Objetivos generales a los que responde

1, 2, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 17.

Lógica de la estrategia

El Polígono Industrial de Ibí es el mayor centro de atracción de viajes del municipio, tal y como se ha expuesto en el diagnóstico, generando un 45% de los desplazamientos internos por motivo de trabajo.

El 84% de los trabajadores acude a su puesto de trabajo en el polígono en vehículo privado, ocasionando importantes problemas de estacionamiento ilegal, tales como aparcamiento sobre aceras, en pasos peatonales, etc., y de elevadas velocidades de circulación en determinados puntos de la red viaria, que disuaden a posibles usuarios de la bici.

Para minimizar e, incluso, erradicar estas prácticas, esta estrategia plantea posibles soluciones que permitan mejorar la movilidad en el Polígono Industrial.



Estacionamiento sobre las aceras en el Polígono Industrial de Ibí. Fuente: elaboración propia.

Propuesta de Actuaciones

- **Reducción de velocidades.**
 - La configuración viaria de la zona industrial presenta calles largas y anchas para facilitar la maniobrabilidad de los camiones, circunstancia que incentiva además el uso de vehículo privado y la adopción de velocidades indebidas para el tránsito por la zona. Para solventar esta incidencia se propone:
 - Disponer elementos de calmado de tráfico, también adaptados a vehículos pesados, en las calles más conflictivas (bandas sonoras, almohadas, etc.).



Ejemplos de almohada en calzada (izquierda) y estrechamiento de carril (derecha). Fuente: Google.

- En las vías más amplias se podrán crear pequeños desvíos en el eje de la trayectoria del viario mediante isletas o estrechamientos de la calzada.
- Limitación de las velocidades máximas de circulación a 30 km/h.
- **Mejora de la señalización.**
 - La señalización es un elemento fundamental en la gestión del tráfico, pues es una herramienta determinante en la mejora de la circulación viaria, y del estacionamiento. A este respecto es importante comentar que se ha detectado un alto grado de desinformación por parte de los conductores de la localización de las principales áreas de estacionamiento o de los itinerarios óptimos.
 - En este contexto, se considera necesario el desarrollo de un plan de mejora de la señalización en el polígono industrial de Ibí dirigido a cualquier tipo de usuario y modalidad de transporte (conductores, ciclistas o peatones), que abarcará los siguientes aspectos:
 - Inventario de la señalización actual y detección particular de la problemática.
 - Jerarquización del viario.
 - Identificación de los principales centros atractores.
 - Definición de itinerarios óptimos y de alternativas de recorrido para evitar puntos negros de congestión.
 - Propuestas de señalización, con atención especial a los puntos estratégicos del viario. En intersecciones y desvíos se considerará la particularidad de cada uno de ellos.
 - Ubicación de las bolsas de estacionamiento adecuadamente acondicionadas. A modo de ejemplo, se muestra el aparcamiento de Alfaç III, entre la Calle Castelló de la Plana y la Calle Sevilla, que, a pesar de disponer de 82 plazas habilitadas para el estacionamiento y más de 8.200 m² de suelo disponible, se encuentra infrautilizado.



Ubicación del parking Alfaç III. Fuente: elaboración propia.

- Es conveniente incluir en la señalización tiempos aproximados de recorrido a pie y en bicicleta entre el origen y destino para fomentar así la movilidad activa.
- Se requerirá la aplicación de los siguientes aspectos de normalización del diseño de la señalización:
 - Debe ser completa y continua, desde el origen hasta el destino.
 - Fácil de detectar, interpretar y retener.

- Legible para los conductores mientras circulan (sin obligar a que tengan que frenar o pararse para leer la señal).
- Uniformidad de dimensiones, color, tipología de los paneles, etc.
- Respetuosa con el entorno y sostenible.
-
- **Gestión del estacionamiento**
 - Uno de los principales problemas de la movilidad en el Polígono Industrial de Ibí es la gran ocupación de espacios públicos por los vehículos, tanto ligeros como pesados.
 - La nula conectividad del transporte público con la zona, junto con la alta dependencia del vehículo privado para los desplazamientos al trabajo y la elevada indisciplina en el aparcamiento, genera un impacto negativo que dificulta la movilidad en modos más sostenibles (en determinados lugares los espacios peatonales están completamente ocupados por los coches).
 - Para garantizar una adecuada política de gestión del estacionamiento, se proponen las siguientes actuaciones:
 - Destinar plazas específicas para los trabajadores que compartan coche. Esta propuesta debe coordinarse con la “Estrategia 4.2: Movilidad por trabajo”.
 - Incrementar el control y las sanciones. Esta medida implica la actuación de la Policía Local.
 - Instalación de bolardos o barreras de seguridad para proteger los espacios peatonales y evitar el estacionamiento irregular.
 - Acondicionar y señalizar el espacio de estacionamiento de vehículos.



Policia cumplimentando una multa (izquierda) y bolardo (derecha). Fuente: Google.

Interacciones con otras estrategias

1.1, 1.2, 2.1, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 4.1, 4.2 y 4.5

Ejecución (años)			Inversión (M€)					Operación y mantenimiento (M€/año)		
<4	4-8	>8	< 0,5	0,5-1	1-5	5 - 10	>10	< 0,5	0,5-1	>1

Estrategia 4.2

Movilidad por Trabajo

Objetivos generales a los que responde

1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 13, 16, 17 y 18.

Lógica de la estrategia

Existe una importante concentración de empresas en el Parque Empresarial de Ibi, uno de los más importantes de la provincia de Alicante, donde la oferta de estacionamiento resulta claramente insuficiente para los ciudadanos que diariamente acuden a su puesto de trabajo, mayoritariamente utilizando el vehículo privado.

La implantación de esta estrategia pretende impulsar el desarrollo de medidas que, con una planificación y metodología adecuada, favorezcan la utilización de modos sostenibles para los desplazamientos a los centros de trabajo mediante la implantación de diferentes acciones, entre las que podemos destacar la mejora de los viarios para el tránsito peatonal y ciclista, el establecimiento de ciertas ventajas o privilegios para los usuarios de modos de transporte saludables, el incremento de las condiciones de seguridad (vial e iluminación, principalmente), y la consideración de los criterios de accesibilidad universal para todas las personas.



Vista general del Parque Empresarial de Ibi. Fuente: IBIAE.

Propuesta de Actuaciones

- Creación de una red de carriles bici conectados que posibiliten utilizar este medio para acceder al puesto de trabajo.
- Disposición de aparcamientos seguros para bicicletas en las propias empresas, y de vestuarios con duchas para que los usuarios de este modo de desplazamiento puedan asearse antes del comienzo de la jornada laboral.
- Programación de ayudas para adquisición de bicicletas y material específico asociado (casco, ropa, etc.).
- Mejora del servicio de transporte público urbano de IBI, que actualmente no presta servicio en el polígono, mediante la modificación de la línea actual, o mediante la creación de una segunda línea que complemente a la anterior.
- Desarrollo e implantación de Planes de Transporte al Trabajo (PTT) o Planes Agrupados de Movilidad al Trabajo, para mejorar las condiciones de accesibilidad de la plantilla de una empresa o de un conjunto de empresas.
- Coordinación de las posibles rutas de empresa con las de los servicios urbanos e interurbanos, y previsión de horarios nocturnos si existe actividad en esa franja.
- Incorporación de autobuses lanzadera que en horarios punta conecten puntos estratégicos (paradas de la Avenida Juan Carlos I, o posibles aparcamientos disuasorios) con las zonas de concentración empresarial.

- Establecimiento de incentivos de cualquier índole para aquellas empresas que fomenten el uso de modos de transporte sostenibles (ventajas fiscales, posibles descuentos, etc.).
- Como referencia puede impulsarse el desarrollo de un PTT para los trabajadores del propio Ayuntamiento, o, incluso, el de un programa piloto en el que participen entidades públicas y privadas.
- Espacios exclusivos para el aparcamiento y recarga de vehículos eléctricos o híbridos enchufables.
- Puesta en marcha de programas de coche compartido al trabajo (carpooling), disponiendo de la posibilidad de reserva de plaza en los propios centros de trabajo para los grupos de trabajadores adheridos a esta modalidad.
- Creación de canales de participación para que los trabajadores puedan expresar sus necesidades en materia de movilidad.



Car pooling y plazas de estacionamiento en empresas para vehículo eléctrico.
Fuentes: Sride y Endesa.

Interacciones con otras estrategias

1.2, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 y 4. 5.

Ejecución (años)			Inversión (M€)					Operación y mantenimiento (M€/año)		
<4	4-8	>8	< 0,5	0,5-1	1-5	5 -10	>10	< 0,5	0,5-1	>1

Según se recoge en el PMUS, En un día laboral, se realizan 8.536 viajes a los centros de trabajo de los cuales el 56% son destinos internos y el 44% restante externos. Puestos en relación con el polígono industrial de Ibì, el 50% de los desplazamientos internos se realizan a esta zona, mientras los destinos al área funcional más importantes son Alcoy y Alicante. Este número de desplazamientos se verá incrementado con la entrada en funcionamiento del sector NPI 5.1.

El protagonismo del vehículo privado como medio de transporte para ir al trabajo es muy elevado frente a otros modos de transporte, 9 de cada 10 ibicenses se desplazan en coche para ir al trabajo, de los cuales un 15% comparten coche.

En este sentido, existe una oportunidad por parte del desarrollo del polígono para generar una infraestructura ciclista o de modos blandos (bicicleta, VMP o a pie) que permita a buena parte de estos desplazamientos que actualmente se realizan mediante vehículo privado, realizarlos mediante medios de transporte alternativos. El



transporte público es una asignatura pendiente, los residentes de Ibi y trabajadores del área se ven obligados a utilizar el vehículo privado, ir en bicicleta o a pie debido a la falta de este servicio hasta el polígono.

El trayecto por recorrer desde el centro urbano de Ibi hasta el sector es de aproximadamente 3 kilómetros. Esta distancia no es apta para realizarla a pie de modo que la bicicleta, en sus diferentes modalidades y versiones como es la bicicleta eléctrica o plegable, junto a la irrupción de los VMP deberán ser promovidos para trayectos principalmente al polígono industrial, es decir, la movilidad al trabajo.

Se observa también que la mayor parte de los desplazamientos al trabajo (40%) se realizan entre las 8-9h. Las nuevas propuestas de movilidad tratan de incentivar modos alternativos de desplazamiento con el objetivo de bajar la hora punta de modo que no haya congestiones y en consecuencia se reduzcan las emisiones contaminantes.

Se propone para incentivar el uso del vehículo eléctrico, la instalación de un punto de recarga semirápida en el aparcamiento propuesto.

F. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y EL TERRITORIO

La actuación dota de ordenación pormenorizada a un sector de suelo urbanizable. Ello significa la transformación de un suelo en parcelas industriales, de equipamientos, de zonas verdes y de viario. El Plan deberá, en su caso, prohibir las industrias problemáticas en este ámbito. En todo caso, tanto el proyecto de urbanización como de actividades seguirán la tramitación ambiental correspondiente.

El ámbito y su entorno inmediato no coincide con espacios protegidos por sus valores ambientales, naturales, paisajísticos o de patrimonio.

Cualquier urbanización comporta la impermeabilización del suelo, en este caso que éste lleva cierta pendiente, se hace especialmente importante la minimización en el ciclo natural hidrológico mediante la disposición de la máxima superficie de suelos permeables y/o la utilización de Sistemas Urbanos Sostenibles.

El incremento de ruido y del tráfico serán dos efectos a tratar en la futura urbanización.

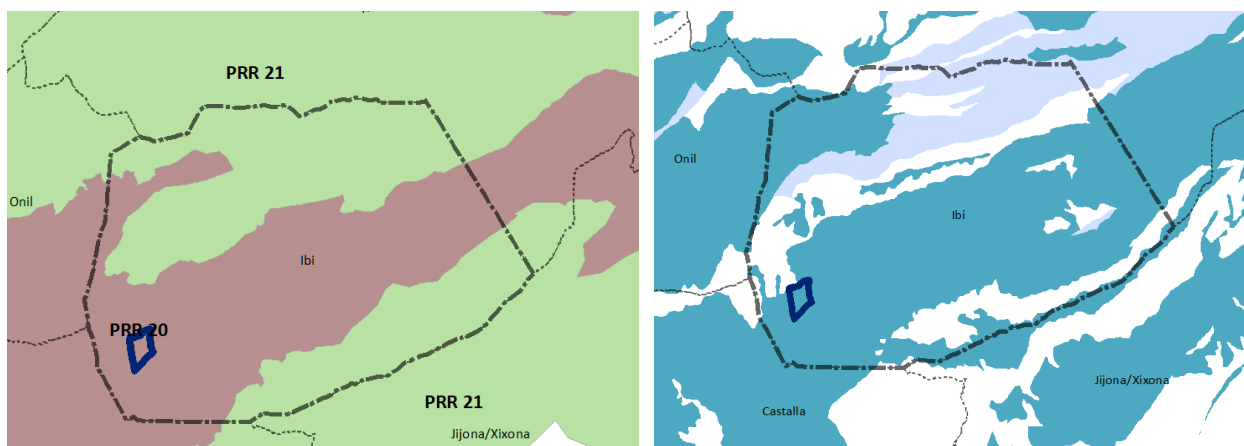
El impacto paisajístico y visual, sobre todo desde la autopista A-7, deberá tratarse para que suponga un cambio en la tipología del paisaje, pero no una merma de la calidad del mismo.

G. ADECUACIÓN A ETCV Y PLANES TERRITORIALES

El ámbito del Sector NP I-5.1 es un suelo propuesto desde el Plan General de Ibí, como ámbito de suelo urbanizable industrial.

La **ETCV**, tiene una serie de principios directores, entre los cuales, se encuentra el concepto de **infraestructura verde** del territorio. A nivel territorial, todo el municipio de Ibí pertenece al Paisaje de Relevancia Regional de las Sierras del interior de Alicante, Mariola, Maigmó y Peña Roja (PRR-20) de la Comunitat Valenciana. Entre los objetivos de calidad que se prevén para esta área figura mantener la configuración y patrones agrarios tradicionales como en el Fondó de l'Alfàs, situado entre Ibí, Castalla y Onil, donde se encuentra el sector.

El sector se constituye en un suelo crítico para la recarga de acuíferos. Estas áreas están presentes en las líneas de acción más importantes del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2011-2030 y deben ser consideradas en el planeamiento y en el diseño de la Infraestructura Verde según ha establecido la Direcció General de Política y Paisaje. Ésta ha establecido una serie de recomendaciones según la permeabilidad de estas áreas.



Paisajes de Relevancia Local y Suelos Críticos para la Recarga de Acuíferos.

A una escala menor, se observa que forman parte de la infraestructura verde los siguientes elementos localizados en las inmediaciones del Sector NP I-5.1:

- Vías Pecuarias de Peroca y de Vivens.
- Zonas con peligrosidad de Inundación

Ninguno de estos espacios se encuentra en el sector estudiado, pero en su desarrollo, se bajará a una escala menor y se valorará la incorporación de otros espacios a esta infraestructura verde, bien por su valor en sí mismos, bien como conectores entre otros espacios externos.

H. JUSTIFICACION DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA

Según la legislación vigente este plan está sujeto a evaluación ambiental estratégica.

El redactor entiende que ésta será de carácter simplificado, dado que, según el art. 46.3.c:

3. El órgano ambiental y territorial determinará si un plan o programa debe ser objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada u ordinaria en los siguientes supuestos:

*a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado 1.
b) Los planes y programas mencionados en el apartado 1 que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión. Quedan incluidos en estos supuestos aquellos planes o programas que suponen una nueva ocupación de suelo no urbanizable para realizar operaciones puntuales de reordenación o ampliación limitada de bordes de suelos consolidados, a los que se refieren los artículos 72.3.b y 73.1.d de esta ley, salvo que se establezca su innecesariedad en la declaración ambiental y territorial del plan general estructural.*

c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado 1.

El órgano ambiental y territorial resolverá sobre estos casos teniendo en consideración los criterios del anexo VIII de esta ley.

(apartado 1. Son objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consell, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental relativos a: agricultura, ganadería, silvicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, riesgos naturales e inducidos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbanizado o rural, o del uso del suelo.

b) Requieran una evaluación conforme a la normativa comunitaria, estatal o autonómica reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000.

c) La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial, los planes generales estructurales, los proyectos de inversiones estratégicas sostenibles o cualesquiera otros planes o programas y aquellas modificaciones de los antes enunciados que establezcan o modifiquen la ordenación estructural, y así lo establezca el órgano ambiental y territorial.)

- Según los criterios del Anexo VIII, el Plan Parcial no influye en otros planes o programas, no tiene incidencia en el modelo territorial vigente en el municipio, y **no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente.**

- Este plan tiene como marco la Modificación Puntual 27 del Plan General de Ibí, donde se establece la ordenación estructural y se tramitó mediante **evaluación ambiental estratégica simplificada.**

- De conformidad con el artículo 7.2. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, “*serán objeto de una **evaluación de impacto ambiental simplificada**: a) los proyectos comprendidos en el anexo II*”, en el que se incluye, en el Grupo 7. Proyectos de Infraestructuras, los Proyectos de urbanizaciones de polígonos industriales.

I. ÓRGANO PROMOTOR, ÓRGANO SUSTANTIVO, ÓRGANO AMBIENTAL Y TERRITORIAL, ADMINISTRACIONES AFECTADAS Y RESTO DE PÚBLICO Y EMPRESAS SUMINISTRADORAS AFECTADAS.

Órgano promotor. El órgano promotor es el propio Ayuntamiento de Ibi.

Órgano sustantivo

Es el órgano de la administración pública que ostenta las competencias para adoptar o aprobar un plan o programa, es el Ayuntamiento de Ibi, capacitado según el art. 44.5 de la LOTUP para la “formulación y tramitación de los planes de ámbito municipal y la aprobación de aquellos que fijen o modifiquen la ordenación pormenorizada”

Órgano ambiental y territorial

Es el propio Ayuntamiento, en virtud del art. 48.c de la LOTUP, dado que se pretende aprobar un instrumento de planeamiento urbanístico de ordenación pormenorizada en suelo urbanizable, en desarrollo de un plan (modificación puntual del PGOU nº27) que ha sido evaluada ambientalmente.

Además, en virtud de la resolución dictada por la Alcaldía en fecha 17/06/2019, publicada en el B.O.P. n.º 118 de 21/06/2019 el Alcalde ha delegado en la Junta de Gobierno Local las competencias que expresamente le atribuyen las Leyes a la Alcaldía y aquellas que la legislación del Estado o de la Comunidades Autónomas asignen al municipio y no atribuyan a otros órganos municipales, excepto aquellas que se deleguen específicamente por la Alcaldía en cualquiera de los Tenientes de Alcalde o se asuman directamente por la Alcaldía. Por tanto, hemos de concluir que el órgano ambiental y territorial es la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Ibi.

Administraciones Públicas y compañías suministradoras de servicios:

Conselleria de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo. Dirección General de Industria, Energía y Minas. Dirección General de Comercio, Artesanía y Consumo. (Comercio e Industria)
Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Dirección General de Urbanismo (minoración de estándares), Servicio Territorial de Urbanismo de Alicante (planeamiento), Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible. (carreteras y movilidad)
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. (Afección por proximidad a la A-7)
Confederación Hidrográfica del Júcar.
Gas Natural. (Afección gaseoducto)
Endesa. (Respecto afecciones de la Línea Aérea de Alta Tensión)

Asociaciones

IBIAE. Asociación de Empresarios.

Asimismo, se consideran interesados en el presente procedimiento los propietarios incluidos en el ámbito de la modificación.

J. ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS. RESUMEN DE ELECCIÓN

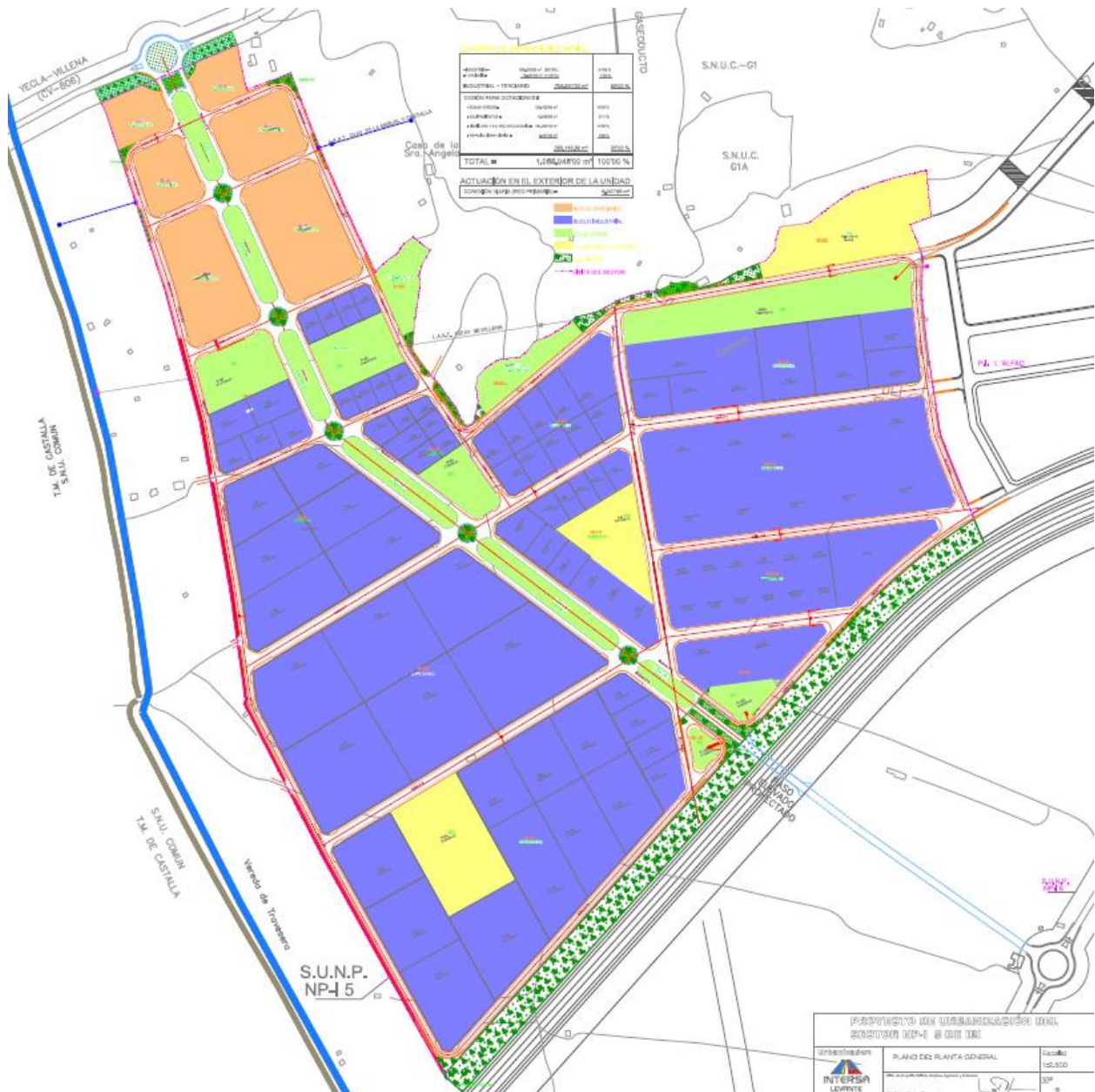
Alternativa 0. No actuación sobre el planeamiento y gestión.

La falta de ordenación pormenorizada del sector impide su desarrollo, teniendo en cuenta la demanda de suelo industrial en la zona, así como la colindancia con el área industrial consolidada, se considera un suelo idóneo para su desarrollo, por lo que no se considera una alternativa adecuada.

Alternativa 1. Ordenación propuesta en el Plan Parcial del Sector NP-15 del PGOU de Ibí (aprobación 2007)

Antes de que se desarrollara y aprobara la Modificación Puntual nº 27, el ámbito que nos ocupa se constituía en un sector de más superficie, tal y como lo contemplaba el PGOU de Ibí. La ordenación propuesta se muestra a continuación:





El gran tamaño del sector, hace más complejo su desarrollo (única unidad de ejecución, según el plan parcial)

Por la fecha en la que se redactó, esta ordenación pormenorizada se planteó bajo la legislación urbanística anterior.

El promotor es privado, por lo que se corre el riesgo de paralización del desarrollo, lo que ocurrió en su momento.

Parte del sector se encuentra afectado por peligrosidad de inundación y por la presencia de yacimientos arqueológicos, lo que puede retrasar en el tiempo su desarrollo.



El sector queda débilmente articulado con el Sector P-Alfaç-III y se refuerza la conexión con otra área industrial situada al otro lado de la AP-7, que ahora mismo es un suelo urbanizable. La construcción del puente encarecería enormemente el desarrollo del sector.

No se respeta la edificación industrial presente en el ámbito, dado que la ordenación fue anterior a aquélla, ello implicaría alguna modificación puntual en la ordenación.

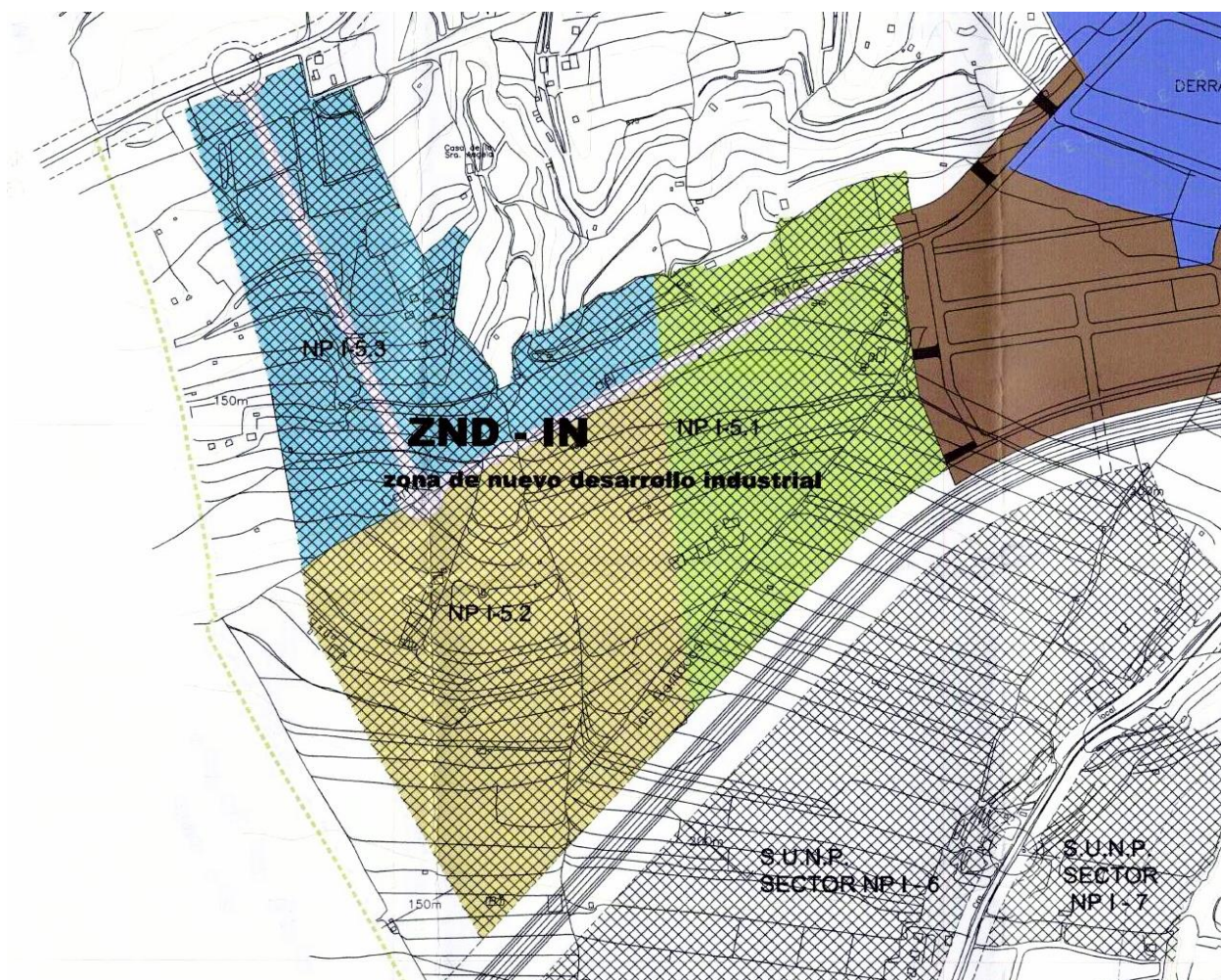
Gran cantidad de zonas verdes son una mediana del vial principal de la ordenación, lo que dificulta su uso y disfrute.

Alternativa 2. Ordenación propuesta en el documento de la consulta previa para la ordenación y desarrollo del Sector NP I-5.1 (octubre 2019)

Tras la crisis inmobiliaria, que en parte fue responsable de que el sector NP I5 no se desarrollara, el propio Ayuntamiento de Ibí, dada la demanda de suelo industrial en la localidad y el alto grado de colmatación del suelo industrial urbano existente, plantea la división del sector, en tres sectores, lo cual hace más viable su programación y también más lógica.

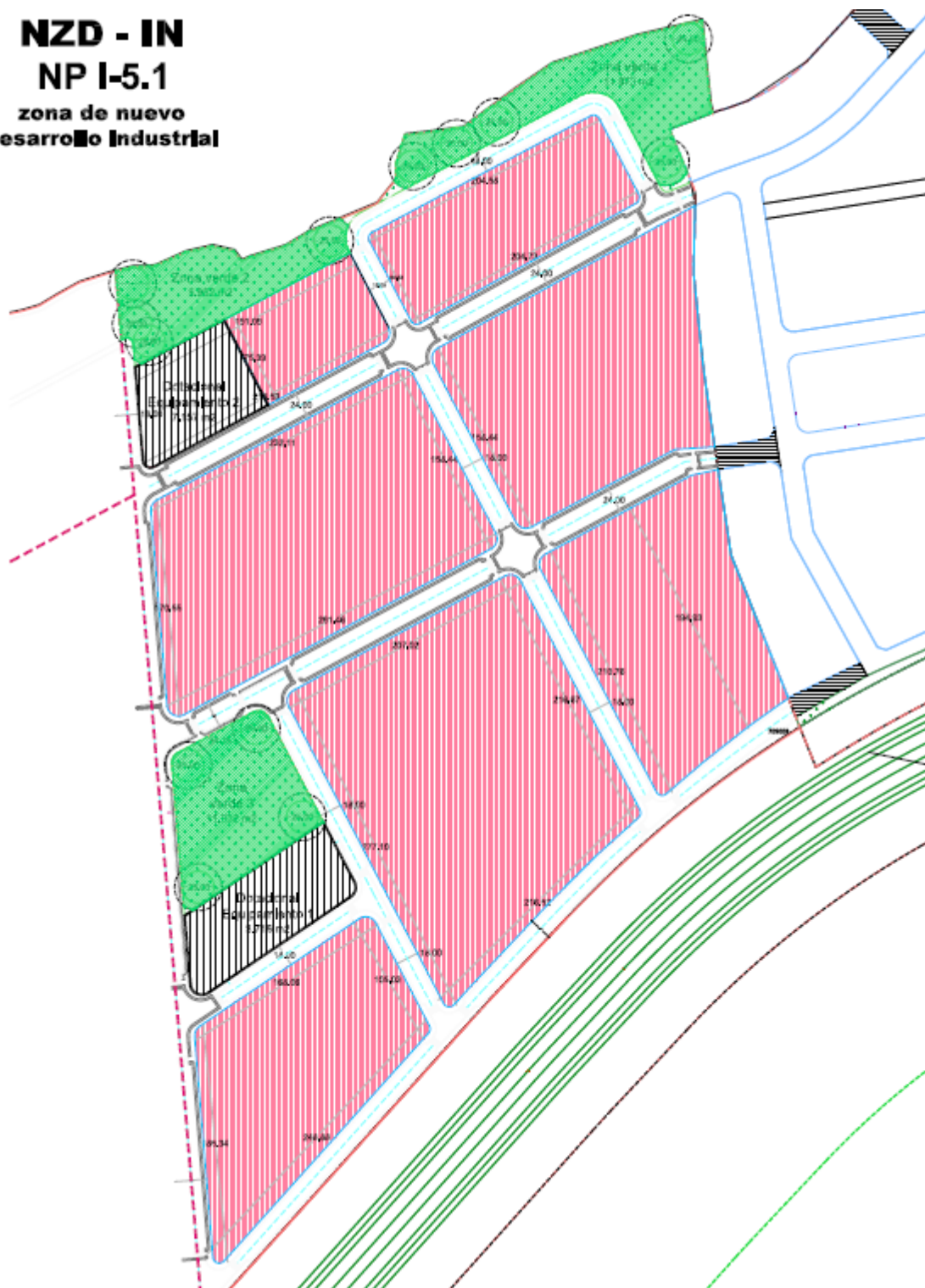
En este documento (MPPGOU nº27), además, establece una red primaria viaria que articule todos los suelos industriales con el existente (P-Alfaç-III)

De esta manera, se decide desarrollar el primer sector, NP I-5.1 (establecido según la secuencia lógica de desarrollo)



La ordenación de la cual se realizó la consulta pública se muestra a continuación:

NZD - IN
NP I-5.1
zona de nuevo
desarrollo Industrial



El hecho de que se plantee el desarrollo del sector en fases, hace que el desarrollo sea más ágil y la consolidación más lógica y secuencial.

El soterramiento de la línea aérea de alta tensión (que se deduce de la ordenación planteada), encarece el desarrollo del sector.

Alternativa 3. Ordenación propuesta (taller del 6 de octubre de 2020)

Tras la licitación para desarrollar la ordenación y desarrollo del Sector NP I-5.1, el análisis de las condiciones del ámbito, y del contacto con los propietarios del suelo mediante un taller realizado el 6 de octubre de 2020 y mediante contacto posterior con muchos de ellos, se han ido concretando las trazas de la ordenación.

Finalmente se plantearon dos ordenaciones similares, con ligeras variaciones según la posición de la parcela destinada a equipamiento:



En estas ordenaciones se plantea no soterrar la línea aérea de alta tensión, dado el encarecimiento que ello supondría para el desarrollo del sector, por ello no se ha establecido la posibilidad de edificación en su área de afección.

Se pretende implantar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, con el objeto de que las aguas pluviales vuelvan al terreno, estableciéndose una invariancia hídrica, lo cual ahonda en el desarrollo sostenible. La recogida de estas aguas, se establece por escorrentía y se recogen en un punto “bajo” del ámbito (suroeste)

La segunda ordenación se ha considerado más apropiada por dos razones fundamentales:

- El equipamiento es colindante a la red primaria viaria del sector, donde se prevé más tránsito
- Se deja libre más parte de la franja lindante a la autopista. Los propietarios, en general, han manifestado la conveniencia de que sea parcela privada dado que puede funcionar a modo de “escaparate” de las empresas.

Motivos de selección de las alternativas contempladas

Se ha establecido una matriz comparativa con los principales criterios de valoración, eligiéndose finalmente la alternativa 3.

ALTERNATIVA	POSIBILIDAD DE DESARROLLO	MANTENIMIENTO CONSTRUCCIONES EXISTENTES	CONEXIONES E INTEGRACIÓN	AFECCIONES A RESOLVER
0 PLANEAMIENTO VIGENTE	Imposible dada la falta de ordenación pormenorizada.	No se puede valorar.	Se resuelve la conexión con el sector P-Alfaç-III en la ordenación estructural definida en la Mod Puntual del PGOU nº27	No se puede valorar.
1	Complicada, dado el gran tamaño del sector.	Para asumir la edificación industrial existente, se ha de modificar la ordenación	Débil conexión con el sector colindante y refuerzo con un suelo urbanizable pendiente de desarrollo.	Peligrosidad de Inundación / Patrimonio
2	Sencilla, puesto que el agente urbanizador es el propio Ayuntamiento, el tamaño del sector está más ajustado a la demanda y no se altera la ordenación estructural.	Se permite la permanencia de la edificación industrial presente en el ámbito.	Se resuelve la conexión con el sector P-Alfaç-III	Necesario soterramiento de la línea aérea de alta tensión
3	Sencilla, puesto que el agente urbanizador es el propio Ayuntamiento, el tamaño del sector está más ajustado a la demanda y no se altera la ordenación estructural. Además en la licitación se estableció una mejora por reducción de plazos			Las afecciones han sido tenidas en cuenta en la ordenación planteada

ALTERNATIVA	CALIDAD PAISAJE	EFFECTOS MEDIOAMBIENTALES	MOVILIDAD / ACÚSTICA	INFRAESTRUCTURA VERDE
0 PLANEAMIENTO VIGENTE	La urbanización mejorará enormemente la calidad del paisaje	No se considera que la actuación tenga efectos medioambientales relevantes	No se puede valorar.	No se puede valorar.
1	El Plan Parcial no contempló Estudio de Integración Paisajística	El Plan Parcial no contempló la Evaluación Ambiental Estratégica	El plan no contiene estudio de movilidad ni estudio acústico	No se estableció
2	Se establecerá una Normativa de Integración Paisajística en el correspondiente Estudio de Integración Paisajística.	La ordenación dificulta la implantación de SuDS	Se realizarán los pertinentes estudios de movilidad y acústico	Se establecerá la correspondiente Infraestructura Verde a diferentes escalas.
3		Recogida, reutilización y vertido de las aguas pluviales mediante SuDS. Se establecerá una ordenanza reguladora del drenaje industrial		

K. MEDIDAS DE PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN DE EFECTOS

Para reducir los efectos que la actuación va a suponer se considerarán las siguientes medidas:

- Impermeabilización del suelo. Este es uno de los principales efectos que cualquier urbanización provoca. En este sentido, se pretenden afrontar varias medidas para paliarlo:

Utilización de SuDS. Los sistemas urbanos de drenaje sostenible se han demostrado muy eficaces para reducir la alteración en el ciclo hidrológico. Se va a disponer de zanjas permeables con vegetación fitoremediadora, en prácticamente todos los viales del ámbito. Dado que el ámbito, tiene una ligera pendiente hacia el suroeste, se recogerán las aguas pluviales que se infiltrarán en el terreno.

Además de estas zanjas permeables y de la presencia de las zonas verdes (mínimo 10% de la superficie del sector), la normativa urbanística deberá afrontar medidas como el tratamiento del interior de las parcelas privadas, con soluciones que impidan la impermeabilización total del suelo.

- Movilidad sostenible. Muchas son las medidas que se pueden tomar en este sentido. Reducir las plazas de parking para turismos, reforzado con apoyos para acceder al sector mediante otros modos de transporte más sostenibles, como la disposición de carril bici en los principales viales. El diseño de las secciones viarias será “amable” para el peatón, con medidas como la naturalización (mediante el arbolado y los materiales de acabado) y contará con medidas para controlar la velocidad del tráfico.

- Contaminación lumínica y ahorro energético. En este sentido, deberán seguirse una serie de normas básicas, como la utilización de lámparas sostenibles, dirigir el haz hacia la vía pública, regular el apagado cuando sea seguro y aconsejable.

L. SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN

Los documentos que se deriven del plan deberán cumplir con sus determinaciones y objetivos, en especial, con aquellas que se han fundamentado en la reducción de efectos adversos sobre el medio ambiente. Así, el proyecto de urbanización diseñará con detalle los viales para garantizar una circulación adecuada de vehículos y peatones, una iluminación suficiente, y un drenaje de aguas pluviales adecuado que no empeore la situación existente. En definitiva, un diseño viario que se integre perfectamente con el resto del entorno. Y deberá verificarse que las obras de urbanización ejecutan fielmente el diseño del proyecto de urbanización.

El propio Proyecto de Urbanización llevará su propio estudio de impacto ambiental, acorde con la legislación en materia ambiental, donde se verificará que su contenido es acorde con las directrices que establecerá el plan.

En Ibí, en la fecha que consta en la huella de la firma digital impresa en este documento.

Víctor G. Romero Matarredona

Elisabeth Seco García

Rafael Ibáñez Sánchez-Robles

Arquitecto Municipal de Ibí

Coordinadora Municipal de Territorio y
Medio Ambiente del Ayuntamiento de Ibí

Arquitecto.

Planifica Ingenieros y Arquitectos COOP V

ANEXO 1.- INFORMES DE IBERDROLA Y ENAGAS

Exmo. Ayuntamiento de Ibi
Área de Urbanismo
c/ Les Eres.48
03440 Ibi-Alicante

16 de noviembre, 2020

ASUNTO: Ref. E20_054. Solicitud de información zona de afección línea aérea doble circuito de 132 kV por desarrollo Sector NP-15-1, Exp 90393277500.

Atendiendo a lo solicitado en su escrito de fecha 21 de septiembre les presente, les informamos de lo siguiente:

- ✓ La línea de 132 kV afectada es la línea aérea de simple circuito de 132 kV Ibi-Villena (vanos 10041-10044).
- ✓ En relación al área de influencia de las líneas eléctricas de 132 kV existentes le informamos que las mismas vienen definidas en el RD 1955/2000 por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, que desarrolla la Ley 24/2013 de 26 de diciembre del Sector Eléctrico.
- ✓ En cualquier caso, le adelantamos, que el artículo 162.3 de la misma norma, limita y prohíbe la construcción de edificios e instalaciones industriales en la franja definida por la proyección sobre el terreno de los conductores extremos en las condiciones más desfavorables, incrementada con las distancias reglamentarias a ambos lados de dicha proyección.
- ✓ El área de afección en el ámbito de los vanos por ustedes indicada, y para el caso que nos ocupa, de acuerdo al referido artículo 162.3 está definida por una parábola, y que es su punto más desfavorable tiene una afección de **una semicalle a cada lado del eje de la línea de 19,938m o lo que es lo mismo una calle de 39,86m.**
- ✓ En todos aquellos apoyos que queden dentro de zona urbanizada deberá realizarse el vallado de los mismos y la colocación de doble cadena de aislamiento para cumplir con las medidas de seguridad que el Reglamento impone en las zonas denominadas de "pública concurrencia".

En caso de cambio de rasantes, se nos deberá comunicar por escrito para validar las nuevas distancias del conductor al terreno.

c/ Menorca 19 46023 Valencia.
mateste@iberdrola.es
www.i-de.es

- ✓ En relación a elementos de ajardinamiento (plantas y arbolado) de acuerdo con el artículo 162.3 del RD 1955/2000 deberán respetar igualmente dicha zona de afección establecida anteriormente, por lo que en dicha zona de afección solo se emplearán especies de bajo crecimiento, cuya expectativa de crecimiento no comprometa las distancias de seguridad a la línea.
- ✓ En relación a la instalación de mobiliario urbano como luminarias o carteles informativos, debe tenerse igualmente en consideración que la distancia entre el conductor en las condiciones más desfavorables y elementos, considerados como accesibles, según el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión RD 223/2008 de 15 de febrero, para líneas de 132 kV se establece en 6,7 metros.

Debe por tanto evitarse la ejecución de obra alguna que afecte a dicha instalación o a su entorno, y que pudiera variar sus condiciones de seguridad y establecimiento, no sólo por razón del servicio esencial que de ellas depende, sino por el grave peligro de accidente que ello significaría, declinando esta Empresa cualquier responsabilidad (daños a personas o cosas, cortes de suministro eléctrico, etc.) derivada de la situación que pudiera producirse.

Quedamos igualmente a su disposición en nuestras Oficinas de c/ Menorca 19 en Valencia o en la dirección electrónica mateste@iberdrola.es, donde, ante cualquier duda o aclaración, podrán ser atendidos por el personal de Mantenimiento de Alta Tensión.

Atentamente,



David Gómez Arciniega

Mantenimiento de Red Región Este

Firmado digitalmente por
DAVID|GOMEZ|ARCINIEGA
Fecha: 2020.11.16 12:54:54
+01'00'

c/ Menorca 19 46023 Valencia.
mateste@iberdrola.es
www.i-de.es



Coordenadas de los apoyos:

	x	y
10041	708821	4276119
10042	708541	4276076
10043	708206	4276025
10044	707825	4275967

**REGISTRO DE ENTRADA**

AYUNTAMIENTO DE IBI

0000007547 19/11/2020 11:31:51

AJUNTAMENT D'IBI

Planeamiento y Gestión
C/ Les Eres, 48
03440 Ibi (Alicante)

A/A. Sr. Santiago Cózar Valls
Teniente de Alcalde.

Crevillente, 17 noviembre 2020

Expediente: 2017/PAC-PAI/00003

Asunto: Desarrollo del Sector NP-15.1 del Plan general de Ordenación Urbana.

Muy Sr. Nuestro:

En contestación a su solicitud del expediente anteriormente indicado, indicarles;

Respecto a su solicitud de Geo posicionamiento del gasoducto en la zona de estudio, tras la conversación telefónica mantenida en el día de hoy con la Sra. Rosa Rozas Torrente, se ha procedido a remitir los archivos solicitados a los correos electrónicos;

obraspublicas@ibi.es ; urbanismo@ibi.es

Habiendo recibido su confirmación de recepción.

Respecto a su solicitud de Pliego de condicionantes, indicarles que les adjuntamos en este escrito, nuestra Especificación de Proyecto / dibujo tipo D-O-001 "Servidumbres de paso en gasoductos de transporte", en la cual se marcan servidumbres permanentes y limitaciones de dominio para nuestras instalaciones.

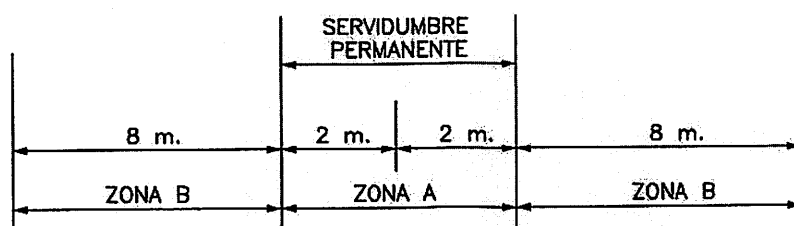
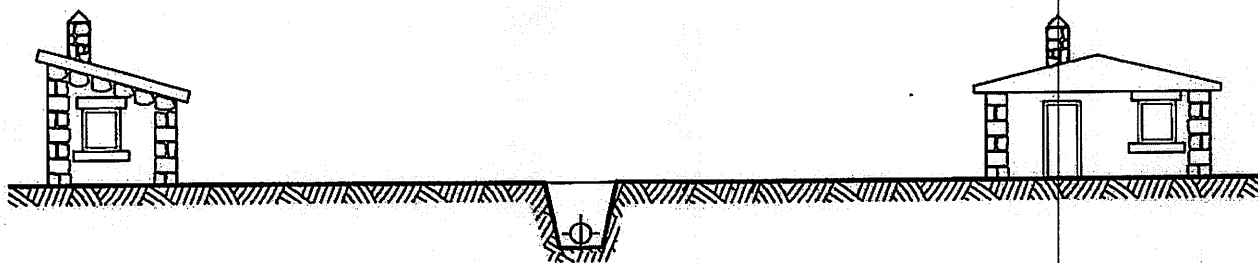
Cualquier afectante dentro de las servidumbre permanente o limitaciones de dominio indicadas en la especificación adjunta, debe solicitar según aplicación del Real Decreto 1434 de 27/12/2002 en su artículo 69, autorización previa de Subdelegación del Gobierno Industria en Alicante, siendo esta la que emitirá la resolución de autorización con los condicionantes generales y particulares que la afección requiera.

10079175T
ROBERTO
ESTEVEZ (R:
A86484334)

Firmado
digitalmente por
10079175T
ROBERTO ESTEVEZ
(R: A86484334)
Fecha: 2020.11.17
15:52:23 +01'00'

Roberto Estévez Pérez.
Gerente Transporte Este.

Enagás Transporte S.A.U. CREVILLENTE	
Fecha: 17/11/2020	
N.º Entrada	N.º Salida 037



SERVIDUMBRES

- SERVIDUMBRE PERMANENTE DE PASO DE LA INSTALACION, QUE COMPRENDE LA OCUPACION DEL SUBSUELO POR LAS CANALIZACIONES.
- DERECHO DE PASO DE PERSONAL Y OCUPACION TEMPORAL DEL TERRENO PARA ATENDER LA VIGILANCIA, CONSERVACION Y REPARACION DE LAS INSTALACIONES.

LIMITACIONES DE DOMINIO

ZONA A:

- PROHIBICION DE ARAR O CAVAR A PROFUNDIDAD MAYOR DE 50 cm.
- PROHIBICION DE PLANTAR ARBOLES Y ARBUSTOS DE TALLO ALTO.
- PROHIBICION DE REALIZAR OBRAS O EDIFICACIONES SIN PERMISO DE LA ADMINISTRACION.

ZONA B:

- PROHIBICION DE REALIZAR OBRAS O EDIFICACIONES SIN PERMISO DE LA ADMINISTRACION.

2	AGO-2005	JLSG	JLF	ELA
1	ABR-97	JLSG	JOB	RFL
REVISIÓN	FECHA	DIBUJADO	COMPROBADO	APROBADO
		DIRECCION DE INGENIERIA Y TECNOLOGIA DEL GAS		
		ESPECIFICACIONES DE PROYECTO DIBUJOS TIPO		DO-001
		SERVIDUMBRES DE PASO EN GASODUCTOS DE TRANSPORTE		Hoja 1 de 1

ANEXO 2.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA DEL PLAN

2.1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

Ibi es un municipio con gran tradición y presencia industrial. El tejido industrial de la Foia de Castalla, donde se encuentra Ibi, se constituye principalmente en pymes diferenciándose de otras zonas industriales con grandes empresas tractoras. Su industria, por tanto, se encuentra fuertemente vinculada al territorio. Desde principios del s. XX, con los sectores del helado y el juguete, Ibi es un referente industrial a nivel nacional. Estos sectores se han ido diversificando principalmente hacia el plástico y el metal, aunque también se han introducido los sectores del mueble, de la alimentación, de la construcción...

El sector NP I-5.1 se constituye como una ampliación del sector, también industrial, P-Alfaç-III, que se encuentra altamente colmatado, por lo que cobra importancia la adecuación de la ordenación que se proponga, a la de aquél.

El planeamiento vigente en el que se va a enmarcar el Plan Parcial, se constituye en el PGOU de Ibi y su modificación puntual nº27 que define el sector y su ordenación estructural.

Este documento pretende recoger las fases y acciones que se han contemplado para incorporar la visión y opinión de los interesados en el desarrollo del ámbito a lo largo de todo el proceso y se enmarca en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunitat Valenciana y en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Dado que el Ayuntamiento de Ibi ya realizó una Consulta Pública sobre la Ordenación y Desarrollo del Sector NP I-5.1 en 2019 donde se propuso, previa a la elaboración del borrador del Plan Parcial, una propuesta de ordenación, se han recopilado las observaciones de aquella:

- Reparto de las cargas para solventar los problemas de inundación que tienen los sectores colindantes NP I-5.2 y 3
- Cómo se afrontan las actuaciones y el reparto de las cargas para realizar el nudo en la CV-806
- Ordenación futura de los sectores NP I-5.2 y 3, dados los cambios en la ordenación del Sector NP I-5.1
- Tramitación y grado de vinculación del documento de la consulta pública
- Relación Línea Aérea de Alta Tensión y localización de las zonas verdes.
- Planteamiento del Ayuntamiento en lo que respecta al excedente de aprovechamiento que le corresponde, así como a la parcela dotacional que también le corresponde.
- Disposición de las plazas de aparcamiento
- Pensar en el aprovechamiento de la franja de terrenos colindantes a la AP-7
- Previsión del desarrollo de los Sectores NP I-5.2 y 3
- Disposición de carril bici
- Existencia de previsión de las indemnizaciones por destrucción de cultivos y plantaciones.
- Parámetros urbanísticos en parcela privada.
- Servicios que se van a implantar.
- Convenio con Catastro.
- Delimitación del Sector

Se han eludido en este listado otras aclaraciones o alegaciones referidas a intereses particulares de los propietarios.

La participación pública persigue los siguientes objetivos:

Favorecer la aproximación y coordinación entre las necesidades de los interesados y la ordenación del sector.

Informar y formar al público interesado en la tramitación y las principales decisiones que se han de tomar en el proceso.

Generar debates que consigan obtener el mejor y más sostenible desarrollo del sector.

2.2 FASES Y ACTIVIDADES A DESARROLLAR

SITIO WEB NPI 5.1

Se ha creado una web, que estará activa durante todo el procedimiento de participación pública, en la cual se incorporará información sobre las distintas fases del proceso, su situación, documentos y resoluciones.

De este modo y con esta herramienta, así como con la atención al público interesado por parte de los técnicos del Ayuntamiento y de Planifica Ingenieros y Arquitectos Coop V, la comunicación con el público interesado se propone continua e ininterrumpida en aras de una mayor información y un mayor consenso en todas las tomas de decisiones.

La página web: <http://ibi.planifica.org/>



La web tiene cuatro apartados diferenciados. La documentación e información se irá actualizando conforme avance el desarrollo del Sector NP I5.1

Tramitación: En este apartado se exponen las fases de la tramitación del expediente.

Documentación: Los interesados podrán acceder a documentación relevante acerca del desarrollo del sector. Este apartado se divide a su vez en dos, planeamiento y participación pública. Este último es esencial para el Plan de Participación Pública, dado que van a aparecer ideas y propuestas que generen información y debate.

Noticias: Se informará de las noticias más relevantes, tales como las convocatorias de talleres.

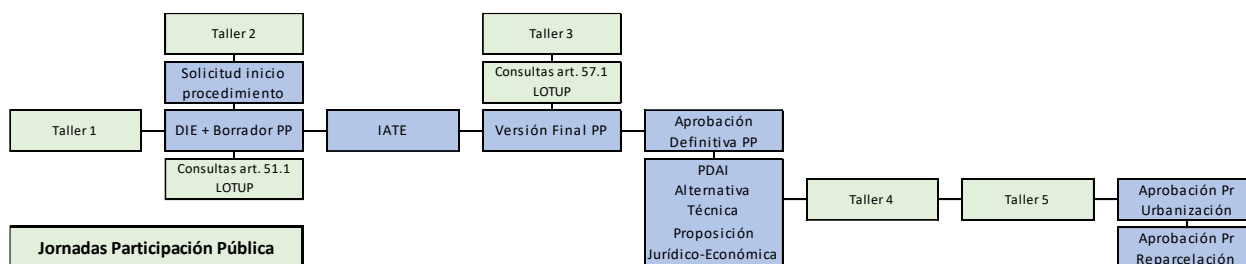
Contacto: Fórmulas de contacto de los interesados con el Ayuntamiento de Ibi y con Planifica.

MAPA INTERACTIVO

Desde la web se insertará un enlace para acceder al Mapa Interactivo, donde se mostrarán las capas de información necesarias para entender la ordenación propuesta.

JORNADAS Y TALLERES DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Se han previsto una serie de talleres de participación pública en determinados hitos de la tramitación del procedimiento urbanístico. En la figura que se muestra a continuación, de modo esquemático, se muestra el proceso de aprobación del Plan Parcial y del PDAI y estos hitos:



Taller 1: Jornada Público Interesado. Destinada a la agrupación de empresarios y propietarios del suelo. Se informará de los avances del planeamiento, sus posibles alternativas y los estudios vinculados al planeamiento. Esta jornada es previa a la exposición al público del Borrador del PP y se buscarán aportaciones de los participantes.

Consulta del Documento Inicial Estratégico y del Borrador del Plan Parcial, reglada en el art. 51.1. de la LOTUP:

*1. El órgano ambiental y territorial someterá el documento que contiene el borrador del plan o programa y el documento inicial estratégico a **consultas de las administraciones públicas afectadas de acuerdo con el artículo 49.1, apartado b, de esta ley y a cuantas personas, asociaciones, plataformas o colectivos que se hayan pronunciado o aportado sugerencias en la fase previa a la redacción del plan o programa, durante un plazo mínimo de treinta días hábiles desde la recepción de la solicitud de informe para los planes que afecten exclusivamente a la ordenación pormenorizada o al suelo urbano que cuente con los servicios urbanísticos implantados sin modificación del uso dominante de la zona de ordenación estructural***

correspondiente y durante un plazo mínimo de sesenta días hábiles para los planes que afecten a las demás determinaciones comprendidas en la ordenación estructural.

Taller 2: Jornada de Participación. Durante la consulta del art. 51.1 de la LOTUP, concretamente al inicio de la misma, se explicará el contenido del DIE y del Borrador, aclarando posibles dudas sobre la documentación expuesta al público para facilitar su comprensión. Se explicará cómo se han introducido las aportaciones realizadas por el público interesado.

Consulta de la versión final del Plan Parcial, reglada en el art. 57.1. de la LOTUP:

1. Cuando un plan no esté sujeto al procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, una vez realizadas las actuaciones previstas en los artículos 50 y 51 de esta ley, se seguirán los siguientes trámites:

*a) **Información pública durante un periodo mínimo de cuarenta y cinco días, asegurando, cuanto menos, las medidas mínimas de publicidad exigidas por el artículo 53.2 de esta ley. El plazo mínimo será de 20 días cuando se trate de estudios de detalle.***

*b) Durante el mismo plazo de información pública **se consultará a los organismos afectados, con petición de los informes exigibles de acuerdo con la legislación sectorial, así como a las entidades suministradoras de los servicios públicos urbanos que puedan resultar afectadas.** La falta de emisión de los informes mencionados en el plazo establecido permitirá seguir la tramitación de las actuaciones en los términos establecidos en el artículo 53.4. Cuando los informes a que hace referencia el presente título hayan de ser evacuados por la Administración General del Estado, se someterán a lo dispuesto en la legislación estatal que sea aplicable.*

*c) **Si, como consecuencia de informes y alegaciones, se pretende introducir cambios sustanciales en la propuesta de plan, antes de adoptarlos se comunicará a los interesados y, mediante resolución del alcalde, se someterán a información pública por el plazo de 20 días, acompañados de los informes y alegaciones que sustenten la modificación propuesta. La publicación y notificación a los interesados se harán conforme al artículo 53 de esta ley. Durante ese periodo se admitirán, para su examen y consideración, nuevas alegaciones referidas a los cambios propuestos; podrán inadmitirse las que reiteren argumentos y redunden en aspectos previamente informados. En este caso de introducción de cambios sustanciales en la propuesta de un plan o programa que hubiera sido objeto de un procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ausencia de efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, será necesario requerir del órgano ambiental y territorial un informe que determine si las modificaciones que se pretende introducir no tendrán efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio o si requieren la tramitación del procedimiento ordinario de evaluación ambiental y territorial estratégica, por ser previsible que se produzcan efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio.***

(...)

Taller 3: Jornada de participación. Durante la consulta pública descrita en el punto anterior, al inicio de la misma, se explicará el contenido expuesto y aclararán posibles dudas al respecto.

Taller 4: Jornada Público Interesado. Esta jornada va principalmente dirigida al **Proyecto de Reparcelación**. Se explicará el procedimiento, las reglas de adjudicación y el derecho de cada propietario. En esta reunión se contará con las fichas de las fincas aportadas y la valoración de las indemnizaciones. Se pretende recoger las voluntades de los propietarios para poder realizar un encaje de las parcelas de resultado. A partir de esta reunión, se mantendrán reuniones individuales con los propietarios si fuera necesario.

Taller 5: Jornada de Participación. Durante la consulta pública del PDAI se aclararán contenidos y dudas sobre la documentación expuesta al público.

Tras los talleres y consultas se realizará un informe sobre los resultados.