P-6

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL

P.E.R.I. SECTOR PLA DE LA VALLONGA, AUTOVIA DE MADRID

SERVICIO DE PLANEAMIENTO URBANISTICO
EL ARQUITECTO MUNICIPAL: MIGUEL GARULO MUÑOZ

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

OFICINA MUNICIPAL DEL PLAN GENERAL
S.T. PLANEAMIENTO Y GESTION

MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACION Y DE LAS DETERMINACIONES

DEL PLAN ESPECIAL DEL SECTOR PLA DE LA VALLONGA/AUTOVIA DE MADRID

1. JUSTIFICACION DE LA PROCEDENCIA DE LA FORMULACION DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR.

La ordenación urbanística en vigor para la zona industrial conocida bajo la denominación de "Polígono Industrial del Pla de la Vallonga" viene establecida directamente por el Plan General Municipal de Ordenación Urbana (suelo clasificado urbano, calificación AI 2A), y su red viaria aparece completamente definida -en planta- en la documentación de éste, a escala 1/2.000 -Hojas H-5, H-6, I-5 e I-6 del "Suelo Urbano: calificación pormenorizada" y los mismos números en "Alineaciones en suelo urbano: ciudad"-. Por lo que se refiere a su gestión se trata de un suelo urbano no incluido en polígonos -por lo que el ejercicio de la facultad de edificar viene regulado en el artículo 40 del Reglamento de Gestión Urbanística-, salvo el previsto enlace con la Autovía de Madrid.

Pero, pese a haberse diseñado este enlace de acuerdo con los servicios de la Demarcación regional de carreteras del Estado, en el momento de ejecutarse la Autovía se han producido importantes variaciones en su trazado, por lo que respecta al sector del Pla de la Vallonga.

Con independencia de la legitimidad de los procedimientos utilizados por la Demarcación de carreteras ("modos" que el artículo 12 de la nueva Ley 25/1.988, de 29 de julio, de Carreteras, sin duda, va a seguir fomentando), resulta necesario adecuar la situación real a la formal de manera que se salvaguarden los intereses de los particulares afectados por estas variaciones y se recojan éstas en el planeamiento en vigor.

Por ello se redacta el presente Plan Especial cuya calificación se mueve entre los "Planes Especiales para la protección en el orden urbanístico de las vías de comunicación" regulados en el artículo 80 del Reglamento de Planeamiento, y los "Planes Especiales de reforma interior

Mod. A-0051

en suelo urbano" contemplados en el artículo 83 del mismo Reglamento, entre cuyas finalidades se encuentra la "resolución de problemas de circulación".

2. TRAMITACION ADMINISTRATIVA.

El ámbito o subsector abarcado por el presente Plan Especial afecta a las alineaciones de tres manzanas de las establecidas en el vigente P.G.M.O.U. -si bien sólo en alguna de sus fachadas-, e introduce (restableciendo la anteriormente vigente) la calificación de zona de protección de vías/zona verde en las bandas de contacto con el viario que ejecuta el M.O.P.U.

Por ello, la consideración formal de la figura de planeamiento idónea ofrece algunas dudas: desde un simple Estudio de Detalle (puesto que, realmente, estamos ante un reajuste de las alineaciones previstas en el Plan General debido a la ejecución de la autovía de Madrid), a un Plan Especial de Reforma Interior -figura estimada como la adecuada-, a, incluso, una modificación del Plan General (al variarse unas alineaciones en él previstas).

La elección, como figura de planeamiento, de un Plan Especial de Reforma Interior se basa en que, por una parte, si bien se trata básicamente de un reajuste de viario (lo que daría un Estudio de Detalle), hay una remodelación importante de los accesos a todo el sector, con el establecimiento (o restablecimiento) de un vial en el borde oeste, y una pequeña calificación de suelo, esto es, unas finalidades concordantes con las previstas por el Reglamento de Planeamiento en su artículo 83.1, de "resolución de los problemas de circulación" para los Planes Especiales e, incluso, por lo que atañe a los accesos a la Autovía de Madrid,

Mod A-0051

podría tratarse de una "proteccion en el orden urbanístico de las vías de comunicación" (una de las finalidades de los Planes Especiales contempladas en el artículo 80 del mismo Reglamento).

Las Normas Urbanísticas de nuestro Plan General, en su artículo 6.2.c, concuerdan con esta elección, al indicar que el "Plan Especial de Reforma Interior (P.E.R.I.) será también el instrumento adecuado para acometer las pequeñas operaciones urbanísticas que supongan alteraciones en el Suelo Urbano ordenado directamente por el Plan General no incluibles en el alcance de los Estudios de Detalle ni de las modificaciones de Plan General".

Finalmente, sobre la tramitación propiamente dicha, a la luz de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 16/1.981, de 16 de Octubre, cabría entender que estamos ante un Plan Especial que desarrolla y se ajusta a las determinaciones del Plan General (artículo 5.1 del Real Decreto-Ley), puesto que su finalidad es reajustarse al proyecto concreto de construcción de una de las vías de la estructura general del territorio en él previstas.

Por otra parte, el artículo arriba citado de las Normas Urbanísticas, también indica que "a los efectos de tramitación administrativa y aprobación se entenderá que estos P.E.R.I. son en desarrollo del Plan General, si su ámbito no excede de una manzana, ni suponen incremento de la altura establecida en el Plan General para dicho ámbito".

Como la nueva ordenación no altera, en absoluto, ninguna de las normas que regulan los usos pormenorizados de la ordenación prevista en el Plan General (entre ellas la altura de la edificación) y solamente afecta al reajuste del viario -a lo largo, parcialmente, de tres manzanas- encaja perfectamente en esta tramitación (puesto que en el caso límite se trataría de la tramitación conjunta, por economía administrativa, de tres planes especiales, uno por manzana).

A Mod A-0051

administrativo en sesión de 27 de Junio de 1.977, si bien el Ministerio de la Vivienda lo había hecho expresamente por resolución de 14 de Mayo del mismo año.

De cualquier modo la ordenación que se aplicó entre 1.977 y la aprobación de la revisión del Plan General Municipal de Ordenación -el 27 de marzo de 1.987- presentaba un solo acceso central, con las dos calles paralelas sin llegar a la zona de protección de la carretera general, terminadas en fondo de saco, y una banda de zona verde en el perímetro oeste de 25 metros de anchura.

La aprobación de la revisión del Plan General modificó nuevamente la ordenación "restableciendo" la conexión de las calles paralelas al acceso -éste se ampliaba notablemente- con el frente a la carretera y suprimiendo las zonas verdes a que obligó, en el borde oeste y en este frente, el Ministerio de la Vivienda.

Finalmente, la actuación de la Demarcación de Carreteras del Estado al ejecutar las obras de la Autovía Alicante-Almansa, ha vuelto a modificar los accesos al Polígono: se reduce la sección del acceso central, se crea una gran rotonda de conexión, un enlace en el borde oeste y se cierra, nuevamente, una de las calles paralelas al acceso central.

3.2. ESTADO DE LAS OBRAS.

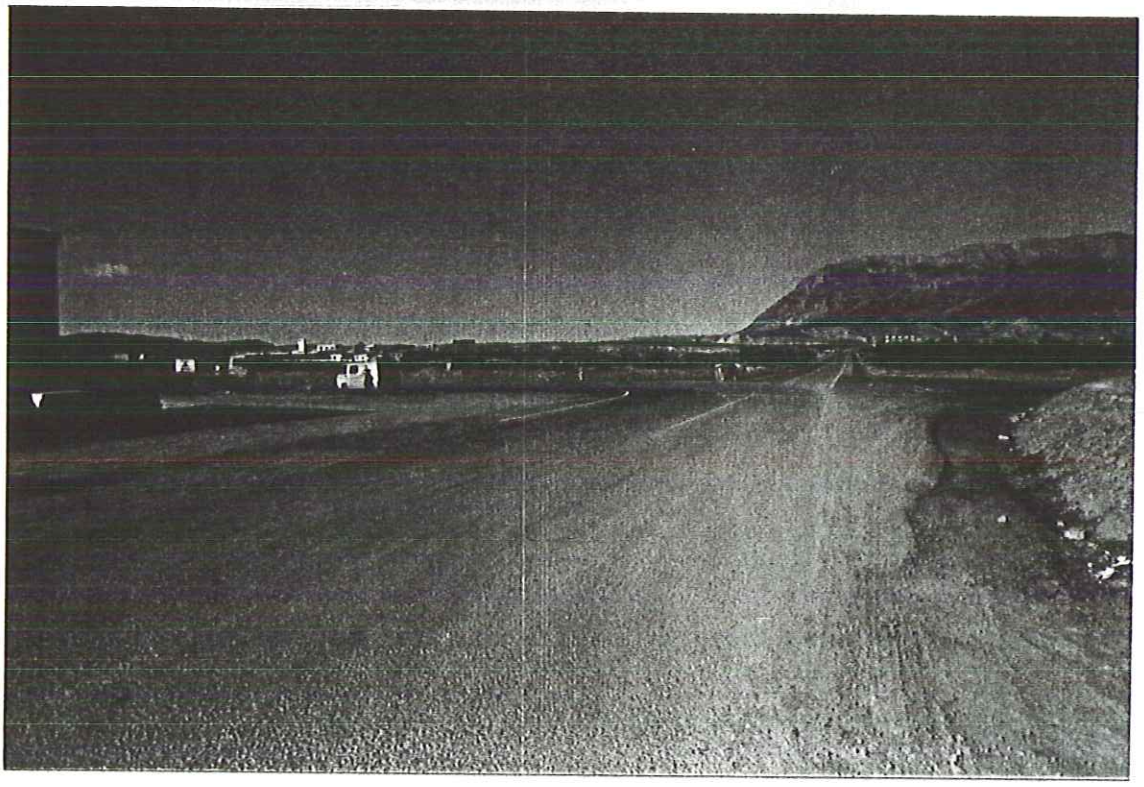
A finales de febrero de 1.989, la Demarcación de Carreteras del Estado había realizado -adelantándose a la modificación de la ordenación urbanística, tal vez porque el artículo 12 de la nueva Ley de Carreteras, de 29 de Julio de 1.988, declara que "Las obras de construcción, reparación o conservación de carreteras estatales por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1.985, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local"- la mayor parte de

las obras de los accesos al polígono.

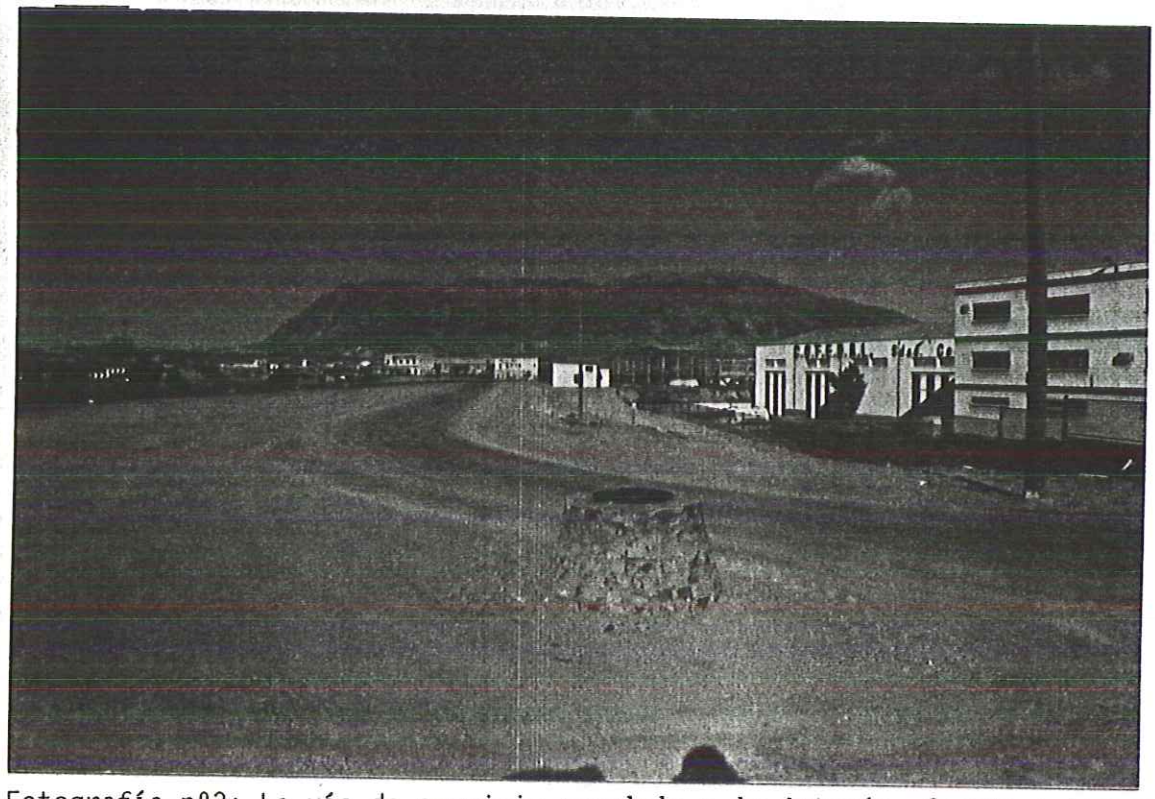
Así, fotografía nº1, se puede ver el acceso nuevo, en el perímetro oeste (que se apoya sobre la antigua zona verde del borde); y al término la intersección que desde éste lleva a Fontcalent y al centro del polígono -atravesando la parcela nº 48-.

La rotonda del acceso central y el viario de distribución situado en la zona de servidumbre de la autovía también están en realización muy adelantada; las fotografías nº 3, nº4, nº5 y nº6, tomadas marchando desde el este hacia el oeste, dan cuenta de ello.

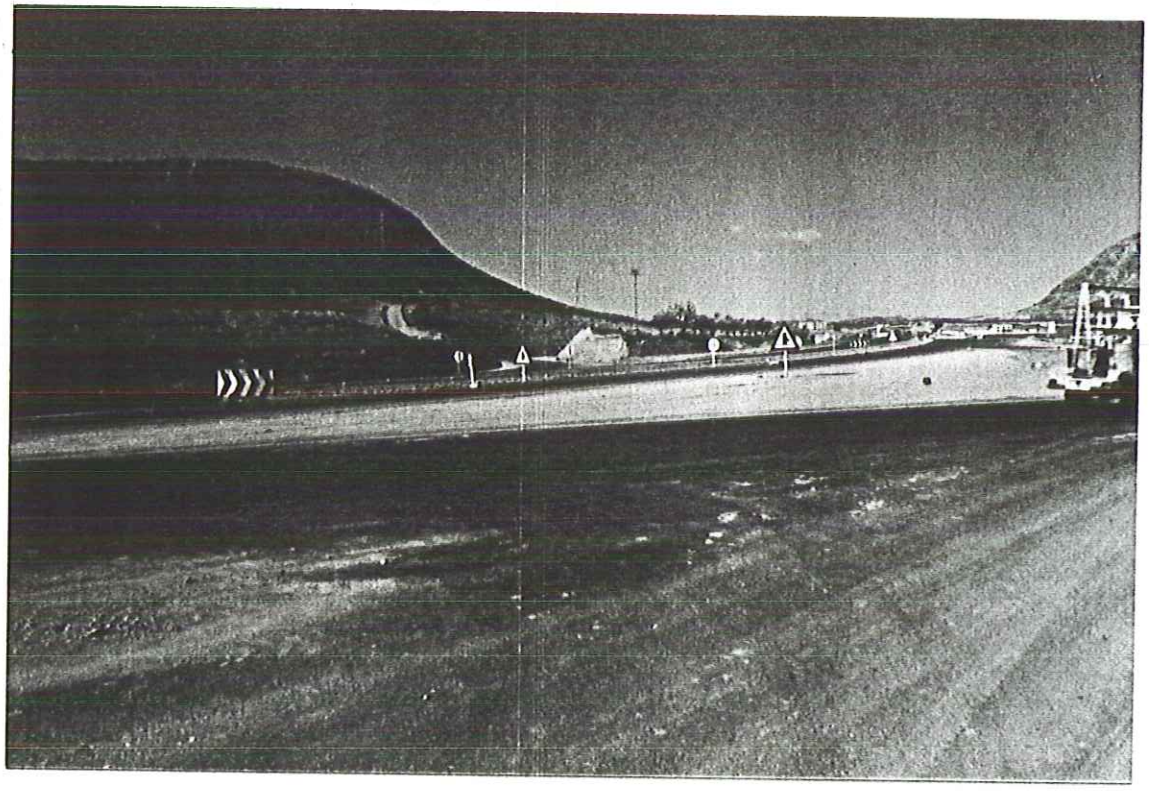
Fotografía nº 1: El nuevo acceso oeste desde el enlace de la autovía.



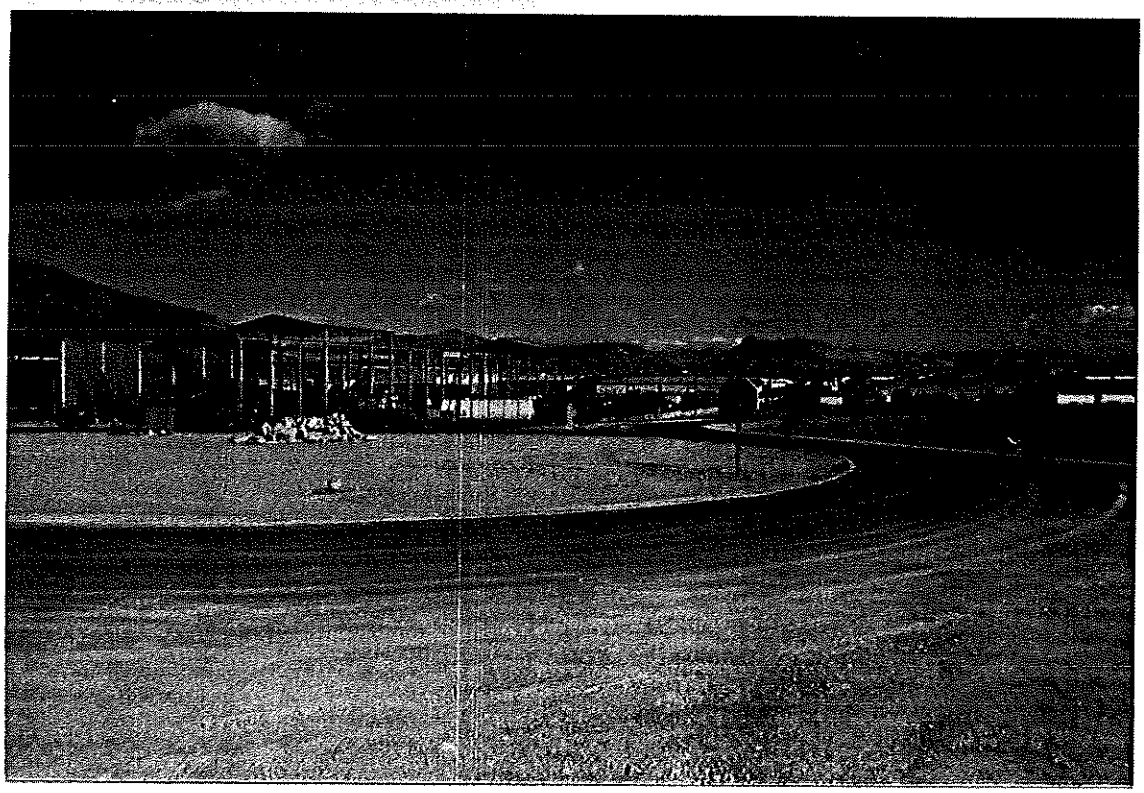
Fotografía nº 2: La intersección del nuevo acceso oeste con la penetración hacia Fontcalent, tomada desde la parcela nº 48.



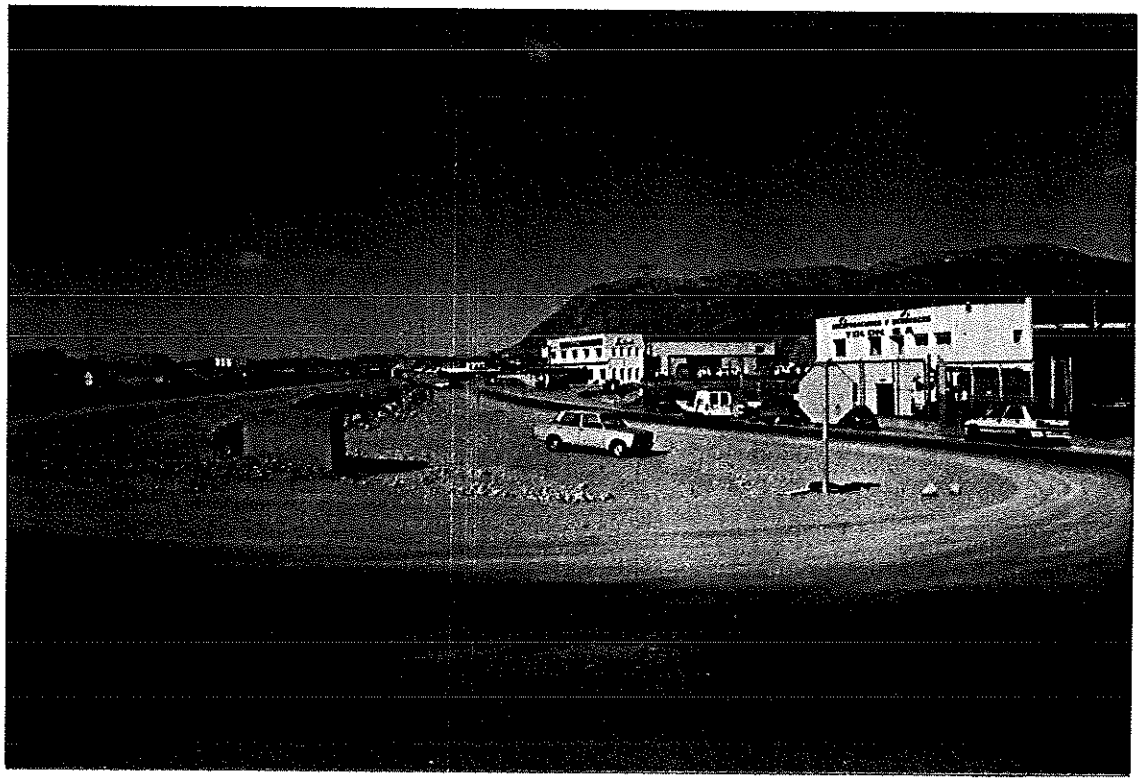
Fotografía nº3: La vía de servicio paralela a la Autovía, frente a las parcelas 87 y 88, que sirve de desembocadura a la calle este paralela a la central, cuyo fondo de saco fue abierto por la Revisión del Plan General



Fotografía nº4: El acceso desde la autovía (sentido Alicante-Almansa).



Fotografía nº5: La rotonda de acceso y la calle central, entre las parcelas 79 (oeste) y 80 (este).



Fotografía nº6: La vía de servicio paralela a la autovía, frente a las parcelas 79, 72 y 45.

4. DETERMINACIONES DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR.

Tal como se ha expresado en el epígrafe 1 de la presente Memoria, las determinaciones del Plan Especial pretenden, tan sólo, reajustar las fijadas en la Revisión del Plan General de modo que se concilien con las actuaciones de la Demarcación de Carreteras del Estado.

Por ello, tal como se definen en el Plano de Ordenación, se han modificado las alineaciones fijadas en la Revisión del Plan General (planos H-5, H-6, I-5 e I-6), de manera que:

1º. Se reajusta el frente del sector que da a la Autovía de Alicante a Almansa, reflejando el viario de acceso y servicio en ejecución por la Demarcación de Carreteras del Estado.

2º. La calle central de acceso también se adapta al citado proyecto en ejecución.

3º. Se crea un acceso, a través del enlace oeste a lo largo del perímetro oeste, -frente a las parcelas nº 45, 46, 47, 48, 15, 18 y 21-, con una intersección frente a la parcela 15 con la prolongación de la antigua calle 4 (1ª paralela a la autovía) que atraviesa las parcelas 48 y 15.

4º. Se vuelve a establecer un fondo de saco en la calle paralela -al oeste- al vial central de acceso.

Por lo que se refiere a la calificación del suelo, se mantiene la actual -AI 2A-, con las lógicas rectificaciones derivadas del reajuste viario. Sin embargo, los terrenos situados en el frente a la Autovía no ocupados por viales de acceso y en el perímetro oeste, hasta la intersección que da acceso a Fontcalent, y desde ésta a la calle perimetral oeste, se califican en las bandas que se definen gráficamente en el plano de ordenación como zona de reserva vial/zona verde (tal como indica

Mod A-0051

el artículo 83.1 del Reglamento General de Carreteras), de manera que la realización definitiva de todo el viario pueda "moverse" dentro de ella, dado que previsiblemente esta realización sufrirá algunas leves modificaciones desde el proyecto de construcción aprobado por la Demarcación de Carreteras del Estado (reflejado en el plano de ordenación) hasta su concreción física, por lo que deben entenderse las alineaciones frente a la Autovía bajo este condicionante.

5. RESULTADO DE LA INFORMACION PUBLICA.

La redacción del presente P.E.R.I. ha sido acogida con satisfacción por los propietarios de parcelas situadas en su ámbito, como muestra el escrito que se adjunta como Anejo.

Mod. A-0051

6. DOCUMENTACION DEL PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR.

Tal como señala el artículo 85.1 del Reglamento de Planeamiento la documentación que se considera adecuada a los fines que se persiguen, etc., se compone -por no ser necesario otro tipo de documentos, al no guardar relación con la reforma- de la presente Memoria justificativa de la ordenación y de sus determinaciones, y los planos siguientes:

INFORMACION

- Plano 1 : Situación referida al P.G.M.O. E 1/5.000
- Plano 2 : Calificación pormenorizada según P.G.M.O. E 1/2.000
- Plano 3 : Plan Parcial "Polígono Industrial Pla de la Vallonga" no aprobado definitivamente por el Ministerio de la Vivienda (19-Abril-1.974).
- Plano 4 : Plan Parcial "Polígono Industrial Pla de la Vallonga" aprobado definitivamente por silencio administrativo (30-Julio-1.977).

ORDENACION

- Plano 1_1 : Plano general de ordenación E 1/500.
- Plano 1_2 : Plano general de ordenación E 1/500

La ejecución del sector a través del sistema de compensación ha sido confusa, y están pendientes aún ciertas actuaciones, pero la índole de las determinaciones del presente Plan Especial, con ejecución directa por el M.O.P.U. de las obras de urbanización que se reflejan en él, hace innecesario el Estudio Económico-Financiero.

No obstante, para incorporar al saldo definitivo de la cuenta de los costes de urbanización (artículo 178 del Reglamento de Gestión Urba-

Mod. A-0051

nística) se fijan los honorarios del Plan Especial en 300.000 ₧, y en 100.000 ₧ los costes de tramitación (edictos, publicaciones en Boletines Oficiales, etc.).

7. REDACCION DEL PLAN ESPECIAL.

La redacción del Plan Especial, tal como autoriza el artículo 31.2 de la Ley del Suelo ha sido encargada, a través de la Oficina del Plan General del Excmo. Ayuntamiento, al arquitecto municipal MIGUEL GARULO MUÑOZ, Técnico responsable del planeamiento urbanístico, con el equipo formado por JAVIER BALLESTER ABRIL, JUAN MANUEL SEGARRA GILABERT y VICENTE ESPAÑOL BOTELLA, en delineación, y CARMEN GONZALEZ VICEDO en mecanografía, así como con la colaboración del topógrafo municipal RAFAEL BAÑULS TEROL.

Alicante, 16 de Marzo de 1.989
EL ARQUITECTO MUNICIPAL

Fdo.: Miguel Garulo Muñoz.

lod. A-0051

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

ANEJO

ESCRITO PROPIETARIOS COLINDANTES CON EL FONDO

DE SACO OESTE.

AYUNTAMIENTO ALICANTE
13223 15.3.89
ENTRADA

D. VICENTE TEROL PENADES, en representación de VILTRA, S.A. , D. RAFAEL TORRECILLAS, en representación de TORRECILLAS SORIO, S.A., D. JOSE VICENTE CERDAN AZNAR, en representación de SUESA. y - D. ENRIQUE PICO .

Con domicilio de representación en Alicante C./ Bazan 12 , 1º A C.P. 03001

E X P O N E N: Que teniendo conocimiento de que por el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE, se está realizando el PROYECTO DE PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR; SECTOR PLA DE LA VALLONGA AUTOVIA, a fín de ade--cuar situación de vial, al Proyecto Original de Plá de la Vallonga, en Fondo de Saco .

S U P L I C A N: Se agilicen los trámites para la aprobación del PERI, al que damos COMPLETA CONFORMIDAD, así co--mo que se concedan LICENCIAS PARA CONSTRUCCION DE INDUSTRIAS en las parcelas afectadas, ya que la edificabilidad es invariable y estará de a--cuerdo a P.G.O.U. actual.

Dios guarde a V.I. muchos años.
Alicante, a diez de marzo de mil novecientos ochenta y nueve.

D. VICENTE TEROL PENADES

D. RAFAEL TORRECILLAS

D. JOSE VICENTE CERDAN AZNAR

SUMINISTRO DE ELECTRODOMESTICOS, S. A.

José Vte. Cerdán Aznar

D. ENRIQUE PICO