

*DOCUMENTO PARA APROBACIÓN*

**PLAN REGIONAL  
DE ÁMBITO TERRITORIAL  
PARA EL DESARROLLO DE LA UA3 DEL  
SECTOR PP 19 VICOLOZANO II, EN ÁVILA**

Administraciones participantes



Promotor del Plan Regional



Equipo redactor

**Miguel  
Barroso  
González**



<b>ENCUADRE DEL PRAT PARA EL DESARROLLO DE LA UA3 DEL SECTOR PP-19 VICOLOZANO II, EN ÁVILA</b>	<b>5</b>
1. ANTECEDENTES .....	5
2. OBJETO Y OBJETIVOS DEL PLAN REGIONAL .....	7
2.a. Objeto y objetivos generales .....	7
2.b. Ámbito del Plan Regional.....	8
2.c. Situación catastral y estructura de propiedad del ámbito .....	9
3. ALCANCE DEL PLAN REGIONAL .....	13
4. PROMOTOR.....	15
5. CONTENIDO Y DOCUMENTACIÓN .....	17
5.a. Contenidos y documentación del Plan Regional.....	17
6. PROCEDIMIENTO E HITOS DE TRAMITACIÓN.....	19
6.a. Procedimiento de tramitación del Plan Regional .....	19
6.b. Avance e inicio de la tramitación ambiental .....	19
6.c. Documento para tramitación.....	19
6.d. Documento para aprobación.....	20
6.e. Tramitación ambiental.....	21
<b>MEMORIA INFORMATIVA .....</b>	<b>23</b>
1. CONDICIONES DE ORDENACIÓN VIGENTES .....	23
1.a. Instrumentos de Planeamiento Urbanístico .....	23
1.b. Instrumentos de Ordenación del Territorio.....	34
1.c. Requerimientos de ajuste e integración del Plan Regional.....	36
2. CONTEXTO URBANO Y TERRITORIAL .....	39
2.a. Contexto urbano .....	39
2.b. Medio socioeconómico.....	40
2.c. Localización y accesos .....	40
2.d. Medio físico y preexistencias.....	42
2.e. Bienes integrantes del Patrimonio Cultural .....	44
2.f. Condiciones y afecciones medioambientales.....	48
3. CONDICIONES E IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES .....	53
3.a. Medio abiótico .....	53
3.b. Medio biótico.....	54
3.c. Riesgos .....	57
3.d. Estudio de alternativas .....	58
3.e. Redes e Infraestructuras existentes .....	59
3.f. Capacidad de conexión a las redes y dotaciones actuales .....	61
4. SITUACIÓN ACTUAL DEL SUELO PÚBLICO INDUSTRIAL EN ÁVILA Y SUS REQUERIMIENTOS.....	67
4.a. Suelo público de uso industrial en Ávila: el polígono de Vicolozano .....	67
5. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD AL POLÍGONO VICOLOZANO.....	69
5.a. Condiciones y medios de accesibilidad actual .....	69
5.b. Estudio específico de accesibilidad a la Unidad de Actuación UA3 del sector PP 19 Vicolozano II .....	71
<b>MEMORIA VINCULANTE.....</b>	<b>99</b>
1. CONDICIONES DEL PLAN REGIONAL: OBJETO Y OBJETIVOS .....	99
1.a. Alcance y oportunidad del Plan Regional .....	99
1.b. Interés para la Comunidad .....	100
2. DETERMINACIONES REGULADORAS .....	103
2.a. Determinaciones del Plan Regional .....	103
2.b. Ordenación propuesta.....	103
2.c. Determinaciones urbanísticas.....	106
2.d. Otras determinaciones para el desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 ..	118
2.e. Determinaciones de actuación .....	119
2.f. Determinaciones para la urbanización .....	122
2.g. Grado de aplicación de las determinaciones del Plan Regional.....	122
2.h. Modificación de instrumentos urbanísticos vigentes .....	123
2.i. Efectos sobre licencias y autorizaciones .....	123

<b>3. ALCANCE Y EFECTOS ECONÓMICOS DE LAS ACTUACIONES .....</b>	<b>125</b>
3.a. Inversiones asociadas al desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II .....	125
3.b. Informe de Sostenibilidad Económica .....	125
<b>4. SÍNTESIS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA. INTEGRACIÓN DE PRESCRIPCIONES Y MEDIDAS AMBIENTALES. ....</b>	<b>129</b>
<b>5. IMPACTO SOBRE LA SOSTENIBILIDAD Y EL CAMBIO CLIMÁTICO.....</b>	<b>131</b>
<b>6. EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO Y SOBRE OTROS COLECTIVOS SOCIALES.....</b>	<b>133</b>
<b>7. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DE LOS TERRENOS .....</b>	<b>137</b>
<b>8. RESUMEN DE PARÁMETROS GENERALES DEL PLAN REGIONAL .....</b>	<b>139</b>
<b>NORMATIVA DEL PLAN REGIONAL .....</b>	<b>141</b>
<b>1. DETERMINACIONES GENERALES (P) .....</b>	<b>141</b>
<b>2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL (P).....</b>	<b>143</b>
<b>3. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA (P) .....</b>	<b>144</b>
<b>4. CONDICIONES PARTICULARES DE ACTUACIÓN (B) .....</b>	<b>150</b>
<b>5. CONDICIONES PARTICULARES SOBRE URBANIZACIÓN (O).....</b>	<b>151</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>153</b>
<b>1. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA .....</b>	<b>153</b>
1.a. Planos de Información .....	153
1.b. Planos de ordenación .....	153
1.c. Plano de modelización (orientativo) .....	153
<b>2. DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN .....</b>	<b>155</b>
<b>3. INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO .....</b>	<b>157</b>
<b>4. ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD.....</b>	<b>159</b>
<b>5. ACTUACIONES EXTERNAS. PARCELAS AFECTADAS .....</b>	<b>161</b>
<b>EQUIPO REDACTOR.....</b>	<b>163</b>

## ENCUADRE DEL PRAT PARA EL DESARROLLO DE LA UA3 DEL SECTOR PP-19 VICOLOZANO II, EN ÁVILA

### 1. ANTECEDENTES

El Plan General de Ordenación Urbana de Ávila (Aprobación definitiva de 13 de noviembre de 2003), delimitó un sector de suelo urbanizable de suelo industrial denominado PP 19 Vicolozano II, concebido como extensión del ya consolidado Polígono Vicolozano I, con el que colinda por su límite oeste, área industrial de titularidad pública ya colmatado. El PP 19 es un gran ámbito de suelo productivo (1.198.975 m<sup>2</sup> de superficie, incluidos Sistemas Generales), previsto inicialmente para acoger hasta 479.590 m<sup>2</sup> de actividades industriales.

Sobre este sector fue aprobado en 2008 (aprobación definitiva de 25 de abril de 2008), un Plan Parcial, promovido por Iniciativas Empresariales Habit, S.A. y Gesturcal, S.A. (actual Instituto para la Competitividad Empresarial –ICE–), que estableció la ordenación detallada completa del sector, incluyendo la división de este en 3 Unidades de Actuación para habilitar su desarrollo autónomo por parte de cada uno de los propietarios mayoritarios. De este modo Gesturcal, entidad de carácter público, asumía el desarrollo de las unidades de actuación UA1 y UA2, inmediatamente colindantes al sector Vicolozano I, conformando el resto de terrenos, mayoritariamente de titularidad privada, la denominada Unidad de Actuación 3. Este planteamiento para el desarrollo del sector, mediante división en Unidades de Actuación, fue acordado mediante convenio suscrito entre los dos titulares mayoritarios de los terrenos y promotores del Plan Parcial, y aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Ávila el 20 de junio de 2008.

Con posterioridad a dicha fecha se desarrollan los proyectos de actuación y urbanización de las Unidades de Actuación UA1 y UA2 (Proyecto de Actuación de la UA1: 19 diciembre de 2008; Proyecto de Actuación de la UA2; 20 de junio de 2008), ambas titularidad mayoritaria de Gesturcal. Ambas unidades de actuación fueron objeto de desarrollo material a partir del año 2009, mediante sendos expedientes de contratación de obras, y se encuentran en la actualidad urbanizadas y sus parcelas industriales, en diferentes tipologías, son gestionadas a través del Instituto para la Competitividad Empresarial (ICE) de la Junta de Castilla y León.

En el año 2019 el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León (ICE), como entidad que ostenta los derechos y obligaciones de la extinta Gesturcal, promovió una modificación del Plan Parcial aprobado que afectó exclusivamente al ámbito de la UA2 (ya desarrollada), limitada a una reorganización de las parcelas de resultado sin afección a la estructura viaria ya ejecutada, y que es aprobada definitivamente el 26 de abril de 2019. La referida modificación, que no afecta a las otras dos Unidades de Actuación, motivó asimismo la tramitación de una modificación del Proyecto de Actuación correspondiente a la Unidad de Actuación UA2 (Aprobación inicial de 18 de julio de 2019). En la actualidad se encuentra en tramitación una segunda modificación del Plan Parcial en el ámbito de la UA2, promovida también por el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León, que revierte parcialmente los cambios de la modificación de 2019. Esta segunda modificación fue aprobada inicialmente por el Ayuntamiento de Ávila el 24 de noviembre de 2022 (BOCyL de 5 de diciembre de 2022)<sup>1</sup>.

Por otra parte, sobre la Unidad de Actuación 3 fue iniciado, de modo simultáneo al desarrollo de las otras dos unidades de actuación, un Proyecto de Actuación específico (2008) que no llegó a culminar su tramitación administrativa, manteniéndose por ello los terrenos con ordenación detallada (la

<sup>1</sup> Con posterioridad ha sido publicada la *ORDEN MAV/766/2023, de 9 de junio, por la que se formula el informe ambiental estratégico de la modificación puntual n.º 2 del plan parcial del sector 19 «Vicolozano II», en el ámbito de la unidad de actuación UA-2 del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila*, que resuelve la tramitación ambiental de la modificación. A fecha de redacción de este documento no consta la aprobación definitiva de la referida modificación.

establecida por el Plan Parcial) pero sin desarrollar urbanísticamente. Los terrenos de esta unidad, inicialmente titularidad mayoritaria de la mercantil Iniciativas Empresariales Habit, S.A. fueron entretanto transferidos a través de diferentes operaciones a la sociedad Beto Estudios Inmobiliarios, a la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria (SAREB) y, finalmente, mediante adquisición, a la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL).

Tras estas operaciones, la totalidad de los terrenos que constituyen la Unidad de Actuación UA3, única no desarrollada del sector Vicolozano II, pasaron a pertenecer a entidades y organismos públicos, correspondiendo en torno al 80 % a la empresa pública SOMACyL y en torno a un 20 % al Ayuntamiento de Ávila. Surge por ello la oportunidad de desarrollo de este ámbito con el objeto de constituir, junto con el ya citado polígono Vicolozano I y a las dos unidades desarrollada de Vicolozano II, una oferta cualificada de suelo público con destino industrial en el municipio de Ávila, con capacidad para erigirse en un polo de atracción de actividad en el sureste de la Comunidad Autónoma.

Sobre esta Unidad de Actuación 3 se mantiene vigente, además de las condiciones de ordenación establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, la ordenación detallada establecida por el Plan Parcial de 2008. Durante los casi tres lustros de vigencia de estos instrumentos se han producido significativos cambios no solo en el marco legal urbanístico aplicable sino también en las demandas de suelo industrial en Castilla y León, o en la exigencias infraestructurales para la implantación de actividades productivas (electricidad, ciclo del agua...). Todo ello ha tornado parcialmente obsoleta la ordenación urbanística vigente, y hace oportuno abordar una adecuación de las condiciones de ordenación a la realidad actual, garantizando de este modo la viabilidad de la actuación y su alineación con los objetivos de la administración autonómica en relación con el desarrollo de enclaves para el impulso de la actividad industrial y logística.

El desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 del Polígono Vicolozano II requiere por ello de la formulación y ejecución de distintas actuaciones urbanísticas, que incluye de modo directo la modificación y adecuación de las condiciones de ordenación detallada de la unidad de actuación a las actuales demandas (modificación, por tanto, del Plan Parcial aprobado), pero también de algunas determinaciones de ordenación general establecidas para el conjunto del sector PP 19 que implican la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila. Asimismo, constituye un objetivo de la administración autonómica que los suelos industriales ordenados puedan incorporarse de manera ágil a su oferta de suelo público, posibilitando el inicio de la implantación de actividades a corto-medio plazo. La complejidad de las actuaciones a acometer y su interés para la Comunidad, aconsejan abordar estas a través de un instrumento único que garantice la coordinación y eficacia.

Se promueve por ello el desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 del Polígono Industrial PP-19 Vicolozano II a través de la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial prevista en la legislación autonómica en materia de Ordenación del Territorio. De acuerdo con lo establecido en el artículo 20 de la Ley 10/1998, los Planes Regionales de ámbito territorial tienen por objeto “planificar la ejecución de actuaciones industriales, residenciales, terciarias, dotacionales, de implantación de infraestructuras o de regeneración o renovación urbana, que se consideren de interés para la Comunidad”, objetivos que resultan coherentes con los de la actuación propuesta.

Promueve la elaboración de este Plan Regional la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL), en su condición de titular mayoritario del suelo en la Unidad de Actuación UA3 del PP-19, y en virtud de su objeto social, que incluye “adquirir y gestionar suelo, redactar instrumentos de ordenación del territorio y de planeamiento y gestión urbanística, así como gestionar las correspondientes actuaciones hasta la enajenación de los solares resultantes”.

## 2. OBJETO Y OBJETIVOS DEL PLAN REGIONAL

### 2.a. Objeto y objetivos generales

El objeto principal del Plan Regional de Ámbito Territorial, que atiende al interés general de incrementar la disponibilidad de suelo público para su destino a actividades productivas y empresariales en Ávila y, por extensión, en el sureste de la Comunidad Autónoma, es la reconsideración de las condiciones de ordenación urbanística de la Unidad de Actuación UA 3 del sector PP-19 Vicolozano II, del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, con el objeto de generar una oferta de suelo público con destino a la implantación de actividades industriales y logísticas, que incremente la capacidad del ya colmatado polígono Vicolozano I y de las dos unidades de actuación ya urbanizadas de Vicolozano II. Para ello, el Plan Regional de Ámbito Territorial, partiendo de las condiciones urbanísticas establecidas por el PGOU de Ávila y el Plan Parcial del PP-19, incorpora modificaciones orientadas a adecuar las condiciones de ordenación a las actuales demandas de los usos industriales previstos, a través por ejemplo de la definición de parcelas de gran superficie, al mismo tiempo que a su actualización al marco legal y reglamentario vigente. En su condición de actuación directa sobre una Unidad de Actuación perteneciente a un sector urbanizable, el Plan Regional debe garantizar la coherencia de dichas modificaciones con las condiciones generales aplicables al ámbito de planeamiento así como con las del resto de unidades de actuación ya ejecutadas. Además del establecimiento de las condiciones de ordenación, general y detallada, dentro de su ámbito de actuación, el Plan Regional incorpora las determinaciones de actuación, incluyendo las condiciones completas de reparcelación, para la Unidad de Actuación UA3, permitiendo de este modo y tras su aprobación el inicio de las actuaciones de desarrollo urbanístico del área industrial.

Las determinaciones urbanísticas del Plan Regional, en su condición de instrumento de ordenación del territorio, resultan vinculantes para el conjunto de planes, programas y proyectos que se desarrollen en su ámbito, y en particular para el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, modificándose de modo directo y automático aquellas determinaciones vigentes que resultan contradictorias con las que este Plan Regional establece con carácter pleno. A este respecto, el Plan Regional incide de modo directo sobre las determinaciones de ordenación general aplicables en el ámbito del sector de suelo urbanizable PP-19 Vicolozano II, incluyendo la delimitación y adscripción de sistemas generales, edificabilidad y aprovechamiento. Asimismo, modifica las determinaciones de ordenación detallada establecidas por el Plan Parcial del PP-19 para el ámbito de la UA3, que son reemplazadas por las incluidas en este instrumento de ordenación del territorio. El Plan Regional mantiene inalteradas las condiciones de ordenación detallada establecidas por el citado Plan Parcial para el resto de Unidades de Actuación, UA1 y UA2 (con su modificación aprobada), ya desarrolladas, si bien la exigencia de mejora de los accesos al conjunto del área industrial puede requerir, tal como se detallará en este Plan Regional, un futuro ajuste puntual de estas ordenaciones para su adaptación a la solución técnica definitiva de estos. No obstante, en su condición de instrumento que incide sobre la totalidad del ámbito del sector PP-19, el Plan Regional establece los mecanismos necesarios para mantener los equilibrios entre las distintas unidades de actuación y garantizar el cumplimiento conjunto de las exigencias legales y reglamentarias de aplicación.

El Plan Regional incluye las determinaciones de ordenación general para la totalidad del sector PP-19, así como las determinaciones de ordenación general y detallada completas de su Unidad de Actuación UA3. Para esta Unidad de Actuación se desarrollan asimismo a través del Plan Regional las determinaciones completas de actuación, incluyendo las condiciones generales de actuación, básicas de urbanización y completas de reparcelación, con el alcance análogo a un Proyecto de Actuación en Suelo Urbanizable.

## 2.b. Ámbito del Plan Regional

Constituye el ámbito de este Plan Regional de Ámbito Territorial los terrenos clasificados como suelo urbanizable por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila integrados dentro del sector PP-19 Vicolozano II. Se corresponde con un conjunto de suelos, situados al noreste del núcleo de Ávila, entre la carretera nacional N-110 y la autovía AP-51, colindantes con el ya consolidado polígono industrial Vicolozano I y próximos al núcleo menor de Berrocalejo de Aragona.

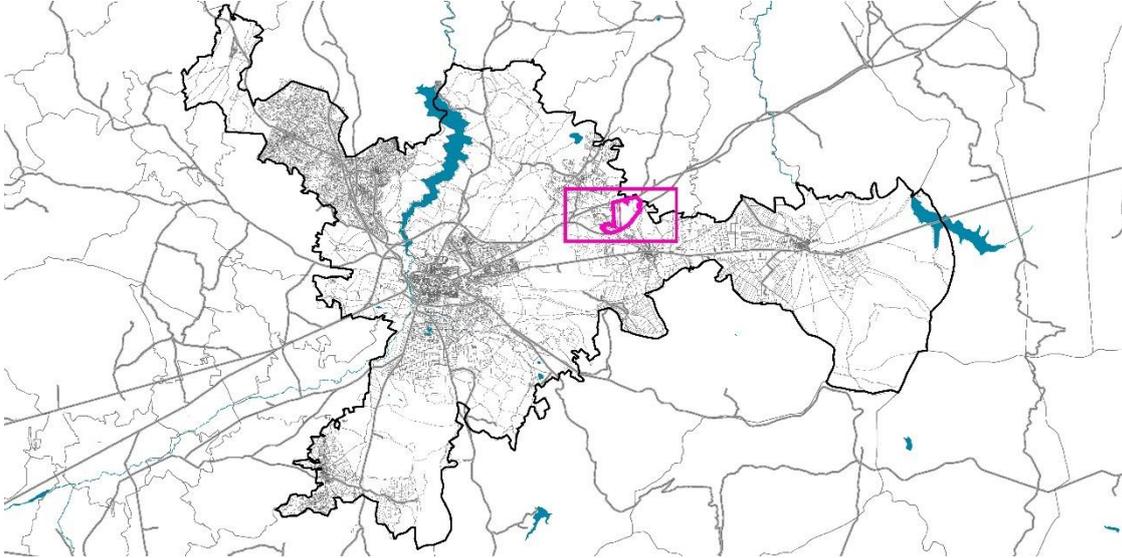


Ilustración 1. Localización del PP-19 en el municipio de Ávila

Dentro de este ámbito global se definen dos zonas de ordenación dentro del Plan Regional:

- Ámbito del Sector PP-19 Vicolozano II, coincidente con la totalidad del ámbito del Plan Regional, para el que el instrumento de ordenación del territorio ajusta las determinaciones de ordenación general vigentes y, en particular las que caracterizan el referido sector de suelo urbanizable.
- Ámbito de la Unidad de Actuación UA3 del PP-19 Vicolozano II, interna al ámbito anterior, y sobre la que el Plan Regional establece, además de las condiciones de ordenación general aplicables, la totalidad de las determinaciones de ordenación detallada así como las de actuación y reparcelación.

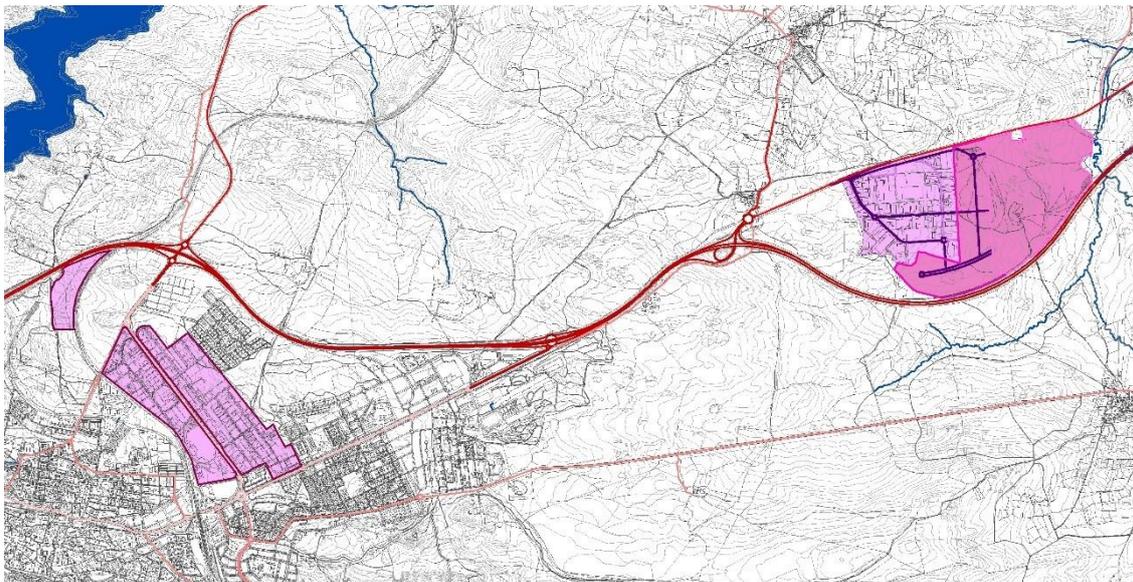


Ilustración 2. Localización del ámbito del Plan Regional respecto a los principales elementos de la red de infraestructuras

**2.c. Situación catastral y estructura de propiedad del ámbito**

El ámbito del PRAT está integrado por las parcelas catastrales referidas en el siguiente cuadro. Se destacan en gris las parcelas integrantes de la Unidad de Actuación UA3, ámbito sobre el que el Plan Regional establece condiciones de ordenación general, detallada y de actuación.

SUBAMBITO	REFERENCIA CATASTRAL	MASA	PARCELA	ÁREA CATASTRAL	ÁREA INCLUIDA	PORCENTAJE DEL PLAN REGIONAL	PORCENTAJE UA3
UA1	3145626UL6034N	31456	26	24.003	24.002,59	2,12%	-
UA1	3145627UL6034N	31456	27	8.747	8.747,04	0,77%	-
UA1	3145628UL6034N	31456	28	6.285	6.285,02	0,56%	-
UA1	3145629UL6034N	31456	29	1.949	1.948,99	0,17%	-
UA1	3145630UL6034N	31456	30	1.949	1.949,00	0,17%	-
UA1	3145631UL6034N	31456	31	1.949	1.949,03	0,17%	-
UA1	3744405UL6034N	37444	05	3.014	3.014,34	0,27%	-
UA1	3943503UL6034S	39435	03	13.732	13.731,99	1,22%	-
UA1	3943504UL6034S	39435	04	3.672	3.672,39	0,33%	-
UA1	3943505UL6034S	39435	05	2.722	2.721,64	0,24%	-
UA1	3943506UL6034S	39435	06	3.197	3.197,01	0,28%	-
UA1	3943507UL6034S	39435	07	3.197	3.196,99	0,28%	-
UA1	3943508UL6034S	39435	08	2.060	2.060,04	0,18%	-
UA1	3943509UL6034S	39435	09	2.576	2.576,00	0,23%	-
UA1	3943510UL6034S	39435	10	4.986	4.986,04	0,44%	-
UA1	3943511UL6034S	39435	11	9.291	9.291,03	0,82%	-
UA1	3943512UL6034S	39435	12	58.642	58.641,57	5,19%	-
UA1	3943513UL6034S	39435	13	1.116	1.116,41	0,10%	-
UA1	3943514UL6034S	39435	14	30	30,35	0,00%	-
UA1	Viario Sin Catastrar				18.855,04	1,67%	-
UA2	3447215UL6034N	34472	15	53.335	53.335,03	4,72%	-
UA2	3750112UL6035S	37501	12	5.094	5.094,17	0,45%	-
UA2	3750113UL6035S	37501	13	59.279	59.278,93	5,25%	-
UA2	3943501UL6034S	39435	01	14.306	14.305,76	1,27%	-
UA2	3943502UL6034S	39435	02	1.836	1.835,63	0,16%	-
UA2	3946601UL6034N	39466	01	1.955	1.955,28	0,17%	-
UA2	3946602UL6034N	39466	02	5.024	5.023,87	0,44%	-
UA2	3946605UL6034N	39466	05	3.547	3.547,41	0,31%	-
UA2	3946606UL6034N	39466	06	16.902	16.901,60	1,50%	-
UA2	3950603UL6035S	39506	03	9.841	9.841,16	0,87%	-
UA2	3950604UL6035S	39506	04	16.004	16.004,08	1,42%	-
UA2	3950605UL6035S	39506	05	5.002	5.002,21	0,44%	-
UA2	3950606UL6035S	39506	06	6.218	6.217,66	0,55%	-
UA2	3953101UL6035S	39531	01	17.690	17.689,60	1,57%	-
UA2	Viario Sin Catastrar				44.611,68	3,95%	-
UA3	4249201UL6044S	42492	01	140.022	140.021,58	12,40%	20,09%
UA3	4249202UL6044S	42492	02	556.915	556.914,51	49,30%	79,91%

**1.129.552,67**



Ilustración 3. Parcelas catastrales afectadas por el Plan Regional. En rojo, ámbito de la Unidad de Actuación UA3, sobre la que se establece nueva ordenación detallada.

La delimitación del Plan Regional toma como referencia el ámbito espacial correspondiente al sector PP-19 Vicolozano II y su división en Unidades de Actuación reflejado tanto en el instrumento de planificación general (Plan General de Ordenación Urbana de Ávila) como, particularmente, en los instrumentos de ordenación y gestión específicos del sector (Plan Parcial, Proyectos de Actuación), que han tenido su traslación sobre la cartografía catastral actual. A este respecto, constituirían el ámbito de la UA3, sobre la que este Plan Regional establece condiciones de ordenación completas, los terrenos vinculados estrictamente a las parcelas catastrales 4249201UL6044S y 4249202UL6044S.

Durante el proceso de redacción de este Plan Regional se ha podido comprobar la existencia de una descoordinación entre la realidad jurídica establecida por la cartografía catastral (y también por los instrumentos de ordenación y gestión vigentes) y la realidad física, presentando la cartografía de referencia un pequeño giro y desplazamiento respecto a las referencias reales sobre el terreno (por ejemplo, la urbanización ejecutada), inapreciable en la escala territorial pero sí a la escala de la ordenación pormenorizada. Ello provoca, entre otras disfunciones, una superposición del catastro del municipio de Ávila con el del vecino municipio de Berrocalejo de Aragona, así como de las bases catastrales rústicas y urbanas del propio municipio de Ávila. Analizado el conflicto cartográfico se ha concluido que no se trata de un problema de alcance estrictamente local que pueda ser acotado a las parcelas objeto de este Plan Regional, sino más general dentro del municipio de Ávila, que requeriría, por ello, de una solución coordinada.

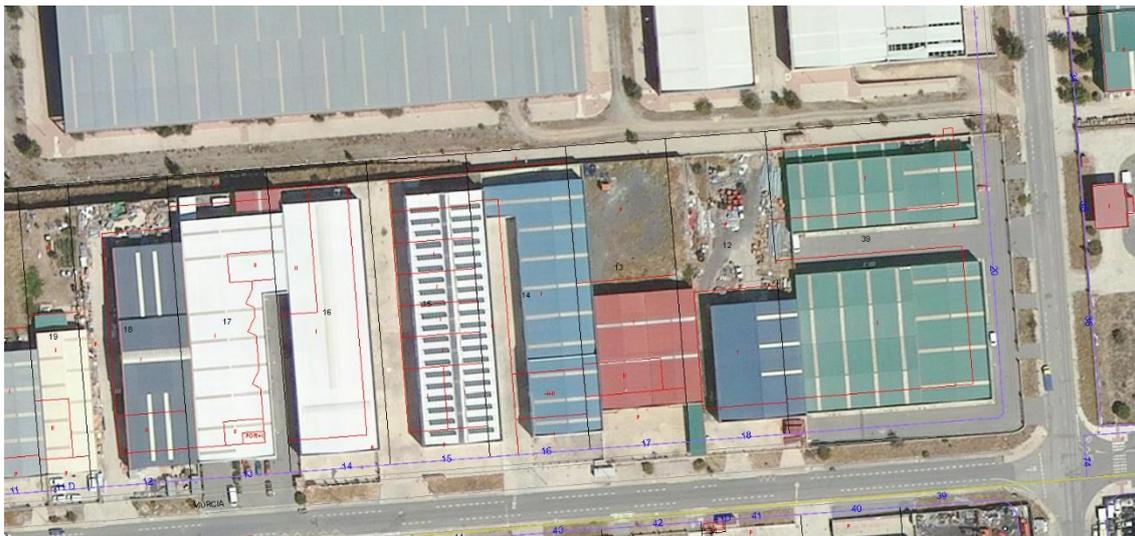


Ilustración 4. Superposición de cartografía catastral sobre ortofotografía actual en el ámbito del polígono Vicolozano II, apreciándose el desplazamiento significativo entre ambas referencias.

En el caso particular de las dos parcelas afectadas por este Plan Regional, la desviación entre cartografía y realidad física se puede cuantificar en un giro de  $0,335^\circ$  en sentido horario, y un desplazamiento de aproximadamente 1,85 m, inferiores a las identificadas en otras zonas urbanas como el colindante polígono de Vicolozano I (desplazamientos de 6-7 m), siendo uniforme en toda su delimitación y no afectando a las relaciones topológicas de las parcelas (distancias, superficies...).

Se trata de un disfunción cartográfica contemplada por la *“Resolución de 7 de octubre de 2020, de la Subsecretaría, por la que se publica la Resolución conjunta de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública y de la Dirección General del Catastro, por la que se aprueban especificaciones técnicas complementarias para la representación gráfica de las fincas sobre la cartografía catastral y otros requisitos para el intercambio de información entre el Catastro y el Registro de la Propiedad”* que puede ser subsanada mediante un procedimiento rectificación previsto en la normativa catastral, y que no supone, por sí misma, la invasión real de parcelas colindantes ni del dominio público, ya que la geometría y las relaciones topológicas y de colindancia con las parcelas afectadas permanecen invariables. La propia instrucción establece el procedimiento para realizar esta subsanación, orientando a que esta, en el caso de abordarse localmente, se realice en el marco de las actuaciones de *“segregación, división, agrupación u otros similares”*, respetándose en dicha operación la geometría catastral de la finca matriz y proponiendo en el momento de inscripción el ajuste correspondiente.

Atendiendo al criterio referido, este Plan Regional, que incluye dentro de sus contenidos las determinaciones completas de reparcelación, asume el criterio de la Resolución de 7 de octubre de 2020, desarrollando sus propuestas de ordenación y gestión tomando como referencia la delimitación catastral actual<sup>2</sup>, y derivando al procedimiento de inscripción los ajustes de giro y desplazamiento existentes entre la cartografía y la realidad física.

<sup>2</sup> A este respecto, las determinaciones de reparcelación incorporadas a este Plan Regional tienen la consideración de un acto de *“segregación, división, agrupación u otros similares”* a los que refiere el epígrafe 7.3 de la Resolución de 7 de octubre de 2020, en el que se indica que: *“En el caso de inscripción de representaciones gráficas georreferenciadas alternativas que sean consecuencia de actos de segregación, división, agrupación u otros similares, cuando respeten la geometría catastral de la finca matriz, pero esta presente sólo giros o desplazamientos, deberá aportarse el doble archivo en formato GML previsto en el número 2 de este apartado. En este caso la inscripción de las fincas reflejará el estado de «pre-coordinada pendiente de procesamiento» y también el de «ajuste por desplazamiento».*



### 3. ALCANCE DEL PLAN REGIONAL

El Plan Regional de Ámbito Territorial incluye, dentro de su ámbito, determinaciones de ordenación urbanística de carácter tanto general como detallada, con diferente alcance y desarrollo atendiendo al subámbito específico de la actuación. Para el conjunto del ámbito del Plan Regional, coincidente con el sector PP-19 Vicolozano II del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, el Plan Regional establece algunas determinaciones de ordenación general del sector, y en particular la asignación de sistemas generales al ámbito de planeamiento, reajustando el resto de determinaciones de ordenación general con el objeto de mantener inalterada la edificabilidad total materializable y el aprovechamiento medio del conjunto del sector. No se modifica ni la clasificación del suelo de los terrenos (urbanizables) ni, salvo por puntuales ajustes cartográficos, la delimitación del sector PP-19. Se mantiene asimismo la división en Unidades de Actuación del sector, si bien ajustando su superficie a la derivada de su cartografía actualizada. Para el ámbito específico de la Unidad de Actuación UA3, aún no ejecutada, el Plan Regional establece la totalidad de las determinaciones de ordenación detallada, garantizando el cumplimiento de las determinaciones generales del sector PP-19 así como la coherencia con las ordenaciones ya ejecutadas de las dos unidades de actuación que completan el sector, y que se mantienen inalteradas.

El Plan Regional incorpora asimismo las determinaciones de actuación completas requeridas para el desarrollo de la Unidad de Actuación UA3, con el alcance análogo al de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable. Ello incluye las determinaciones generales de actuación, básicas de urbanización, y completas de reparcelación. Dichas condiciones se incorporarán al Plan Regional como una anexo independiente para facilitar las operaciones registrales que procedan tras la aprobación del instrumento de ordenación del territorio, incluyendo en su caso los procedimientos de rectificación catastral e inscripción de las representaciones gráficas alternativas de las fincas resultantes de la reparcelación. En tanto dicha Unidad de Actuación tiene dos únicos propietarios, ambos de carácter público, se propone como sistema de actuación para la unidad el de Concierto, suscribiendo ambos propietarios los acuerdos y convenios que correspondan para el desarrollo de la actuación.

Las determinaciones urbanísticas que establece el Plan Regional serán vinculantes para los planes, programas y proyectos concurrentes dentro de su ámbito, y en particular para el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila y para el Plan Parcial del sector PP-19 Vicolozano II. En el caso de aquellas determinaciones que son declaradas de eficacia plena, la aprobación del Plan Regional supone la directa modificación de aquellas determinaciones vigentes que le sean contradictorias, identificándose estas de modo expreso en la documentación de este Plan Regional.

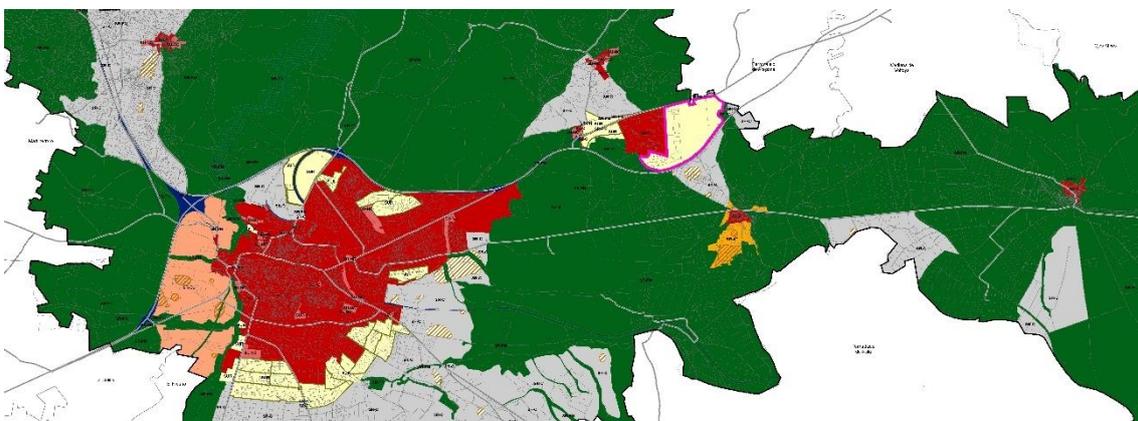


Ilustración 5. Delimitación del ámbito del Plan Regional sobre la clasificación del suelo del PGOU de León



#### 4. PROMOTOR

---

El promotor del Plan Regional de Ámbito Territorial de Ámbito Territorial para el Desarrollo de la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, en Ávila es la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL), sociedad pública perteneciente a la Junta de Castilla y León.

Por otra parte, la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio asume las competencias para la tramitación de este instrumento de ordenación del territorio.



Ilustración 6. Imagen virtual del conjunto de suelo industrial en su entorno territorial



## 5. CONTENIDO Y DOCUMENTACIÓN

### 5.a. Contenidos y documentación del Plan Regional

La estructura y contenidos del Plan Regional de Ámbito Territorial responde a lo establecido en el artículo 23 de la Ley 10/1998 de Ordenación del Territorio de Castilla y León. En particular, el instrumento incluye los documentos necesarios para reflejar adecuadamente:

- Promotor del Plan Regional
- Descripción de los objetivos y características funcionales, espaciales, temporales y económicas del Plan Regional
- Justificación de su utilidad pública o interés social y de su incidencia supramunicipal.
- Adecuación del Plan Regional a los instrumentos de ordenación del territorio vigentes, así como a otros planes, programas de actuación y proyectos que les afecten
- Relación de determinaciones u otros aspectos de los instrumentos vigentes que se modifiquen directamente para permitir la ejecución del Plan Regional.
- Documentación necesaria para la realización del trámite ambiental aplicable.
- Descripción del emplazamiento propuesto.
- Evaluación de la incidencia económica y ambiental del Plan Regional.
- Ordenación del ámbito del Plan Regional, incluyendo las determinaciones de ordenación general y detallada reguladas en la legislación urbanística.

Este Plan Regional de Ámbito Territorial se concibe como un instrumento que establece las condiciones de ordenación urbanística completas, de ordenación general y detallada, de una parte de su ámbito de actuación, la correspondiente a la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, con el alcance análogo al de una modificación de un Plan Parcial en suelo urbanizable. A este respecto, las determinaciones de ordenación del Plan Regional reemplazarán dentro del referido ámbito de la UA3 a las actualmente vigentes derivadas del Plan Parcial del sector PP-19 aprobado en 2008, manteniendo inalteradas las de las Unidades de Actuación UA1 y UA2.

El Plan Regional establece asimismo algunas condiciones de ordenación general para el conjunto de su ámbito, coincidente con el citado sector PP-19 Vicolozano II. Estas condiciones de ordenación general se limitan a ajustar y actualizar algunas de las determinaciones previamente establecidas para el sector PP-19 por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, y utilizadas para el desarrollo de las Unidades de Actuación UA1 y UA2 del sector, con el objeto de garantizar que la nueva ordenación propuesta sobre la Unidad de Actuación UA3 no afecte a las condiciones establecidas para las unidades ya desarrolladas. En particular, se introducen ajustes que garantizan el mantenimiento de la edificabilidad y aprovechamiento medio del conjunto del sector y, con ello, de los derechos correspondientes a los propietarios de las unidades ya desarrolladas.

Adicionalmente, el Plan Regional incorpora las determinaciones de actuación completas, incluidas aquellas relativas a la reparcelación, para la Unidad de Actuación UA3. Se mantienen sin cambios las determinaciones de actuación relativas a las Unidades de Actuación UA1 y UA2, ya ejecutadas, al no alterarse como resultado de las determinaciones de este instrumento de ordenación del territorio ni las edificabilidades asignadas a cada uno de estos ámbitos de gestión ni el aprovechamiento medio del sector.

Por tanto, el Plan Regional incorpora como determinaciones propias de ordenación general las siguientes:

- Ajuste de la delimitación del sector PP-19 Vicolozano II y de sus Unidades de Actuación a los límites de dominio público y cartografía actualizada.
- Definición, espacial y cuantitativa, de los Sistemas Generales adscritos al sector PP-19 Vicolozano II.

- Determinación del índice de edificabilidad máximo del sector Vicolozano II, manteniendo la edificabilidad máxima (en metros cuadrados edificables) del ámbito de planeamiento establecida por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila.

Asimismo se establecen las siguientes determinaciones de ordenación detallada, de acuerdo con el artículo 140 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, para el sector PP-19 Vicolozano II

- Justificación del cálculo del aprovechamiento medio del sector de acuerdo con las nuevas mediciones, manteniendo el establecido por el Plan Parcial vigente
- Delimitación de Unidades de Actuación, manteniendo la división en tres unidades y ajustando sus superficies a medición actualizada.
- Plazos para cumplir los deberes urbanísticos, extendiendo los correspondientes exclusivamente a la Unidad de Actuación UA3 en tanto objeto de nueva ordenación detallada.
- Identificación de áreas de tanteo y retracto
- Inclusión de las conexiones necesarias con los sistemas generales y redes municipales de dotaciones existentes, actualizadas de acuerdo con la nueva ordenación de la Unidad de Actuación UA3.
- En relación con la garantía de suministros de servicios urbanos, la evaluación de las cargas derivadas de su ampliación o conexiones, de los movimientos de mercancías asociados al desarrollo del ámbito, con carácter general se consideran válidas las justificaciones del Plan Parcial vigente en tanto no se produce incremento de la edificabilidad en el conjunto del sector ni en cada una de sus unidades de actuación como resultado de las determinaciones del Plan Regional. No obstante a lo anterior, se incorpora a la propuesta del Plan Regional un estudio específico de accesibilidad que tiene en consideración los tráfico inducidos por el conjunto del área industrial, y a partir del cual se determina la necesidad de mejora de las condiciones de acceso desde la carretera nacional N-110, incorporándose al Plan Regional la previsión de un nuevo enlace viario que deberá ser objeto de proyecto técnico independiente.

En relación con el ámbito de la Unidad de Actuación UA3 del PP-19 Vicolozano II, el Plan Regional establece asimismo las siguientes determinaciones de ordenación detallada.

- La ordenación detallada completa de la Unidad de Actuación UA3 del PP-19 Vicolozano II, que comprende:
  - Calificación urbanística
  - Definición de Sistemas Locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos
  - Identificación de usos fuera de ordenación
- Definición de dotaciones urbanísticas.

El Plan Regional incorpora asimismo para esta Unidad de Actuación UA3 las determinaciones completas de actuación, con el alcance análogo al de un Proyecto de Actuación con determinaciones completas de reparcelación en suelo urbanizable, comprendiendo:

- Determinaciones generales de actuación
- Determinaciones básicas de urbanización
- Determinaciones completas de reparcelación

Los referidos contenidos se organizan de acuerdo a la siguiente estructura documental:

- Memorias, informativa y vinculante, que describen la actuación y sus aspectos justificativos (interés público, encuadre en instrumentos vigentes...).
- Normativa, que incluye las determinaciones urbanísticas particulares necesarias para el desarrollo del Plan Regional.
- Documentación gráfica, tanto informativa como de ordenación, necesaria para la adecuada definición espacial de los contenidos del Plan Regional.
- Anexos, incluyendo documento específico en el que se detallan las condiciones de actuación y reparcelación de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19.

## 6. PROCEDIMIENTO E HITOS DE TRAMITACIÓN

### 6.a. Procedimiento de tramitación del Plan Regional

La tramitación del Plan Regional ha seguido el procedimiento reglado en el artículo 24 de la Ley 10/1998 de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, incluyendo los procesos de información, participación pública y aprobación, así como los correspondientes a la tramitación ambiental paralela del instrumento de acuerdo al procedimiento de Evaluación Ambiental. El procedimiento de aprobación fue iniciado a solicitud del promotor (SOMACyL) por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio.

De forma sintética, el procedimiento de tramitación incluyó los siguientes hitos:

- Inicio de la tramitación ambiental del Plan Regional por el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada;
- Documento para tramitación del Plan Regional, que es iniciada por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio;
- Resolución del Trámite Ambiental;
- Exposición Pública y audiencia a las administraciones públicas, incluyendo solicitud de informe específico al municipio afectado (Ávila);
- Modificaciones derivadas de la exposición pública, atendiendo a los informes, alegaciones y sugerencias presentados;
- Dictamen del Consejo de Medio Ambiente, Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León;
- Aprobación del Plan Regional, mediante Decreto de la Junta de Castilla y León, que se notificará a las administraciones públicas afectadas.

### 6.b. Avance e inicio de la tramitación ambiental

El día 27 de diciembre de 2022 fue remitida a la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental la solicitud de inicio del expediente de evaluación de impacto ambiental de este Plan Regional. Esta solicitud fue acompañada de un Avance del Plan Regional y del correspondiente Documento Ambiental Estratégico, justificándose en dicho documento el sometimiento del instrumento de ordenación del territorio al trámite de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.

Habiendo recibido la citada documentación, la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental confirmó con fecha de 25 de enero de 2023 el sometimiento del instrumento al referido trámite de evaluación ambiental estratégica simplificada, iniciando la tramitación ambiental del expediente.

### 6.c. Documento para tramitación

Elaborado un documento completo con los contenidos y determinaciones completas exigidas por la legislación vigente en materia de Ordenación del Territorio, el procedimiento de aprobación del Plan Regional de Ámbito Territorial fue iniciado formalmente mediante “ RESOLUCIÓN de 1 de junio de 2023, de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo, por la que se inicia el procedimiento de aprobación del plan regional de ámbito territorial para el desarrollo de la UA 3 del sector PP 19 Vicolozano II, en Ávila” (BOCyL de 9 de junio de 2023), desarrollándose conforme a lo establecido en el artículo 24 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

La publicación de la orden de inicio del procedimiento, realizada en el BOCyL de 9 de junio de 2023, supuso el sometimiento del instrumento a los trámites de audiencia a las administraciones públicas y al

trámite de información pública legalmente establecidos, por un plazo de 45 días a contar desde el siguiente al de la publicación.

Durante dicho periodo, y en relación con el trámite de audiencia a las administraciones públicas, fueron recibidos los siguientes informes:

- Consejería de Educación, de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Consejería de Presidencia, de la Junta de Castilla y León
- Agencia de Protección Civil y Emergencias, de la Junta de Castilla y León
- Secretaría General de Telecomunicaciones y ordenación de los servicios de comunicación audiovisual, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
- Consejería de Sanidad, de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, del Ministerio de Cultura y Deporte
- Consejería de Industria, Comercio y Empleo, de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Junta de Castilla y León
- Confederación Hidrográfica del Duero
- Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Energía y Minas, de la Consejería de Economía y Hacienda, de la Junta de Castilla y León
- Secretaría General, de la Consejería de Economía y Hacienda, de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Transportes y Logística, de la Consejería de Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Dependencia de Industria y Energía, de la Delegación de Gobierno en Ávila
- Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades, de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Aviación Civil
- Subdirección General de Patrimonio, del Ministerio de Defensa

Los informes sectoriales recibidos no presentan, con carácter general, objeciones a la aprobación del documento, ni cuestionan el modelo ni sus determinaciones de ordenación, resolviéndose de forma favorable. Únicamente el informe de la Dirección General de Carreteras, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se pronunció inicialmente en sentido desfavorable a la aprobación del Plan Regional alegando que el mismo podía suponer un incremento significativo de volumen de tráfico en la carretera N-110 que debía ser evaluado y en atención al cual debía preverse un nuevo acceso al área industrial. Teniendo en consideración lo anterior, y de forma consensuada con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se procedió a la elaboración de un “Estudio de accesibilidad del Plan Regional de Ámbito Territorial para el desarrollo de la UA3 del Sector PP 19 Vicolozano II en Ávila”, y a la propuesta de un nuevo enlace sobre la carretera N-110, que fue remitido de nuevo a dicho organismo para la emisión de un segundo informe.

En relación con el procedimiento de exposición pública, tras la conclusión de este se constata que no ha sido recibido ningún escrito de alegaciones o sugerencias al documento de tramitación del Plan Regional.

#### **6.d. Documento para aprobación**

Concluido el periodo de audiencia a las administraciones públicas e información pública, se formula este documento de aprobación del Plan Regional de Ámbito Territorial para el desarrollo de la UA 3 del sector PP 19 Vicolozano II, en Ávila, que incorpora las mejoras sugeridas por los escritos recibidos.

Asimismo se recogen en el documento de aprobación las conclusiones derivadas de la resolución del trámite ambiental.

#### **6.e. Tramitación ambiental**

Atendiendo al marco legal en vigor (Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental), el Plan Regional se encuentra sometido al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada. El encuadre en este procedimiento fue confirmado mediante escrito de la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental de 25 de enero de 2023, por entenderse que se trata de un instrumento que, aunque establece la ordenación del suelo, no habilita ni prevé la instalación de actividades susceptibles de estar sometidas al procedimiento de evaluación del impacto ambiental. El Plan Regional se enmarca, por tanto, en los supuestos previstos en el artículo 6.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, como modificación menor y sobre una zona de reducida extensión de un plan sujeto a procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Atendiendo a ello, la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental dio inicio al procedimiento de evaluación ambiental, sometiendo a consultas un Avance del Plan Regional junto con el correspondiente Documento Ambiental Estratégico, que había sido remitido a dicho organismo con fecha de 27 de diciembre de 2022. Como resultado de dichas consultas, se reciben dos informes, de la Confederación Hidrográfica del Duero, y de la Agencia de Protección Civil y Emergencias.

A la vista de los informes recibidos, y analizada la documentación aportada, la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental determinó que el Plan Regional no presenta influencia en otros planes o programas, ni es susceptible de generar efectos significativos sobre el medio ambiente o un incremento de los niveles de riesgos, procediéndose a la resolución del trámite ambiental mediante la ORDEN MAV/713/2023, de 26 de abril, por la que se formula el informe ambiental estratégico del Plan Regional de Ámbito Territorial para el Desarrollo de la UA3 del sector PP 19 Vicolozano II (Ávila). EAES/2023/004. (BOCyL de 5 de junio de 2023), en la que se señala expresamente que “no es probable que vayan a producirse efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se tenga en cuenta lo indicado por la Agencia de Protección Civil y Emergencias en su informe, por lo que no se considera necesaria la tramitación de la evaluación ambiental estratégica ordinaria”. Las referidas prescripciones han sido incorporadas al Plan Regional.



# MEMORIA INFORMATIVA

## 1. CONDICIONES DE ORDENACIÓN VIGENTES

### 1.a. Instrumentos de Planeamiento Urbanístico

#### 1.a.i. Plan General de Ordenación Urbana de Ávila (2006)

El marco urbanístico general de Ávila viene dado por el documento de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado por Orden FOM/740/2005 de 1 de junio 2005 y la posterior Orden FOM/1919/2006, de 13 de noviembre de 2006 (BOCyL de 4 de diciembre de 2006). Este documento ha sido objeto de varias modificaciones puntuales posteriores, ninguna de ellas con incidencia directa sobre el ámbito de este Plan Regional.

Dentro de este instrumento de planificación general se incluía un sector de suelo urbanizable, denominado PP-19 Polígono Vicolozano II, colindante con el ya existente polígono industrial Vicolozano, y concebido por tanto como una extensión del mismo hacia el este, ocupando los terrenos vacantes entre la carretera nacional N-110 y la autovía AP-51. El sector tiene, de acuerdo con la ficha del PGOU, una superficie de 119,98 Ha, con una asignación de Sistemas Generales de 42 Ha, todos ellos internos, y un aprovechamiento máximo de 479.590 m<sup>2</sup>.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ÁVILA: Adaptación y Revisión DOCUMENTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA ABRIL 2005

#### SECTORES EN SUELO URBANIZABLE DELIMITADO P.P.

##### A. DATOS BÁSICOS DEL SECTOR

SECTOR Nº	PP 19
DENOMINACIÓN	POLÍGONO VICOLOZANO
NUCLEO	ÁVILA
Plano en el que se localiza gráficamente la situación del Sector	O.02 - h.05
SUPERFICIE NETA	1.198.975 m <sup>2</sup>
ÍNDICE DE EDIFICABILIDAD	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
USO PORMENORIZADO PREDOMINANTE	INDUSTRIAL
ORDENANZAS DE APLICACIÓN	Privado: INDI, INDE, SER, PK, SP, Público: ELP, EC.
DENSIDADES EDIFICATORIAS	

Entorno con parcelario.



Ilustración 7. Ficha del Sector PP-19 Vicolozano II, en el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ÁVILA: Adaptación y Revisión DOCUMENTO REFUNDIDO DE APROBACIÓN DEFINITIVA ABRIL 2005

##### B. CONDICIONES DE ORDENACIÓN GENERAL

Se respetarán las zonas de afección de carreteras señaladas en el plano de Ordenación, en las cuales la actuación habrá de ajustarse a lo dispuesto en la legislación aplicable.	CONDICIONES DE LA ORDENACIÓN
Todas las condiciones de ordenación reflejadas en plano son determinaciones generales.	APROVECHAMIENTOS
Aprovechamiento máximo	479.590 m <sup>2</sup>
Aprovechamiento lucrativo privado	90%
Aprovechamiento correspondiente a los propietarios internos del sector	431.631 m <sup>2</sup>
Aprovechamiento correspondiente a los propietarios de SSGG asignados al sector	152.430 m <sup>2</sup>
	CESIONES -MÍNIMOS LEGALES-
<b>Sistemas Locales:</b> Espacio libre público y Equipamientos > 20m <sup>2</sup> /100m <sup>2</sup> const. De uso predominante. Conforme a los mínimos legales.	
<b>Viarío local:</b> el dibujado como estructurante. Se permitirá, manteniendo las secciones tipo vinculantes, una variación dimensional del 10% en el proyecto de Urbanización. Viales y espacios libres con urbanización y ejecución de infraestructuras.	
<b>Sistemas Generales Adscritos:</b>	
Internos: 423.419 m <sup>2</sup>	423.419 m <sup>2</sup>
Externos: No tiene	
<b>Plazas de aparcamiento</b>	
El mínimo de plazas de uso público será del 50%	2 /100 m <sup>2</sup> const.
El mínimo de terrenos de titularidad privada será del 50%	
El mínimo de terrenos de uso y destino público destinados a aparcamiento será el 25%	
<b>Plazos para establecer la Ordenación Detallada:</b>	PLAZOS 8 años máximo
<b>Índice de variedad de uso:</b> al menos el 20% del aprovech.	Índice variedad RUCyL
<b>Índice de variedad tipológica:</b> al menos el 20% del aprovech.	
<b>Índice de integración social:</b> al menos el 10% del aprovech.	

##### C. CONDICIONES ESPECÍFICAS

El derecho a edificar se alcanza tras la aprobación del Plan Parcial y el Proyecto de Actuación de la/s Unidad/es de Actuación.	CONDICIONES PARTICULARES
El sector está previsto para la ampliación de Polígono Industrial de Vicolozano, orientado a las grandes instalaciones industriales de carácter extensivo.	
Se localizan y cuantifican los SSGG de Espacios Libres Públicos asignados internamente al sector. El Plan Parcial que desarrolle el sector, deberá orientar la consecución y urbanización de dichos SSGG entre las posibles unidades de gestión -actuación- que establezca, asegurando la continuidad de los espacios libres con un tratamiento paisajístico respetuoso con el medio natural del entorno. Son compatibles todos los usos de equipamiento público.	
Se localizan preferentemente en la banda central los Sistemas Locales de Cesiones para equipamientos y espacios libres públicos, que distribuirá exactamente la Ordenación Detallada.	

PLANO DE ORDENACIÓN GENERAL EN PÁGINA SIGUIENTE

Es necesario puntualizar que la redacción del PGOU de Ávila se realizó coincidiendo con la entrada en vigor del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, manteniendo en su propuesta de ordenación aún algunas referencias a conceptos urbanísticos cuya interpretación fue perfilada con posterioridad, o ampliamente modificada por revisiones posteriores del citado marco reglamentario. Es el caso, por

ejemplo, de la determinación de los aprovechamientos de cesión o la exigencia de algunas reservas (por ejemplo, no sería exigible a este sector el cumplimiento del índice de integración social).

A este respecto, resulta particularmente relevante la existencia de un desajuste en la interpretación de los conceptos “índice de edificabilidad” y “aprovechamiento” recogidos en ficha y tablas, y sus modos de cálculo, cuestión que fue clarificada posteriormente en el desarrollo del Plan Parcial del propio sector PP-19. Así, la superficie indicada como “superficie neta” incluye en la medición los sistemas generales por lo que debe ser interpretada como “superficie total del sector”, y el índice de 0,4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> identificado como “índice de edificabilidad” se correspondería con un “aprovechamiento medio del sector” en tanto aplicado sobre esta superficie total resulta en el aprovechamiento total señalado en la segunda página de la ficha del ámbito. Esta disfunción es apreciable en la tabla resumen de sectores, en la que se hace equivalente para el sector Vicolozano II el índice de edificabilidad y el aprovechamiento medio, sin considerar las diferencias en su modo de cálculo derivadas de la imputación de sistemas generales.

Sector	Superficie neta	Índice edificab.	APLUCSEC	SSGG Ext.	AM	APCSGE	ALP	ALP-APCSGE
1- Ciudad Transporte	320.407	0,28	89.714	27.927	0,2577	6.474	80.743	74.269
2 - Valladolid	89.769	0,72	65.531	21.324	0,5898	11.311	58.962	47.651
3 - Camineros 2	366.846	0,44	161.412	45.267	0,3917	15.958	145.271	129.413
4 - Cerro Hervero 2	165.225	0,53	87.559	24.558	0,4614	10.198	78.812	68.630
5 - Los Castillejos	78.654	0,60	47.192	13.233	0,5139	6.117	42.473	36.356
6 - Relojero	42.202	0,53	22.367	6.272	0,4614	2.604	20.130	17.526
7 - C° Viejo Tornadizos 1	124.000	0,72	89.280	25.036	0,5990	13.498	80.352	66.854
8 - C° Viejo Tornadizos 2	86.480	0,6	51.888	14.551	0,5139	6.726	46.699	39.963
9 - C° Viejo Tornadizos 3	129.634	0,53	68.706	19.268	0,4614	8.002	61.835	53.833
10 - Molinillo	117.501	0,53	62.275	17.464	0,4614	7.294	56.047	48.753
11 - Casa Misericordia 2	61.191	0,60	36.715	10.296	0,5139	4.762	33.043	28.281
12 - Camino del Cerezo	73.488	0,60	44.093	12.365	0,5139	5.719	39.684	33.965
13 - Bartolo	283.106	0,53	150.046	42.079	0,4614	17.472	135.050	117.578
14 - El Soto 1	145.722	0,60	87.433	24.520	0,5139	11.341	78.690	67.349
15 - Bachiller	83.746	0,60	50.248	14.091	0,5139	6.517	45.223	38.704
16 - El Soto 2	140.727	0,53	74.585	20.917	0,4614	8.686	67.126	58.440
17 - Bachiller 2	117.053	0,53	62.038	17.397	0,4614	7.224	55.834	48.610
18 - Rompidas Viejas	367.340	0,53	194.690	54.599	0,4614	22.673	175.221	152.548
19 - Polig. Vicolozano II	1.198.975	0,40	479.590	423.419 int	0,40	152.430	431.631	431.631*
Total núcleo urbano	2.793.091	-	1.444.885	411.154	-	172.576	1.385.310	1.128.723
Total con Vicolozano II	3.992.066	-	1.924.475	834.673	-	---	1.732.027	1.560.354

Ilustración 8. Tabla resumen de sectores del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila

Considerada esta puntualización, las condiciones de ordenación del sector PP-19 Vicolozano II, a partir de las cuales fue establecida, con algunos ajustes en las mediciones superficiales, la ordenación detallada del sector a través del Plan Parcial aprobado en 2008, serían las siguientes

<b>SUR-D PP 19 Vicolozano II (PGOU Ávila 2006)</b>	
Superficie Total	1.198.975 m <sup>2</sup>
Sistemas Generales	423.419 m <sup>2</sup>
Superficie Neta	775.147,18 m <sup>2</sup>
Edificabilidad Máxima	479.590 m <sup>2</sup>
Índice de Edificabilidad	0,619 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Aprovechamiento Lucrativo Máximo	479.590 m <sup>2</sup>
Aprovechamiento Medio Máximo	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Uso Predominante	Industrial (I)
Ordenanzas de Aplicación (privado)	INDI, INDE, SER, PK, SP
Ordenanzas de Aplicación (público)	ELP, EC

El Plan General de Ordenación Urbana de Ávila prefigura para el sector, además de los parámetros generales de ordenación, las condiciones de las ordenanzas de aplicación para su ordenación detallada,

fundamentalmente las ordenanzas industriales INDI e INDE, pero con posibilidad también de incorporación de Servicios Privados (SER), Aparcamiento (PK), o Servicios e Infraestructuras (SP). Por su relevancia en la ordenación del ámbito, se reproduce el texto del PGOU en relación con las ordenanzas industriales, uso predominante del sector.

**Artículo 84-Ordenanza Industrial intensiva y extensiva (INDI-INDE)**

**1. ÁMBITO**

*Corresponde a las parcelas grafiadas en los Planos de Ordenación como INDI e INDE. (...)*

**2. USO Y TIPOLOGÍA CARACTERÍSTICOS**

*El Uso Pormenorizado es el Industrial, Intensivo y Extensivo, con sus compatibilidades de Uso Servicios privados y Dotaciones y Servicios Públicos, que permiten los usos comerciales, ligados a la Producción en todas sus categorías, el terciario de oficinas, y bar especial, y de Servicios Públicos, Aparcamiento e Infraestructuras.*

*En el Grado 1º (INDI: Industrial intensivo o nave nido) la tipología es de naves nido adosadas y formando frentes de fachada continuos, o de edificios singulares con la misma disposición.*

*En el Grado 2º (INDE: Industrial extensivo o nave industrial) la tipología es de naves exentas o pareadas, o de edificios singulares con la misma disposición*

**3. TAMAÑO Y FORMA DE LA PARCELA**

*En el Grado 1º (industrial intensivo) no podrán producirse fragmentaciones del parcelario existente que conduzcan a la formación de linderos frontales menores de 15 m. ni a superficies de parcela menores de 500 m<sup>2</sup>.*

*En el Grado 2º (industrial extensivo) no podrán producirse fragmentaciones del parcelario existente que conduzcan a la formación de linderos frontales menores de 20 metros ni a superficies de parcela menores de 1.000 m<sup>2</sup>.*

**4. POSICIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN LA PARCELA**

4.1 Ocupación máxima

*La ocupación máxima de la parcela por la edificación sobre rasante se establece para el grado 1º (INDI, nave nido) en el 80% de la superficie de la parcela; en el grado 2º (INDE, nave industrial) en el 60% de la superficie de la parcela. En los dos casos se permite la ocupación bajo rasante del 100% de la parcela.*

4.2 Alineaciones y Retranqueos

*Las alineaciones señaladas en los Planos de Ordenación son alineaciones de vial, no alineaciones de edificación.*

*Grado 1º (industrial intensivo):*

*En zonas consolidadas o semi-consolidadas se mantendrán, si existiesen, los retranqueos frontales de la edificación existente y en cualquier caso, no será menor de 8 metros en lindero frontal. El retranqueo lateral será libre. No obstante, donde la edificación existente define un retranqueo, éste se mantendrá para el resto del frente de la manzana.*

*Podrá construirse adosado a linderos.*

*En caso de no construirse adosado, el retranqueo al lindero lateral o posterior a los que no se adose la edificación será como mínimo igual a la mitad de la altura de la edificación con un mínimo absoluto de 3 m., asegurando el tratamiento compositivo y material, como fachada exterior, de todas los laterales de la edificación.*

*Grado 2º (industrial extensivo):*

*En zonas consolidadas o semi-consolidadas se mantendrán, si existiesen, los retranqueos frontales de la edificación existente y en cualquier caso, no será menor de 5 metros en lindero frontal. El retranqueo lateral será libre. No obstante, donde la edificación existente define un retranqueo, éste se mantendrá para el resto del frente de la manzana.*

*El retranqueo a los linderos posterior y laterales será como mínimo igual a la mitad de la altura de la edificación con un mínimo absoluto de 5 m.*

*No obstante se permitirá construir adosado a los linderos laterales y posterior de la parcela siempre y cuando exista edificación colindante.*

4.3 Aparcamientos

*Se preverán en el interior de las parcelas industriales en ambos grados, las plazas de aparcamiento en número de al menos 1 plaza por cada 100 m<sup>2</sup> de ocupación máxima o permitida en planta de la edificación.*

**5. ALTURA DE LA EDIFICACIÓN**

5.1 Número máximo de plantas sobre rasante

*En general, el número de plantas máximo para ambos grados 1º y 2º será el grafiado en los planos de Ordenación o señalado en la ficha de Unidad de Actuación. En caso de no existir tal determinación, se admitirán las siguientes alturas:*

*En los dos grados el número de plantas máximo será de tres plantas.*

5.2 Altura máxima de alero

*En el Grado 1º la altura máxima de alero será la correspondiente a 4,0 m. por planta, admitiéndose un mínimo de 6 m. cuando se edifique una única planta. La altura máxima de cumbrera, medida desde el alero a la línea de cumbrera, será de 5 m.*

*En el Grado 2º la altura máxima de alero será la correspondiente a 5,0 m. por planta, admitiéndose en caso de edificar una sola planta un máximo de 8 m. de alero. La altura máxima de cumbrera, medida desde el alero a la línea de cumbrera, será de 6 m.*

*En ambos grados y en casos específicos el Ayuntamiento podrá autorizar, previa solicitud justificada de la propiedad, alturas superiores de nave y de cumbrera cuando la maquinaria, los procesos productivos de la empresa o la topografía del terreno así lo requieran. Esta 3ª planta permitida ocupará como máximo el 30% de la superficie de la planta inmediata inferior.*

**6. EDIFICABILIDAD MÁXIMA**

*En Suelo Urbano Consolidado, el Aprovechamiento Real será el que se derive de la aplicación de los siguientes coeficientes de edificabilidad:*

*En el Grado 1º (INDI):  $e = 1,20 \text{ m}^2/\text{m}^2$*

*En el Grado 2º (INDE):  $e = 0,90 \text{ m}^2/\text{m}^2$*

*En los sectores de suelo urbano no consolidado y urbanizable delimitado, los aprovechamientos serán los asignados expresamente a cada sector en sus fichas particularizadas.*

El Plan General de Ordenación Urbana de Ávila incorpora también, respecto al sector PP-19 Vicolozano II afectado por este Plan Regional, una ordenación indicativa, con condiciones tanto escritas como gráficas.

*El sector está previsto para la ampliación de Polígono Industrial de Vicolozano, orientado a las grandes instalaciones industriales de carácter extensivo.*

*Se localizan y cuantifican los SS.GG. de Espacios Libres Públicos asignados internamente al sector. El Plan Parcial que desarrolle el sector deberá orientar la consecución y urbanización de dichos SS.GG. entre las posibles unidades de gestión –actuación– que establezca, asegurando la continuidad de los espacios libres con un tratamiento paisajístico respetuoso con el medio natural del entorno. Son compatibles todos los usos de equipamiento público.*

*Se localizan preferentemente en la banda central los Sistemas Locales de Cesiones para equipamientos y espacios libres públicos, que distribuirá exactamente la Ordenación Detallada.*

En la ficha de ordenación indicativa del sector se grafía, además del límite, la localización del Sistema General de Espacios Libres Públicos, previsto como una banda a lo largo de todo el perímetro del sector, con una superficie, según la medición del plano, de 301.857 m<sup>2</sup>, cuantía de sistemas generales que no coincide con la establecida literalmente en la misma ficha. Complementariamente, la ordenación gráfica define una serie de viarios internos al sector, con trazados indicativos, algunos de ellos de inviable ejecución<sup>3</sup>, pero etiquetados como SG Viario (Sistema General Viario), sin medición que permita su cuantificación en plano. Asimismo, el plano de ordenación recoge una zonificación indicativa del ámbito, con una preasignación a cada zona de una ordenanza (INDI/INDE) y edificabilidad. No se localizan los sistemas locales.

<sup>3</sup> Es el caso, por ejemplo, de la glorieta grafiada sobre la carretera nacional N-110, que no contaría en el momento de redacción del PGOU con las autorizaciones requeridas de la administración competente en materia de carreteras; o el trazado sinuoso de uno de los viales interiores. Ambas determinaciones serían posteriormente matizadas por el Plan Parcial del sector.

Ayuntamiento de Ávila.

ADAPTACIÓN a la Ley 5/1999 de Castilla y León del  
**Plan General de Ordenación Urbana de Ávila.**  
 Documento Refundido de Aprobación Definitiva. Abril 2.005.

SECTORES DE SUELO URBANIZABLE DELIMITADO	PP
NÚMERO	pp. 19
DENOMINACIÓN	Polígono Vicolozano II
NÚCLEO	Vicolozano - ÁVILA

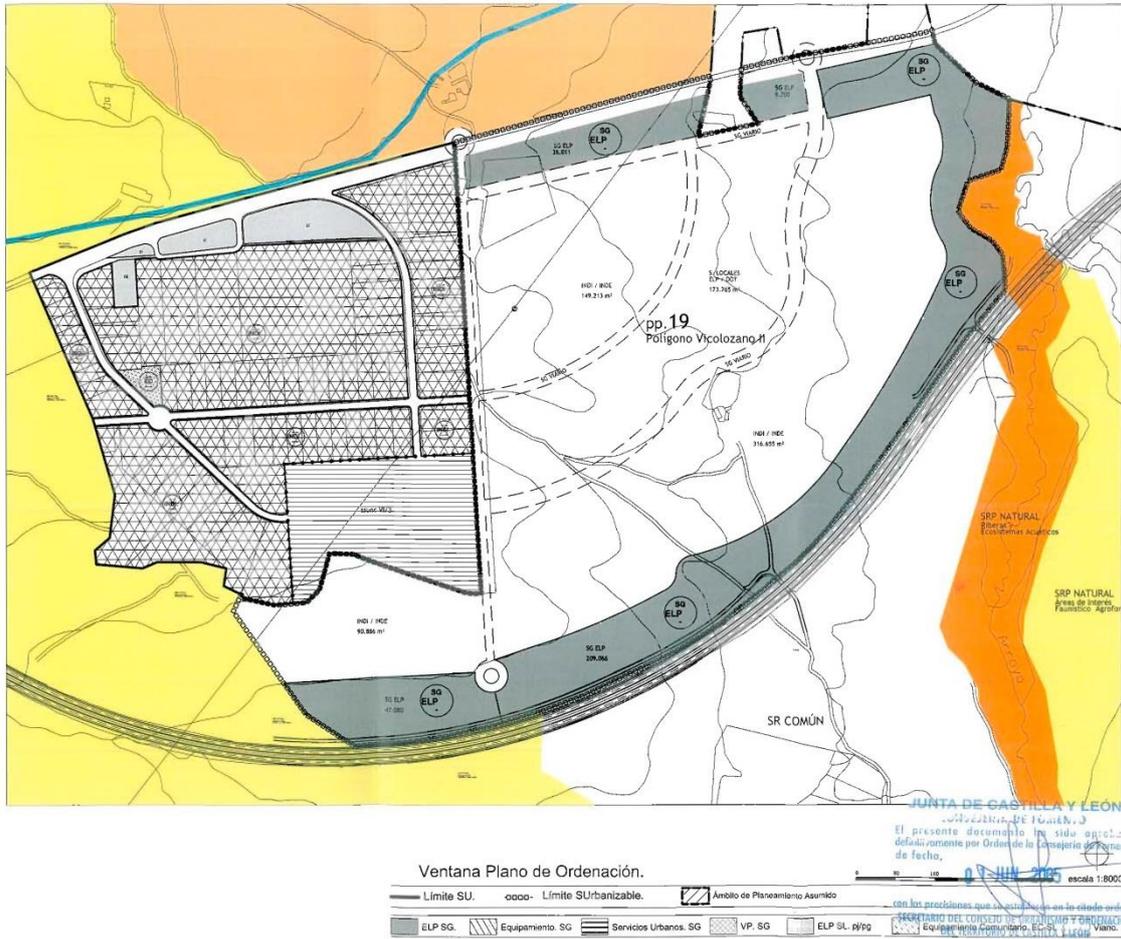


Ilustración 9. Propuesta de ordenación del sector PP-19 en el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila

**1.a.ii. Plan Parcial del sector PP-19 Vicolozano II**

Sobre el ámbito del sector PP-19 Vicolozano II fue redactado y aprobado un Plan Parcial a través del cual se establecieron las condiciones de ordenación detallada completas del ámbito, que sirvieron como base para la posterior elaboración de los proyectos de actuación y urbanización así como para el desarrollo material parcial del sector (UA1 y UA2). El Plan Parcial, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Ávila el 25 de abril de 2008, además de establecer la ordenación detallada completa del ámbito resuelve también las puntuales contradicciones de la ficha de ordenación general del sector en el Plan General, ajustando con mayor precisión su superficie y la de los sistemas generales adscritos, que localiza de manera efectiva, los trazados viarios, así como el resto de parámetros urbanísticos. El propio Plan Parcial justifica alguno de estos ajustes aludiendo, por ejemplo, a la ya referida confusión entre edificabilidad y aprovechamiento de la ficha del PGOU.

*De los contenidos de la ficha individualizada del PGOU se desprende la existencia de un error material de tipo terminológico ya que se denomina "INDICE DE EDIFICABILIDAD" al índice de 0,40 m<sup>2</sup>.e/m<sup>2</sup> que en realidad constituye el índice medio de aprovechamiento sobre el sector bruto y no un índice de edificabilidad neta propiamente dicha en los términos establecidos en el art. 86.2 del RUCyL que exige la exclusión de los sistemas generales para determinar dicho parámetro.*

Así, el Plan Parcial aprobado, y actualmente vigente, opera sobre las siguientes determinaciones de ordenación general ajustadas al marco legal vigente en el momento y a las mediciones más actualizadas de los terrenos, que deben considerarse a todos los efectos como las más precisas y vigentes

<b>SUR-D PP 19 Vicolozano II (PP 2008)</b>	
Superficie Total	1.132.854,77 m <sup>2</sup>
Dotaciones existentes	1.440,87 m <sup>2</sup>
Sistemas Generales	307.448,83 m <sup>2</sup>
Superficie Neta	825.405,94 m <sup>2</sup>
Edificabilidad Máxima	453.141,91 m <sup>2</sup>
Índice de Edificabilidad	0,5495 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Aprovechamiento Lucrativo Máximo	453.541,91 m <sup>2</sup>
Aprovechamiento Medio Máximo	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

El Plan Parcial establece asimismo una división del sector, a efectos de su posterior gestión y desarrollo, en tres Unidades de Actuación, que garantiza un adecuado equilibrio del aprovechamiento (según las exigencias reglamentarias del momento), dotaciones y edificabilidades asignadas. Desde el punto de vista de la gestión, esta división en Unidades de Actuación posibilitaba además su simplificación al reducir el número de propietarios diferentes en cada unidad. Esta división fue acordada entre los propietarios mayoritarios del sector y formalizada a través de sendos convenios suscritos el 17 de junio de 2008 y 26 de febrero 2007. La división de Unidades de Actuación se realiza de acuerdo con los parámetros de ordenación que se sintetizan en el siguiente cuadro.

	<b>PP 19 Vicolozano II</b>	<b>UA1</b>	<b>UA2</b>	<b>UA3</b>
Superficie Total	1.132.854,77 m <sup>2</sup>	171.639,53	260.000,27	701.214,97
Dotaciones existentes	1.440,87 m <sup>2</sup>	1.440,87	0	0
Sistemas Generales	307.448,83 m <sup>2</sup>	58.640,62	28.505,69	220.302,20
Superficie Neta	825.405,94 m <sup>2</sup>	112.998,59	231.494,58	480.912,99
Edificabilidad Máxima	453.141,91 m <sup>2</sup>	68.655,81	104.000,11	280.485,99
Índice de Edificabilidad	0,5495 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,6076	0,4493	0,5832
Aprovechamiento Lucrativo Máximo	453.541,91 m <sup>2</sup>	68.655,81	104.000,11	280.485,99
Aprovechamiento Medio Máximo	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

En relación con la ordenación detallada pormenorizada, el Plan Parcial mantiene los criterios de usos prefigurados por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila y, de forma aparente, las ordenanzas del instrumento de planificación general (INDI, INDE, SER...) si bien formulando su propia normativa, que modifica puntualmente la del PGOU.



Ilustración 10. Ordenación detalla del sector PP-19 Vicolozano establecida por el Plan Parcial de 2008

Sobre esta ordenación, establecida por el Plan Parcial de 2008, se desarrollaron los Proyectos de Actuación y Proyectos de Urbanización de las Unidades de Actuación UA1 y UA2, materialmente ejecutados. Sobre la UA3, objeto específico de reordenación y desarrollo a través de este Plan Regional, se inició la redacción de su Proyecto de Actuación, que no llegó a culminarse, manteniendo los terrenos, a fecha de redacción de este Plan Regional, la ordenación establecida por el Plan Parcial pero sin ejecutar. Por su interés específico para el desarrollo de este Plan Regional, la ordenación específica de este ámbito es analizada en epígrafe propio.

**.1.a.ii.1 Modificación puntual del Plan Parcial PP-19 Vicolozano II en el ámbito de la Unidad de Actuación.**

El 26 de abril de 2019 fue aprobada por Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Ávila una Modificación Puntual del Plan Parcial del Sector 19 <<Vicolozano II>> en el ámbito de la Unidad de Actuación UA2 del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila (BOCyL de 21 de mayo de 2019), promovida por el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León (ICE), que tiene por objeto, atendiendo al propio acuerdo de aprobación “la consecución de dos parcelas concretas de una amplia dimensión, con una superficie unitaria de suelo que pueda ser capaz de albergar los usos industriales previstos, y sobre las que se puedan ubicar las construcciones industriales precisas, para posibilitar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo «Ávila 2020», bajo el Protocolo de Colaboración entre el ICE y el Ayuntamiento de Ávila para el desarrollo del Plan Industrial de Nissan 2019-2024 para Ávila, todo ello sin alterar los parámetros de ordenación general”.

Dicha declaración de objetivos resume también de modo preciso el alcance de la modificación propuesta, y que supone una reconfiguración de la ordenación detallada (forma, dimensiones, edificabilidad... de las parcelas), sin modificar parámetros generales como la superficie de la Unidad de Actuación, su edificabilidad máxima o imputación de Sistemas Generales. En este proceso de modificación sí se producen algunos ajustes cuantitativos menores en la edificabilidad (la edificabilidad efectivamente asignada se reduce en 0,13 m<sup>2</sup>) y de incremento de las dotaciones de sistemas locales (20,47 m<sup>2</sup> de equipamientos públicos; 174,02 m<sup>2</sup>) que por su reducida entidad y su sentido en todos los casos favorable a la menor edificabilidad y mayor cuantía de cesiones públicas, no presentan incidencia significativa. La cuantía de Sistemas Generales se mantiene sin cambios, como expresamente señala la memoria de la modificación, así como la superficie total de la Unidad de Actuación. La propuesta de modificación se limita a reorganizar, para conseguir dos grandes parcelas finalistas de más de 50.000 m<sup>2</sup>, las parcelas existentes, reagrupando y recolocando algunas de las cesiones, pero sin modificación de la estructura viaria, ya ejecutada en ese momento, ni afección a dotaciones generales.

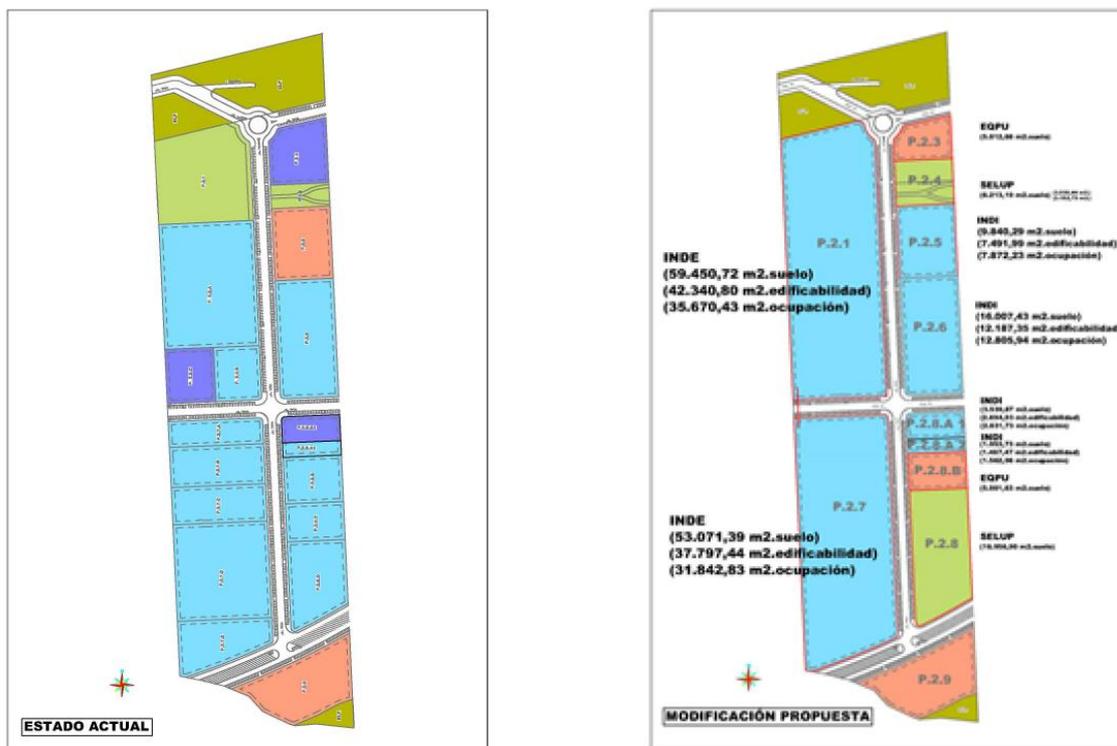


Ilustración 11. Comparativa de ordenación detallada previa y posterior a la modificación del Plan Parcial del PP-19

La modificación introduce asimismo puntuales matizaciones en la normativa aplicable a la ordenanza INDE (Industria Extensiva), limitando el alcance de la aplicación de la ordenanza modificada a la propia Unidad de Actuación UA2, manteniéndose en las dos unidades restantes (UA1 y UA3) la vigencia de las ordenanzas establecidas por el Plan Parcial de 2008.

En tanto modificación de planeamiento que altera la parcelación dentro de la Unidad de Actuación, la eficacia de las nuevas determinaciones fue alcanzada con la tramitación adicional de una modificación del Proyecto de Actuación de la propia UA, que consolidó los cambios de geometría, titularidad, derechos de obligaciones dentro del subámbito de gestión, pero manteniendo inalterados, dado que la modificación no altera ni las edificabilidades ni los aprovechamientos materializables, las posibles afectaciones con el resto de ámbitos de gestión del sector. A este respecto, mantiene por tanto la plena vigencia el cuadro de ordenación que para las tres unidades de actuación estableció el Plan Parcial de 2008 y recogido en el epígrafe precedente.

Recientemente (anuncio de inicio de la información pública en BOCyL de 5 de diciembre de 2022), el Ayuntamiento de Ávila ha iniciado la tramitación de dos nuevas modificaciones sobre el Plan Parcial PP-19 <<Vicolozano UU>> en el ámbito de la UA2, una que incide sobre sus determinaciones urbanísticas y otra sobre las de gestión. Las modificaciones, promovidas por el Instituto para la Competitividad Empresarial (ICE), revierten parte de los cambios definidos en la primera Modificación Puntual del Plan Parcial, con el fin de volver a la ordenación anterior de las parcelas originales, sin alterar los parámetros de ordenación general de la Unidad ni los del Sector. Se mantiene sin embargo la agrupación de las parcelas 2.7, ya objeto de licencia urbanística municipal.

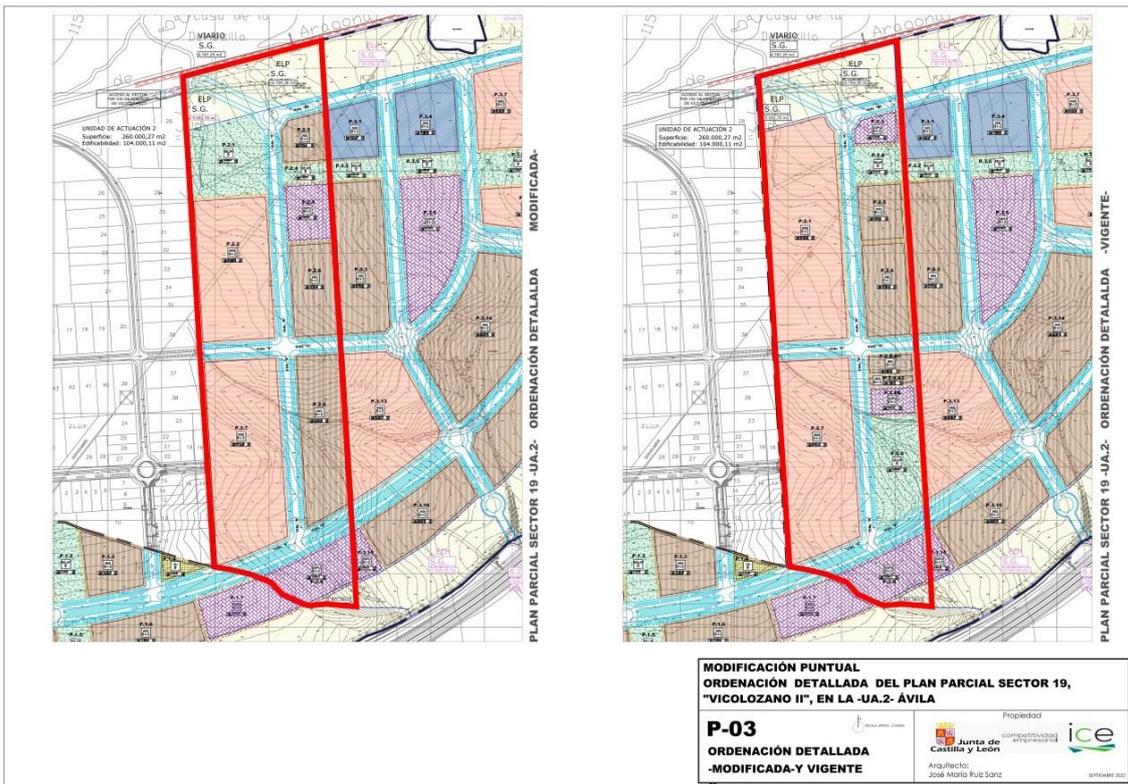


Ilustración 12. Propuesta de segunda modificación de la ordenación detallada en la UA2, en tramitación

**1.a.iii. Grado de desarrollo y situación urbanística de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II**

Este Plan Regional tiene como objeto fundamental adecuar la ordenación urbanística y el establecimiento de los mecanismos de gestión requeridos para habilitar el desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, único ámbito de gestión no desarrollado del polígono industrial planificado en el PGOU de Ávila, cuyos terrenos son en la actualidad íntegramente de titularidad pública. Constituye por tanto el interés del Plan Regional no solo el desarrollo del ámbito, sino la definición de una ordenación adecuada para responder tanto al marco legal y reglamentario vigente como a las demandas de suelo productivo de carácter público.

Desde el punto de vista de la ordenación urbanística, en este ámbito se mantienen plenamente vigentes las determinaciones de ordenación establecidas por el Plan Parcial aprobado en 2008, tanto literales como gráficas, al no verse afectado en modo alguno estas ni por los procedimientos de gestión y urbanización del resto de unidades de gestión ni por la modificación de 2019 del Plan Parcial que, como se ha señalado, incide única y exclusivamente sobre determinaciones de ordenación detallada internas a la Unidad de Actuación UA2. Las cuantías de la ordenación vigente se resumen en el siguiente cuadro.

**UNIDAD DE ACTUACIÓN 3**

ZONIFICACIÓN		PARCELA Nº	SUPERF.(m2)	EDIFICAB.(m2.e)	
	SER	SERVICIOS PRIVADOS	3.1	10.741,63	7.360,08
		SERVICIOS PRIVADOS	3.4	16.086,69	11.022,48
	INDI	INDUSTRIA INTENSIVA	3.3	28.680,22	34.416,26
		INDUSTRIA INTENSIVA	3.12	14.218,20	17.061,84
		INDUSTRIA INTENSIVA	3.16	20.876,09	25.051,31
		INDUSTRIA INTENSIVA	3.17	48.364,45	58.037,34
		INDUSTRIA EXTENSIVA	3.14	48.753,49	58.504,19
	INDE	INDUSTRIA EXTENSIVA	3.9	14.210,93	12.789,84
		INDUSTRIA EXTENSIVA	3.13	35.784,79	32.206,31
		INDUSTRIA EXTENSIVA	3.7	26.707,05	24.036,35
	EQPU	EQUIPAMIENTO PÚBLICO	3.6	26.435,21	-----
		EQUIPAMIENTO PÚBLICO	3.15	3.757,72	-----
		EQUIPAMIENTO PÚBLICO	3.10	25.904,32	-----
	SELUP	ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	3.2	3.521,54	-----
		ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	3.5	4.284,36	-----
		ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	3.8	10.462,81	-----
		ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS	3.11	37.831,30	-----
		VARIO		104.291,97	-----
		TOTAL		480.912,77	280.485,99
		S.G.		220.302,20	
		TOTAL		701.214,97	280.485,99

2.805 PLAZAS APARCAMIENTO

Ilustración 13. Cuadro de cuantías de la ordenación de la Unidad de Actuación UA3 del PP-19, de acuerdo con el Plan Parcial aprobado

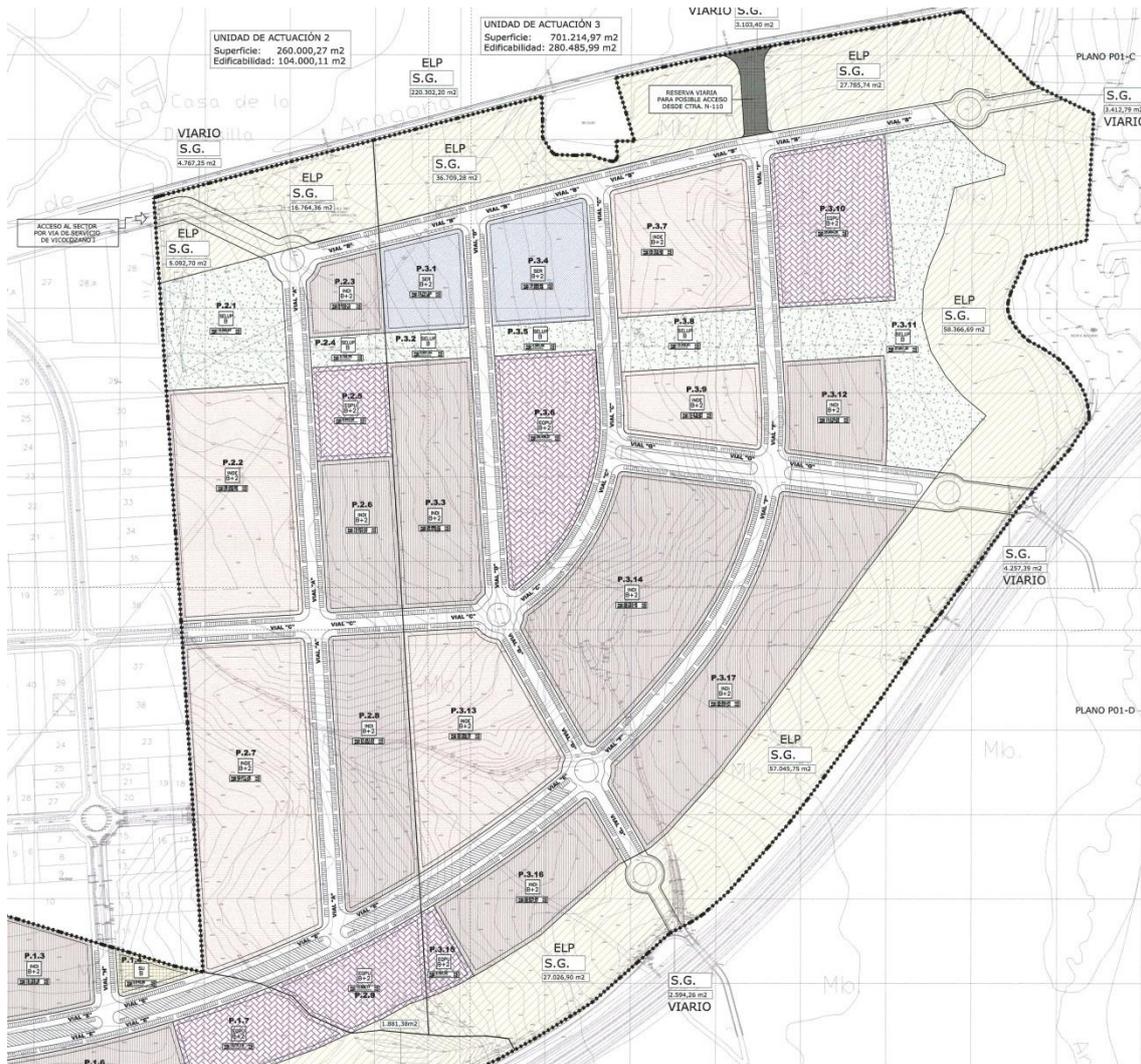


Ilustración 14. Detalle del plano de ordenación del Plan Parcial del PP-19 Vicolozano II en el ámbito de la UA3

La ordenación establecida para la UA3 no solo mantiene el aprovechamiento medio del conjunto del sector ( $0,40 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ), equivalente también al de las dos unidades ya desarrolladas, sino que cumple de manera autónoma en su ordenación con las reservas y cesiones exigibles de acuerdo con su superficie (de acuerdo con el marco reglamentario vigente en el momento de su redacción) y edificabilidad, incluso con una imputación de sistemas generales que supera el estándar medio del conjunto del sector. A este respecto, la ordenación de la UA3, aun siendo parte integrante de un sector mayor, es establecida como si la unidad de gestión constituyese un sector autónomo, cumpliendo internamente con aspectos como las cesiones dotacionales o reservas de plazas de aparcamiento que le corresponderían, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

ORDENANZA	USO	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD	IE MEDIO	ESTANDAR
SER	Servicios Privados	26.828,32	18.382,56	0,69 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
INDI	Industria Intensiva	160.892,45	193.070,94	1,20 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
INDE	Industria Extensiva	76.702,77	69.032,50	0,90 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
		<b>264.423,54</b>	<b>280.486,00</b>		
EQUU	Equipamiento Público	56.097,25	-		20 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup> edificables
SELUP	Espacios Libres Públicos	56.100,01	-		20 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup> edificables
VI	Viarío Público	104.291,97	-		2.805 plazas aparcamiento
		<b>160.391,98</b>			
		<b>480.912,77</b>	<b>280.486,00</b>	(i.e. 0,6256 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	
SGELP	Espacio Libre Público	220.302,20			
		<b>701.214,97</b>	<b>280.486,00</b>	(Apm: 0,4000 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> )	

La propuesta de ordenación del Plan Parcial PP-19, aunque establecía un calendario de etapas expresamente definido como “no vinculante”, no definía normativamente plazos específicos para el cumplimiento de los deberes urbanísticos. En este supuesto, serían de aplicación los plazos máximos legales establecidos en el artículo 49 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (8 años desde la entrada en vigor del instrumento que establezca la ordenación detallada), que ya se encontrarían superados. Aun superados estos plazos, y de acuerdo con el artículo 50.3 del RUCyL, los terrenos mantienen su ordenación detallada y los propietarios de los terrenos sus plenos derechos para el desarrollo del ámbito de acuerdo con dicha ordenación, sin perjuicio de la extinción de los eventuales derechos indemnizatorios que procediesen en el caso de modificación del planeamiento.

Dicha circunstancia es relevante en el caso de la actuación propuesta por este Plan Regional en tanto habilita que el instrumento de ordenación del territorio pueda modificar las condiciones de ordenación general y detallada vigentes en el ámbito de la Unidad de Actuación UA3 sin posibles limitaciones vinculadas a la existencia de derechos derivados de dicha ordenación. En todo caso, el Plan Regional, al establecer nuevas condiciones de ordenación general, implicará una reconsideración de la fecha de referencia a los efectos del cumplimiento de dichos plazos que afectaría exclusivamente a la Unidad de Actuación UA3, manteniéndose en el resto de Unidades de Actuación los establecidos por los instrumentos de ordenación vigentes. Se trata de una posibilidad, la de establecimiento de plazos parciales para el cumplimiento de deberes urbanísticos, incluso con desagregado a nivel de parcela, que habilita el artículo 93 del Reglamento por remisión desde el artículo 99.

### 1.b. Instrumentos de Ordenación del Territorio

En el ámbito de este Plan Regional de Ámbito Territorial el único instrumento de Ordenación del Territorio vigente de aplicación es el de las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León (DOTCyL, Ley 3/2008, de 17 de junio). Este instrumento, de carácter estratégico, recoge algunas directrices que sustentan la actuación objeto de este Plan Regional, entre las cuales cabe señalar las establecidas en el Capítulo 4 “Hacia una comunidad de bienestar”, que desarrolla un epígrafe específico orientado a la generación de “Estructuras al servicio de la actividad económica” en el que se señala:

4.11. Áreas de actividad económica. **La acción pública debe facilitar el despliegue de las infraestructuras más directamente relacionadas con la actividad económica, conforme a los siguientes criterios:**

a) La dotación de suelo industrial es un objetivo prioritario: debe introducir flexibilidad en los usos, para facilitar su adaptación a las transformaciones del sistema productivo,

*pues la empresa exige estructuras más versátiles y valora la calidad de los equipamientos y las condiciones ambientales de su emplazamiento.*

*b) Los centros tecnológicos deben fomentar una interacción en red, que incorpore las incubadoras de empresas, los centros de investigación universitarios y las empresas que demanden servicios especializados, facilitando el desarrollo de un medio innovador regional al servicio del avance científico y tecnológico.*

*c) El desarrollo económico exige agilidad en la respuesta a las demandas de localización industrial. Los instrumentos de planificación deben facilitar el desarrollo de industrias que puedan ser declaradas de interés público y utilidad social por su repercusión positiva en el entorno.*

La conveniencia además de la previsión de una oferta de suelo industrial público en el municipio de Ávila queda además reforzada por la condición del municipio como polo estratégico y de actividades, aspecto recogido en el Capítulo 2 de las DOTCyL “Hacia una comunidad estructurada”.

*2.5. Sistema de polos estratégicos.- **Son polos estratégicos, los lugares que concentran actividades de excelencia de rango regional**, y que desempeñan una función complementaria de los centros urbanos de referencia, ya sea en la prestación de servicios (aeropuertos, enclaves logísticos, grandes equipamientos) **en su función de difusión tecnológica o científica** (universidades, centros de investigación, **grandes instalaciones industriales**, parques tecnológicos), o por tener carácter de municipios singulares conforme al Pacto Local. Las Directrices Complementarias identificarán los polos estratégicos a efectos de consolidar su función estructurante y de servicio al territorio, y señalarán criterios para que sean elementos de referencia desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental.*

Si bien las Directrices Complementarias de las DOTCyL, contempladas en el artículo 11.3.b de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León no llegaron a completar su tramitación, sí fueron elaborados un conjunto de principios y propuestas que, aun en su condición de documentos de trabajo, merecen ser consideradas con el objeto de situar a la ciudad de Ávila dentro de este marco estratégico autonómico. Dentro de estos documentos cabe destacar la publicación sobre la estructura de las Directrices autonómicas realizada por la Junta de Castilla y León en el año 2000, en el que se sintetizaba no solo el alcance proyectado para las Directrices Complementarias, estructurado en 18 capítulos, sino también propuestas concretas para los ámbitos subregionales (entonces denominadas Áreas Funcionales) con las que el documento trabajaba en su ordenación más pormenorizada.

Dentro de las propuestas recogidas en este documento cabe destacar las relativas al fortalecimiento del “Sistema Urbano” (capítulo 4), en el que se planteaba una distinción, por población, entre Nodos Urbanos Primarios (Valladolid, Burgos, León, Salamanca) y Nodos Urbanos Secundarios, a los que pertenecería la ciudad de Ávila, que se propone contribuyan a “*proporcionar una estructura urbana sólida que apoye los procesos de desarrollo de sus ámbitos de influencia, acogiendo servicios y equipamientos de alto rango y facilitando los procesos de difusión de innovaciones y de nuevas actividades*”. Para ello se propone que cuenten “*con una alta accesibilidad, tanto en relación con los Nodos Urbanos Primarios y los grandes ejes de desarrollo regional*” y el desarrollo de “*acciones de mejora urbana y la calidad de sus servicios deben constituir los enfoques territoriales más importantes, con el objetivo de **augmentar los alicientes para la aparición de nuevas actividades productivas y proporcionar un adecuado soporte urbano a sus respectivas zonas de influencia***”.

Por otra parte, en el capítulo 17 del documento “La Escala Intermedia”, y sus Anexos, se definen unas Directrices particulares para las Áreas Funcionales identificadas en el territorio, que tendrían la consideración de determinaciones de aplicación orientativa que para el caso de Ávila se formalizan, entre otras, en:

- *Las propuestas para el **Área Funcional de Ávila** se centran en la potenciación de la capital como Nudo Secundario capaz de **aprovechar en mayor medida las oportunidades derivadas de su localización, su carácter de principal centro de servicios provincial y de sus valores urbanos**. En contraste, para el resto del territorio del Área, se propone una estrategia de consolidación de usos primarios y de espacios de interés ambiental, aprovechando las ventajas puntuales existentes en un espacio con muy baja densidad de población. De este modo se sugieren las siguientes algunas orientaciones básicas para los instrumentos de ordenación territorial:*
  - (...)
  - *La estrategia de desarrollo urbano de Ávila debe tener como objetivo crear condiciones que activen el aprovechamiento de sus ventajas específicas por parte de los agentes locales y aumentar su capacidad para captar población y actividades, industriales y, sobre todo, de servicios y terciarias, vinculadas al centro madrileño.*
  - *La oferta urbana debe complementarse con nuevos espacios residenciales y de actividad. Junto a la rehabilitación de viviendas desocupadas y deterioradas debe aumentarse la variedad de tipologías, principalmente en viviendas unifamiliares, aportando una oferta atractiva para la población madrileña en términos de precio, calidad ambiental del entorno y atractivo urbano. Una situación similar debe darse en los espacios de actividad, tanto en la **mejora de las condiciones de servicio y adecuación a las necesidades de los espacios industriales**, como en la **creación de una oferta específica dirigida a la acogida de actividades terciarias**.*

Recientemente, y sustentado también en el interés autonómico de dinamización de Ávila como polo estratégico para actividades productivas, ha sido aprobado el *DECRETO 28/2021, de 21 de octubre, por el que se aprueba el proyecto regional para la ampliación de infraestructuras logísticas en el enclave CyLoG de Ávila*, también instrumento de ordenación del territorio que tiene como objeto específico establecer las condiciones urbanísticas requeridas para habilitar, en el ámbito del enclave de la red CyLoG en Ávila, la ampliación de las instalaciones de Nissan en el municipio y, específicamente, las de su complejo destinado a usos logísticos, permitiendo su inmediata ejecución e implantación. La promoción de este instrumento, orientado específicamente a una actividad industrial amparada por la declaración de Proyecto Industrial Prioritario para la comunidad de Castilla y León, avalan el referido interés autonómico. Por su localización espacial y alcance, este Proyecto Regional no presenta afección directa sobre los terrenos objeto del Plan Regional objeto de este documento.

### **1.c. Requerimientos de ajuste e integración del Plan Regional**

Este Plan Regional, cuyo objetivo es el desarrollo urbanístico de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, establece condiciones de ordenación urbanística general y detallada orientadas a garantizar el encuadre de esta ordenación en el marco legal y reglamentario vigente, al mismo tiempo que a garantizar la viabilidad de la actuación, buscando la obtención de una oferta de suelo finalista de carácter público y uso industrial adecuada a las demandas actuales de suelo productivo.

A este respecto, la ordenación vigente establecida por el Plan Parcial aprobado en 2008, si bien ha servido para materializar dos de las tres unidades de actuación, también es un documento que no responde ya a las necesidades actuales. La modificación del Plan Parcial del sector PP-19 en el ámbito de la Unidad de Actuación UA2 aprobada en 2019 con el objeto de crear una oferta de parcelas de mayor dimensión (la oferta de pequeña parcela industrial ya se encuentra satisfecha en otras zonas) es una prueba de ello, creando agrupaciones de parcelas que se mantienen en la segunda modificación de dicho ámbito actualmente en tramitación. Las dificultades además de formular una modificación de este tipo una vez avanzada la gestión y urbanización (concluida en el caso de la UA2), aconsejan acometer la necesaria reconsideración de la ordenación de un modo integral y ordenado, a través de un documento único como un Plan Regional avalado por el interés autonómico de la actuación.

A este respecto, el principio de partida de este Plan Regional es similar al de la referida modificación de la UA2 del año 2019: modificar las condiciones exclusivamente dentro del ámbito de la unidad de actuación, manteniendo inalterada la principal condición que sirve para evaluar los equilibrios de cargas/beneficios con otras unidades del mismo sector, esto es, el aprovechamiento medio. De este modo, la reordenación propuesta para la Unidad de Actuación UA3 debe procurar tener una lógica y coherencia urbanística autónoma, tal como fue inicialmente concebida (cumplimiento interno de sus reservas, condiciones de edificabilidad, estándares...).

Adicionalmente, la búsqueda de la viabilidad de la propuesta y máxima optimización del suelo disponible exige, manteniendo la máxima edificabilidad materializable y el aprovechamiento medio, maximizar la superficie de parcelario de uso industrial y ajustar las superficies de cesión que, más allá del cumplimiento de los estándares legales, se consideren necesarias. A este respecto, el Plan Parcial del PP-19, aunque ajustó la cuantía de sistemas generales de espacios libres a una medición real de los terrenos, mantuvo un estándar para el conjunto del sector notablemente elevado (en torno a 68 m<sup>2</sup> de sistema general por cada 100 m<sup>2</sup> edificables), que en el caso específico de la Unidad de Actuación UA3 alcanza los 78,5 m<sup>2</sup> por cada 100 m<sup>2</sup> edificables, y sin una definición clara de su destino e interés general. Una reordenación de la Unidad de Actuación UA3, en el marco de los objetivos planteados, exige abordar esta cuestión, no solo reduciendo la carga general de sistemas generales de la actuación sino también procurando un mayor equilibrio, del mismo modo que se verifica con el resto de parámetros de ordenación general, entre las imputaciones medias del sector y las propias de la Unidad de Actuación, desde el ya referido criterio de autonomía urbanística de la actuación.

Ello implica una reducción de la imputación de sistemas generales para el conjunto del sector y de la UA3 a una cuantía en el entorno de 52-53 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> edificables, aún elevada pero que mejora sustancialmente las posibilidades de reorganización funcional del área industrial. Una modificación de la cuantía de las dotaciones generales que, manteniendo inalterado la edificabilidad máxima materializable y el aprovechamiento medio, modificará por su modo de cálculo la edificabilidad por hectárea del sector (índice de edificabilidad o densidad), contribuyendo al mismo tiempo a clarificar un parámetro deficientemente definido para el ámbito del Plan Regional por el vigente PGOU, pero que implica necesariamente la modificación de determinaciones de ordenación general de este instrumento.

Atendiendo a lo anterior, y partiendo del análisis de los instrumentos de ordenación vigentes que actualmente concurren sobre el ámbito de este Plan Regional, se desprende la necesidad de la modificación de algunas de sus determinaciones urbanísticas para el eficaz desarrollo de la nueva ordenación planificada. Estas modificaciones, en tanto afectarían a instrumentos de planeamiento urbanístico, general y de desarrollo, se producen de modo directo para aquellas determinaciones que el Plan Regional establece como de aplicación plena.

El Plan Parcial del sector PP-19 Vicolozano II es el primero de los instrumentos de ordenación vigentes que debe ser objeto de directa modificación por el Plan Regional. Esta modificación consistirá en la sustitución plena de las determinaciones de ordenación aplicables sobre el ámbito de la denominada Unidad de Actuación UA3, manteniendo sin cambios, más allá de los necesarios ajustes cartográficos, la división en Unidades de Actuación propuesta por este instrumentos y su reparto global de la superficie edificable y aprovechamientos. La ordenación de las Unidades de Actuación UA1 y UA2 se mantiene inalterada, así como sus condiciones de actuación y urbanización derivadas.

Como se ha señalado, esta sustitución de la ordenación implica cambios en la ordenación detallada, que pueden hacerse efectivos de modo directo a través de la modificación de Plan Parcial, pero también de la ordenación general, para lo cual es necesario adaptar también determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila. Estas modificaciones se acotan a la redelimitación, exclusivamente sobre terrenos pertenecientes a la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 de los sistemas generales imputados (y que ya habían sido reajustados por el Plan Parcial sin modificación expresa del PGOU) y el

traslado de dicha modificación a la ficha de condiciones de ordenación general del sector urbanizable. Este traslado de condiciones incidirá directamente sobre la cuantía de sistemas generales, pero también de modo indirecto sobre otros parámetros cuantitativos (índice de edificabilidad, superficie...) con el objeto de garantizar el mantenimiento inalterado del aprovechamiento medio del sector, parámetro que, de acuerdo con la legislación vigente, es la referencia para la definición de los derechos y obligaciones de los propietarios.

En tanto instrumento de Ordenación del Territorio, y por su jerarquía normativa, el Plan Regional identifica estas condiciones de los instrumentos vigentes contradictorias con sus fines y, a través del establecimiento del carácter pleno de sus determinaciones, modifica de modo directo tanto el PGOU de Ávila como el Plan Parcial del PP-19 vigentes. El Plan Regional identifica estos aspectos que se modifican directamente para permitir la ejecución de sus determinaciones, acreditando y justificando pormenorizadamente los cambios introducidos y su alcance.

El Plan Regional contempla entre sus propuestas, con carácter de actuación de mejora de los enlaces y conexiones con infraestructuras existentes externas al ámbito del instrumento de ordenación del territorio, la ejecución de un nuevo acceso al conjunto del área industrial de Vicolozano desde la carretera nacional N-110, que es definida con el alcance propio de una consulta de viabilidad pero que requerirá para su futura ejecución del desarrollo de un proyecto técnico específico. La ejecución de dicho enlace implicará la ocupación de terrenos dentro de la UA3, objeto específico de este Plan Regional, pero también de terrenos en la UA2 que podrían requerir un ajuste puntual de su ordenación urbanística detallada, y particularmente a algunas dotaciones públicas. El Plan Regional define la ejecución de dicha infraestructura como una determinación de carácter básico, siendo vinculante en cuanto a sus fines pero remitiendo a futuros instrumentos la definición concreta tanto de la solución técnica final como, en su caso, las modificaciones del planeamiento urbanístico requeridas para su ejecución.

En relación con otros instrumentos de ordenación del territorio, el alcance y determinaciones de este Plan Regional resultan compatibles con los instrumentos actualmente vigentes, no siendo necesaria su modificación o adaptación.

## 2. CONTEXTO URBANO Y TERRITORIAL

### 2.a. Contexto urbano

La ciudad de Ávila, capital provincial de marcada identidad como ciudad histórica y monumental en la que sobresalen entre sus excepcionales valores patrimoniales el recinto amurallado medieval y su tradición cultural mística, es hoy un centro de servicios en su entorno geográfico comarcal y provincial, aún de acusada condición rural, cuya vocación turística y proximidad al área metropolitana de Madrid marcan su caracterización y dinámicas socioeconómicas.

El Área Urbana de Ávila, formada por el único municipio de Ávila en que se sitúa la capital, tiene 58.369 habitantes (datos Padrón 2020), para una superficie de 230,7 km<sup>2</sup>, lo que supone una densidad de 252 hab/km<sup>2</sup>. La ciudad se asienta en un paisaje de ladera hacia el río Adaja, conformando un paisaje cultural y singular, con crecimientos relativamente ordenados y suelos de usos industriales –Polígonos de Las Hervencias, Vicolozano (cuya ampliación es objeto de este Plan Regional)- y paquetes dotacionales en situaciones periféricas, bien conectados con las carreteras de acceso interprovincial, y en particular con la A-6 a través de la AP-51 –hacia Madrid-, destacando la importancia estructural de la Ronda AV-20, que con su arco norte, de oeste a este, articula la N-110, la A-50, la N-403 y la AP-51.

La expansión urbana, a partir del conjunto histórico, se ha ido produciendo en las últimas décadas principalmente hacia el este, primero hacia el ferrocarril y luego tensionado sobre el eje de la Carretera de Madrid (Villacastín-Vigo), donde se asientan grandes equipamientos públicos y privados como el Hospital General, la Academia de Policía o el centro comercial El Bulevar. También hacia el sur, por el valle Amblés, la ciudad ha crecido fundamentalmente con un amplio mosaico de sectores residenciales, en una gran extensión de suelos en proceso inconcluso de colmatación. El corredor dotacional del río Chico y el cierre de algunos ejes viarios estructurantes no han logrado aún articular una realidad tan fragmentaria, organizando la ciudad compleja y continua que compita con la acusada centralidad que sigue ostentando el centro histórico, incluyendo los inmediatos espacios extramuros del recinto amurallado.

Los rasgos geográficos apuntados y los factores de posición territorial, reforzados por un sistema de comunicaciones hoy mejorado –autovías y autopistas, ferrocarril...- procuran la consolidación de la ciudad como centro urbano provincial, con su mantenimiento demográfico y cierta vitalidad económica, en la que pervive un sector secundario de industria y energía –en términos de empleo sobre un 7%, algo menor que el de la construcción en torno al 8%, - frente al sector predominante de servicios –superior al 82% en cifras de empleo-.

Los datos sobre empleo (SEPE, julio de 2021), muestran que en el municipio de Ávila existen 3.946 demandantes de empleo, de los cuales el 37,9 % son hombres (1.497) y el 62,1 % mujeres (2.449) siendo los sectores de actividad con mayor número de demandantes de empleo los de la agricultura y servicios de restauración en ambos sexos. En el caso de los hombres se produce asimismo una alta demanda en el sector de la construcción, mientras que, en el caso de las mujeres, este se concentra en la actividad comercial minorista. La demanda global se concentra en el sector servicios (70 %), suponiendo la demanda de empleo en el sector industrial apenas un 6,3 % del total (250 demandantes).

El perfil socioeconómico de la ciudad, con apreciables signos recientes de declive, inversión de las dinámicas del crecimiento demográfico –entre el 2001 y el 2010 la población creció un significativo 21,4%, manteniéndose desde entonces en torno a los 58.000 habitantes-- y económico, especialmente acusadas tras la crisis desde el 2007-2008, subrayan en la actual coyuntura de atonía –desempleo, desinversión pública y privada...-, la importancia estratégica de los sectores productivos industriales, como focos de inversión y conservación de empleo de calidad.

Dentro de las zonas vinculadas al desarrollo de actividades industriales en el municipio cabe singularizar la zona de Vicolozano, situada en un enclave autónomo del núcleo principal localizado al noreste del

municipio, en el límite con el término Berrocalejo de Aragona, entre la carretera nacional N-110 y autovía AP-51. Se trata de un polígono industrial promovido por iniciativa pública, ya consolidado y mayoritariamente ocupado. A comienzos de este siglo, y con la redacción del vigente Plan General de Ordenación Urbana, se propone su ampliación con una extensión hacia el este, definiéndose el ámbito Vicolozano II que es parcialmente objeto de este Plan Regional. Este ámbito de crecimiento, que comienza a ejecutarse en 2008, inicialmente como un polígono público-privado pero donde la iniciativa pública ha ido ganando presencia, particularmente con la adquisición de los terrenos de la UA3, objeto de este Plan Regional, aún no desarrollada.

### **2.b. Medio socioeconómico**

El ámbito del Plan Regional se sitúa en la localidad de Ávila, que cuenta en la actualidad con una población de 58.369 habitantes, siendo la tercera capital de provincia con menos población de Castilla y León (solo por detrás de Segovia y Soria), si bien concentra casi el 36% de la población provincial. Su dinámica demográfica es levemente positiva, opuesta al acusado descenso en el conjunto provincial, con un crecimiento constante a lo largo del último siglo, sustentada fundamentalmente por las migraciones desde el medio rural dado que el crecimiento natural de la población es neutro o negativo. Se trata por ello de una población cada vez más envejecida, con un muy bajo porcentaje de habitantes en los grupos de edad menores de 40 años.

La ciudad cuenta con un importante desarrollo de las actividades económicas vinculadas al sector servicios, impulsadas en buena medida por su condición patrimonial, importante tractor de actividad turística. La ciudad cuenta así con una notable dotación hotelera y hostelera, pero también un desarrollo importante del comercio minorista. Desde el punto de vista industrial, la principal actividad es la ligada al sector automovilístico y que supone un porcentaje notable del empleo local tanto de forma directa como indirecta. La tasa de desempleo sigue siendo, derivada aún de los efectos de la crisis de 2008 en sectores como la construcción, elevada, siendo el quinto municipio de más de 40.000 habitantes de la comunidad con las tasas más altas. En los últimos años es precisamente el sector industrial el que está experimentando un mayor incremento en las contrataciones.

### **2.c. Localización y accesos**

El ámbito del Plan Regional se localiza al noreste del núcleo de población de Ávila, en el límite con el municipio de Berrocalejo de Aragona, en el espacio comprendido entre los trazados de la carretera nacional N-110 (norte), la autovía AP-51 (sur), el consolidado polígono industrial de Vicolozano (oeste) y el arroyo Berrocalejo (este). Se trata de terrenos baldíos, sin aprovechamientos ni usos reseñables, que fueron clasificados como suelo urbanizable por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila y se encuentran pendientes de su desarrollo urbanístico.



Ilustración 15. Accesos y estructura de movilidad interior en los polígonos de Vicolozano I y Vicolozano II

El acceso actual al ámbito se produce desde la carretera nacional N-110, a través del polígono Vicolozano I ya desarrollado y en funcionamiento, mediante un enlace en T sobre la carretera nacional. A partir de esta conexión, y utilizando el sistema viario interior del polígono industrial consolidado, se llega hasta el polígono industrial Vicolozano II, principalmente por el norte a través de una glorieta ya ejecutada en el ámbito de la denominada Unidad de Actuación UA2, pero secundariamente también a través de otras conexiones interiores (calle Murcia). En cualquiera de los casos, el acceso al ámbito de la Unidad de Actuación UA3 objeto de este Plan Regional requiere del paso por el interior de la Unidad de Actuación UA2, ya ejecutada y por el consolidado polígono Vicolozano I.

Esta situación da lugar a potenciales conflictos de movilidad y accesibilidad, fundamentalmente derivados de la insuficiencia del único enlace existente sobre la N-110, ejecutado inicialmente para dar servicio al polígono industrial consolidado pero sobre el que los nuevos desarrollos del sector Vicolozano II inducen una carga de tráfico adicional, pero también de su diseño. Tanto el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila como el Plan Parcial del sector Vicolozano II, aquí objeto de modificación, planteaban la posibilidad de unos nuevos enlaces mediante glorietas sobre la N-110 al objeto de dar servicio a las áreas de nuevos desarrollo, si bien estos enlaces eran definidos como meros esquemas sin una definición técnica adecuada y sin análisis de su viabilidad.



Ilustración 16. Imagen del vial de entronque actual con el nuevo desarrollo de la UA3 desde la UA2 del sector ejecutado.

Durante el proceso de tramitación de este Plan Regional, y en respuesta al informe evacuado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se ha procedido a un estudio específico de la accesibilidad al ámbito del Plan Regional en el que se analizan los tráficos inducidos por el desarrollo industrial propuesto y posibles soluciones para la mejora de la accesibilidad y movilidad en el ámbito, proponiéndose de forma consensuada con la administración competente la ejecución de un nuevo enlace sobre la N-110 que permitiría el acceso tanto al polígono Vicolozano I existente como a la ampliación propuesta, formalizándose mediante una nueva glorieta sobre la carretera nacional que conectaría con la glorieta interior ya ejecutada en la UA2 y desde la que se articularían los nuevos flujos.

Se incorpora como parte de este Plan Regional tanto el estudio de accesibilidad realizado como la solución propuesta, en su nivel de desarrollo actual como consulta de viabilidad, remitiendo para su desarrollo técnico completo a ulteriores proyectos técnicos.



Ilustración 17. Propuesta de nuevo enlace sobre la carretera N-110 para el acceso al ámbito del sector Vicolozano II

## 2.d. Medio físico y preexistencias

La Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II se localiza sobre terrenos con una apreciable pendiente en dirección este-oeste, más o menos uniforme aunque con puntuales zonas que alcanzan el 6%. Son terrenos actualmente sin usos valiosos, surcados por algunos caminos rurales y con escasa vegetación que se circunscribe a zonas de matorral o monte bajo. A este respecto, los terrenos tienen una naturaleza rocosa, con apreciables emergencias en los terrenos. Sobre el ámbito no concurren elementos protegidos de carácter ambiental. Se identifica, externo a la unidad aunque en su límite oeste, el curso de un arroyo denominado arroyo Berrocalejo o de Bernuy, sin afección directa sobre sus zonas de dominio público y afección, aunque la Unidad de Actuación UA 3 si se situaría parcialmente en su zona de policía<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> En el informe de la Confederación Hidrográfica del Duero al Plan Regional (27 de julio de 2023) se señalaba que el arroyo más próximo de acuerdo con la cartografía 1:25.000 del Instituto Geográfico Nacional sería uno innominado situado a 500 metros al sur del límite del sector, omitiendo la presencia del Arroyo Berrocalejo situado al este y sobre el que sí existiría afección al menos de su zona de policía. Dicha afección es recogida en los planos del Plan Regional.



Ilustración 18. Imagen actual de los terrenos del ámbito por desarrollar

Los terrenos se encuentran rodados por zonas urbanizadas (oeste) y por infraestructuras de transporte, definiendo estas últimas los límites norte y sur del sector. En relación a ello, y en la zona sur colindante a la autovía AP-51, se identifica la presencia de dos pasos de fauna inferiores a la plataforma de la autovía que, aunque localizados fuera del ámbito objeto del Plan Regional, tienen su continuidad hacia el interior como caminos rurales.

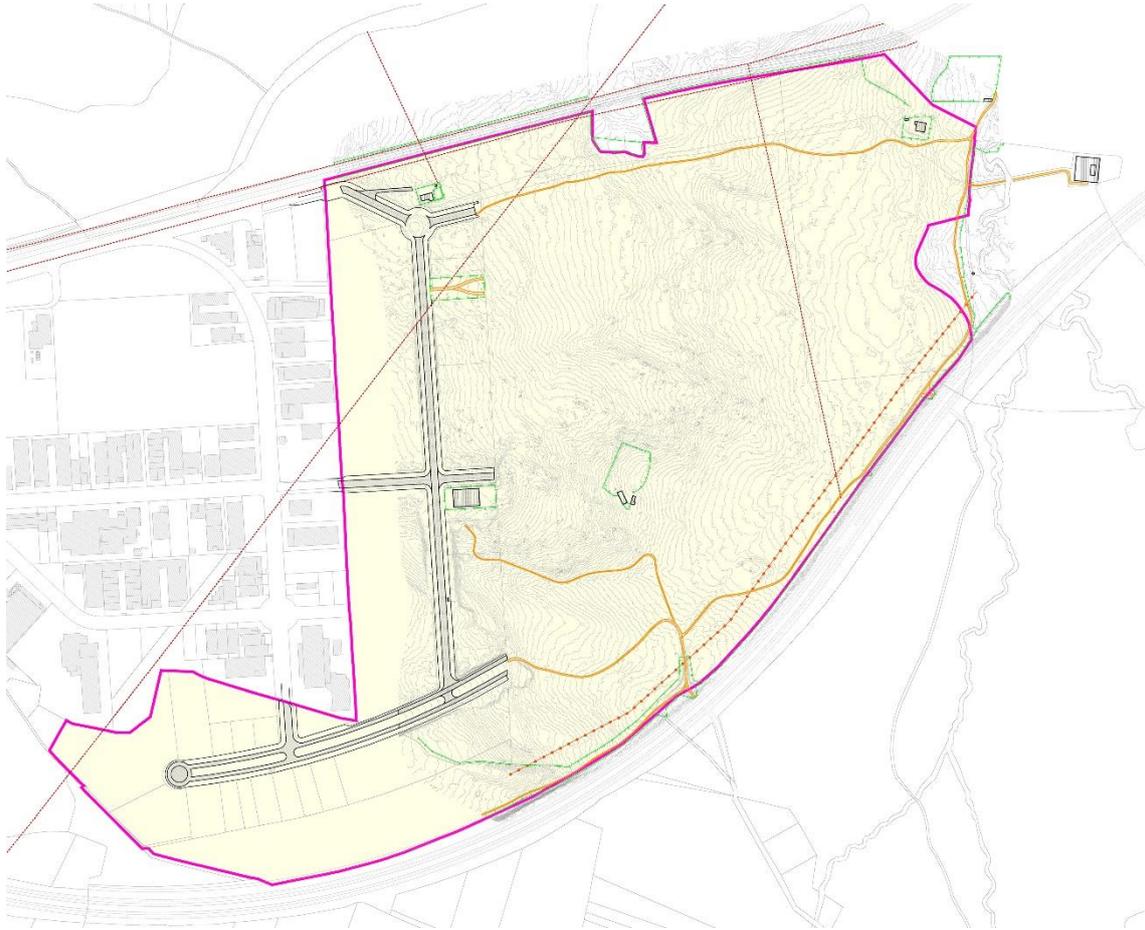


Ilustración 19. Preexistencias en el ámbito del sector PP-19 Vicolozano II

En el interior del ámbito de la UA3 se identifica la presencia de algunas construcciones de carácter aislado. Una de ellas, situada en la zona central de la unidad, constituye un núcleo de explotación agrícola en desuso conformado por dos naves y un cercado de piedra. La segunda construcción, más reciente, es un tanque de tormentas localizado en el extremo noreste del sector y que permite el vertido de aguas pluviales al arroyo Berrocalejo. El ámbito se encuentra atravesado además por otras infraestructura de prestación de servicios como una línea aérea de alta tensión en la zona noroeste, que el Plan Parcial vigente preveía soterrar; y un tramo del gasoducto Segovía-Ávila que discurre por el borde sur, en paralelo a la autovía AP-51.

### **2.e. Bienes integrantes del Patrimonio Cultural**

Ávila es una ciudad con excepcionales valores históricos y culturales, reconocidos con su declaración como Conjunto Histórico (1982), su inclusión en la Lista de Patrimonio Mundial de UNESCO (1985, ampliada en 2007) o con el elevado número de Bienes de Interés Cultural declarados o incoados. Ninguno de estos bienes se encuentra dentro del ámbito del Plan Regional ni en su entorno inmediato. Tampoco existe afección directa a bienes catalogados por el Plan General de Ordenación Urbana ni por yacimientos arqueológicos inventariados.



Ilustración 20. En color naranja, los yacimientos arqueológicos inventariados en el área (fuente: IDECyL, julio de 2022).

En el Plan Parcial que ordenó el sector PP-19 Vicolozano II en el año 2008 se refiere la existencia de un yacimiento inventariado denominado “Los Pradillos” que no constaba en el catálogo incluido en el PGOU aunque sí en el Inventario Arqueológico de Castilla y León (IACyL 05-019-0010-03). En el marco de la redacción del Plan Parcial (2008), la empresa Aratikos Arqueólogos S.L. realizó una prospección arqueológica intensiva de la totalidad del sector PP-19, mediante la que se constató la existencia de restos del citado yacimiento, procediéndose a su delimitación y a su consideración en la ordenación detallada del instrumento, manteniendo el perímetro de dispersión de las evidencias arqueológicas como espacios libres de uso público que permitía minimizar la afección sobre este. A su vez y con carácter preventivo, se proponía la realización de un control arqueológico de las labores que impliquen remociones del terreno en las inmediaciones de este yacimiento (150 metros). Tal como se aprecia en el plano adjunto, el yacimiento se situaría íntegramente dentro de la unidad de actuación UA2, ya desarrollada, si bien la prescripción de controles arqueológicos se extendería también a la UA3, aunque con una incidencia espacialmente mínima.

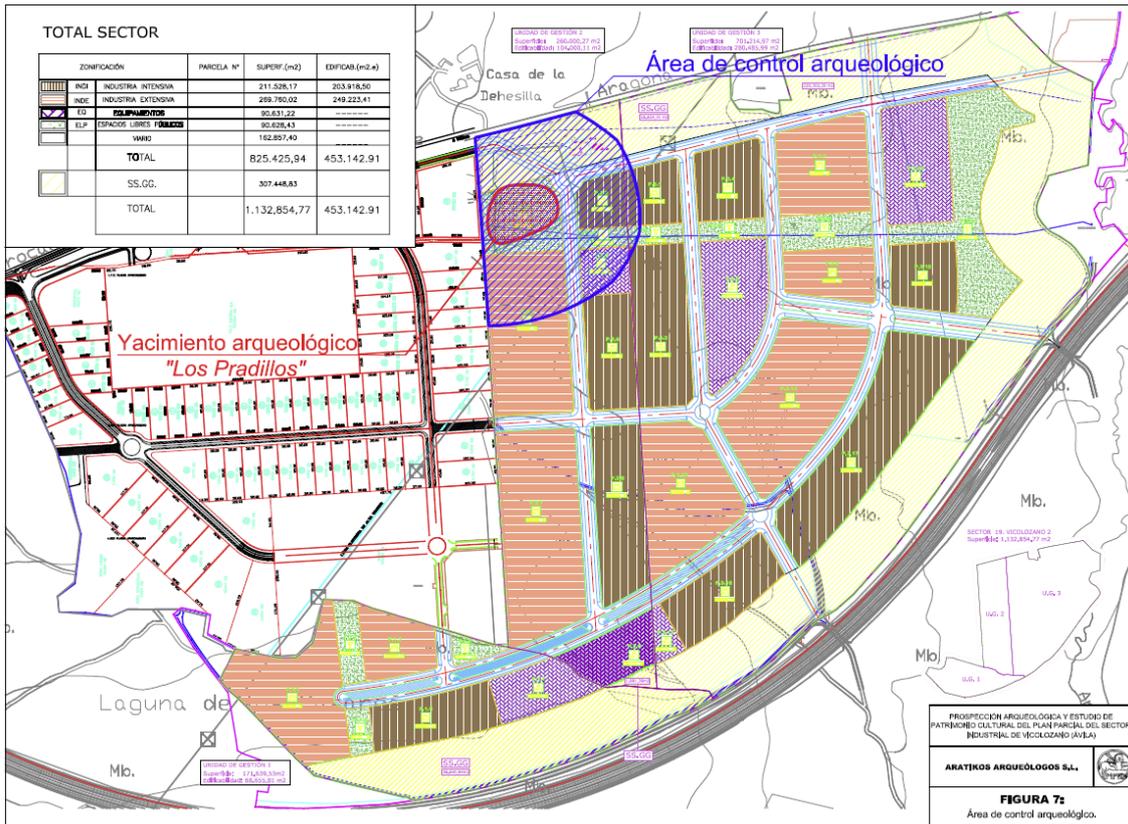


Ilustración 21. Localización del yacimiento arqueológico “Los Pradillos” en el ámbito del sector Vicolozano II, y zona sobre la que se prescriben controles arqueológicos.

Con posterioridad a la aprobación del Plan Parcial, y en el marco del desarrollo de la Unidad de Actuación UA2, se procedió a una excavación arqueológica específica del yacimiento “Los Pradillos”, realizada por “Patrimonio Inteligente Castilla y León S.L.” en marzo-abril de 2019, mediante sondeos manuales y mecánicos. Estas actuaciones permitieron documentar el estado del yacimiento y su origen probable asociado al aporte de residuos domésticos empleados en el abonado de una parcela de cultivo existente con carácter previo a la urbanización. La intervención permitió acotar con mayor precisión la zona central del perímetro arqueológico, reduciendo significativamente su superficie, proponiéndose en el informe la descatalogación del yacimiento arqueológico, manteniendo en todo caso la realización de controles arqueológicos, acotados a un nuevo perímetro delimitado, como medida preventiva. Esta descatalogación fue realizada de modo efectivo, tal como ha informado durante el procedimiento de tramitación de este Plan Regional la administración autonómica competente.

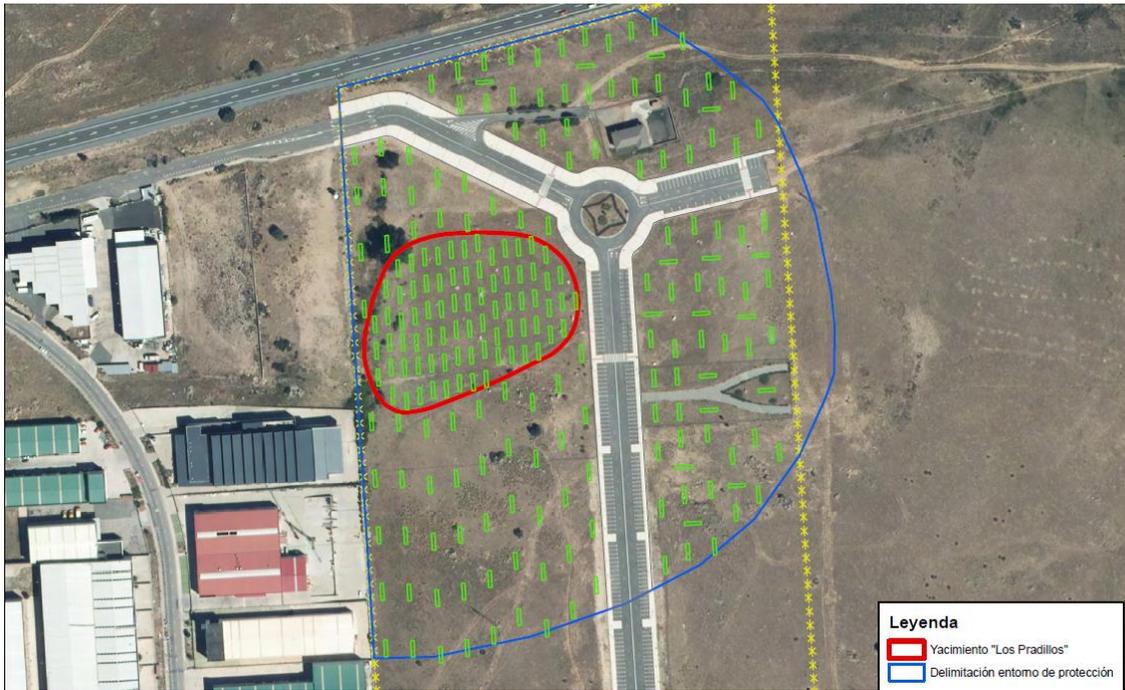


Ilustración 22. Localización de sondeos arqueológicos realizados



Ilustración 23. Zona redelimitada con prescripción de controles arqueológicos

Teniendo en consideración lo anterior, el ámbito de este Plan Regional, y específicamente la unidad de actuación UA3 sobre la que se propone una modificación de la ordenación general y detallada vigente, ha sido ya objeto de prospección arqueológica en el marco de la cual se ha descartado la presencia de materiales de valor cultural. Asimismo, el informe realizado en 2019 descarta la posible presencia de restos procedentes de la dispersión del yacimiento, ya descatalogado, de “Los Pradillos”, que acota la necesidad de realización de controles arqueológicos a terrenos externos al ámbito de la UA3. No se prevé por tanto que el Plan Regional tenga afección alguna sobre bienes culturales catalogados o inventariados.

## 2.f. Condiciones y afecciones medioambientales

Este Plan Regional se desarrolla sobre terrenos que tienen desde el año 2008, con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, la condición de suelos urbanizables y que han sido objeto de desarrollo urbano parcial, no concurriendo sobre ellos afecciones de carácter ambiental o valores naturales relevantes. El único elemento ambientalmente relevante próximo es el arroyo de Berrocalejo, exterior al ámbito del Plan Regional pero cuya zona de policía afecta parcialmente a terrenos de este. No existe coincidencia de los terrenos con ninguna figura de protección natural, ambiental o paisajística.

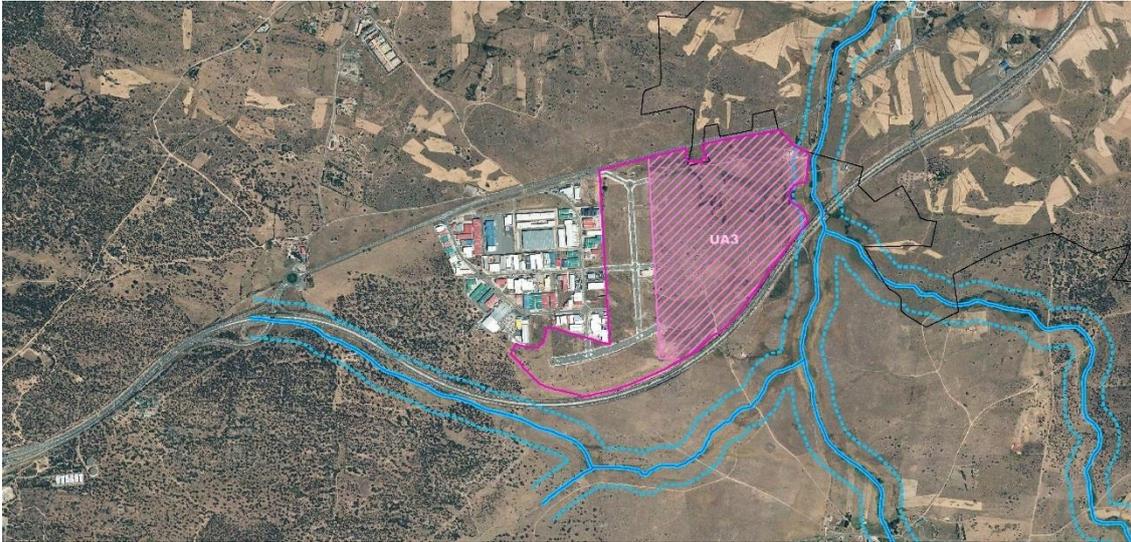


Ilustración 24. En color azul claro, las afecciones al DP y la zona de Policía de los cauces en el entorno del Plan Regional.

La proximidad del sector, y específicamente del ámbito de la Unidad de Actuación UA3 objeto principal de reordenación de este Plan Regional, a dos infraestructuras de transporte rodado de alta capacidad, la carretera nacional N-110 y la autovía AP-51, hace que sea de interés a los efectos ambientales la consideración de aspectos como las emisiones de ruido y contaminación atmosférica, si bien la propuesta de ordenación garantiza una separación suficiente de los nuevos usos previstos a dichas infraestructuras.

En relación con ello, existen sendos Mapas Estratégicos de Ruido correspondientes a la 2ª fase del cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo, tanto para la autovía AP-51 como para la N-110, que recogen los niveles de ruido y zonas de afección sonora de dichas infraestructuras en el ámbito del Plan Regional<sup>5</sup>, y que deben ser consideradas a fin de determinar el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica asociados a la zonificación de ruido que el Plan Regional incorpora en cumplimiento de la legislación vigente en la materia.

A este respecto, y de acuerdo con la evaluación realizada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no es de esperar un incumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007 como consecuencia del tráfico existente e inducido sobre la autovía AP-51, si bien sí resultaría previsible un incremento en el entorno de la carretera nacional N-110 desde la que se prevé el acceso al área industrial. A fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en la zona de usos industriales, en la ordenación propuesta se ha mantenido una banda de espacios libres de aproximadamente 100 metros de anchura que separa la zona de actividades de las referidas infraestructuras, y sobre las que en caso de ser necesario podrían implementarse mecanismos de atenuación acústica y visual en el marco de la ejecución del nuevo enlace viario propuesto.

<sup>5</sup> Solo el MER de la AP-51. El estudio de la N-110 se limita a un pequeño tramo al oeste del núcleo de Ávila.

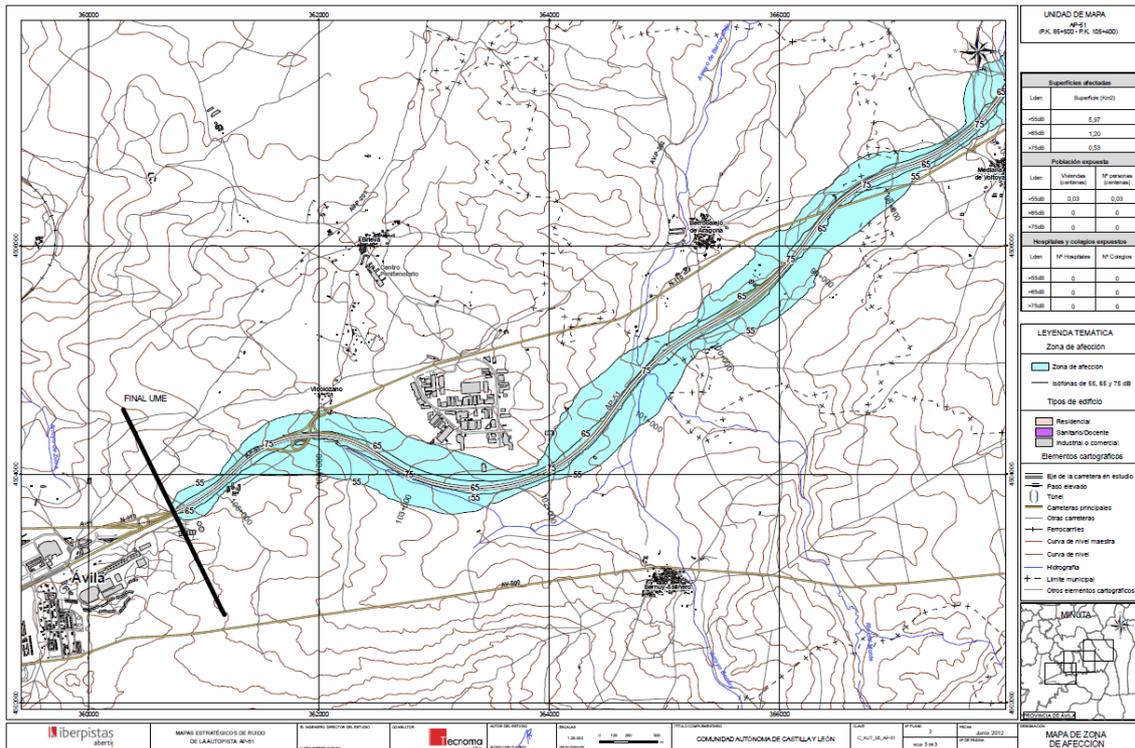
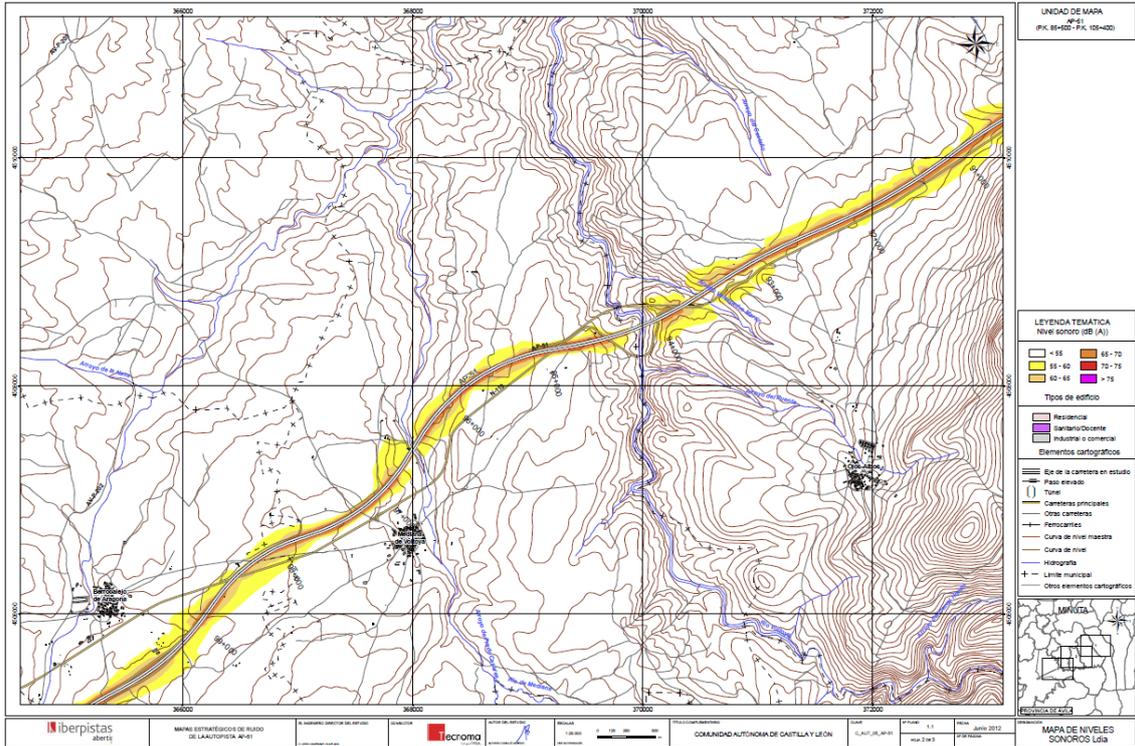


Ilustración 25. Niveles de ruido y Zonas de afección acústica de la AP-51 en el ámbito del Plan Regional

Asimismo, el municipio de Ávila cuenta con su Mapa Estratégico de Ruido de la aglomeración urbana, que ha sido actualizado en el año 2019 (3ª fase), en el que, además de realizarse una evaluación de los niveles de ruido en la ciudad, se realiza una zonificación acústica del conjunto de los terrenos urbanos y urbanizables del municipio, incluyendo los que son objeto de este Plan Regional.

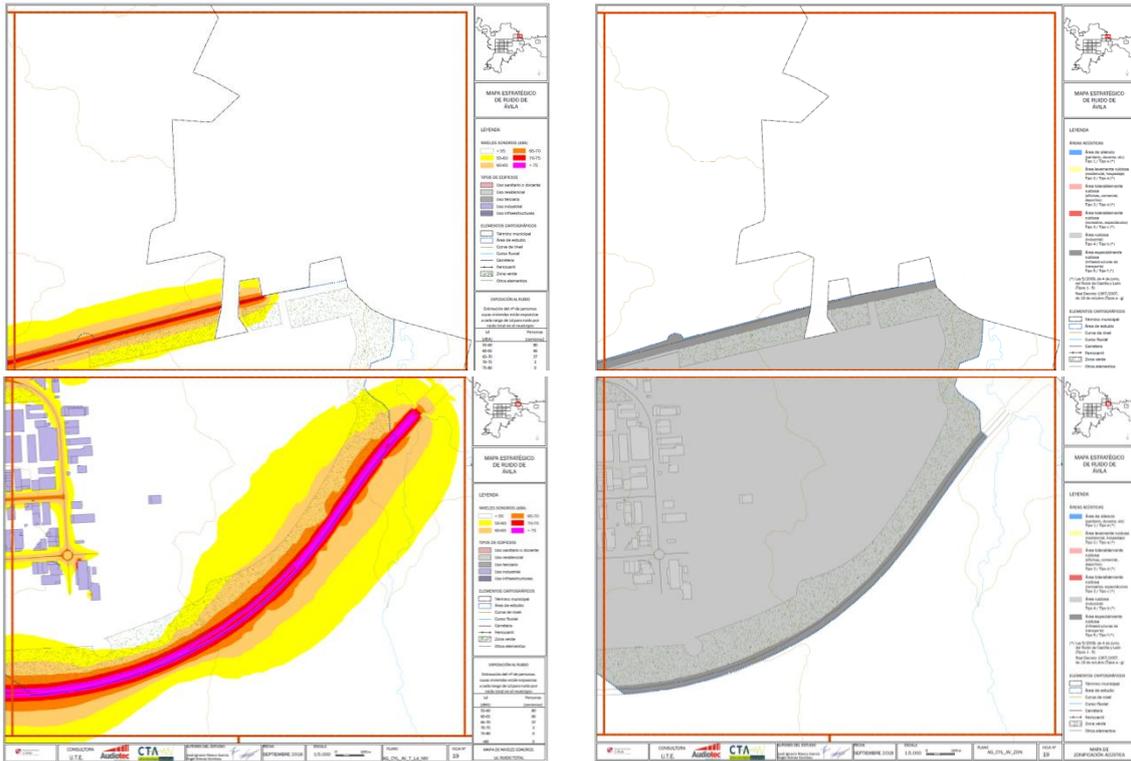


Ilustración 26. Niveles de ruido total y Zonificación acústica del ámbito del Plan Regional de acuerdo con el MER de Ávila (2019)

Es en este Mapa Estratégico en el que pueden obtenerse datos actualizados (2019) de los niveles acústicos inducidos por la carretera N-110. Así, en el plano de Niveles Sonoros asociados al tráfico rodado se puede apreciar como, incluso en la situación más desfavorable, la isófona de los 60 dBA (zona de color anaranjado claro) se encuentra íntegramente contenida dentro de la zona buffer de Espacios Libres Públicos previstos por el Plan Regional, siendo los niveles de ruido esperables en la zona de implantación de usos industriales de en torno a 55 dBA (límite de zona amarilla). Dichos niveles se encuentran notablemente por debajo de los Objetivos de Calidad Acústica para una zona industrial (Tipo IV) tanto para la situación diurna (70 dBA) como incluso para la nocturna (60 dBA), no siendo previsible que el incremento de tráfico inducido por el desarrollo del área industrial suponga un incremento de los niveles de ruido actuales por encima de los umbrales legales. No obstante a lo anterior, y en tanto dicha zona se encontrará afectada tanto por las actuaciones de mejora del acceso como de urbanización de los espacios libres, en el marco de dichas actuaciones se podrá realizar una evaluación actualizada de los niveles de ruido en situación operacional y, en su caso, establecer medidas de atenuación acústica complementarias tales como plantaciones de arbolado, que serían ejecutadas con cargo al promotor de la actuación.

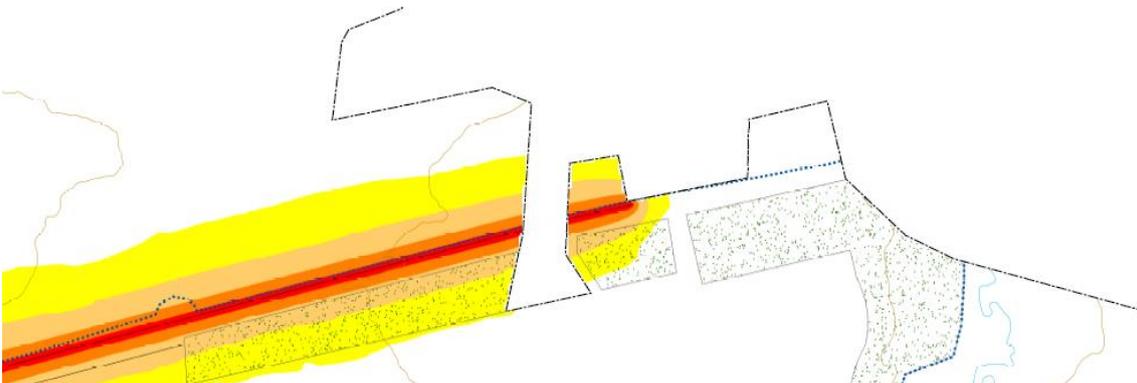


Ilustración 27. Detalle de los niveles de ruido inducidos por el tráfico rodado en la N-110 en la zona del Plan Regional

A partir de la información proporcionada por los referidos mapas se puede concluir que no se prevé que los niveles de ruido existentes superen los objetivos de calidad acústica aplicables para el tipo de Zona acústica (Tipo 4, ruidosa) que el Mapa Estratégico de Ruido de Ávila asigna a los terrenos objeto de la actuación, garantizándose además a través de la previsión de bandas verdes en los bordes del sector una adecuada separación entre las parcelas industriales y las vías rodadas, principales focos emisores de ruido.



### 3. CONDICIONES E IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES

El “Plan Regional de Ámbito Territorial para el desarrollo de la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II” se acompañó en su proceso de tramitación del Documento Ambiental Estratégico requerido para su evaluación ambiental por el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, de acuerdo con lo previsto en la Ley 21/2013. En el mismo se realiza un inventario pormenorizado del medio en las que se desarrolla la actuación, sus previsibles efectos ambientales, y se establecen medidas encaminadas a garantizar la compatibilidad de la actuación con el medio ambiente. Se incluye en este epígrafe una caracterización ambiental sintética del ámbito del Plan Regional.

#### 3.a. Medio abiótico

##### 3.a.i. Climatología y Escenarios de Cambio Climático

La climatología de Ávila, una de las capitales de provincia con la temperatura media anual más baja de España, se encuentra muy condicionada por su altitud. Según datos de la estación del observatorio de AEMET, la temperatura media anual se sitúa en los 10,6 °C, con una temperatura media de las mínimas en el mes más frío de -0,9 °C y una temperatura media de las máximas del mes más cálido de 27,20 °C. El periodo de heladas es de 8 meses (con nevadas frecuentes en invierno) mientras que la duración del periodo de sequía es de 4 meses.

La pluviometría es relativamente baja (400 mm anuales), concentrándose el periodo de lluvias en los meses de mayo, octubre y noviembre. La humedad media anual se sitúa en torno al 63 %, con una gran oscilación entre los meses fríos, mucho más húmedos, y los cálidos, que resultan muy seco. A elevar este grado de humedad contribuyen fenómenos frecuentes en la localidad como el rocío, la escarcha y la niebla. Por último, y en relación con los vientos, la dirección predominante es NNW seguida de las direcciones N y SSE.

En relación al Cambio Climático, el IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) ha definido una serie de escenarios de emisión, las denominadas Trayectorias de Concentración Representativas (RCP, por sus siglas en inglés), habiendo la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) evaluado las variaciones previsibles de temperatura y pluviometría para los escenarios de estabilización (RCP 4.5) y de nivel muy alto de emisiones de GEI (RCP 8.5). Para la ciudad de Ávila ambos escenarios prevén una subida notable de las temperaturas máximas.

##### 3.a.ii. Calidad atmosférica y sonora

Según los datos recogidos en el Informe de la Calidad del aire en Castilla y León (2019), los datos relativos a presencia de sustancias contaminantes como SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y PM<sub>10</sub> no superan en el municipio de Ávila los valores límite para la protección de la salud humana recogidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Asimismo, tampoco se superan los valores máximos admisibles de concentración de ozono (O<sub>3</sub>). Por tanto, la calidad del aire en el entorno de la actuación puede considerarse buena.

Debe tenerse no obstante en consideración la proximidad al ámbito de la actuación de la autovía AP-51 y a la carretera nacional N-110, en su condición no solo de focos de emisiones a la atmósfera por el tránsito de vehículos de combustión sino también de ruido. Desde el punto de vista acústico la zona de actuación se corresponde con un Área ruidosa (industrial) Tipo 4, conforme a los Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León (Tipos 1 - 5), y Tipo b conforme al Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (Tipos a - g), quedando así recogida en el Mapa estratégico de ruido de Ávila.

##### 3.a.iii. Hidrología e hidrogeología

Hidrológicamente, Ávila se sitúa en la Cuenca del Duero, siendo el curso de agua principal el río Adaja, que bordea la ciudad por su lado oeste. No existen cursos de agua superficiales en el ámbito del Plan

Regional, si bien externamente al mismo, en su borde oeste, discurre el denominado arroyo de Berrocalejo, cuya zona de policía incide parcialmente en terrenos ordenados por este instrumento.

### 3.a.iv. Geología, litología y geomorfología

Geológicamente el municipio de Ávila está representado por dos bloques muy diferenciados. Por un lado, existe uno constituido por materiales correspondientes al Macizo Hercínico, formado por rocas ígneas del Carbonífero superior-Pérmico inferior —graníticas en su mayor parte— y por rocas metamórficas que datan del Precámbrico-Cámbrico inferior, en las que están intruidas las primeras. Existe por otro lado un bloque formado por materiales sedimentarios del Mesozoico, Terciario y Cuaternario, que se localizan en la zona oriental del valle de Amblés, junto al río Adaja.

Morfológicamente, Ávila se encuadra en las estribaciones del Sistema Central, abarcando parte del sur de la Sierra de la Paramera y del norte de la Sierra de Ávila. Sus cotas más elevadas se encuentran al suroeste, superando los 1.800 m y las más bajas al sureste, en el fondo del estrecho valle del río Gaznata, con 820 m. Al sur de Ávila, se encuentra la depresión del Valle de Amblés, de dirección ONO con una superficie mucho más aplanada que los relieves circundantes, con cotas que oscilan entre los 1.000 y los 1.150 m.



Ilustración 28. Vista de los terrenos en la situación actual

### 3.b. Medio biótico

#### 3.b.i. Vegetación

El municipio de Ávila se encuadra en el piso bioclimático Supramediterráneo medio (Región Mediterránea, Superprovincia Mediterráneo-Iberoatlántica, Provincia Carpetano-Ibérico-Leonesa.Sector Guadarrámico), correspondiendo la vegetación potencial a la “Serie supra-mesomediterranea guadarramica, iberico-soriana, celtiberico-alcarrena y leonesa silicicola de Quercus rotundifolia o encina (Junipero oxycedri-Querceto rotundifoliae sigmetum). VP, encinares. (24a)”, caracterizada por la presencia de encina, matorral y pastizales.

En la zona de estudio no se localiza ningún espécimen vegetal de especial relevancia incluido en la Orden MAM/1156/2006, de 6 de junio, se publica el listado de ejemplares incluidos en el «Catálogo de especímenes vegetales de singular relevancia de Castilla y León».

El ámbito del Plan Regional sí presenta coincidencia espacial con una de las teselas correspondientes a Hábitat de Interés Comunitario incluidas en el inventario del Anexo I de la Directiva Hábitat 92/43/CEE.





### 3.c. Riesgos

De acuerdo con el Plan Territorial de Protección Civil de Castilla y León (PLANCAL), sobre el municipio de Ávila y en particular sobre los terrenos objeto de este Plan Regional concurren los siguientes niveles de riesgos.

- Riesgo sísmico: Muy leve
- Riesgos erosivos ligados a la geodinámica externa:
  - Peligrosidad de desplazamientos de laderas: Muy bajo
  - Erosión potencial: Baja
- Riesgos meteorológicos: Medio
- Riesgos antrópicos
  - Riesgos de origen industrial: no existe ninguna actividad próxima que pueda considerarse como de riesgo alto.
  - Riesgos en los sistemas de transporte: riesgo medio, dada la colindancia a la autovía AP-51

La Agencia de Protección Civil y Emergencias ha informado al respecto en el trámite de evaluación ambiental de este Plan Regional y también en el propio de tramitación del Plan Regional, señalando que, consultada la información disponible en la Agencia de Protección Civil y Emergencias de la Junta de Castilla y León, el término municipal de Ávila, se encuentra afectado por los siguientes riesgos/peligrosidades:

En relación con el riesgo de inundaciones, informa que el municipio de Ávila tiene un riesgo potencial poblacional Medio, de acuerdo con el Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (INUNCYL). Revisada la Cartografía de Peligrosidad y Riesgo de Inundaciones del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables según el Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, se constata asimismo que los terrenos incluidos en este Plan Regional no se encuentran afectados por riesgos de inundabilidad.

De acuerdo con el Plan de Protección Civil ante emergencias por incendios forestales en Castilla y León (INFOCAL), el municipio presenta un índice de riesgo local y un índice de peligrosidad moderados.

El riesgo derivado del transporte de sustancias peligrosas por carretera y por ferrocarril es Medio, de acuerdo al Plan Especial de Protección Civil ante emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (MPCyL).

El municipio de Ávila no se encuentra afectado por la Zona de Alerta e Intervención de los establecimientos afectados por la Directiva Seveso, en relación al riesgo de peligrosidad por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas, de acuerdo al Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.

### 3.d. Estudio de alternativas

Considerando el objetivo de generar una oferta cualificada de suelo público con destino a actividades productivas en el sureste de la comunidad autónoma, y concretamente en el municipio de Ávila como polo estratégico, ampliando la capacidad de acogida de actividades productivas de otros polígonos públicos como Vicolozano I o Las Hervencias, el desarrollo de este Plan Regional parte del estudio de diferentes alternativas.

Se descarta, por su evidente incumplimiento de los objetivos planteados, una **Alternativa 0** que supondría no promover el desarrollo de nuevo suelo industrial público en la zona, manteniendo únicamente como oferta de suelo disponible al presente en los polígonos de Las Hervencias y en la UA2 de Vicolozano II, muy limitadas en cuanto a número y superficie de parcelas. Ello condicionaría la capacidad de la Junta de Castilla y León para la atracción de empresas, y haría depender las políticas de impulso de la actividad industrial exclusivamente de una oferta privada de suelo también exigua.

Considerando por tanto que la Alternativa 0 no resulta viable por no atender a los objetivos propuestos, resulta necesario plantear opciones para la posible localización de los nuevos suelos industriales. La más evidente de estas opciones, considerada **Alternativa 1**, es identificar un ámbito ya clasificado como suelo urbanizable industrial y promover su ordenación y desarrollo. Idealmente, esta actuación debería desarrollarse sobre suelos que fuesen de carácter público (o pudiesen serlo), y próximos a otras áreas industriales de carácter público permitiese optimizar recursos.

Todas estas condiciones son satisfechas por la denominada Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, unos suelos urbanizables colindantes al polígono Vicolozano I que fueron clasificados y ordenados en 2006-2008, pero que no llegaron a desarrollarse materialmente. Se trata además de terrenos que durante años han sido de titularidad privada, pero que recientemente han sido adquiridos por la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León, compartiendo titularidad con el Ayuntamiento de Ávila, lo que permite que la actuación pueda ser íntegramente pública. Los terrenos son además colindantes a dos infraestructuras rodadas de alta capacidad, la carretera nacional N-110 y la autovía AP-51, lo que garantiza una adecuada accesibilidad y posibilidades de que el polígono se convierta en un nodo de actividad de escala supralocal.

Podría plantearse no obstante la búsqueda de otros terrenos aptos para la implantación de las actividades industriales, ya fuese en el municipio de Ávila o en otros colindantes. Esta **Alternativa 2**, si bien resulta viable desde el punto de vista urbanístico, no lo es desde la perspectiva de la optimización de recursos, exigiendo no solo la búsqueda de suelos aptos (escasos en un entorno con un amplio porcentaje de suelo sujeto a protecciones sectoriales) sino también la gestión de la titularidad de los terrenos y, probablemente, una mayor inversión en infraestructuras frente a una localización próxima ya a un sistema urbano. Todo ello generaría, en definitiva, un presumible mayor impacto desde el punto de vista ambiental, social y económico frente al desarrollo de un ámbito ya clasificado como urbanizable. Esta opción no eximiría además de la obligación de resolver la situación actual, como ámbito ordenado pero no desarrollado, de la UA3 del sector Vicolozano II.

Debe considerarse por tanto la Alternativa 2 como la más apta para el cumplimiento de los objetivos propuestos así como la más adecuada desde el punto de vista urbanístico, ambiental, social y económico. No obstante, elegida la estrategia de localización y conocidos los antecedentes del lugar (ordenación previa, procedimientos de gestión vinculados, demanda de nuevas infraestructuras...), se presentan sobre esta alternativa diferentes variantes para abordar el desarrollo urbanístico.

Así, en tanto el ámbito de la UA3 del sector Vicolozano II se trata ya de un ámbito con ordenación detallada establecida (Plan Parcial de 2008) y con destino a los usos industriales previstos, se podría plantear abordar de modo directo su desarrollo mediante la promoción de los correspondientes Proyecto de Actuación y Proyecto de Urbanización (**Alternativa 1a**). Se trata de una opción razonablemente adecuada, que permitiría iniciar en un breve periodo de tiempo el desarrollo material

del ámbito productivo. Sin embargo, se trata también de una opción no exenta de problemáticas derivadas de la relativa obsolescencia de los instrumentos de ordenación vigentes (Plan General de Ordenación Urbana y Plan Parcial), que obligaría a través de los instrumentos de gestión a resolver algunos conflictos entre las ordenaciones vigentes y el marco legal y reglamentario actual. Obligaría además a mantener sin cambios la ordenación detallada establecida por el Plan Parcial de 2008 que, aunque orientada a la consecución de suelo apto para actividades productivas, no responde de modo completo a las demandas industriales actuales (mayores superficies de parcela, optimización del sistema viario, repercusiones de costes de urbanización menores...). Estos conflictos no pueden ser resueltos exclusivamente a través de instrumentos de gestión, y obligarían a abordar una o varias modificaciones del planeamiento, tal como ya ha sucedido en el desarrollo de la Unidad de Actuación UA2 del mismo sector.

Se plantea por ello como **Alternativa 2b** acometer, antes del desarrollo de los procedimientos de gestión, una modificación de los instrumentos de planeamiento vigentes que permita adecuar la ordenación vigente a las actuales demandas y resolver de modo adecuado los conflictos detectados (índices de referencia, condiciones de las cesiones, parámetros de ordenanzas...). Asimismo permitiría, manteniendo el esquema general de la propuesta realizada por el Plan Parcial de 2008 y sin alterar parámetros de aprovechamientos o edificabilidades generales del ámbito, reconsiderar la posición y dimensiones de algunos usos y dotaciones con el objeto de optimizar al máximo la relación entre suelo neto resultante e inversiones necesarias.

Acometer dichas adecuaciones de los instrumentos vigentes y sus ordenaciones exigiría, a través de los procedimientos reglados por la legislación urbanística vigente, abordar al menos una modificación del planeamiento general (cuya aprobación compete a la administración autonómica) y otra del planeamiento parcial (competencia municipal), además de la redacción posterior de los instrumentos de gestión y urbanización (también de competencia municipal y condicionados a la eficacia de los dos anteriores). Ello supone no solo una alta complejidad desde el punto de vista de la tramitación y su coordinación interadministrativa, sino que dilata los tiempos necesarios para el inicio de la ejecución material de la actuación y, con ello, la puesta de los nuevos suelos industriales a disposición de las empresas interesadas.

En tanto actuación de interés público para la comunidad autónoma, condición que queda acreditada en esta memoria, la legislación vigente en materia de ordenación del territorio ofrece la posibilidad de abordar de manera simultánea y coordinada las diferentes actuaciones referidas, desde la modificación de los instrumentos urbanísticos al inicio de las operaciones de gestión. Y hacerlo mediante un procedimiento de tramitación único y coordinado que garantiza la coherencia de las determinaciones. Es por ello que se considera esta **Alternativa 2b**, y su abordaje a través de la figura del Plan Regional, como la más adecuada para el cumplimiento de los objetivos planteados.

### **3.e. Redes e Infraestructuras existentes**

En el ámbito y el entorno del Plan Regional existen diversas redes de infraestructuras de servicios, tanto aéreas como soterradas, que facilitarán conexiones a las parcelas y espacios públicos, con los refuerzos que sea necesario realizar, para algunos de los cuales ya se han iniciado los trámites con la firma de convenios o acuerdos. Algunas de estas redes, como los tendidos aéreos de alta tensión o de comunicaciones, deberán ser desviadas o soterradas, extremo que deberá prever el proyecto de urbanización, con las condiciones técnicas de las compañías respectivas.

Así, el abastecimiento de energía eléctrica queda garantizado por la proximidad de las líneas existentes, y por la futura construcción de una subestación transformadora, para cuya ejecución, ya licitada y adjudicada, se firmó en 2019 un convenio entre el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León e Iberdrola Distribución Eléctrica S.A.U. para dotar de suministro eléctrico al Plan Parcial

del sector PP-19 “Vicolozano II” en Ávila. Tal convenio recoge entre sus cláusulas la subestación mencionada, además del soterramiento de las conducciones aéreas que atraviesan el sector. No obstante, remite a otro futuro convenio entre el ICE e Iberdrola para el soterramiento de la línea de alta tensión Ávila-Lastras a su paso por las unidades de actuación 2 y 3. Esta línea atraviesa en la actualidad por el extremo noroeste del ámbito del Plan Regional, y también ligeramente por el punto situado más al este del mismo.

Otras infraestructuras del ciclo del agua, como una tubería de abastecimiento que tiene su origen en la ETAP de Ávila –desde el embalse de Serones (río Voltoya) en Urraca Miguel- situado externo al Plan Regional, y el colector general de saneamiento de pluviales que conduce hasta el tanque de tormentas, que discurren en tubería enterrada atravesando terrenos del sector en dirección este-oeste, suponen un condicionante a la hora de efectuar la ordenación del ámbito, obligando a situar zonas de viario o espacio libre público en los suelos por los que atraviesan. También los tendidos aéreos que se soterran deberán discurrir por suelos de uso y dominio público.

El Polígono Industrial de Vicolozano I se abastece de agua potable desde la ETAP de Ávila situada en la Finca la Palenciana. El agua se distribuye a través de una red mallada de tuberías de fundición por todas sus calles, que da servicio a cada una de las parcelas. Esta red de abastecimiento de agua se prolonga para dar servicio también a las Unidades de Actuación 1 y 2 del Polígono Vicolozano II por tres de sus calles: Palma de Mallorca (este-oeste, paralela a la carretera N-110), Murcia (este-oeste, centro del sector), Valencia (norte-sur, desde calle Palma de Mallorca hacia el sur).

El abastecimiento de agua del ámbito de la UA 3 se realizará con agua potabilizada procedente de la ETAP de Ávila, a través de la Unidad de Actuación 2, por las tres calles con las que se conecta con ella: Vial A, prolongación de la calle Palma de Mallorca; Vial B, prolongación de la calle Murcia; Vial C, paralelo a la autopista AP-51. Las tuberías a las que se conectará el ámbito del Plan Regional son de  $\varnothing 150$  mm en los viales A y C y de  $\varnothing 250$  mm en vial B, puesto que también da suministro al anejo de Ávila, Bernuy Salinero. La nueva red mallada para suministrar agua a las parcelas de este nuevo sector contempla también la conexión con el ramal que da suministro de agua a Bernuy Salinero. Su trazado en planta se ajusta a la red viaria y se refleja en el plano correspondiente.

La red de saneamiento del Polígono Industrial de Vicolozano I y Vicolozano II (Unidades de Actuación 1-2) es de tipo separativo. Las aguas pluviales son conducidas a un tanque de tormentas junto al arroyo de Berrocalejo. Dicho tanque de tormentas tiene toda su obra civil ejecutada, pero presenta carencias - suministro eléctrico, bombas- que limitan hoy su funcionamiento. Las aguas residuales se conducen a una estación de bombeo junto a la carretera N-110 Ávila-Villacastín, dentro de la Unidad de Actuación 2, colindante al ámbito del Plan Regional. Desde esta se impulsan hasta la E.D.A.R. junto al embalse de Fuentes Claras, para su tratamiento previo al vertido al río Adaja.

La red de saneamiento proyectada para el ámbito de la UA 3 será análoga a las descritas, de tipo separativo, con canalizaciones independientes para aguas pluviales y residuales, de las que existirán acometidas independientes a las parcelas. Las aguas residuales se conducirán a la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Ávila, junto al Embalse de Fuentes Claras para su tratamiento previo al vertido al río Adaja e igualmente el vertido de aguas pluviales se regulará y controlará mediante el tanque de tormentas, previo al arroyo de Berrocalejo, conduciendo parte de estas aguas de lluvia hacia la red de saneamiento residual para garantizar su limpieza.

El mencionado tanque de tormentas, ubicado en el extremo noreste del ámbito del Plan Regional, dimensionado para dar servicio a las unidades de actuación 1 y 2 y cuyo estado de funcionamiento no se conoce con exactitud, deberá ser re proyectado y ampliado, manteniendo su emplazamiento, dentro de una parcela que será calificada como Servicios Urbanos precisamente para tal fin.

Ávila se conecta a la red nacional de gasoductos mediante el que la une con Segovia. Se trata de un gasoducto de acero y 12” de diámetro que discurre entre este sector y la autopista AP-51, que forma

parte de la Infraestructura básica del Estado y titularidad de REDAXIS Infraestructuras SL (gasoducto SEGAVI). Existe actualmente una conexión a él en esta zona para el suministro de gas al Polígono Vicolozano I y Vicolozano II (U.A.1 – U.A.2). Esta conexión, que actualmente discurre por suelos del Plan Regional, a lo largo del borde este y sur del mismo, mayoritariamente en áreas de sistemas generales de espacio libre público, desviándose un ramal hacia el interior del ámbito para conectar con el área de suelo urbano lindera con el borde occidental de los terrenos del Plan. Este ramal será reubicado en el proyecto de urbanización, toda vez que transcurre bajo terrenos en cuya ordenación se prevén usos industriales y dotacionales, debiendo para su ejecución recabarse autorización de la Dependencia de Industria y Energía de la Subdelegación de Gobierno de Ávila así como sujetarse a las condiciones que establezca el titular de la infraestructura.

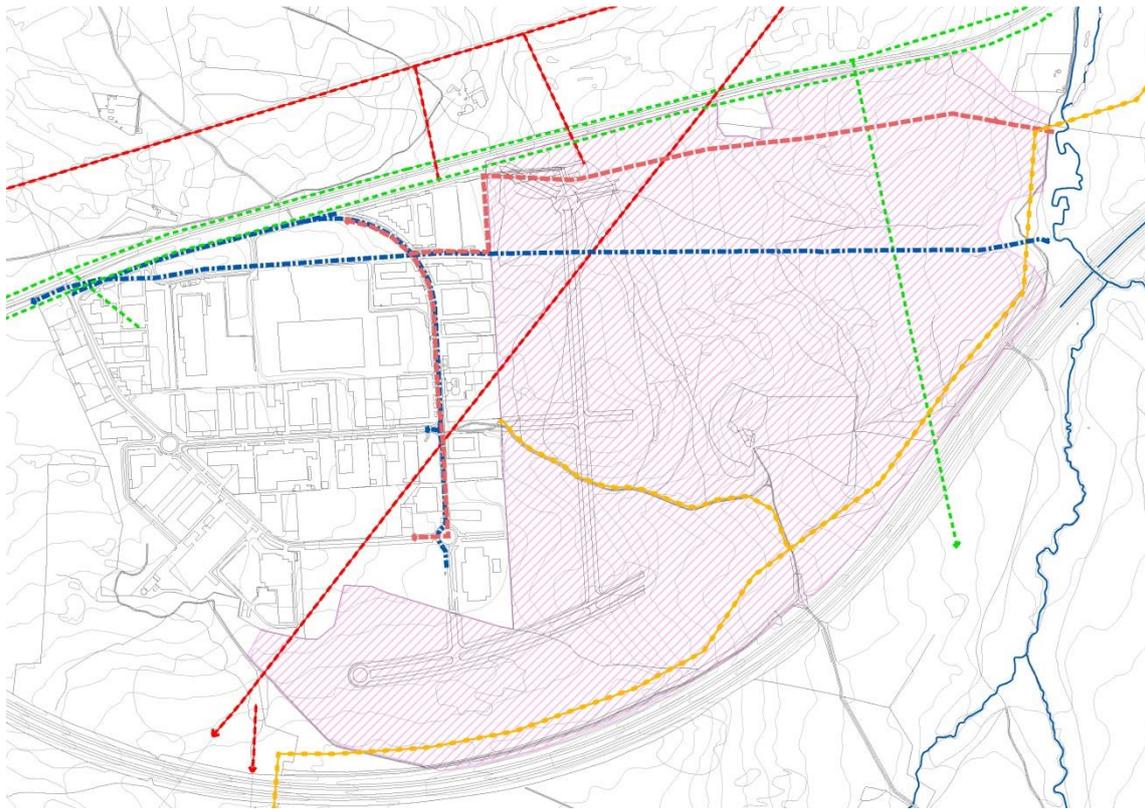


Ilustración 31. Redes e infraestructuras existentes en el ámbito y el entorno del Plan Regional

### **3.f. Capacidad de conexión a las redes y dotaciones actuales**

Como ya se ha expresado en el epígrafe anterior, será preciso el refuerzo de algunas de las redes existentes para dar adecuado servicio a los terrenos que están incluidos en este Plan Regional y que estas puedan así alcanzar la condición de solar, sirviendo a los usos y finalidades proyectados.

La subestación transformadora prevista en el aludido convenio entre el ICE e Iberdrola se ubicará al sur del ámbito incluido en el Plan Regional, en suelos correspondientes a la Unidad de Actuación 1, en parcela propiedad del Ayuntamiento de Ávila. Deberá ser capaz de atender a una demanda de 19.861,01 kW. El punto de conexión se realizará en el apoyo 7009 de la línea MT 15 kV-Vicolozano, procedente de la ST Ávila. Las actuaciones para la ejecución de esta subestación fueron licitadas en abril de 2022 y

adjudicadas en septiembre del mismo año por un importe de 3.679.154,02 €, estando prevista la conclusión de las obras durante el año 2023<sup>6</sup>.



Ilustración 32. Redes de electricidad y telecomunicaciones, y conexión con subestación eléctrica pendiente de ejecución

También se ha mencionado ya la necesidad de conectar, a través de un colector enterrado, la red de fecales del polígono Vicolozano y el ámbito del Plan Regional con la red pública de saneamiento de Ávila.

<sup>6</sup> Expediente de Contratación A2022/000275, del Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León.

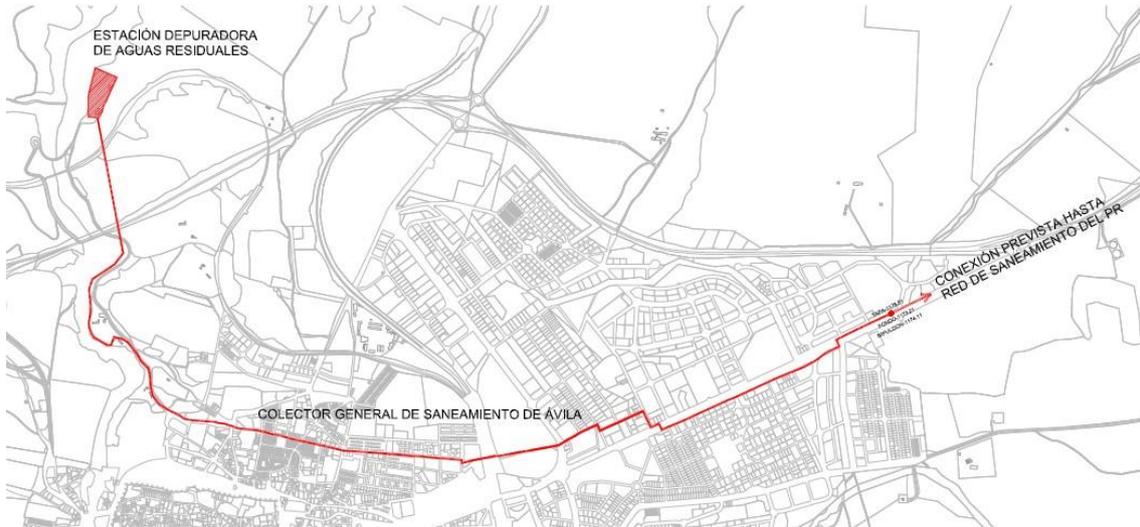


Ilustración 33. Conexión de la red de saneamiento del Plan Regional a la EDAR de Ávila a través del colector general de la ciudad



Ilustración 34. Red de saneamiento de aguas fecales propuesta para el Plan Regional y conexión exterior por su extremo noroeste

El tanque de tormentas estará situado en el mismo lugar en el que se encuentra el actual, en el extremo noreste del ámbito, y deberá ser objeto de redimensionado y adaptación a un aumento de demanda. La red de pluviales aprovechará las pendientes naturales del terreno y se canalizará hasta el mencionado tanque, desde el que desaguará al arroyo inmediato por gravedad. En la misma ubicación del tanque de tormentas se emplazará una estación de bombeo de aguas residuales, que impulsará las fecales del

ámbito por un colector soterrado en dirección este-oeste por la franja verde situada al norte, conducto que entroncará a su vez con otra bomba de impulsión que se encargará de hacer llegar todas las aguas negras del área conjunta del Plan Regional y la zona urbana del polígono Vicolozano hasta conectar con el colector general de la ciudad de Ávila, que las conducirá a la estación depuradora municipal. Esta conexión no existe a día de hoy y deberá preverse en el proyecto de urbanización.



Ilustración 35. Conexión de la red de abastecimiento del Plan Regional a ramales ya existentes de la UA2 del sector.

La tubería de abastecimiento de agua procedente de la ETAP de Ávila –desde el embalse de Serones (río Voltoya) en Urraca Miguel- antes mencionado, que atraviesa en dirección este-oeste un área de la mitad norte del ámbito, estando previsto que se reponga, manteniendo sus dimensiones y recorrido. La red de abastecimiento propuesta se conecta directamente a los extremos de los ramales existentes en la Unidad de Actuación 2 del sector.



Ilustración 36. Red de distribución de gas natural propuesta.

La red de gas natural propuesta se distribuye en tuberías de diámetros 110 y 200 mm, a lo largo del viario público, como el resto de la infraestructuras de servicios. El punto de derivación desde el gasoducto se ubicará en la zona sureste del ámbito, en donde se emplaza el actual desvío del ramal que abastece al área ya urbanizada.



## 4. SITUACIÓN ACTUAL DEL SUELO PÚBLICO INDUSTRIAL EN ÁVILA Y SUS REQUERIMIENTOS

### 4.a. Suelo público de uso industrial en Ávila: el polígono de Vicolozano

La Junta de Castilla y León dispone en el municipio de Ávila de una oferta de suelo público con destino a actividades industrial en diferentes localizaciones. La principal de estas implantaciones es el polígono industrial Vicolozano (conocido como Vicolozano I), un área industrial al noreste del término municipal junto al núcleo menor del mismo nombre, promovido en el año 2003 y en la actualidad plenamente consolidado y colmatado (solo se encuentra disponible una parcela, ya solicitada). Se adjunta a continuación un listado de empresas implantadas en el polígono existente.

EMPRESA	ACTIVIDAD
ALCARFIX SUMINISTROS GLOBALES SL.	Comercio al por menor de ferretería, pintura y vidrio en establecimientos especializados
ALIBERT Y SAMARAL S.L. – AVILA	Fabricación de otros muebles
ALUÁVILA	Fabricación de carpintería metálica
ALUMINIOS LUYFE	Fabricación de carpintería metálica
ALUMINIOS PACO S.L.	Fabricación de carpintería metálica
ARTE DIGITAL ROTULOS	Otras actividades de impresión y artes gráficas
ARTICA INDUSTRIAL SIGLO XXI S.L.	Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor
ÁVILA CALIDAD S.L.	Comercio al por mayor de carne y productos cárnicos
AVILAUTO	Reparación vehículos automóviles, bicicletas y otros vehículos
AVISAT SERVICIO TÉCNICO OFICIAL VAILLANT	Reparación de aparatos eléctricos y electrodomésticos
BANKIA S.A.	Otra intermediación monetaria
CARRETILLAS ELEVADORAS, H.C.E.	Construcción e Inmobiliaria
CENSENAL MADRID S.L.	Actividades de contabilidad, teneduría de libros, auditoría y asesoría fiscal
COMPAÑÍA DE DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICA S.A.	Actividades anexas al transporte terrestre
COMERCIAL DE CALEFACCION Y SANITARIOS	Comercio al por menor de ferretería, pintura y vidrio en establecimientos especializados
DANIEL COLLADO GARCÍA TRANSPORTES	Transporte de mercancías por carretera
FACTORIA DEL COLOR - AVILA	Otras actividades de impresión y artes gráficas
FRUTAVILA S.L. FRUTAS Y VERDURAS	Comercio al por mayor de frutas y hortalizas
GARBANTEL S.L.	Otras actividades de construcción especializada n.c.o.p.
INCA	Comercio al por mayor no especializado
JASFA CALEFACCION S.L	Fontanería, instalaciones de sistemas de calefacción y aire acondicionado
LABORATORIOS SAT 2009 S.L.	Otras instalaciones en obras de construcción
LUXTOR S.A.	Preparación de leche y otros productos lácteos
MARTIN VAQUERO MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	Comercio al por mayor de madera, materiales de construcción y aparatos sanitarios
METALGAN ARROYO S.L.	Comercio al por mayor no especializado (Ferreterías)
MOTOVAL	Comercio al por menor de repuestos y accesorios de vehículos de motor
OXIGENO ÁVILA S.L.	Transporte de mercancías por carretera
PLACAVILA	Otras actividades de acabado de edificios
REPUESTOS SAT 2014 S.L.	Comercio al por mayor de aparatos electrodomésticos
RG PINTORES – RAFAEL GONZÁLEZ GONZÁLEZ	Pintura y acristalamiento
SAN ROQUE - FABRICA DE PAN Y BOLLERIA	Fabricación de pan y de productos frescos de panadería y pastelería
SERVICIOS LOGISTICOS J.J. PEREZ	Transporte mercancías por carretera
ORNUA INGREDIENTES ESPAÑA S.L.	Fabricación de quesos
TRUCK SIGLO XXI S.L.	Transporte de mercancías por carretera
VEHÍCULOS INDUSTRIALES LASTRAS Y MARTIN S.L.	Mantenimiento y reparación de vehículos de motor
VIALES PADASILMA DE CASTILLA S.L.	Construcción de otros proyectos de ingeniería civil n.c.o.p.

Sobre este polígono industrial fue abordada una ampliación, denominada Vicolozano II, que partió de la clasificación como urbanizables de terrenos colindantes al este del polígono Vicolozano existente por el Plan General de Ordenación Urbana de 2006, y que fue parcialmente desarrollada materialmente a partir del año 2008. En particular, fueron desarrolladas la Unidad de Actuación UA1 (originalmente privada, aunque hoy gestionada por el Instituto para la Competitividad Empresarial) y la Unidad de Actuación UA2 (pública), manteniéndose sin ejecutar la UA3 objeto de este Plan Regional. La UA2 fue además objeto de una modificación tanto de su ordenación urbanística como de sus instrumentos de gestión en el año 2019<sup>7</sup>, modificaciones que dieron lugar a la situación actual del área industrial pública.



Ilustración 37. Ficha del polígono Vicolozano aportada por el Instituto para la Competitividad Empresarial

Las dos unidades desarrolladas en el polígono Vicolozano II cuentan con parcelas de tamaño pequeño-mediano, inferior a 10.000 m<sup>2</sup>, con dos grandes parcelas de más de 50.000 m<sup>2</sup> resultado de la modificación aprobada en 2019. Las parcelas se encuentran, salvo la parcela denominada 2.8.1.A, sin ocupar en la actualidad, aunque sí existen solicitudes de adquisición de varias parcelas en la UA1 y de las dos grandes fincas de la UA2, lo que limita significativamente la capacidad de acogida de nuevas actividades en el área. La superficie de suelo industrial plenamente disponible en este polígono no supera el 32 % (aproximadamente 61.000 m<sup>2</sup> de suelo neto) del total de las dos unidades desarrolladas y urbanizadas. La Junta de Castilla y León, a través del Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León, dispone además de otros suelos industriales vacantes en el entorno del Polígono Industrial de las Hervencias, si bien estos son de pequeña entidad (14.202 m<sup>2</sup>) y conformados como restos de la urbanización del área industrial, con una baja aptitud por su superficie y situación para la implantación de actividades productivas de relevancia.

<sup>7</sup> En la actualidad se encuentra en tramitación una segunda modificación puntual de la ordenación de esta Unidad de Actuación que revierte parcialmente los ajustes introducidos por la aprobada en 2019.

## 5. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD AL POLÍGONO VICOLOZANO

### 5.a. Condiciones y medios de accesibilidad actual

El área industrial de Vicolozano, integrada por el consolidado polígono industrial Vicolozano I y su ampliación Vicolozano II, parcialmente objeto de este Plan Regional, es un ámbito con una directa accesibilidad a infraestructuras de transporte rodado de alta capacidad. El acceso actual se realiza directamente a través de la carretera nacional N-110, que define su límite norte, mediante un enlace en T localizado en el extremo noroeste del polígono Vicolozano I. Desde ese punto parte un viario interior de distribución al polígono consolidado, así como una vía de servicio paralela a la nacional que funciona como acceso al ámbito del sector Vicolozano II pero también como vía secundaria de Vicolozano I.

El acceso directo a la N-110 es garante de una alta accesibilidad tanto desde el oeste, con conexión directa con el núcleo cabecera de Ávila, como con el este, gracias a la articulación con la autopista AP-51 que enlaza con la Autopista del Noroeste (AP-6) a la altura de Villacastín. El punto de conexión entre estas infraestructuras es un nudo localizado al oeste del polígono, a la altura del núcleo menor de Vicolozano que da nombre a los polígonos, y que presenta una intensidad de tráfico relativamente elevada. Así, los datos aportados por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el año 2019 (último con datos de referencia, en tanto lo datos de 2020 y 2021 presentan distorsiones derivadas de las restricciones de movilidad asociadas a COVID), ofrecen una IMD en el punto de aforo AV-503-4, localizada en el propio nudo, de 15.154 vehículos, de los cuales 1.080 corresponden a vehículos pesados.

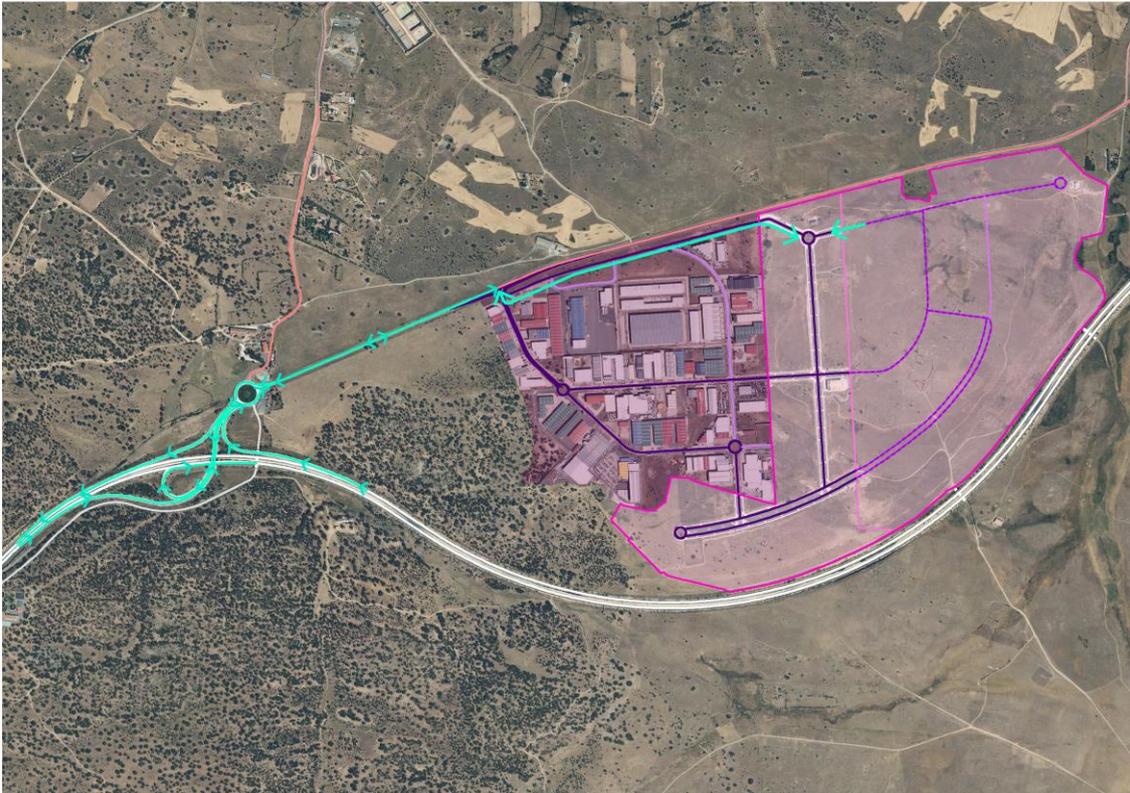


Ilustración 38. Accesos actuales al polígono Vicolozano

Al este del nudo, esta intensidad de tráfico se segrega entre la N-110 y la AP-51. En la primera se notifica una IMD de 4.255 vehículos (571 pesados) en la estación de aforo de Aldeavieja (AV-95-2) y en la segunda de 8.373 (555 pesados) en la estación de aforo de Mediana de Voltoya (AV-504-4). Al oeste, ambas infraestructuras tienen su continuidad en la AV-20, la circunvalación norte de Ávila, cuya estación

de aforo (AV-6-5) situada en las proximidades de la ciudad histórica ofrece una IMD de 13.318 vehículos, de los cuales 1.019 corresponden a pesados, agrupando de nuevo los dos flujos de tráfico.

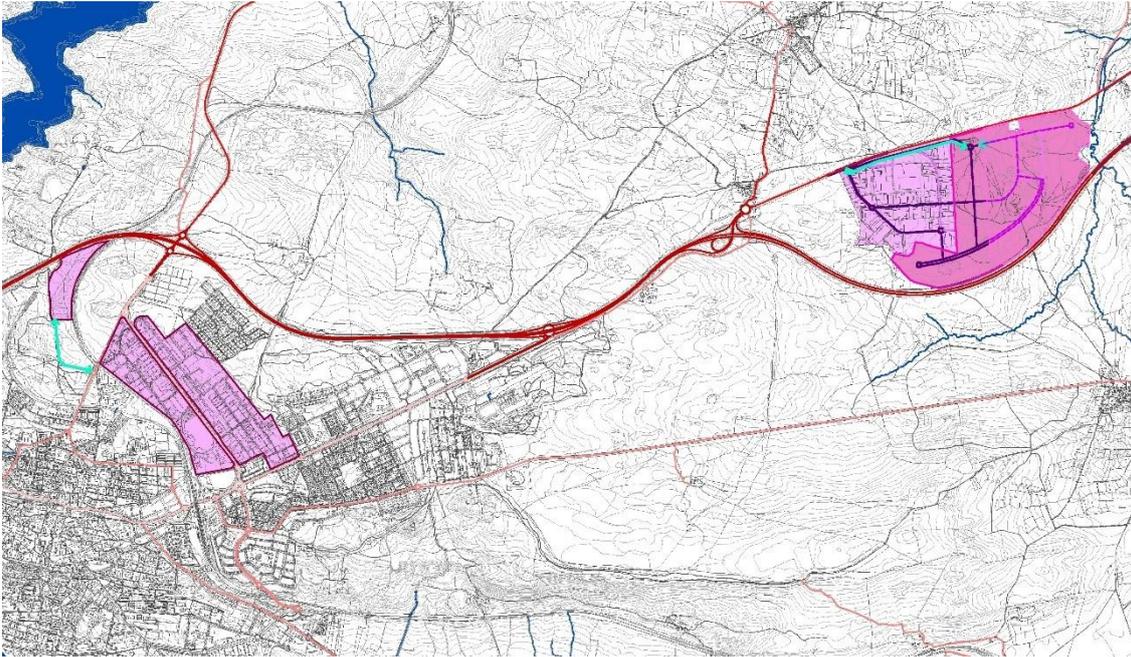


Ilustración 39. Infraestructuras rodadas en el entorno del polígono Vicolozano.

Si bien las estaciones de medición referidas se encuentran relativamente alejadas del polígono industrial y, en el caso de la AV-20, sus datos se ven muy condicionados por flujos internos de la ciudad de Ávila, sí ofrecen una referencia aproximada del grado de servicio de estas infraestructuras y de su capacidad para asumir el incremento de tráfico derivado de la ampliación del polígono prevista. En relación con ello debe señalarse que si bien la ampliación del polígono industrial considerada en este Plan Regional ya se encontraba considerada por el Plan General de Ordenación Urbana y por el aprobado Plan Parcial de 2008, sin que este instrumento de ordenación de territorio modifique en modo alguno la cuantía y tipología de usos ya previstos, sus efectos sobre la red de infraestructuras existentes no fue en su momento objeto de una evaluación reglada, limitándose dichos instrumentos a validar acceso a través del polígono existente Vicolozano I, actualmente en uso, y a prefigurar unos nuevos puntos de acceso desde la N-110 sin valorar su compatibilidad con dicha infraestructura ni sus soluciones técnicas.

Tras descartar la administración estatal titular de la carretera N-110, por motivos de seguridad y grado de servicio de dicha infraestructura derivados del potencial incremento del flujo de vehículos inducido por la actuación, la posibilidad de mantenimiento como acceso único al ámbito de este Plan Regional el actualmente existente desde el enlace en T localizado en el consolidado polígono de Vicolozano I, se plantea la necesidad de realizar de un estudio específico de la accesibilidad al ámbito, con una evaluación prospectiva de los previsibles flujos de vehículos y condiciones de servicio de la carretera en el horizonte de desarrollo final de la actuación (ocupación de la UA3 del polígono Vicolozano II). A partir de este estudio, se plantean varias alternativas para la mejora de la accesibilidad al área industrial, consensuándose como la más adecuada la ejecución de una nueva glorieta en el extremo noreste del sector Vicolozano II que, aprovechando la glorieta ya ejecutada en el ámbito de su Unidad de Actuación UA2, pueda convertirse en un nuevo enlace que articule, por su posición centrada, el acceso tanto al polígono industrial existente como a la ampliación propuesta, reemplazando al actual enlace en T localizado en el extremo oeste del conjunto. Tanto los contenidos de este estudio de accesibilidad como la solución viaria propuesta, que deberá ser objeto de futuro proyecto técnico independiente, son incorporados a la documentación de este Plan Regional.

Debe por otra parte señalarse que de las actuaciones propuestas, tanto de urbanización de la Unidad de Actuación UA3 objeto específico del Plan Regional como de refuerzo del enlace viario anteriormente descrito, no se prevé una afección al drenaje actual de las carreteras estatales y sus redes de evacuación, resolviendo el área industrial la gestión de sus aguas residuales sin afectar a dichas infraestructuras. Los referidos sistemas de evacuación de aguas son descritos a modo de esquema en este Plan Regional, siendo objeto de desarrollo pormenorizado en el correspondiente Proyecto de Urbanización. De acuerdo con la información aportada por el organismo de cuenca y la agencia de Protección Civil, el ámbito de actuación no se encuentra sujeto a riesgos de inundación que deban ser tenidos en consideración en el desarrollo urbanístico del ámbito.

Un aspecto relevante a reseñar en relación al actual polígono de Vicolozano es, no obstante, su actual accesibilidad fuertemente condicionada al uso del vehículo privado. La distancia del polígono al centro de Ávila y sus principales zonas residenciales imposibilita el acceso peatonal, e incluso la conexión con el próximo núcleo de Vicolozano no resulta sencilla al requerir el cruce de una carretera nacional. Tampoco existen vías acondicionadas para una accesibilidad segura mediante vehículos no motorizados (bicicletas). En cuanto al transporte público colectivo, no existe en la actualizada una línea regular de autobuses urbanos que garantice la accesibilidad directa al área industrial, si bien existen planes para su implantación que podrían permitir a medio plazo en una reducción de la indensidad de uso de las infraestructuras al menos en lo referente al tránsito de personas trabajadoras en los polígonos.

La promoción de la ampliación del polígono, con el desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 Vicolozano II propuesta por este Plan Regional puede constituir sin embargo una oportunidad para la mejora de esta problemática, al suponer la generación de una masa crítica de personas usuarias potenciales de transporte público que mejore la viabilidad de implantación de, al menos, una línea regular de transporte público colectivo. A este respecto, y a falta de estudios más precisos, la extensión del recorrido de algunas de las líneas de autobuses urbanos actualmente existentes que llegan hasta la Escuela de Policía (Línea 1, Línea 4), puede ser una solución viable a corto plazo, sin perjuicio de la futura implantación de una línea específica. Tanto el polígono existente como su ampliación cuentan además con zonas suficientes de viario para habilitar la implantación de puntos de parada específicos.

## **5.b. Estudio específico de accesibilidad a la Unidad de Actuación UA3 del sector PP 19 Vicolozano II**

Se reproducen en este epígrafe los principales contenidos del Estudio de Accesibilidad al ámbito del Plan Regional realizado por la consultora especializada INGEDSE Ingeniería de Servicios S.L., y que tiene por objeto analizar la accesibilidad del actual polígono industrial de Vicolozano (Ávila), así como su alteración debida a la ampliación contemplada en el Plan Regional, proponiendo a partir de ello actuaciones para su mejora.

### **5.b.i. Situación actual**

#### **.5.b.i.1 Descripción**

El tramo de la carretera N-110 en el que se localiza el polígono industrial de Vicolozano se sitúa entre la intersección de acceso a la localidad de Cortos, en el P.K. aproximado 246+137, y la glorieta de conexión con los ramales de su enlace de conexión con la autopista AP-51 y la autovía AV-20, con su centro en el P.K. aproximado 249+090.

El trazado en planta del tramo indicado es muy rectilíneo, con alineaciones rectas unidas entre sí por tres alineaciones curvas de amplio radio. Por su parte, el trazado en alzado desciende hacia el puente sobre el arroyo de Berrocalejo, situado a unos 60 metros de la citada intersección de Cortos, con tipología de una intersección en T algo esviada y dotada de una raqueta para giros a la izquierda situada

en la margen izquierda de la N-110. En la fotografía adjunta siguiente se puede apreciar el tramo indicado, así como las citadas conexiones.



Ilustración 40. Actual enlace entre A-20, AP-51 y N-110 en las inmediaciones de Vicolozano (Fuente: Visor del SIGPAC)

El polígono industrial de Vicolozano se sitúa en la margen derecha de la carretera, con un acceso único desde la misma, situado en el P.K. aproximado 248+236 materializado mediante una intersección a nivel en T dotada de carriles de cambio de velocidad para giros a la derecha y de carriles de espera para giros a la izquierda.

Su fachada a la carretera es de unos 1.170 metros de longitud, definida por la calle Palma de Mallorca, vial sensiblemente paralelo a la N-110, salvo en su parte final del lado este (más alejada del actual acceso) en la que se separa ligeramente para bordear la actual estación de bombeo de las aguas residuales del polígono a la E.D.A.R. de Ávila.

La superficie del polígono actualmente edificada es de unos 466.000 m<sup>2</sup>, mientras que el Plan Regional de Ámbito Territorial plantea el desarrollo de la unidad de actuación UA3 del polígono con una superficie adicional de 696.936 m<sup>2</sup>, que cuenta con una edificabilidad de 278.774 m<sup>2</sup>, lo que supondrá una edificabilidad del orden del 60% adicional a la actualmente desarrollada.

#### **.5.b.i.2 Accesos al polígono industrial**

El actual polígono industrial cuenta exclusivamente con un acceso desde la carretera N-110 situado en el P.K. aproximado 248+236 y materializado mediante una intersección a nivel en T con movimientos canalizados mediante isletas pintadas sobre el pavimento y dotada de carriles de cambio de velocidad para giros a la derecha y de carriles de espera para giros a la izquierda.

Los giros a la derecha se realizan mediante un carril de deceleración de entrada al polígono sentido Villacastín de una longitud de unos 135 metros y un carril de aceleración de salida del polígono en el mismo sentido de unos 115 metros de longitud, ambos de tipo directo.

Por su parte, los giros a la izquierda se realizan mediante carriles de espera, de unos 125 metros de longitud para la entrada al polígono en sentido Ávila, de los que unos 47 metros corresponden a la zona de cuña, y de unos 80 metros de longitud para la salida del polígono en el mismo sentido, de los que unos 33 metros corresponden a la zona de cuña, desarrollándose la intersección entre los P.P.K.K. aproximados 248+009 y 248+423, como se puede apreciar en la fotografía aérea siguiente.



Ilustración 41. Actual acceso al polígono industrial de Vicolozano desde la carretera N-110 (Fuente: Visor del SIGPAC)

Hay que indicar que el inicio del carril de deceleración de la margen izquierda de la intersección de acceso a la localidad de Cortos se sitúa en el P.K. aproximado 246+240, a una distancia de unos 1.769 del inicio de la intersección de acceso al polígono.

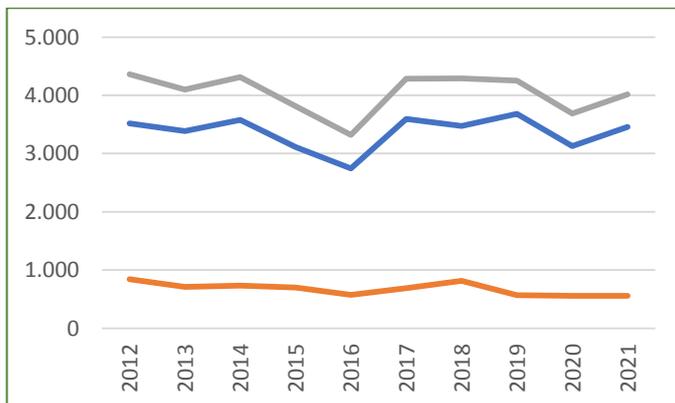
Para terminar, indicar que la carretera N-110 en la zona que nos ocupa cuenta con dos carriles de 3,50 metros de ancho y arcenes de 1,50 metros (sección 7/10), con amplias cunetas laterales de unos 3,50 metros de ancho rellenas con grava hasta enrasar con el pavimento.

### .5.b.i.3 Tráfico

En este apartado se procede a analizar el tráfico de la carretera N-110, así como el generado por el polígono industrial. Para el análisis del tráfico de la carretera N-110 se contemplan los datos de los años 2012 a 2021 extraídos de los mapas de tráfico publicados anualmente por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En la zona que nos ocupa, dichos datos provienen de la estación de aforo AV-95-2, situada en el P.K. 232+670, en la entrada a la localidad de Aldeavieja.

A continuación, se incluyen los datos correspondientes al número medio diario de vehículos que circularon por dicha estación de aforo (IMD) en cada uno de los años del indicado periodo 2012-2021, diferenciando entre vehículos ligeros y vehículos pesados, e indicando a su vez los valores totales. Asimismo, se incluye un gráfico en el que se representan dichos datos, en los que la línea roja corresponde a la IMD de vehículos pesados, la azul a la IMD de vehículos ligeros y la gris a IMD total.

TRÁFICO DE LA ESTACIÓN DE AFORO AV-95-2			
AÑO	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
2012	3.516	845	4.361
2013	3.387	710	4.097
2014	3.579	734	4.313
2015	3.115	700	3.815
2016	2.746	575	3.321
2017	3.595	691	4.286
2018	3.474	815	4.289
2019	3.684	571	4.255
2020	3.128	558	3.686
2021	3.455	560	4.015



Como se puede apreciar, se trata de valores relativamente estables, con una IMD total de entre 4.000 y 4.400 vehículos diarios, con una ligera tendencia a la baja en el periodo considerado.

Descartando los años 2015, 2016 y 2020 de mayor caída de tráfico, se obtiene un valor medio de 4.231 vehículos diarios, de los que 3.527 serían vehículos ligeros y 704 vehículos pesados, valores que consideraremos como tráfico actual, muy similares a los del año 2019 y algo superiores al 2021, último año del que se cuentan con datos.

Hay que indicar que la estación de aforo contemplada se sitúa a una distancia de unos 15,5 kilómetros del acceso al polígono, por lo que previsiblemente los datos obtenidos en ella no tendrán en consideración el tráfico de comunicación por la carretera N-110 de las localidades o conexiones a la carretera situadas en ese tramo con la ciudad de Ávila.

Así en la fotografía aérea adjunta se puede apreciar la situación de dicha estación de aforo, comprobándose como entre ella y el polígono industrial se sitúan las localidades de Aledavieja, Mediana de Voltoya, Berrocalejo de Aragona y las carreteras de acceso a Ojos Albos y a Cortos.



Ilustración 42. Localidades entre la estación de aforo AV-95-2 y el polígono industrial de Vicolozano (Fuente: GOOGLE MAPS)

Según los datos del padrón municipal del año 2022 de cada uno de los términos municipales correspondientes a dichas localidades extraídos de la página web del Instituto Nacional de Estadística (INE) la población empadronada en ellos fue de:

- Aldeavieja 165 habitantes
- Ojos Albos 83 habitantes
- Mediana de Voltoya 116 habitantes
- Berrocalejo de Aragona 53 habitantes
- Cortos 22 habitantes

Con un total de 439 habitantes, cuyos movimientos con la ciudad de Ávila no se habrían aforado en la indicada estación. Para tenerlos en consideración estimamos un 30% de viajes diarios de vehículos ligeros en sentido Ávila (los realizados en sentido Villacastín sí se habrían aforado), lo que supone:

$$439 \times 0,30 \times 2 = 263 \text{ vehículos ligeros diarios}$$

En cuanto a vehículos pesados se estiman 5 diarios para cada una de las localidades, con un total de:

$$5 \times 5 \times 2 = 50 \text{ vehículos pesados diarios}$$

Añadiendo este tráfico al obtenido en base a los datos de la estación de aforo se tendrían los siguientes valores de la IMD en el año actual hasta el acceso al polígono industrial:

$$\begin{aligned} \text{IMD}_{\text{ligeros}} &= 3.790 \text{ vehículos/día} \\ \text{IMD}_{\text{pesados}} &= 754 \text{ vehículos/día} \\ \text{IMD}_{\text{total}} &= 4.544 \text{ vehículos/día} \end{aligned}$$

Con objeto de conocer el tráfico actual generado por el polígono industrial se ha procedido a realizar el miércoles 20 de septiembre de 2023 aforos manuales en la intersección de acceso del P.K. 248+236, en los periodos de dos horas comprendidos entre 8-10, 13-15 y 17-19, estimando que dichas horas serían las de mayor tráfico de entrada y salida del mismo. En dicho aforo se han contabilizado los siguientes vehículos:

<b>AFORO DE LOS MOVIMIENTOS N-110</b>						
<b>SENTIDO VILLACASTÍN</b>				<b>SENTIDO ÁVILA</b>		
<b>HORA</b>	<b>LIGEROS</b>	<b>PESADOS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>LIGEROS</b>	<b>PESADOS</b>	<b>TOTAL</b>
8 A 10	239	46	285	198	22	220
13 A 15	247	29	276	285	28	313
17 A 19	194	29	223	254	27	281

<b>AFORO DE LOS MOVIMIENTOS P.I.</b>						
<b>ENTRADA SENTIDO VILLACASTÍN</b>				<b>SALIDA SENTIDO VILLACASTÍN</b>		
<b>HORA</b>	<b>LIGEROS</b>	<b>PESADOS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>LIGEROS</b>	<b>PESADOS</b>	<b>TOTAL</b>
8 A 10	417	36	453	19	11	30
13 A 15	189	23	212	16	6	22
17 A 19	173	24	197	18	6	24

<b>AFORO DE LOS MOVIMIENTOS P.I.</b>						
<b>ENTRADA SENTIDO ÁVILA</b>				<b>SALIDA SENTIDO ÁVILA</b>		
<b>HORA</b>	<b>LIGEROS</b>	<b>PESADOS</b>	<b>TOTAL</b>	<b>LIGEROS</b>	<b>PESADOS</b>	<b>TOTAL</b>
8 A 10	23	10	33	171	45	216
13 A 15	20	10	30	441	23	464
17 A 19	21	3	24	322	18	340

Para obtener la intensidad media diaria de los movimientos de entrada y salida del polígono se debe tener en consideración que se trata de un tráfico mayoritariamente de días laborales y, en estos, de horas lectivas. Dado que en cada caso contamos con información de seis de dichas horas, adoptaremos una IMD de 1,6 veces la suma de los datos conocidos (lo que supone considerar que en las 6 horas de menos tráfico este alcanza el 60% del total de las horas de mayor tráfico), con lo que se tendría:

<b>IMD DE LOS MOVIMIENTOS P.I.</b>			
<b>MOVIMIENTO</b>	<b>IMD LIGEROS</b>	<b>IMD PESADOS</b>	<b>IMD TOTAL</b>
ENTRADA SENTIDO VILLACASTÍN	1.246	133	1.379
SALIDA SENTIDO VILLACASTÍN	85	37	122
ENTRADA SENTIDO ÁVILA	102	37	139
SALIDA SENTIDO ÁVILA	1.494	138	1.632

Por lo que podemos considerar los siguientes valores de la IMD:

Hasta el acceso al polígono industrial desde Villacastín:

$IMD_{\text{ligeros}} =$	3.790 vehículos/día
$IMD_{\text{pesados}} =$	754 vehículos/día
$IMD_{\text{total}} =$	4.544 vehículos/día

En el acceso al polígono industrial:

$IMD_{\text{ligeros}} =$	$3.790 - 85 - 102 = 3.603$ vehículos/día
$IMD_{\text{pesados}} =$	$754 - 37 - 37 = 680$ vehículos/día
$IMD_{\text{total}} =$	$4.544 - 122 - 139 = 4.283$ vehículos/día

Pasado el acceso al polígono industrial hacia Ávila:

$IMD_{\text{ligeros}} =$	$3.603 + 1.246 + 1.494 = 6.343$ vehículos/día
$IMD_{\text{pesados}} =$	$680 + 133 + 138 = 951$ vehículos/día
$IMD_{\text{total}} =$	$4.283 + 1.379 + 1.632 = 7.294$ vehículos/día

#### **.5.b.i.4 Análisis de la situación actual**

Del análisis de los aforos realizados se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Los movimientos de entrada y salida al y desde el polígono industrial en sentido Villacastín tienen una entidad muy escasa, la mayor parte de la movilidad del polígono (del orden del 92%) se realiza hacia y desde el sentido Ávila.
- Ello hace que el tráfico de continuidad de la N-110 en la intersección de acceso al polígono sea muy similar (del orden del 94%) que el existente a continuación hacia Villacastín.
- Como ya se ha indicado, la mayor parte de los movimientos de entrada y salida al y desde el polígono industrial se realizan en sentido Ávila, lo que hace que el tráfico de continuidad de la N-110 en la intersección de acceso al polígono sea claramente inferior (en un 38%) que el existente entre dicha intersección y la de los ramales del enlace con las AP-51 y A-20.

Por último, hay que hacer hincapié en la solidez del aforo realizado, ya que en cada sentido (Villacastín y Ávila) los totales aforados de entrada y salida del polígono son del mismo orden de magnitud.

En cuanto a los totales aforados para el movimiento de continuidad en la N-110 (784 vehículos en sentido Villacastín y 814 vehículos en sentido Ávila, con un total de 1.598 vehículos en un plazo de seis horas), resultan claramente inferiores a los obtenidos anteriormente con una proporción de 2,84 (la IMD anteriormente obtenida de 4.544 vehículos/día es 2,84 veces superior a la aforada en el periodo de seis horas indicado de 1.598 vehículos/6 horas).

Se trata de un tráfico de mayor recorrido y no tan ligado a las jornadas laborales, por lo que la proporción de 2,84 aun siendo ligeramente elevada entendemos sería admisible dado que podrían existir periodos a lo largo del día de tráfico superior al aforado y, además, habría que tener en consideración la influencia de los fines de semana y festivos.

En base a lo indicado, se incluye a continuación un gráfico esquemático de los tráficos actuales en la intersección de acceso al polígono industrial, considerando que el tráfico desde la intersección del polígono hacia Villacastín se distribuye por igual entre ambos sentidos de circulación.

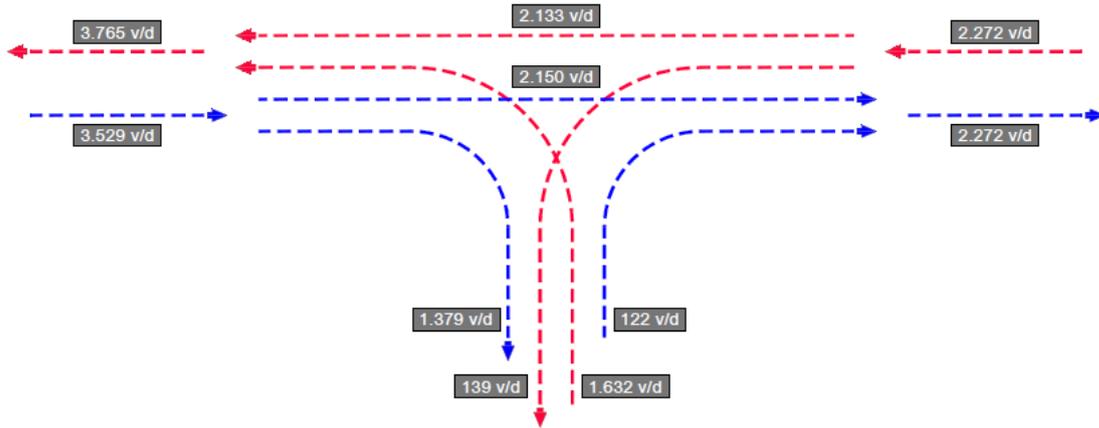


Ilustración 43. Esquema de funcionamiento actual del enlace de acceso al polígono Vicolozano I

**5.b.ii. Situación con el desarrollo del Plan Regional**

A continuación, se procede a estimar el tráfico de los distintos movimientos anteriormente indicados contando con el desarrollo de la totalidad de la ampliación del polígono industrial planteada en el Plan Regional.

Como ya se ha indicado, el polígono industrial actual cuenta en la actualidad con una superficie edificable desarrollada de unos 466.000 m<sup>2</sup>, mientras que la ampliación supone una edificabilidad adicional de 278.774 m<sup>2</sup>.

Para estimar el tráfico generado por el polígono industrial una vez realizada la ampliación y con la totalidad de su edificabilidad desarrollada se prevé que el tráfico de los distintos movimientos relacionados con dicho polígono mantendría la misma proporcionalidad que se da entre las superficies actual y futura.

El coeficiente a aplicar será:

$$C = (466.000 + 287.774) / 466.000 = 1,618$$

Con lo que el tráfico sería:

IMD DE LOS MOVIMIENTOS P.I.			
MOVIMIENTO	IMD LIGEROS	IMD PESADOS	IMD TOTAL
ENTRADA SENTIDO VILLACASTÍN	2.017	215	2.232
SALIDA SENTIDO VILLACASTÍN	138	60	198
ENTRADA SENTIDO ÁVILA	165	60	225
SALIDA SENTIDO ÁVILA	2.419	223	2.642

Por su parte, los movimientos ajenos al polígono se incrementarían en un 1,44% anual acumulativo, de acuerdo con lo establecido en la "Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento".

Considerando el pleno desarrollo de la ampliación planteada en un plazo de cinco años se tendrá un multiplicador para este tráfico de valor 1,01445 = 1,074

Con ello, se tendría:

Hasta el acceso al polígono industrial desde Villacastín:

IMD <sub>ligeros</sub> =	4.070 vehículos/día
IMD <sub>pesados</sub> =	810 vehículos/día
IMD <sub>total</sub> =	4.880 vehículos/día

En el acceso al polígono industrial:

IMD <sub>ligeros</sub> =	4.070 - 138 - 165 = 3.767 vehículos/día
IMD <sub>pesados</sub> =	810 - 60 - 60 = 690 vehículos/día
IMD <sub>total</sub> =	4.880 - 198 - 225 = 4.457 vehículos/día

Pasado el acceso al polígono industrial hacia Ávila:

IMD <sub>ligeros</sub> =	3.767 + 2.017 + 2.419 = 8.203 vehículos/día
IMD <sub>pesados</sub> =	690 + 215 + 223 = 1.128 vehículos/día
IMD <sub>total</sub> =	4.457 + 2.232 + 2.642 = 9.331 vehículos/día

A continuación, se incluyen el mismo gráfico anterior considerando desarrollada en su totalidad la ampliación planteada en el Plan Regional y manteniendo el acceso actual al polígono sin contemplar ninguna actuación en él.

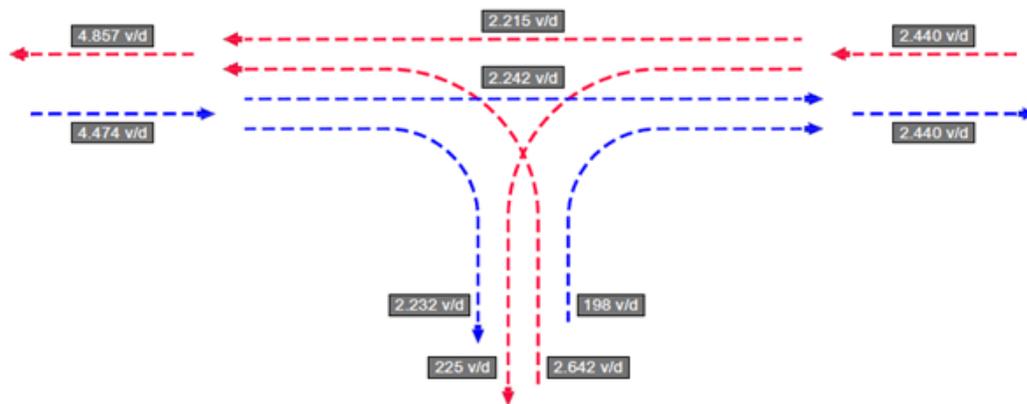


Ilustración 44. Esquema de funcionamiento del enlace de acceso al polígono Vicolozano I considerando los nuevos tráficos inducidos por el Plan Regional en un horizonte de 5 años

Manteniendo el tráfico del polígono desarrollado y el crecimiento del tráfico de la carretera, a diez años vista la IMD de la carretera sería:

Hasta el acceso al polígono industrial desde Villacastín:

IMD <sub>ligeros</sub> =	4.371 vehículos/día
IMD <sub>pesados</sub> =	870 vehículos/día
IMD <sub>total</sub> =	5.241 vehículos/día

En el acceso al polígono industrial:

IMD <sub>ligeros</sub> =	4.068 vehículos/día
IMD <sub>pesados</sub> =	750 vehículos/día
IMD <sub>total</sub> =	4.818 vehículos/día

Pasado el acceso al polígono industrial hacia Ávila:

IMD <sub>ligeros</sub> =	8.504 vehículos/día
--------------------------	---------------------

IMD<sub>pesados</sub> = 1.188 vehículos/día  
 IMD<sub>total</sub> = 9.692 = 9.331 vehículos/día

A continuación, se incluyen el mismo gráfico anterior con estos datos a diez años vista.

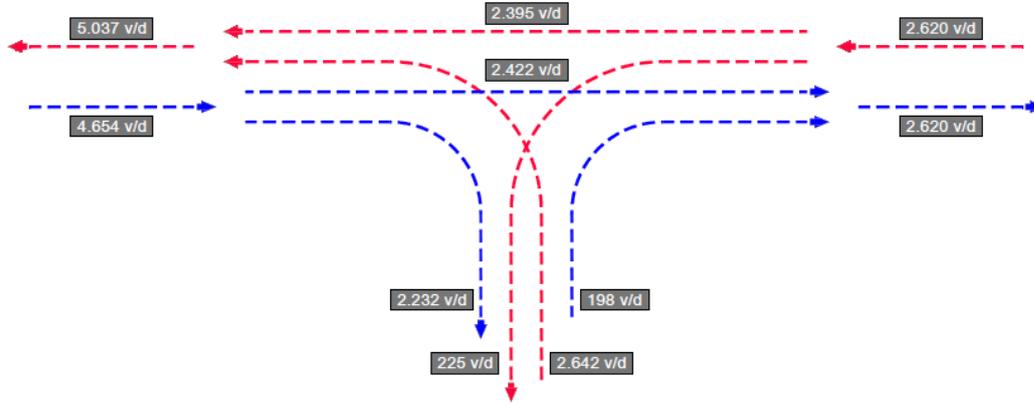


Ilustración 45. Esquema de funcionamiento del enlace de acceso al polígono Vicolozano I considerando los nuevos tráficos inducidos por el Plan Regional en un horizonte de 10 años

**5.b.iii. Afecciones a la movilidad**

**.5.b.iii.1 Capacidad de la N-110**

A continuación, se procede a analizar la afección de las actuaciones proyectadas al nivel de servicio de la carretera N-110. Dicho análisis se realiza en el tramo comprendido entre el acceso al polígono y el enlace con la AP-51 y la AV-20, dado que la mayor parte del tráfico del polígono se desarrolla hacia y desde Ávila, como se puede apreciar en los puntos 3 y 4 de este estudio.

Así, en base a los datos extraídos de dichos puntos, el valor de la IMD actual en el tramo en estudio es de 7.294 vehículos/día, mientras que a diez años vista sería de 7.828 vehículos/día sin considerar la ampliación del polígono, y de 9.691 vehículos /día con la ampliación del polígono desarrollado en su totalidad, procediendo a comparar los niveles de servicio con estos dos últimos valores.

De acuerdo con la edición de 2010 del Manual de Capacidad de Carreteras (Highway Capacity Manual 2010), en adelante HCM2010, se trataría de una carretera de Clase I, cuya función es facilitar la movilidad a velocidades relativamente altas, correspondiendo a la red principal interurbana.

Para carreteras de dos carriles, los distintos niveles de servicio se definen en la siguiente tabla:

NIVEL DE SERVICIO EN CARRETERAS DE DOS CARRILES				
Nivel de servicio	Clase I		Clase II	Clase III
	Velocidad media de recorrido (km/h)	Porcentaje de tiempo circulando en cola detrás de un vehículo más lento (%)	Porcentaje de tiempo circulando en cola detrás de un vehículo más lento (%)	Porcentaje de la velocidad media de recorrido en relación a la velocidad libre (%)
A	>88	<=35	<=40	>91.7
B	>80-88	>35-50	>40-55	>83.3-91.7
C	>72-80	>50-65	>55-70	>75.0-83.3
D	>64-72	>65-80	>70-85	>66.7-75.0
E	<64	>80	>85	>=66.7
F	Si en una o en ambas direcciones la demanda excede la capacidad			

Se obtiene la velocidad libre de la vía (FFS), entendiendo como tal la velocidad media de los vehículos cuando el tráfico por carril es inferior a 1.000 vehículos/hora, obtenida como:

$$FFS = BFFS - f_{LS} - f_A$$

Donde:

FFS es la velocidad estimada en flujo libre, en mi/h.

BFFS es la velocidad a la que está limitada la vía, en mi/h.

$f_{LS}$  es un parámetro de ajuste que depende de la anchura del carril y del arcén, en mi/h. Se obtiene de la Tabla 15-7 del Manual.

$f_A$  es un parámetro de ajuste que depende del número de accesos a la vía por milla, en mi/h. Se obtiene de la Tabla 15-8 del Manual.

En nuestro caso, en km/hora, para ancho de carriles de 3,50 metros y de arcenes de 1,50 metros,  $f_{LS}$  adopta el valor de 5,64, mientras que al no existir ningún acceso en el tramo en estudio  $f_A$  tiene un valor de = 0. Considerando un valor de BFFS de 90 km/h, se obtiene un valor de FFS de 84,36 km/hora, es decir, 52,40 millas/hora. A continuación, se incluyen las citadas tablas 15-7 y 15-8 adaptadas a km/hora

$f_{LS}$ - Reducción en la FFS (km/h)		Ancho arcén (m)				Densidad de accesos en ambas direcciones (enlaces/Km)	$f_A$ (Km/h)
		≥0-0,6	≥0,6-1,2	≥1,2-1,8	≥1,8		
Ancho de carril (m)	≥2,7-3	10,30	7,73	5,64	3,54	0	0,0
	≥3-3,3	8,53	5,96	3,86	1,77	6	4,0
	≥3,3-3,6	7,57	4,83	2,74	0,64	12	8,1
	≥3,6	6,76	4,19	2,09	0,00	18	12,1
						24	16,1

Para obtener el nivel de servicio hay que determinar la velocidad media de recorrido (ATS) o el porcentaje circulando en cola (PTSF)

A continuación, se determinan las intensidades en vehículos equivalentes que intervendrán en los cálculos, tanto para estimar la ATS como para determinar el PTSF.

Para ello se obtiene el valor de  $V_p$ , intensidad horaria en vehículos ligeros equivalentes, correspondiente al flujo equivalente por hora considerando ambos sentidos, según la siguiente expresión:

$$V_p = \frac{IH}{FHP \cdot f_G \cdot f_{VP}}$$

Siendo:

IH la intensidad horaria en vehículos ligeros equivalentes en el cuarto de hora de mayor tráfico en vehículos/hora

FHP el factor de hora punta

$f_G$  un factor de ajuste por pendiente. Se obtiene de la tabla 15-16 del Manual

$f_{VP}$  un factor de ajuste por vehículos pesados

Dado que nos interesa el estudio de la carretera en los momentos de mayor intensidad de comunicación entre Ávila y el polígono industrial, adoptamos para la situación actual los distintos valores del aforo realizado, considerando que para cada uno de los periodos de dos horas aforados el tráfico se distribuye por igual en cada hora.

Por otra parte, adoptamos para el cuarto de hora de mayor tráfico el 30% de los valores anteriores.

Los factores de hora punta se obtienen como cociente entre los tráficos horarios considerados y el valor de IH.

El valor de  $f_G$  se obtiene de la citada tabla 15-16.

<b>Intensidad por sentido analizado (veh/h)</b>	<b>Terreno Llano</b>	<b>Terreno Ondulado</b>
≤100	1,00	0,73
200	1,00	0,80
300	1,00	0,85
400	1,00	0,90
500	1,00	0,96
600	1,00	0,97
700	1,00	0,99
800	1,00	1,00
≥900	1,00	1,00

Por otra parte,  $f_{VP}$  se obtendrá según la siguiente expresión:

$$f_{VP} = \frac{1}{(1 + P_C * (E_C - 1) + P_R * (E_R - 1))}$$

Siendo PC el tanto por uno de camiones, PR el de vehículos ligeros y  $E_C$  y  $E_R$  coeficientes de equivalencia definidos en la tabla 15.8 del Manual.

<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Intensidad por sentido analizado (veh/h)</b>	<b>Terreno Llano</b>	<b>Terreno Ondulado</b>
Camiones, $E_C$	≤100	1,1	1,9
	200	1,1	1,8
	300	1,1	1,7
	400	1,1	1,6
	500	1,0	1,4
	600	1,0	1,2
	700	1,0	1,0
	800	1,0	1,0
	≥900	1,0	1,0
$E_{VR}$	todos	1,0	1,0

A continuación se incluyen los correspondientes casos de  $V_p$ , para cada uno de los periodos horarios aforados y en tres situaciones, el estado actual, a diez años vista sin ejecutar la ampliación del polígono industrial y a diez años vista con dicha ampliación ejecutada y desarrollada en su totalidad.

- Estado actual
  - Tráfico actual en periodos aforados de 2 horas

TRÁFICO 8 A 10	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	285	453	738	46	36	82
SENTIDO ÁVILA	220	216	436	22	45	67
TOTAL	505	669	1174	68	81	149

TRÁFICO 13 A 15	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	276	212	488	29	23	52
SENTIDO ÁVILA	313	464	777	28	23	51
TOTAL	589	676	1265	57	46	103

TRÁFICO 17 A 19	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	223	197	420	29	24	53
SENTIDO ÁVILA	281	340	621	27	18	45
TOTAL	504	537	1041	56	42	98

- Valores IH

TRÁFICO 8 A 10	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	172	272	444	28	20	48
SENTIDO ÁVILA	132	128	260	12	28	40
TOTAL	304	400	704	40	48	88

TRÁFICO 13 A 15	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	164	128	292	20	16	36
SENTIDO ÁVILA	188	280	468	16	16	32
TOTAL	352	408	760	36	32	68

TRÁFICO 17 A 19	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	136	120	256	20	16	36
SENTIDO ÁVILA	168	204	372	16	12	28
TOTAL	304	324	628	36	28	64

- Valores FHP

TRÁFICO 8 A 10	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,83	0,83	0,83
SENTIDO ÁVILA	0,83	0,84	0,84
TOTAL	0,83	0,84	0,84

TRÁFICO 13 A 15	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,84	0,83	0,84
SENTIDO ÁVILA	0,84	0,83	0,83
TOTAL	0,84	0,83	0,83

TRÁFICO 17 A 19	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,82	0,83	0,82
SENTIDO ÁVILA	0,84	0,83	0,84
TOTAL	0,83	0,83	0,83

○ *Valores  $f_G$  y  $f_{VP}$*

**TRÁFICO 8 A 10**

	TOTAL	fG	EC	fVP
SENTIDO VILLACASTÍN	444	0,9264	1,5120	0,9476
SENTIDO ÁVILA	260	0,8300	1,7400	0,8978
TOTAL	704	0,8908	1,5962	0,9306

**TRÁFICO 13 A 15**

	TOTAL	fG	fG	fVP
SENTIDO VILLACASTÍN	292	0,8460	1,7080	0,9197
SENTIDO ÁVILA	468	0,9408	1,4640	0,9692
TOTAL	760	0,9044	1,5577	0,9525

**TRÁFICO 17 A 19**

	TOTAL	fG	fG	fVP
SENTIDO VILLACASTÍN	256	0,8280	1,7440	0,9053
SENTIDO ÁVILA	372	0,8860	1,6280	0,9549
TOTAL	628	0,8624	1,6753	0,9356

○ *Valores  $V_d$*

**TRÁFICO 8 A 10**

	Vp
SENTIDO VILLACASTÍN	609
SENTIDO ÁVILA	415
TOTAL	1024

**TRÁFICO 13 A 15**

	Vp
SENTIDO VILLACASTÍN	447
SENTIDO ÁVILA	618
TOTAL	1065

**TRÁFICO 17 A 19**

	Vp
SENTIDO VILLACASTÍN	416
SENTIDO ÁVILA	523
TOTAL	939

● **Situación a diez años vista sin ampliación del P.I.**

○ *Tráfico estimado en periodos aforados de 2 horas*

**TRÁFICO 8 A 10**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	329	453	782	53	36	89
SENTIDO ÁVILA	254	216	470	25	45	70
TOTAL	583	669	1252	78	81	159

**TRÁFICO 13 A 15**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	318	212	530	33	23	56
SENTIDO ÁVILA	361	464	825	32	23	55
TOTAL	679	676	1355	65	46	111

**TRÁFICO 17 A 19**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	257	197	454	33	24	57
SENTIDO ÁVILA	324	340	664	31	18	49
TOTAL	581	537	1118	64	42	106

○ *Valores IH*

**TRÁFICO 8 A 10**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	200	272	472	32	20	52

SENTIDO ÁVILA	152	128	280	16	28	44
TOTAL	352	400	752	48	48	96
<b>TRÁFICO 13 A 15</b>	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	192	128	320	20	16	36
SENTIDO ÁVILA	216	280	496	20	16	36
TOTAL	408	408	816	40	32	72
<b>TRÁFICO 17 A 19</b>	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	156	120	276	20	16	36
SENTIDO ÁVILA	196	204	400	20	12	32
TOTAL	352	324	676	40	28	68

○ Valores FHP

<b>TRÁFICO 8 A 10</b>	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,83	0,83	0,83
SENTIDO ÁVILA	0,84	0,84	0,84
TOTAL	0,83	0,84	0,83
<b>TRÁFICO 13 A 15</b>	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,83	0,83	0,83
SENTIDO ÁVILA	0,84	0,83	0,83
TOTAL	0,83	0,83	0,83
<b>TRÁFICO 17 A 19</b>	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,83	0,83	0,83
SENTIDO ÁVILA	0,83	0,83	0,83
TOTAL	0,83	0,83	0,83

○ Valores  $f_G$  y  $f_{VP}$

<b>TRÁFICO 8 A 10</b>	TOTAL	$f_G$	EC	$f_{VP}$
SENTIDO VILLACASTÍN	472	0,9432	1,4560	0,9522
SENTIDO ÁVILA	280	0,8400	1,7200	0,8984
TOTAL	752	0,9048	1,5543	0,9339
<b>TRÁFICO 13 A 15</b>	TOTAL	$f_G$	$f_G$	$f_{VP}$
SENTIDO VILLACASTÍN	320	0,8600	1,6500	0,9319
SENTIDO ÁVILA	496	0,9576	1,4080	0,9712
TOTAL	816	0,9193	1,5029	0,9575
<b>TRÁFICO 17 A 19</b>	TOTAL	$f_G$	$f_G$	$f_{VP}$
SENTIDO VILLACASTÍN	276	0,8380	1,7240	0,9137
SENTIDO ÁVILA	400	0,9000	1,6000	0,9542
TOTAL	676	0,8747	1,6506	0,9386

○ Valores  $V_p$

**TRÁFICO 8 A 10**

	Vp
SENTIDO VILLACASTÍN	633
SENTIDO ÁVILA	442
TOTAL	1075

**TRÁFICO 13 A 15**

	Vp
SENTIDO VILLACASTÍN	481
SENTIDO ÁVILA	643
TOTAL	1124

**TRÁFICO 17 A 19**

	Vp
SENTIDO VILLACASTÍN	434
SENTIDO ÁVILA	561
TOTAL	995

● **Situación a diez años vista con ampliación del P.I. desarrollada en su totalidad**

○ Tráfico estimado en periodos aforados de 2 horas

**TRÁFICO 8 A 10**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	329	733	1062	53	58	111
SENTIDO ÁVILA	254	349	603	25	73	98
TOTAL	583	1082	1665	78	131	209

**TRÁFICO 13 A 15**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	318	343	661	33	37	70
SENTIDO ÁVILA	361	751	1112	32	37	69
TOTAL	679	1094	1773	65	74	139

**TRÁFICO 17 A 19**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	257	319	576	33	39	72
SENTIDO ÁVILA	324	550	874	31	29	60
TOTAL	581	869	1450	64	68	132

○ Valores IH

**TRÁFICO 8 A 10**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	200	440	640	32	36	68
SENTIDO ÁVILA	152	212	364	16	44	60
TOTAL	352	652	1004	48	80	128

**TRÁFICO 13 A 15**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	192	208	400	20	24	44
SENTIDO ÁVILA	216	452	668	20	24	44
TOTAL	408	660	1068	40	48	88

**TRÁFICO 17 A 19**

	TOTAL			PESADOS		
	N-110	P.I.	TOTAL	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	156	192	348	20	24	44
SENTIDO ÁVILA	196	332	528	20	20	40
TOTAL	352	524	876	40	44	84

○ Valores FHP

TRÁFICO 8 A 10	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,83	0,83	0,83
SENTIDO ÁVILA	0,84	0,83	0,83
TOTAL	0,83	0,83	0,83

TRÁFICO 13 A 15	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,83	0,83	0,83
SENTIDO ÁVILA	0,84	0,83	0,83
TOTAL	0,83	0,83	0,83

TRÁFICO 17 A 19	TOTAL		
	N-110	P.I.	TOTAL
SENTIDO VILLACASTÍN	0,83	0,83	0,83
SENTIDO ÁVILA	0,83	0,83	0,83
TOTAL	0,83	0,83	0,83

○ Valores  $f_G$  y  $f_{VP}$

TRÁFICO 8 A 10	TOTAL	$f_G$	EC	$f_{VP}$
SENTIDO VILLACASTÍN	640	0,9780	1,1200	0,9874
SENTIDO ÁVILA	364	0,8820	1,6360	0,9051
TOTAL	1004	0,9432	1,3071	0,9623

TRÁFICO 13 A 15	TOTAL	$f_G$	$f_G$	$f_{VP}$
SENTIDO VILLACASTÍN	400	0,9000	1,6000	0,9381
SENTIDO ÁVILA	668	0,9836	1,0640	0,9958
TOTAL	1068	0,9523	1,2647	0,9787

TRÁFICO 17 A 19	TOTAL	$f_G$	$f_G$	$f_{VP}$
SENTIDO VILLACASTÍN	348	0,8740	1,6520	0,9238
SENTIDO ÁVILA	528	0,9628	1,3440	0,9746
TOTAL	876	0,9275	1,4664	0,9572

○ Valores  $V_p$

TRÁFICO 8 A 10	$V_p$
SENTIDO VILLACASTÍN	798
SENTIDO ÁVILA	549
TOTAL	1347

TRÁFICO 13 A 15	$V_p$
SENTIDO VILLACASTÍN	571
SENTIDO ÁVILA	822
TOTAL	1393

TRÁFICO 17 A 19	$V_p$
SENTIDO VILLACASTÍN	519
SENTIDO ÁVILA	678
TOTAL	1197

Los valores obtenidos en las tres situaciones analizadas son inferiores a 1.700 vehículos/hora por carril y a 3.200 vehículos/hora en la calzada completa, por lo que no se considera que existan ni que pudieran existir problemas de capacidad de la carretera en el tramo en estudio, independientemente de la ampliación del polígono y de su grado de desarrollo.

El valor del PTSF se obtiene según la siguiente expresión:

$$PTSF_d = BPTSF_d + f_{np,PTSF} \left( \frac{V_{d,PTSF}}{V_{d,PTSF} + V_{o,PTSF}} \right)$$

Siendo  $BPTSF_d$  el porcentaje de tiempo básico de persecución, obtenido mediante la siguiente expresión:

$$BPTSF_d = 100 \cdot \left( 1 - e^{(a \cdot v_d^b)} \right)$$

Dónde a y b son coeficientes obtenidos a partir de la tabla 15-20 del Manual para la intensidad  $V_o$  en sentido opuesto.

Intensidad opuesta $V_o$ (veh/h)	a	b
≤200	-0,0014	0,973
400	-0,0022	0,923
600	-0,0033	0,87
800	-0,0045	0,833
1.000	-0,0049	0,829
1.200	-0,0054	0,825
1.400	-0,0058	0,821
≥1,600	-0,0062	0,817

Por su parte  $f_{np,PTSF}$  es un factor que tiene en consideración la prohibición de adelantar. En la actualidad dicha maniobra está prohibida en la totalidad del tramo en estudio, lo que se mantendrá con las actuaciones propuestas.

Se obtiene a partir de las tablas 15-21 siguientes.

Intensidad (veh/d) $V_p=V_d+V_o$	% de zonas con prohibición de adelantar					
	0	20	40	60	80	100
200	9,0	29,2	43,4	49,4	51,0	52,6
400	16,2	41,0	54,2	61,6	63,8	65,8
600	15,8	38,2	47,8	53,2	55,2	56,8
800	15,8	33,8	40,4	44,0	44,8	46,6
1400	12,8	20,0	23,8	26,2	27,4	28,6
2000	10,0	13,6	15,8	17,4	18,2	18,8
2600	5,5	7,7	8,7	9,5	10,1	10,3
3200	3,3	4,7	5,1	5,5	5,7	6,1

Para cada una de las tres situaciones analizadas se tiene:

• Estado actual

TRÁFICO 8 A 10

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	609	415	1024	-0,0023	0,9190	56,27	39,88	79,98
SENTIDO ÁVILA	415	609	1024	-0,0034	0,8683	46,71	39,88	62,87

TRÁFICO 13 A 15

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	447	618	1065	-0,0034	0,8667	49,10	38,65	65,32
SENTIDO ÁVILA	618	447	1065	-0,0025	0,9105	57,47	38,65	79,90

TRÁFICO 17 A 19

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	416	523	939	-0,0029	0,8904	46,09	42,43	64,89
SENTIDO ÁVILA	523	416	939	-0,0023	0,9188	51,31	42,43	74,94

• Situación a diez años vista sin ampliación del P.I.

TRÁFICO 8 A 10

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	633	442	1075	-0,0024	0,9119	58,17	38,35	80,75
SENTIDO ÁVILA	442	633	1075	-0,0035	0,8639	49,08	38,35	64,84

TRÁFICO 13 A 15

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	481	643	1124	-0,0036	0,8620	51,81	36,88	67,59
SENTIDO ÁVILA	643	481	1124	-0,0026	0,9015	59,34	36,88	80,44

TRÁFICO 17 A 19

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	434	561	995	-0,0031	0,8803	47,66	40,75	65,44
SENTIDO ÁVILA	561	434	995	-0,0024	0,9140	54,02	40,75	76,99

• Situación a diez años vista con ampliación del P.I. desarrollada en su totalidad

TRÁFICO 8 A 10

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	798	549	1347	-0,0030	0,8835	66,92	30,19	84,81
SENTIDO ÁVILA	549	798	1347	-0,0045	0,8334	57,74	30,19	70,04

TRÁFICO 13 A 15

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	571	822	1393	-0,0045	0,8326	59,20	28,81	71,01
SENTIDO ÁVILA	822	571	1393	-0,0031	0,8777	67,89	28,81	84,89

TRÁFICO 17 A 19

	Vd	Vo	Vp	a	b	BPTFSd	Fnp,BTFS	PTSFd
SENTIDO VILLACASTÍN	519	678	1197	-0,0038	0,8556	54,74	34,69	69,78
SENTIDO ÁVILA	678	519	1197	-0,0029	0,8915	61,47	34,69	81,12

En vista de los resultados obtenidos se puede concluir que en la actualidad el tramo de la carretera N-110 entre el acceso al polígono industrial de Vicolozano y el enlace con las vías de alta capacidad AP-51 y AV-20 cuenta con un nivel de servicio en el límite entre las clases D y E, con porcentajes de tiempo circulando en cola detrás de un vehículo más lento en la hora más desfavorable del 79,98% en sentido Villacastín y del 79,90% en sentido Ávila.

A diez años vista, sin realizar ninguna actuación en el polígono industrial, el nivel de servicio habría pasado al E, con porcentajes de tiempo circulando en cola detrás de un vehículo más lento en la hora más desfavorable del 80,75% en sentido Villacastín y del 80,44% en sentido Ávila, comprendidos en ambos casos entre el 80 y el 85%.

Por último, a diez años vista pero con la ampliación del polígono ejecutada y contando con su pleno desarrollo el nivel de servicio se mantendría en el E, así como los porcentajes de tiempo circulando en cola detrás de un vehículo más lento en la hora más desfavorable comprendidos en ambos casos entre

el 80 y el 85%, con valores del 84,81% en sentido Villacastín y del 84,89% en sentido Ávila, con lo que se puede concluir que en el tramo indicado en el año horizonte la ampliación del polígono industrial no empeoraría el nivel de servicio que se produciría sin dicha ampliación, aumentando muy ligeramente el porcentaje de tiempo circulando en cola detrás de un vehículo más lento.

#### **5.b.iv. Actuaciones propuestas**

Según establece la ORDEN de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios (con sus modificaciones correspondientes a la Orden FOM/1740/2006, de 24 de mayo, la Orden FOM/392/2006, de 14 de febrero, y la Orden de 13 septiembre 2001), *“cuando la IMD en la carretera, supere o iguale los 5.000 vehículos, será preciso que la actuación urbanística contemple la ejecución de un enlace a distinto nivel o la conexión a uno existente, mediante las oportunas vías de servicio”*, cuestión que a su vez se contempla en la Norma 3.1-I.C. *“Trazado”* en la que se establece que una vez superado el indicado umbral de la IMD *“no se permitirán las maniobras de giro a la izquierda a nivel”*.

En el caso que nos ocupa, la IMD de la carretera en la zona de intersección a cinco años vista no alcanzaría los 5.000 vehículos diarios, pero el valor de la IMD sería muy próximo a dicha cantidad (4.880 vehículos diarios), superándose claramente a diez años vista (5.241 vehículos diarios). Por otra parte, el indicado umbral ya fuera de la intersección, entre esta y el enlace con la autopista AP-51 y la autovía AV-20, estimamos que ya se supera en la actualidad, por lo que parece aconsejable acometer la remodelación del actual acceso a nivel, sustituyéndola por nuevos accesos mediante enlaces a distinto nivel.

El actual acceso al polígono se sitúa en su lateral oeste, por la calle Barcelona que cuenta con doble carril por sentido de circulación hasta su intersección con la calle Murcia, con conexión junto al acceso con la calle Palma de Mallorca (que bordea el polígono por el norte), de un carril por sentido de circulación en la mayor parte de su trazado, hasta el entorno de su intersección con la calle Cádiz, que con dirección norte - sur cuenta en su totalidad con doble carril por sentido.

En la fotografía aérea siguiente se han representado los viales del actual polígono industrial, señalando en rojo los que cuentan con doble carril por sentido de circulación y en azul aquellos en los que únicamente hay un carril por sentido de circulación.

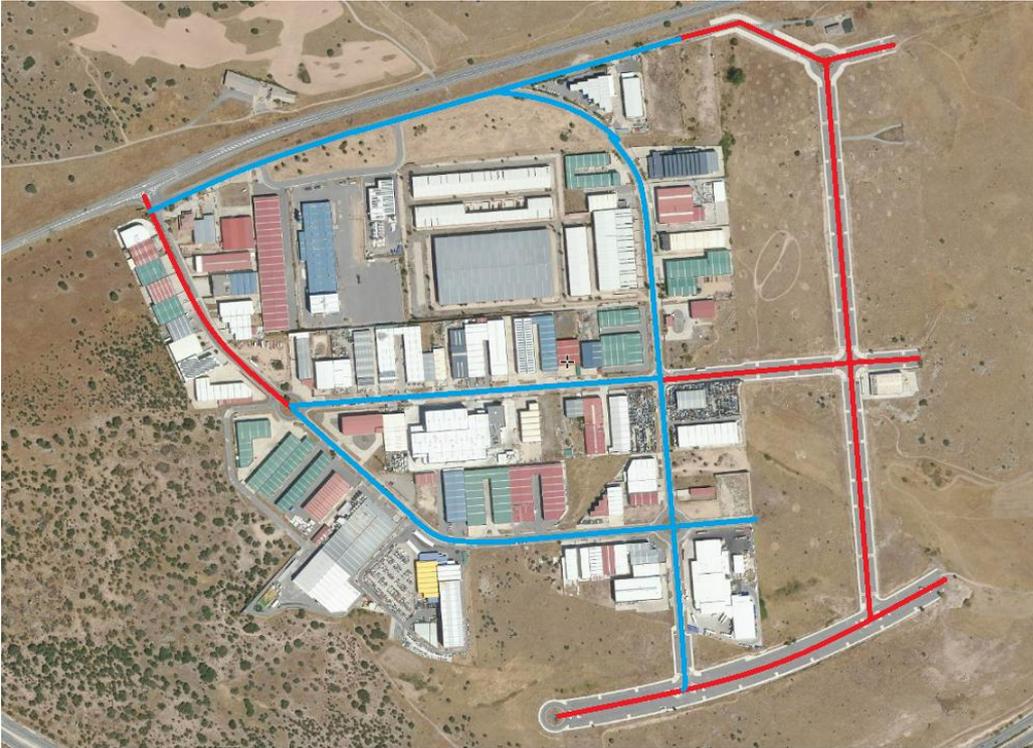


Ilustración 46. Viales del actual polígono industrial de Vilcolozano (Fuente: GOOGLE MAPS)

Por su parte, en la fotografía aérea siguiente se han representado los viales de la ampliación proyectada, señalando en rojo los que cuentan con doble carril por sentido de circulación y en azul aquellos en los que únicamente hay un carril por sentido de circulación.



Ilustración 47. Viales del actual polígono industrial de Vilcolozano

Una posible alternativa sería contemplar un doble acceso al polígono, planteando un primer enlace en la misma situación del acceso existente para dar servicio al actual polígono, así como un segundo enlace para su ampliación, pero entendemos que se trata de una alternativa que no sería viable ya que la distancia máxima entre los centros de ambos enlaces sería de unos 1.800 metros y el centro del segundo enlace quedaría a unos 250 metros de la actual intersección de acceso a Cortos.

Así la citada Norma 3.1-I.C. "Trazado" establece en su punto 10.7.1. que "Si no existe previsión de duplicación de calzada, la distancia entre enlaces consecutivos será mayor o igual que dos kilómetros (2 km) medida entre las secciones características de los carriles de cambio de velocidad más próximos", cuestión que claramente no se cumpliría dado que la distancia entre las indicadas secciones características sería muy inferior a los 1.800 metros indicados y, por tanto, muy inferior a la de la normativa vigente, por lo que entendemos que se debe proceder a plantear un único enlace para acceso a la totalidad del polígono industrial ampliado.

Contemplar este enlace en la ubicación del actual acceso resulta de gran complejidad, ya que los viales del polígono quedan muy próximos a la carretera N-110 y para disponer del espacio necesario habría que plantear una variante de su trazado en planta que la alejara del polígono.

Además, esta solución obligaría a que para acceder a la zona ampliada el tráfico utilizara la red interior de viales del polígono que, como se puede apreciar en la figura anterior, corresponden a calles con un carril por sentido de circulación.

En la fotografía aérea siguiente se puede apreciar el actual acceso al polígono y la indicada falta de espacio para desarrollar un enlace sin proceder en paralelo a separar el trazado de la carretera N-110 del polígono.



Ilustración 48. Viales del actual polígono industrial de Vilcolozano en el actual acceso (Fuente: GOOGLE MAPS)

Por ello la propuesta planteada se centra en la construcción de un único enlace en el centro de gravedad del polígono ampliado, en el entorno de la calle Cádiz, ortogonal a la N-110 y que cuenta con doble carril por sentido de circulación, convirtiéndola en la arteria principal de entrada al polígono y desde la que se distribuiría el tráfico hacia el actual polígono por los viales correspondientes a las calles Palma de Mallorca y Murcia, así como por la calle que perimetra el polígono por el sur, y hacia la ampliación por los nuevos viales que se proyectan enfrentados con dichas calles y que se pueden apreciar en la figura anterior.

### 5.b.v. Descripción del enlace propuesto

#### .5.b.v.1 Descripción del enlace

Como ya se ha indicado, se propone la unan solución de mejora unificada para los accesos al polígono, mediante la construcción de un enlace a distinto nivel situado en el entorno de la calle Cádiz del actual polígono industrial, con su centro situado en el P.K. aproximado 247+322 de la carretera N-110, a unos 914 metros hacia el este del actual acceso.

Dada la proximidad de los viales del polígono industrial (tanto actuales como futuros), se plantea con tipología de glorieta cerrada a nivel del terreno actual, elevando la rasante de la carretera para pasar por encima de dicha glorieta y con ramales directos que permitan la totalidad de los movimientos de giro a la derecha (entrada y salida en sentido Villacastín) y a la izquierda (entrada y salida en sentido Ávila).

En base a esta propuesta se incluyen a continuación los esquemas de distribución de tráfico anteriores, tanto para la situación actual como a cinco y diez años vista, considerando para los dos últimos la ampliación del polígono completamente desarrollada.

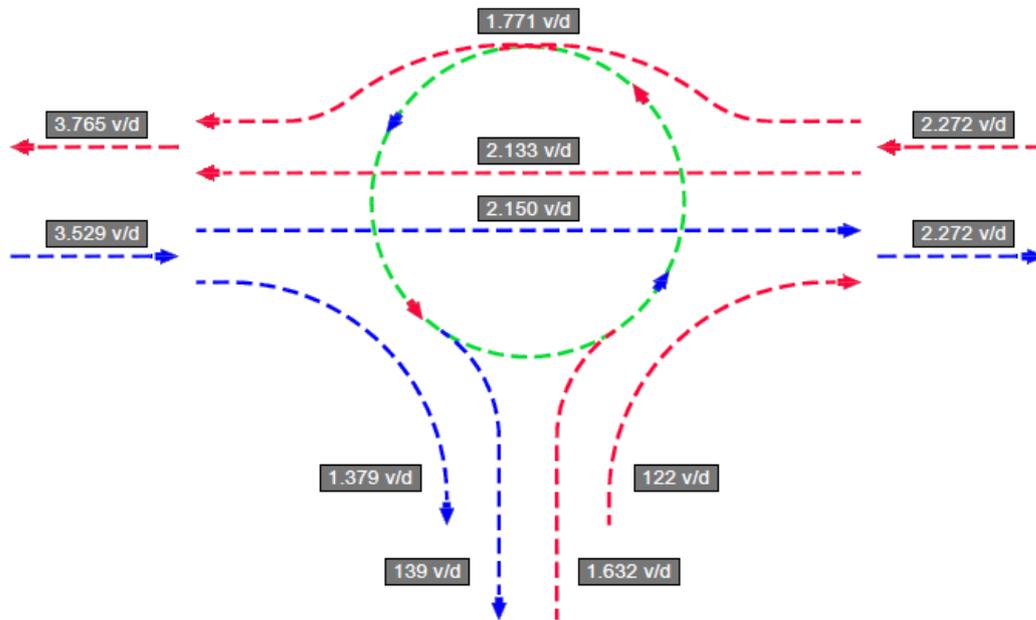


Ilustración 49. Distribución del tráfico en el nuevo enlace con el tráfico actual

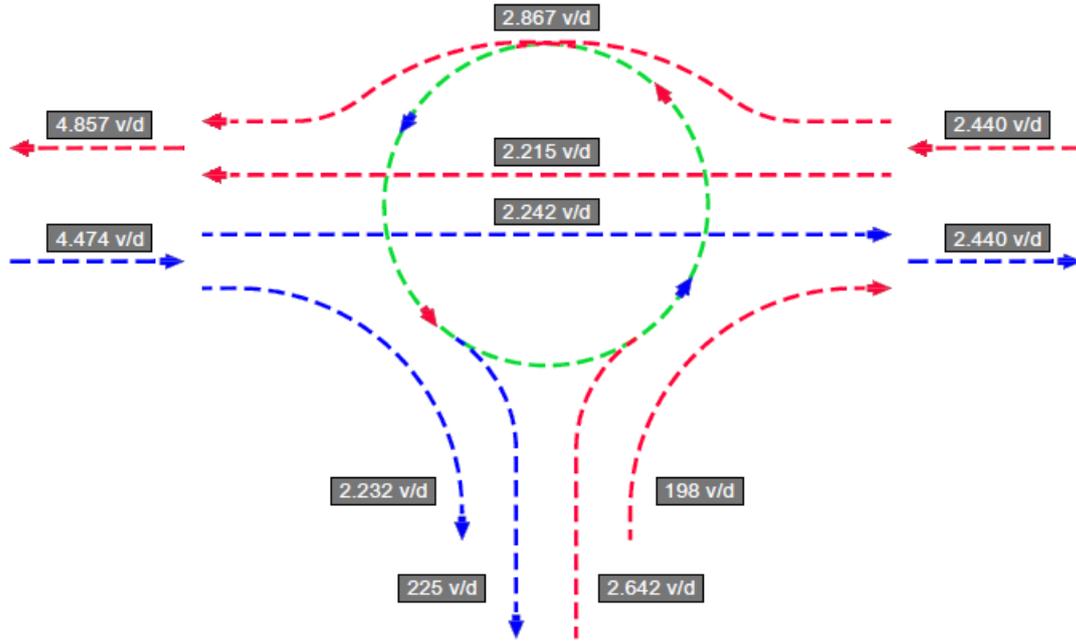


Ilustración 50. Distribución del tráfico en el nuevo enlace a cinco años vista (ampliación del P.I. desarrollada en su totalidad)

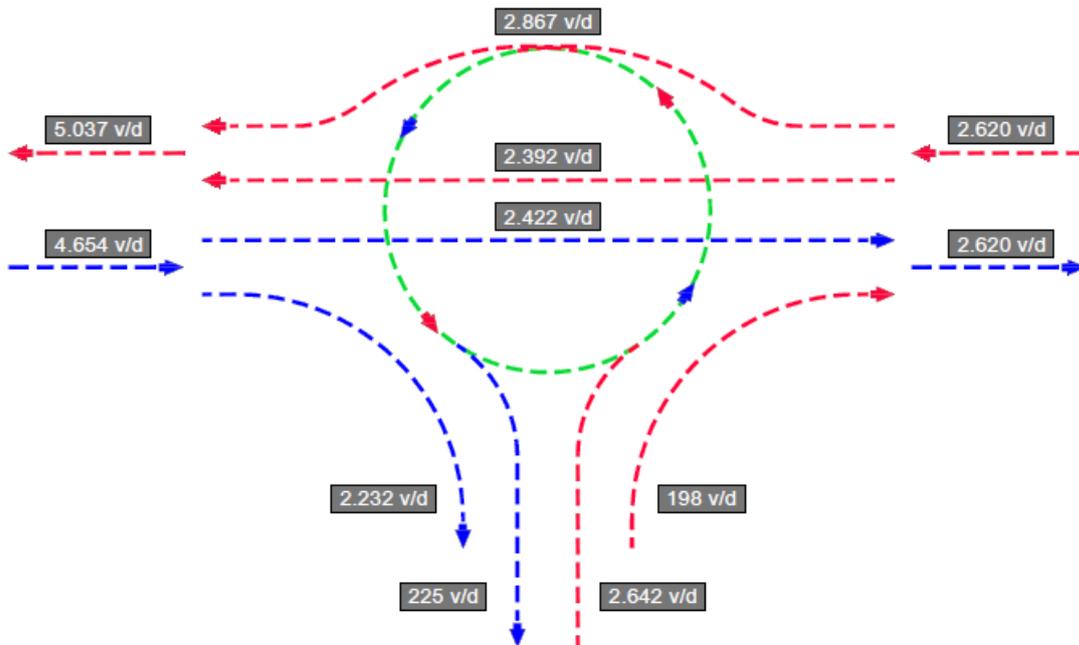


Ilustración 51. Distribución del tráfico en el nuevo enlace a diez años vista (ampliación del P.I. desarrollada en su totalidad)

Según el artículo 10.6.4. de la Norma 3.1-I.C. el diámetro exterior de una calzada anular de dos carriles concéntricos no regulada por semáforos en glorietas periurbanas e interurbanas debe estar comprendido entre cincuenta y cinco y sesenta metros, debiendo ser justificados diámetros mayores (si bien en dicho artículo se admiten diámetros superiores para glorietas que formen parte de un enlace tipo diamante con glorieta superior o inferior).

En nuestro caso dado que corresponde a un enlace a distinto nivel, con conexión de dos ramales de enlace enfrentados entre sí y dejando espacio entre ellos para los terraplenes del nuevo trazado en

alzado de la N-110 se opta por considerar un diámetro entre líneas blancas exteriores de 80 metros, idéntico al existente en la actual glorieta del enlace entre la AP-51, la AV-20 y la N-110.

El ancho de la calzada anular hasta diámetros de 60 metros se fija en la tabla 10.5 incluida en el citado artículo, reduciéndose el ancho según aumenta el diámetro hasta un mínimo de 8,60 metros en situación IV en la situación más desfavorable de circulación simultánea de un autobús rígido y un turismo. En nuestro caso adoptaremos el ancho de la calzada anular de 8 metros, dotada con arcenes exterior de 1,50 metros e interior de 1 metro.

En cuanto a la elevación de la rasante de la N-110, la tabla 5.2 del artículo 5.2.1 se fija la pendiente máxima de la rasante que, para una velocidad de 90 km/hora, se establece en el 5%, si bien se admite alcanzar el 7% en situaciones excepcionales.

Asimismo, en la tabla 5.3 del artículo 5.2.3.1. se fijan los parámetros mínimos de los acuerdos verticales, tanto por visibilidad de parada como por visibilidad de adelantamiento, estableciéndose para dicha velocidad en 3.500 y 4.800 respectivamente en acuerdos convexos y en 3.800 y 6.500 en acuerdos cóncavos.

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 7.3.7 se considera un gálibo mínimo de 5,30 metros sobre la calzada anular de la glorieta, por lo que se estima que la elevación de la rasante de la N-110 alcanzaría del orden de un máximo de 7,50 metros.

Por último, se estima una pendiente uniforme de la carretera N-110 hacia el arroyo Berrocalejo (sentido decreciente de kilometración, hacia Villacastín) del 3,5%, procediéndose con los indicados valores al prediseño del nuevo perfil longitudinal de la carretera N-110, estimándose que su pendiente al paso sobre la glorieta será del 1%.

- Lado Ávila
  - Pendiente actual 3,5%
  - Pendiente proyectada 1%
  - Acuerdo convexo 3.800
  - Acuerdo cóncavo 3.500
  - Longitud acuerdos  $(3.800 + 3.500) \times (0,035 + 0,01) = 328,50$  m
  - Longitud entre vértices  $7,50 / (0,035 + 0,01) = 166,67$  m
  - Longitud total  $166,67 + 328,50 / 2 = 331$  m
- Lado Villacastín
  - Pendiente actual 3,5%
  - Pendiente proyectada 5%
  - Acuerdo convexo 3.800
  - Acuerdo cóncavo 3.500
  - Longitud acuerdos  $(3.800 + 3.500) \times (0,05 - 0,035) = 109,50$  m
  - Longitud entre vértices  $7,50 / (0,05 - 0,035) = 500$  m
  - Longitud total  $500 + 109,50 / 2 = 555$  m

El correspondiente terraplén contará con dos obras de paso sobre la glorieta, que se prevén de 17 metros de luz libre, considerando una separación entre los bordes de calzada anular y los correspondientes estribos de la estructura de 4,50 metros  $(4,50 \times 2 + 8)$ .

Es decir, considerando el centro de la glorieta en el P.K. 247+322, la modificación de rasante de la N-110 se planteará entre los P.P.K.K. 246+722,500 y 247+697,500, con una longitud de 975 metros, planteándose con pendientes del 1% en el lado Ávila y del 5% en el lado Villacastín, con acuerdos verticales de parámetros 3.500 convexos y 3.800 cóncavos.

Con este nivel de predimensionado, los ramales de enlace se plantean con sus secciones características de inicio en los indicados P.P.K.K. a partir de los cuales se plantearán carriles de aceleración y deceleración de tipo paralelo.

De acuerdo con la tabla 8.2 del artículo 5.2.1.2. de la Norma, para una inclinación de la rasante del 3,5% y velocidades de entre 90 y 60 km/hora consideramos longitudes del carril de 118 metros en contra de la pendiente (en el lado Ávila) y de 75 metros a favor (en el lado Villacastín).

Asimismo, de acuerdo con la tabla 8.1 de dicho artículo, para 90 km/hora se considera una longitud de la cuña de transición de 115 metros, con lo que los inicios de los carriles de cambio de velocidad se situarían en los P.P.K.K. 246+532,500 y 247+930,500, y sus secciones características en los P.P.K.K. 246+565 y 247+898.

En el nuevo trazado en alzado se mantiene la sección actual de la N-110, formada por dos carriles de 3,50 metros de ancho con arcenes de 1,50 metros y bermas de 1,00 metro, con una plataforma de 12 metros, mientras que los ramales se plantean con 4,00 metros de ancho, con arcén exterior de 1,50 metros e interior de 1,00 m., con bermas de 1,00 m., con una plataforma de 8,50 metros.

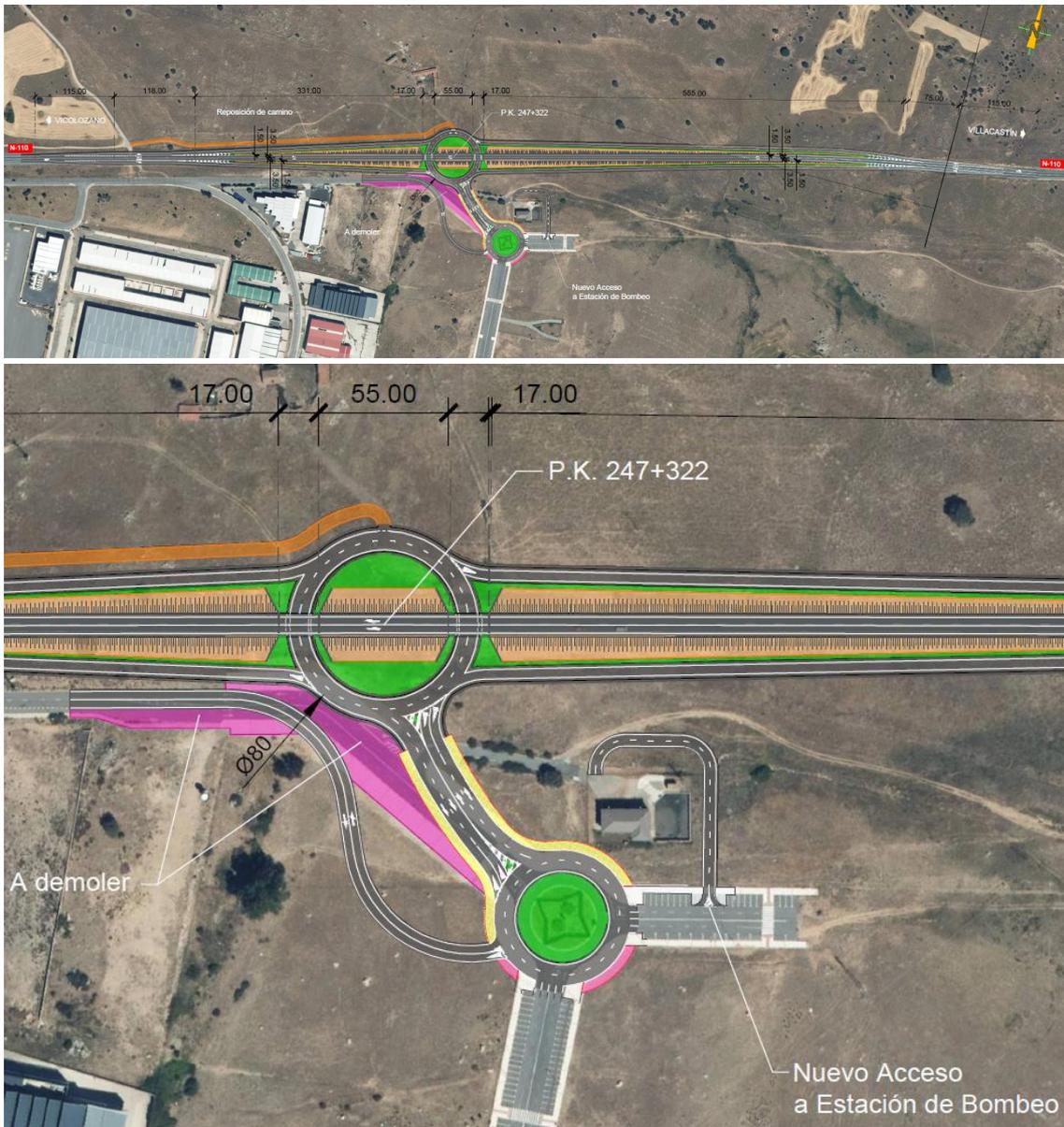


Ilustración 52. Enlace propuesto. Vista general y detalle

**.5.b.v.2 Actuaciones en los viales del Polígono Industrial**

Se propone la construcción de un único enlace en el centro de gravedad del polígono ampliado, en el entorno de la calle Cádiz, ortogonal a la N-110 y que cuenta con doble carril por sentido de circulación, convirtiéndola en la arteria principal de entrada al polígono y desde la que se distribuiría el tráfico hacia el actual polígono y hacia su ampliación por los distintos viales de su red interior.

Esta actuación provoca la necesidad de acometer las siguientes modificaciones en los indicados viales:

- Se aprovecha la glorieta actualmente existente entre las calles Cádiz y Palma de Mallorca, aunque ampliándola para tener en consideración su previsible incremento del tráfico de su diámetro exterior actual de 42 metros hasta 60 metros, con un ancho de calzada de 9 metros.
- Se crea un nuevo vial de conexión de la indicada glorieta con la del enlace, vial de doble carril por sentido de circulación que ocupará parte del actual trazado de la calle Palma de Mallorca desde la glorieta hacia el oeste.
- Nuevo trazado de la calle Palma de Mallorca en sustitución del ocupado por el vial anterior, conectando el tramo paralelo a la carretera N-110 con la glorieta de la calle Cádiz.

Para terminar, se debe plantear un nuevo acceso a la estación de bombeo de aguas residuales del polígono desde el lado este de la calle Palma de Mallorca ya que de mantener el acceso actual este se realizaría desde el vial de acceso al polígono. Por ello se creará un nuevo vial que rodee las instalaciones por el norte y el este, debiendo modificarse la situación de la actual puerta del cerramiento.

**.5.b.v.3 Capacidad de la glorieta de enlace**

Para determinar la capacidad de los accesos a una glorieta emplearemos la expresión establecida en la publicación “Ingeniería de carreteras. Volumen I”, de varios autores (Editorial McGRAW-HILL, 2009), que establece dicha capacidad como:

$$C = F - f \times Q$$

Siendo:

C: Capacidad de un acceso a la glorieta (vehículos/hora)

Q: Intensidad de tráfico en la calzada anular frente al acceso (vehículos/hora)

F, f: Parámetros que dependen de las características del acceso

Según dicha publicación en accesos de un solo carril F varía entre 1.000 y 1.500 vehículos/hora y f entre 0,40 y 0,60, mientras que si el acceso es de dos carriles F varía entre 2.000 y 2.500 vehículos/hora y f entre 0,70 y 0,90.

Los valores de Q para la glorieta del enlace se van obteniendo partiendo del propio acceso al polígono, considerando nulo el tráfico del movimiento de cambio de sentido y contemplando en el sentido de las agujas del reloj las entradas y salidas sucesivas, para la situación final a diez años vista.

Así se tendrá:

- Llegada desde el polígono Q nula
- Llegada desde la N-110 en sentido Ávila Q = 2.642 vehículos/día
- Llegada desde la N-110 en sentido Villacastín Q = 225 vehículos/día

Simplificando, se hace la estimación de que la intensidad horaria en cada caso sea de 1/8 de la IMD y adoptando los parámetros más desfavorables para el caso de un carril de acceso se tendrá:

- Llegada desde el polígono:
  - C = 1.000 veh/hora

- $T = (2.642 + 225) / 8 = 358$  veh/hora
- $C > T$
- Llegada desde la N-110 en sentido Ávila:
  - $C = 1.000 - 0,60 \times 2.642 / 8 = 802$  veh/hora
  - $T = 225 / 8 = 28$  veh/hora
  - $C > T$
- Llegada desde la N-110 en sentido Villacastín
  - $C = 1.000 - 0,60 \times 225 / 8 = 983$  veh/hora
  - $T = 2.232 / 8 = 279$  veh/hora
  - $C > T$

Luego, para todos los movimientos de acceso a la glorieta la capacidad de acceso sería superior a los tráficos de entrada considerando en todos ellos un único carril.



## MEMORIA VINCULANTE

### 1. CONDICIONES DEL PLAN REGIONAL: OBJETO Y OBJETIVOS

#### 1.a. Alcance y oportunidad del Plan Regional

La Junta de Castilla y León, a través del Instituto para la Competitividad Empresarial, gestiona en la actualidad una oferta de suelo público con destino industrial en el municipio de Ávila, vinculado al consolidado polígono industrial Vicolozano I, ya colmatado, y a una ampliación parcial denominada Vicolozano II. Este último ámbito, que incluía inicialmente terrenos de titularidad pública y privada, fue parcialmente desarrollado en 2008, dejando ordenado pero pendiente de urbanización y ejecución los terrenos entonces de titularidad mayoritariamente privada, correspondiente a la Unidad de Actuación UA3.

En los últimos años se han producido algunos cambios en el contexto de desarrollo previsto para este ámbito industrial que motivan una reconsideración de sus condiciones iniciales. Por una parte, el polígono Vicolozano I, en suelo urbano, ha alcanzado un punto de ocupación que permite considerar el mismo como colmatado, dejando limitadas las capacidades de la administración autonómica para continuar con sus políticas de promoción industrial en el entorno. Por otra parte, y en relación con la Unidad de Actuación UA2, en el que la administración autonómica (ICE) mantiene parcelas vacantes disponibles, se ha constatado una inadecuación de las condiciones de ordenación y parcelación vigentes a los requerimientos de las actividades industriales con expectativas de implantación en el área industrial, circunstancia que ha motivado varias modificaciones de las condiciones de ordenación y gestión vigentes en dicha unidad de actuación.

Las condiciones del sector urbanizable del PP 19 Vicolozano, planificado como ampliación del primer asentamiento industrial en este espacio próximo al núcleo de Vicolozano, como un gran sector urbanizable que se ha ido desarrollando secuenciadamente, dividido en 3 Unidades de Actuación, han ido mejorando paulatinamente, según lo previsto en los marcos de planificación sectorial y territorial, incluyendo al PGOU de Ávila 2003 vigente. Especialmente con la puesta en funcionamiento de la Ronda de la AV-20 en el área urbana de la capital y su entronque con la Autopista AP-51, pero también por el nuevo sistema de conexiones que ha impuesto dicho sistema arterial completado, mejorado en el caso del polígono de Vicolozano los accesos desde la N-110 Soria – Plasencia, que han fortalecido sus cualidades de posición territorial estratégica.

El progresivo crecimiento y colmatación con empresas del primer polígono –primera etapa- y la gestión y urbanización a cargo del ICE de otra Unidad UA2, unidos a los compromisos en dotación de infraestructuras y refuerzos de algunas redes de servicios, particularmente los del ciclo del agua y suministro de energía eléctrica -con una subestación en ejecución-, permiten evaluar hoy como viable el inicio de la promoción de la UA3, última etapa planificada ya en el Plan Parcial aprobado en 2008.

La ratificada condición de su localización estratégica, particularmente positiva para actividades logísticas o de rango productivo supralocal o nacional, y la mejora continuada de las citadas condiciones de servicios y dotaciones del área de Vicolozano, refuerzan el **carácter estratégico de la actuación** de promoción del suelo industrial. Dichas previsiones estratégicas de la Junta de Castilla y León a través de SOMACyL, convirtiéndose en propietaria mayoritaria del suelo de la UA 3, y asumiendo los compromisos de inversiones e incentivos fiscales acordados en el Programa Territorial de Fomento para Ávila y su entorno 2020-2024, como muestran las actuaciones urbanizadoras en curso –ICE-, subrayan el interés general de esta intervención y, por su alcance supramunicipal y prioritario motivan su desarrollo mediante un Plan Regional de Ámbito Territorial para facilitar conjuntamente su ordenación urbanística y sus instrumentos de gestión y urbanización.

Los **objetivos generales y de interés público** que sustentan así la conveniencia del Plan Regional de Ámbito Territorial se refuerzan con los factores de oportunidad que atienden a determinadas necesidades de suelo industrial, y específicamente hacia la generación de una reserva de parcelas urbanizadas de gran superficie, orientadas a la implantación de industrias, actividades productivas extensivas o logísticas, oferta que no existe en otros polígonos o instalaciones ordenadas en el entorno abulense. Atender esta demanda potencial complementaria habilitando una reserva de espacios en una localización de máxima idoneidad y adecuadamente dotada, en este caso sobre una zona ya planificada con este destino funcional, y hacerlo con las mayores garantías de viabilidad funcional y económica, en la lógica de calidad y principios de sostenibilidad y economía circular que marcan los proyectos de implicación directa de la JCyL, fundamentan rotundamente la justificación esencial que impulsa el presente Plan Regional de Ámbito Territorial que promueve SOMACyL, como instrumento de Ordenación Territorial de interés para la comunidad, tal como se desarrolla en el siguiente epígrafe.

### **1.b. Interés para la Comunidad**

En la política económica y de suelo industrial que mantiene la Junta de Castilla y León existen múltiples estrategias y propuestas para fomentar la consolidación y desarrollo de las empresas existentes y procurar la radicación de nuevas instalaciones en la Comunidad, con programas de apoyo a nuevas iniciativas y emprendedores, internacionalización, transferencia tecnológica e I+D+i, y específicamente dotación de suelo industrial y tecnológico.

A partir del marco legal establecido por la Ley 6/2014, de 12 de septiembre de Industria de Castilla y León, la Ley 10/2013, de 19 de junio, de Estímulo a la Creación de Empresas en Castilla y León, o el II Plan Director de Promoción Industrial de Castilla y León 2021-2025<sup>8</sup> (sucesor del primer Plan Director 2017-2020, que actualiza sus contenidos y propuestas), y como ejemplos del máximo compromiso político de la Administración de la Comunidad Autónoma, cabe destacar los Planes sectoriales desarrollados a partir del marco creado por el citado II Plan Director de Promoción Industrial, los Programas Territorial de Fomento, las declaraciones de Proyectos Industriales Prioritarios, o los Planes de Dinamización –provinciales o sectoriales-, líneas de actuación que se van complementando con diversas acciones económicas y medidas de estímulo en materia de suelo y espacios tecnológicos.

En concreto, en la provincia de Ávila, y para el Polígono industrial de Vicolozano está operativo el **Programa Territorial de Fomento para Ávila y su entorno 2020-2024**, aprobado por ORDEN EEI/758/2020, de 11 de agosto, y publicado en el BOCyL 165 de 14 de agosto de 2020 y con una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2024.

Además de aquellas medidas que afectan directamente al precio de enajenación del suelo, se adoptaron otras medidas que influyen en las operaciones de compraventa de suelo, incentivando su enajenación. Entre las más recientes cabe señalar las MEDIDAS ADOPTADAS PARA LA REACTIVACIÓN DEL SUELO INDUSTRIAL DE CASTILLA Y LEÓN, a través del INSTITUTO PARA LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL, ICE. Así, con fecha 29 de diciembre de 2021 la Comisión Ejecutiva del ICE aprobó la tasación realizada de todo el inventario de suelo comercializable y disponible así como la determinación de precios individuales por parcelas en venta titularidad para el periodo 2022 – 2023. Esta nueva determinación de precios ha supuesto una rebaja media del 14,28% en Castilla y León, una vez aplicadas las bonificaciones vigentes. Estas bonificaciones en el suelo industrial son consecuencia de lo exigido en los Planes o programas de Fomento Territorial en los que se establece una bonificación del 50% sobre el precio fijado para los polígonos industriales de Arévalo y **Vicolozano en Ávila**, Cubillos del Sil y Villadangos del Páramo en León, Medina del Campo y Olmedo, en Valladolid y Villabrázaro en Zamora.

<sup>8</sup> ACUERDO 148/2021, de 23 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueba el II Plan Director de Promoción Industrial de Castilla y León 2021-2025 (BOCyL de 28 de diciembre de 2021)

Los objetivos y el interés para la Comunidad del Plan Regional de Ámbito Territorial para el desarrollo de la UA3 del Polígono Industrial de Vicolozano se inscriben directamente en estas políticas autonómicas de suelo industrial y específicamente en el marco del señalado **Programa Territorial de Fomento para Ávila y su entorno 2020-2024** y de las **Medidas para la Reactivación del suelo industrial de Castilla y León**, gestionadas por el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León (ICE). En dicho Programa se recogen compromisos de incentivos fiscales y de inversión concretos, en acuerdo de otros organismos y administraciones locales como el Ayuntamiento de Ávila y la Diputación de Ávila.

Generar y comercializar a precios competitivos, capaces de atraer iniciativas empresariales, nuevos suelos finalistas para usos productivos, completando una actuación planificada e iniciada hace más de dos décadas, y habilitar parcelas diversificadas, principalmente de gran superficie para industria extensiva, complementará la oferta en el municipio de Ávila, en un polígono de excelente accesibilidad y comunicaciones territoriales, y supondrá una actuación estratégica de amplio calado dentro del marco encuadrado por la referida política de la Comunidad de Castilla y León.

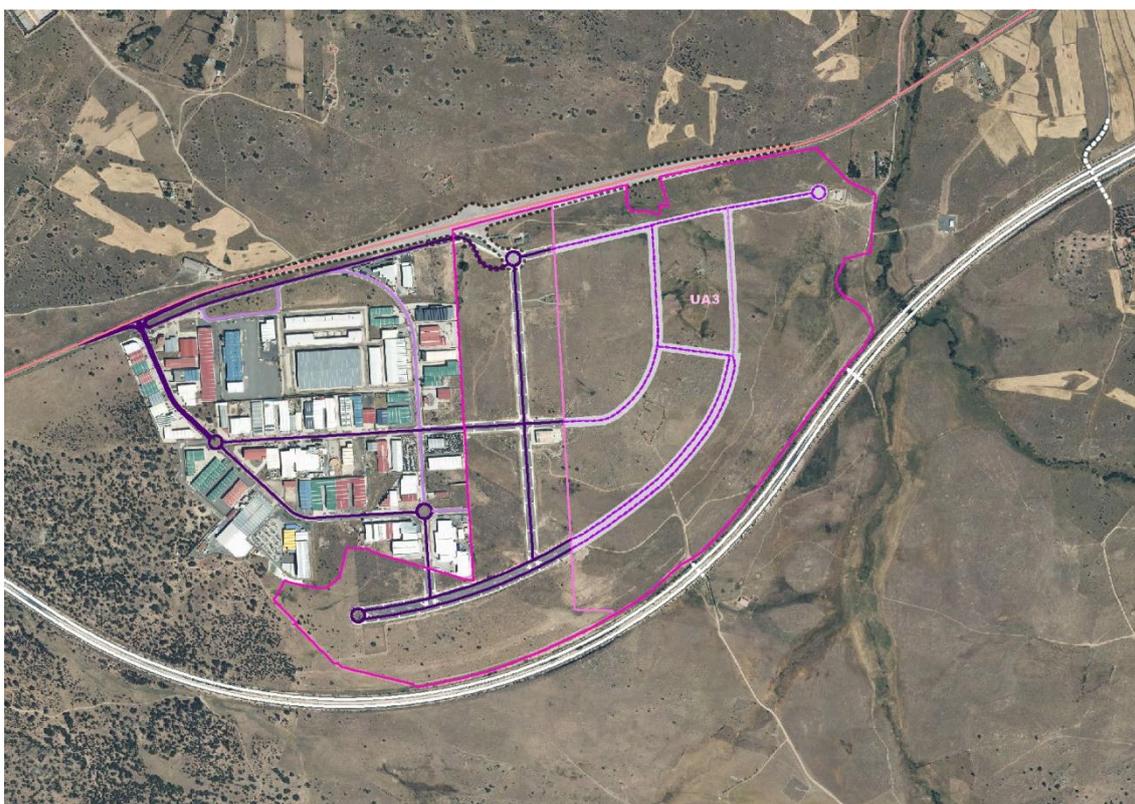


Ilustración 53. Viario público en el ámbito del Plan Regional, junto con el nuevo enlace propuesta en la N-110 que articula el acceso al área industrial.



## 2. DETERMINACIONES REGULADORAS

### 2.a. Determinaciones del Plan Regional

Considerando los objetivos planteados por el Plan Regional de Ámbito Territorial, orientados a la creación de una oferta de suelo público de uso industrial en el sureste de la comunidad autónoma a través del desarrollo de la denominada Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, los contenidos fundamentales del instrumento de ordenación del territorio comprenden la definición de las condiciones de ordenación urbanística detallada completas del ámbito, así como el ajuste de aquellas determinaciones de ordenación general requeridas para la adecuación de las condiciones de ordenación urbanística al marco legal y demandas de suelo productivos actuales. Ello comprende las siguientes determinaciones:

- Determinaciones urbanísticas de ordenación general, que comprenden:
  - Delimitación de los sistemas generales en el ámbito del Plan Regional, y en particular en el ámbito de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II.
  - Ajuste de las determinaciones de ordenación general del sector PP-19 Vicolozano II derivadas de la actualización al marco legal vigente, mediciones reales de los terrenos y cuantía de sistemas generales, manteniendo inalterada la edificabilidad máxima materializable en el sector.
- Determinaciones urbanísticas de ordenación detallada, que comprenden la ordenación completa del ámbito de la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, manteniendo en todo caso el aprovechamiento medio de la unidad.
- Determinaciones de actuación, incluyendo determinaciones generales de actuación, básicas de urbanización y completas de reparcelación para la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, con un alcance análogo al de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable.

En los siguientes epígrafes se desarrolla con mayor detalle el alcance de las distintas determinaciones que se incluyen en el Plan Regional.

### 2.b. Ordenación propuesta

El Plan Regional establece sus condiciones de ordenación sobre unos terrenos ya clasificados como suelo urbanizable e integrados en un sector de uso industrial, que cuentan además con una ordenación detallada completa establecida por un Plan Parcial aprobado en 2008. Los terrenos, de titularidad pública, conforman una de las unidades de actuación delimitadas por el referido Plan Parcial, y que, a diferencia de las otras dos unidades de actuación (UA1 y UA2) no llegó a culminar sus instrumentos de gestión ni desarrollarse materialmente.

Tomando como punto de partida las condiciones establecidas por el Plan Parcial aprobado, y en particular su división del sector PP-19 en Unidades de Actuación y su asignación a cada una de ellas de unas cuantías máximas de edificabilidad y aprovechamiento lucrativo (que se mantienen sin cambios), el Plan Regional define una nueva ordenación espacial exclusivamente del ámbito de la Unidad de Actuación UA3.

Esta ordenación detallada supone una revisión de la ya establecida y vigente, de la que se mantienen sus elementos estructurantes principales tales como la previsión de una gran banda perimetral de espacios libres públicos, la continuidad con el viario de las unidades UA1 y UA2 o los trazados generales del sistema viario interior del sector. Asimismo se mantienen, con puntuales precisiones, los usos y ordenanzas utilizados en la ordenación vigente.

Partiendo de lo anterior, la propuesta de ordenación del Plan Regional aborda fundamentalmente la reconsideración del carácter y dimensionamiento del viario establecido por el Plan Parcial vigente,

ajustando las secciones previstas, adecuando su diseño a las previsible condiciones de utilización del área industrial. Asimismo es objeto de reconsideración la banda de espacio libre público perimetral, que es mantenida en su condición de espacio no edificado que realiza la transición con las infraestructuras rodadas preexistentes y el medio rural, pero habilitando que para tal fin parte de la misma sea objeto de cesión como sistema local en lugar de como sistema general, dado el sobredimensionamiento de esta última carga.

Sin comprometer la funcionalidad del área industrial y garantizando el cumplimiento de las exigencias de la legislación vigente, ambos ajustes permiten incrementar la superficie neta de suelo con destino a actividades productivas sin incrementar la edificabilidad y dotar de mayor flexibilidad a la ordenación y localización de los usos previstos, habilitando una mayor diversidad de situaciones (parcelas de diferente dimensión e intensidades de edificación, aunque primando las de gran tamaño). Asimismo, la reducción de las sobredimensionadas superficies de viario previstas posibilita la reducción significativa de los costes de urbanización, lo que redundará en un incremento de la viabilidad económica de esta actuación pública.



Ilustración 54. Imagen del sector: recreación modelizada de la ordenación proyectada

El diseño, en su configuración y el tratamiento proyectado para el sistema de espacios libres públicos, tanto en su orla perimetral, de separación respecto a la autopista AP-51 y la carretera nacional N-110, como en sus espacios intersticiales, habilitando un corredor verde en el que se integren los espacios libres de las parcelas dotacionales públicas, procura la máxima continuidad entre sí y con el entorno del sector, articulando mejor las otras unidades del polígono ya ejecutadas. La secuencia de espacios interiores y la disposición de las cesiones públicas en el conjunto, con las parcelas destinadas a equipamientos asociadas a los corredores verdes, posibilitan una dotación de espacios libres articulados y en proximidad de todos los espacios productivos, contribuyendo a aportar la mayor calidad ambiental global a estos nuevos lugares de trabajo.

La escala del ámbito y las condiciones de su topografía han supuesto componentes básicos en la ordenación revisada de la UA3, tanto para la disposición de los trazados y la geometría de la ordenación espacial como en los parámetros reguladores del polígono –ocupación, alturas, cerramientos...-, así como en el tratamiento de la urbanización, permitiendo una implantación de las futuras edificaciones productivas e instalaciones asociadas que limitará notablemente la alteración del terreno y los posibles impactos del movimiento de tierras, buscando en todo caso la adecuación paisajística global. A ello contribuirá la banda de espacios libres y su tratamiento vegetal, incluyendo agrupaciones de arbolado en mancha, espacio buffer que integrará diversos caminos y estructuras naturales preexistentes, dotando de continuidad –pasos bajo la autovía, caminos- y relación directa con el medio rural circundante los espacios del asentamiento productivo planificado.



Ilustración 55. Imágenes modelizadas: vistas de conjunto en su implantación territorial.



## 2.c. Determinaciones urbanísticas

### 2.c.i. Determinaciones de ordenación general

#### .2.c.i.1 Clasificación del Suelo

El Plan Regional no modifica la clasificación de los terrenos establecida por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, manteniendo su condición de suelo urbanizable.

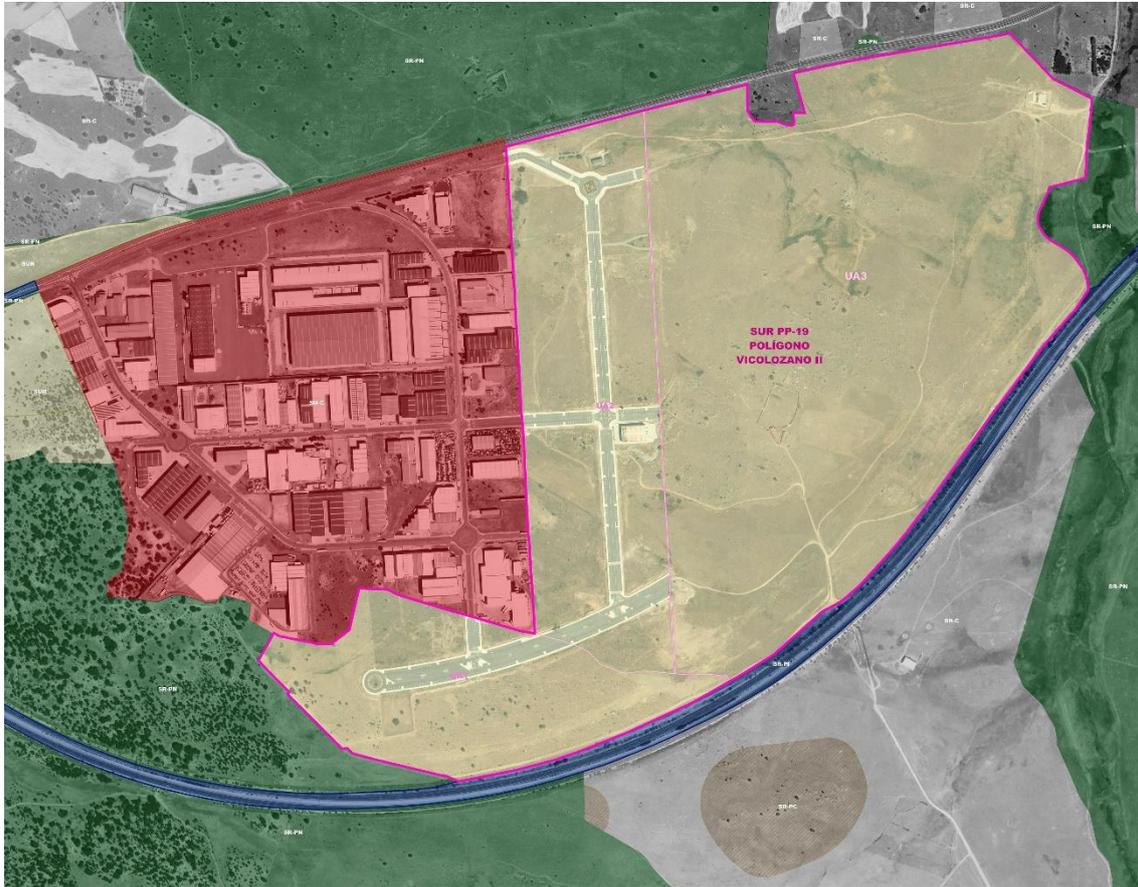


Ilustración 56. Suelo urbanizable y delimitación del sector PP-19 Vicolozano II, colindante con el polígono industrial existente en suelo urbano

#### .2.c.i.2 Sistemas Generales

El Plan Regional introduce ajustes en la cuantía y localización de los sistemas generales previstos por el Plan Parcial del PP-19 en el ámbito de la unidad de actuación UA3 del sector Vicolozano II. La cuantía y localización de los sistemas generales localizados en otras unidades de actuación ya ejecutadas del sector se mantienen inalteradas.

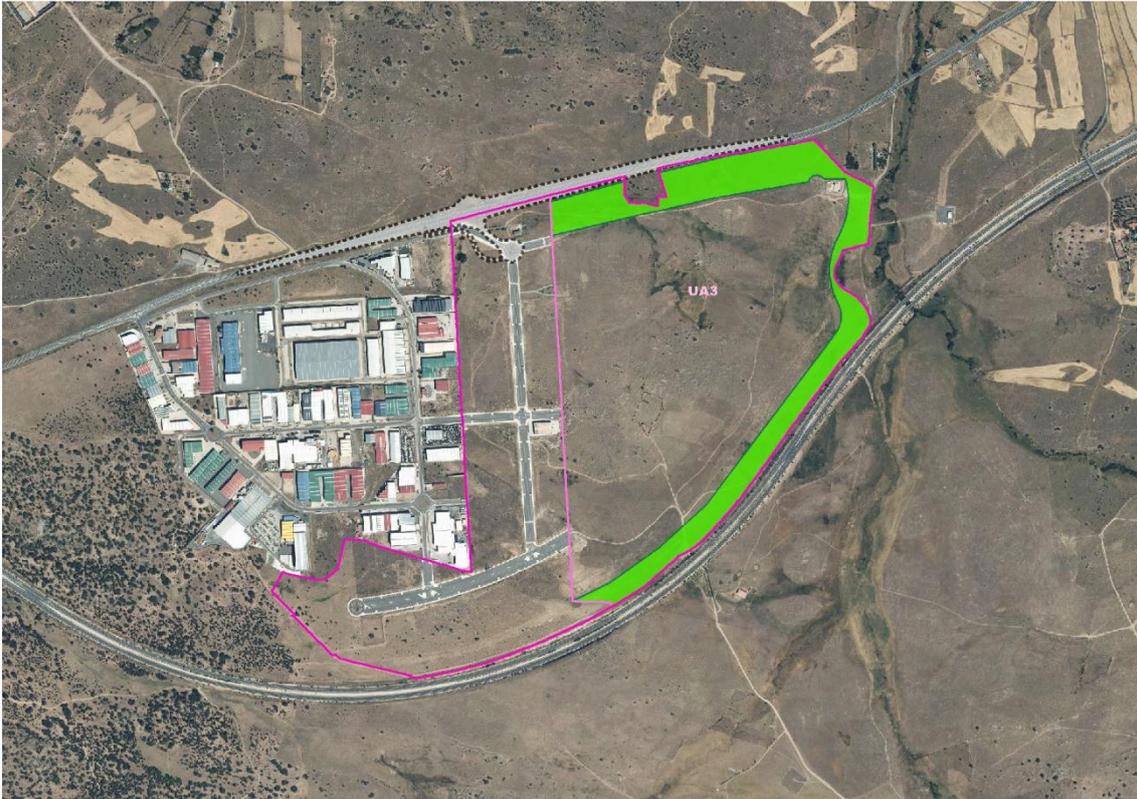


Ilustración 57. Extensión del Sistema General de Espacios Libres redelimitado en la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II

Estos ajustes tienen por objeto reducir la carga global de dotaciones de carácter general del sector PP-19 Vicolozano II, claramente sobredimensionada por los instrumentos vigentes, procurando al mismo tiempo un mejor equilibrio entre la carga media de sistemas generales del sector y la carga específica de la Unidad de Actuación UA3, objeto principal del Plan Regional.

A este respecto, la modificación propuesta supone reducir la carga de sistemas generales en el sector de 67,85 m<sup>2</sup> de SS. GG. por cada 100 m<sup>2</sup> edificables a 52,17 m<sup>2</sup> de SS. GG. por cada 100 m<sup>2</sup> edificables, y la asignación a la Unidad de Actuación UA3 de una cuantía proporcional a su edificabilidad máxima materializable (en torno a 53,21 m<sup>2</sup> de SS. GG. por cada 100 m<sup>2</sup> edificables), garantizando de este modo una mayor autonomía en su desarrollo y en el cumplimiento de los deberes urbanísticos que le corresponden.

Las modificaciones propuestas suponen el siguiente ajuste en las cargas de sistemas generales del sector.

UNIDAD DE ACTUACION	SS. GG. PP-19	SS. GG. CADA 100 m <sup>2</sup> EDIFICABLES	SS. GG. PROYECTO REGIONAL	MODIFICACIÓN SS.GG	SS. GG. CADA 100 m <sup>2</sup> EDIFICABLES
UA 1	58.640,94	85,41	58.640,94	0	85,41
UA 2	28.505,69	27,41	28.505,69	0	27,41
UA 3	220.302,20	78,54	150.473,01	-69.829,19	53,98
	<b>307.448,83</b>	<b>67,85</b>	<b>237.619,64</b>	<b>-69.829,19</b>	<b>52,64</b>

Estas superficies de dotaciones se formalizan mayoritariamente como Sistema General de Espacios Libres Públicos, manteniendo por tanto la tipología y uso establecidos por la ordenación actual. Una parte de las superficies de sistema general se destinan sin embargo a la reserva de los terrenos necesarios para la ejecución del nuevo enlace sobre la carretera nacional N-110 previsto para el acceso al área industrial, con las siguientes superficies.

SISTEMA GENERAL	USO	SUPERFICIE
SG-ELP	Espacio Libre Público	145.819,24
SG-VI 01	Viario público	2.909,94
SG-VI 02	Viario Público	1.743,86
		150.473,01

**.2.c.i.3 Ajuste puntual de las determinaciones de ordenación general del PP-19**

Tal y como se ha analizado en los capítulos informativos de la memoria, la ficha de ordenación del sector PP-19 Vicolozano II no solo presenta discrepancias con la terminología legal vigente sino que no se encuentra coordinada con algunas determinaciones del Plan Parcial aprobado del sector (que clarificó y precisó algunos de estos conflictos) y en el marco del cual fueron ejecutadas las unidades de actuación UA1 y UA2.

Por otra parte, la propuesta de este Plan Regional supone la modificación de la cuantía de sistemas generales adscritos al sector, ajuste que no afecta de modo directo al aprovechamiento medio del mismo (que se mantiene sin cambios), pero sí, por las condiciones de cálculo establecidas por el marco legal vigente, a la densidad de edificación (índice de edificabilidad), requiriendo de la comprobación del cumplimiento de los límites de densidad establecidos reglamentariamente.

Este Plan Regional define una nueva ficha de determinaciones de ordenación general para el sector PP-19 Vicolozano II, incorporando las modificaciones derivadas de la medición actualizada de su ámbito y las dotaciones generales adscritas, y precisando las condiciones aplicables de acuerdo a la vigente terminología legal. Estas modificaciones se realizan de tal modo que permiten mantener invariables las condiciones en el marco de las cuales fueron desarrolladas y ejecutadas las unidades de actuación UA1 y UA2, limitando su incidencia a la ordenación detallada y condiciones de gestión aplicables a la UA3 (no desarrollada aún). A tal efecto, las condiciones que se establecen permiten mantener el aprovechamiento medio del sector y, con ello, no modificar los parámetros con los que operaron los proyectos de actuación ya aprobados, así como tampoco el régimen de derechos y obligaciones de sus propietarios.

Atendiendo a lo anterior, las condiciones revisadas del sector PP-19 Vicolozano serían las siguientes (en gris, determinaciones que experimentan cambios respecto a las definidos en el Plan Parcial vigente, incluyendo sus modificaciones aprobadas):

<b>SUR-D PP 19 Vicolozano II (PP 2008)</b>	
Superficie Total	1.128.575,90 m <sup>2</sup>
Dotaciones existentes	1.440,87 m <sup>2</sup>
Sistemas Generales	237.619,63 m <sup>2</sup>
Superficie Neta	890.956,27 m <sup>2</sup>
Edificabilidad Máxima	451.430,23 m <sup>2</sup>
Índice de Edificabilidad	0,50668 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Aprovechamiento Lucrativo Máximo	451.430,23 m <sup>2</sup>
Aprovechamiento Medio Máximo	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

Lo que supone el siguiente reparto por Unidades de Actuación, manteniendo inalteradas las determinaciones de las unidades de actuación UA1 y UA2.

	<b>PP 19 Vicolozano II</b>	<b>UA1</b>	<b>UA2<sup>9</sup></b>	<b>UA3</b>
Superficie Total	1.128.575,90 m <sup>2</sup>	171.639,53	260.000,27	696.936,10
Dotaciones existentes	1.440,87 m <sup>2</sup>	1.440,87	0	0
Sistemas Generales	237.619,63 m <sup>2</sup>	58.640,62	28.505,69	150.473,01
Superficie Neta	890.956,27 m <sup>2</sup>	112.998,59	231.494,58	546.463,09
Edificabilidad Máxima	451.430,23 m <sup>2</sup>	68.655,81	103.999,98	278.774,44
Índice de Edificabilidad	0,50668 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,6076	0,4493	0,51014
Aprovechamiento Lucrativo Máximo	451.430,23 m <sup>2</sup>	68.655,81	103.999,98	278.774,44
Aprovechamiento Medio Máximo	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

La propuesta anterior, además de mantener inalteradas las condiciones urbanísticas de las unidades de actuación UA1 y UA2, ya desarrolladas, no altera el aprovechamiento medio del conjunto del sector. La edificabilidad máxima del sector se reduce ligeramente como resultado del ajuste en la superficie real de la Unidad de Actuación UA3. La densidad del sector, medida en metros cuadrados edificables por hectárea, se reduce asimismo como resultado de la reducción de la cuantía de sistemas generales adscritos, situándose en 5.066,80 m<sup>2</sup> por hectárea, cumpliendo con el límite de densidad máxima establecida en el artículo 86 bis del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

Se suprimen asimismo de la ficha de ordenación del sector aquellos parámetros que, de acuerdo con la legislación urbanística vigente, se corresponden con determinaciones de ordenación detallada (cálculo del aprovechamiento medio, determinación del aprovechamiento correspondiente a los propietarios, cuantías de cesiones dotacionales...) que son remitidos al documento que establece la ordenación detallada (el Plan Parcial o, en el caso de la UA3, este Plan Regional). Asimismo se corrige la referencia realizada en la ficha de condiciones del sector en relación con la obligación de cumplimiento de los índices de variedad de uso, variedad tipológica e integración social, manteniendo únicamente aquel aplicable a ámbitos de uso predominante industrial (variedad de uso), que podrá ser satisfecho a través de las compatibilidades funcionales habilitadas por las ordenanzas de aplicación.

Por otra parte, en tanto el presente Plan Regional se limita a modificar una ordenación detallada ya vigente, no se considera necesario el establecimiento de un plazo máximo para fijar la definición de la ordenación detallada, manteniéndose por imperativo legal como condición de ordenación la referencia genérica a los máximos establecidos por la legislación urbanística vigente.

<sup>9</sup> Datos de la Unidad de Actuación UA2 tras la modificación aprobada en el año 2019

## 2.c.ii. Determinaciones de ordenación detallada

### .2.c.ii.1 *Encuadre general*

El Plan Regional establece las condiciones de ordenación detallada completas para la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, reemplazando íntegramente las establecida por el Plan Parcial aprobado en 2008. La ordenación detallada se establece con el alcance previsto en el artículo 101 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, definiéndose a tal efecto:

- Calificación urbanística.
- Sistemas locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos, garantizando el cumplimiento de las reservas mínimas legales.
- Identificación de usos fuera de ordenación.
- Delimitación de áreas de tanteo y retracto.

Se mantienen sin cambios, de acuerdo con la propuesta del Plan Parcial del sector PP-19 aprobado en 2008, las siguientes determinaciones de ordenación detallada en tanto afectan al conjunto del ámbito urbanizable, incluyéndose en el Plan Regional la justificación de su no alteración como resultado de las nuevas determinaciones de ordenación detallada.

- Determinación del aprovechamiento medio, calculado de acuerdo con los criterios del artículo 107 del RUCyL.
- Delimitación de unidades de actuación.

En cuanto a los plazos para cumplir los deberes urbanísticos, estando los mismos vencidos en el ámbito de la UA3, el establecimiento de una nueva ordenación detallada supone su directa renovación. El Plan Regional incorpora una determinación específica relativa a los nuevos plazos aplicables.



Ilustración 58. Ordenación detallada propuesta, incluyendo los espacios libres públicos y las secciones viarias

**.2.c.ii.2 Calificación urbanística**

El Plan Regional establece las condiciones de ordenación detallada completa del ámbito de la Unidad de Actuación UA3, incluyendo las condiciones de uso, intensidad edificatoria, régimen de compatibilidades, volumetría (altura, volumen, fondo, retranqueos...), tipología, etc. a través de la asignación a cada una de las parcelas previstas en el ámbito del instrumento de ordenación del territorio de una o varias ordenanzas de edificación. Para ello se parte como marco normativo de referencia de las ordenanzas de edificación ya utilizadas por el Plan Parcial del Sector PP-19 Vicolozano II vigente (2008), derivadas a su vez del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, sobre las que se establecen puntuales precisiones. En particular, se precisan, en su aplicación específica sobre cada parcela, las condiciones de edificabilidad máxima y de posición de la edificación (retranqueos, ocupación...).

Las ordenanzas de referencia para la ordenación de la UA3, objeto directo de este Plan Regional, son por tanto las correspondientes a dotaciones públicas (Equipamiento Público, Espacios Libres Públicos, Viario) así como las ordenanzas Industria Intensiva (INDI) e Industria Extensiva (INDE) definidas por el Plan Parcial, y cuyas condiciones se sintetizan en el siguiente cuadro<sup>10</sup>.

	<b>Industria Intensiva (INDI)</b>	<b>Industria Extensiva (INDE)</b>
<b>USO PREDOMINANTE</b>	Industrial, así como el de talleres y almacenes, orientado a la pequeña y mediana empresa y naves de almacenaje y distribución.	Industrial, orientado a industria aislada y logística.
<b>USOS COMPATIBLES</b>	Residencial unifamiliar. Vivienda unifamiliar dependiente (max 15%)	Residencial unifamiliar. Vivienda unifamiliar dependiente (max 10%)
	Comercial nivel I, II, III. Planta baja y uso exclusivo	Comercial nivel II, III. Planta baja y primera
	Administrativo y servicios. Planta baja, entreplanta y primera	
	Espectaculo y reunión. Planta baja.	
	Equipamiento colectivo	
	Industria y almacenamientos. Pequeña y mediana (min. 70 %)	Todos
	Hostelería. Planta baja y uso exclusivo	Hostelería. Planta baja.
	Deportivo. Planta baja	
	Garaje y/o estacionamiento. 1,5 plazas por cada 100 m <sup>2</sup>	Garaje y/o estacionamiento. 1 plazas por cada 100 m <sup>2</sup>
Parques y jardines		
<b>PARCELA MINIMA</b>	500 m <sup>2</sup>	1000 m <sup>2</sup>
<b>FRENTE MINIMO</b>	15 m	20 m
<b>MORFOLOGIA</b>	Posibilidad de inscribir círculo de 15 m de diametro tangente a fachada	Posibilidad de inscribir círculo de 20 m de diametro tangente a fachada
<b>EDIFICABILIDAD</b>	Según ficha individualizada/plano	
<b>ALTURA MAXIMA</b>	B+2	
<b>TIPOLOGIA</b>	Agrupada y/o aislada	
<b>DESARROLLO DE PARCELAS</b>	El desarrollo de cada parcela urbanística podrá realizarse conformando un conjunto edificatorio sobre una cada unidad predial individualizada, para lo que no será preciso instrumento de ordenación adicional pudiendo obtenerse licencia directa mediante la presentación del correspondiente proyecto de edificación.	
<b>RESTO DE CONDICIONES</b>	Según PGOU (INDI) – Art. 84	Según PGOU (INDE) – Art. 84
<b>Ocupación máxima sobre rasante</b>	80 %	60 %
<b>Ocupación máxima bajo rasante</b>	100%	
<b>Retranqueos</b>	En zonas consolidadas o semi-consolidadas se mantendrán, si existiesen,	En zonas consolidadas o semi-consolidadas se mantendrán, si existiesen, los retranqueos

<sup>10</sup> Sobre estas ordenanzas, la Modificación del Plan Parcial del PP-19 Vicolozano II en el ámbito de la UA2 realizó puntuales modificaciones a la ordenanza Industria Extensiva (INDE), aplicables exclusivamente dentro del ámbito de la referida unidad. Esta modificación afecta exclusivamente a “las alturas y a la posibilidad de conexión y comunicación bajo rasante entre las parcelas 2.1 y 2.7”.

	<b>Industria Intensiva (INDI)</b>	<b>Industria Extensiva (INDE)</b>
	<p>los retranqueos frontales de la edificación existente y en cualquier caso, no será menor de 8 metros en linderos frontal. El retranqueo lateral será libre. No obstante, donde la edificación existente define un retranqueo, éste se mantendrá para el resto del frente de la manzana.</p> <p>Podrá construirse adosado a linderos. En caso de no construirse adosado, el retranqueo al linderos lateral o posterior a los que no se adose la edificación será como mínimo igual a la mitad de la altura de la edificación con un mínimo absoluto de 3 m., asegurando el tratamiento compositivo y material, como fachada exterior, de todas los laterales de la edificación</p>	<p>frontales de la edificación existente y en cualquier caso, no será menor de 5 metros en linderos frontal. El retranqueo lateral será libre. No obstante, donde la edificación existente define un retranqueo, éste se mantendrá para el resto del frente de la manzana.</p> <p>El retranqueo a los linderos posterior y laterales será como mínimo igual a la mitad de la altura de la edificación con un mínimo absoluto de 5 m. No obstante se permitirá construir adosado a los linderos laterales y posterior de la parcela siempre y cuando exista edificación colindante.</p>
<b>Altura máxima alero</b>	4,0 m. por planta, admitiéndose un mínimo de 6 m. cuando se edifique una única planta. La altura máxima de cumbrera, medida desde el alero a la línea de cumbrera, será de 5 m.	5,0 m. por planta, admitiéndose en caso de edificar una sola planta un máximo de 8 m. de alero. La altura máxima de cumbrera, medida desde el alero a la línea de cumbrera, será de 6 m.
	<p>el Ayuntamiento podrá autorizar, previa solicitud justificada de la propiedad, alturas superiores de nave y de cumbrera cuando la maquinaria, los procesos productivos de la empresa o la topografía del terreno así lo requieran. Esta 3ª planta permitida ocupará como máximo el 30% de la superficie de la planta inmediata inferior.</p>	
<b>OTRAS CONDICIONES</b>	<p>La situación y numeración de las parcelas edificables es la que se refleja en el plano de zonificación del Plan Parcial que define la ordenación detallada del sector.</p>	
	<p>Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que su proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueos establecidos.</p>	
	<p>Cuando se plantee la construcción de naves nido (dentro de un edificio contenedor común) y con un acceso único desde el exterior para la parcela. Cada una de las naves nido tendrá una superficie mínima construida vinculada de 250 m<sup>2</sup>.e. con frente mínimo de 15 m. a viario público o calle-patio interior</p>	
	<p>En el proyecto de edificación podrán preverse calles-patio privadas interiores que tendrán una anchura mínima de 12 m.</p>	
	<p>Ubicación de las entradas: las entradas a las naves se realizarán desde viario público o desde calle-patio interior</p>	
	<p>Las calles-patio privadas interiores y los espacios intersticiales entre edificaciones permitirán la accesibilidad de vehículos de emergencia a cada una de las naves nido que se dispongan.</p>	
	<p>Para rampas y accesos no cubiertos a sótanos, se podrán ocupar los ámbitos de retranqueos obligatorios</p>	
	<p>Se admite expresamente la elevación del suelo de las naves para constituir muelles de carga y descarga a la altura de las plataformas de los vehículos pesados</p>	
	<p>Se dispondrá aparcamiento en el interior de la parcela a razón de 1,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup> ó fracción de superficie construida computable, con un 2,5 % de las plazas adaptadas para usuarios con discapacidad.</p>	<p>Se dispondrá aparcamiento en el interior de la parcela a razón de 1 plaza por cada 100 m<sup>2</sup> ó fracción de superficie construida computable, con un 2,5 % de las plazas adaptadas para usuarios con discapacidad.</p>
	<p>Los cerramientos de parcela tendrán una altura máxima de 2 m con un zócalo de 50 cm. y su configuración permitirá permeabilidad visual mediante el empleo de cerrajería o vegetación en al menos el 50% de la superficie de cada paramento. En el caso de que lo requieran, se planteará de forma que no dificulte o entorpezca el acceso a otras parcelas. El cerramiento de parcela no es obligatorio</p>	
	<p>No se impone ninguna-condición de índole proyectual si bien se procurará que la composición, tratamiento y materiales empleados sena acordes con el carácter de los usos que albergan y minimicen la incidencia que como edificios singulares tienen sobre el entorno.</p>	
	<p>Se cumplirán en todo caso las normas de carácter sectorial que resulten de aplicación</p>	
	<p>Edificaciones admitidas en áreas de retranqueo: Se permiten edificaciones destinadas a instalaciones, control de acceso o postes publicitarios con una ocupación máxima en planta de 3x3 m, siempre que no dificulten el acceso a las naves colindantes.</p>	
<p>Tratamiento de las áreas libres de edificación. El espacio libre de edificación deberá tratarse con superficies ajardinadas o destinadas a aparcamiento. Al menos un 20 % de la superficie libre de edificación deberá destinarse a zonas verdes ajardinadas.</p>		

	<b>Industria Intensiva (INDI)</b>	<b>Industria Extensiva (INDE)</b>
	Se deberá cuidar los materiales a emplear en la edificación, procurando el empleo de tonalidades ocres acordes con las predominantes en la zona.	
	A fin de garantizar la correcta gestión de las aguas residuales que se generen, antes de la implantación de cualquier actividad industrial se deberá contar con la ampliación de las estación de Bombeo de Vicolozano existente; así mismo y hasta la ejecución de la ampliación de la EDAR de Ávila, cada actividad tendrá que disponer de sistema de depuración propio	

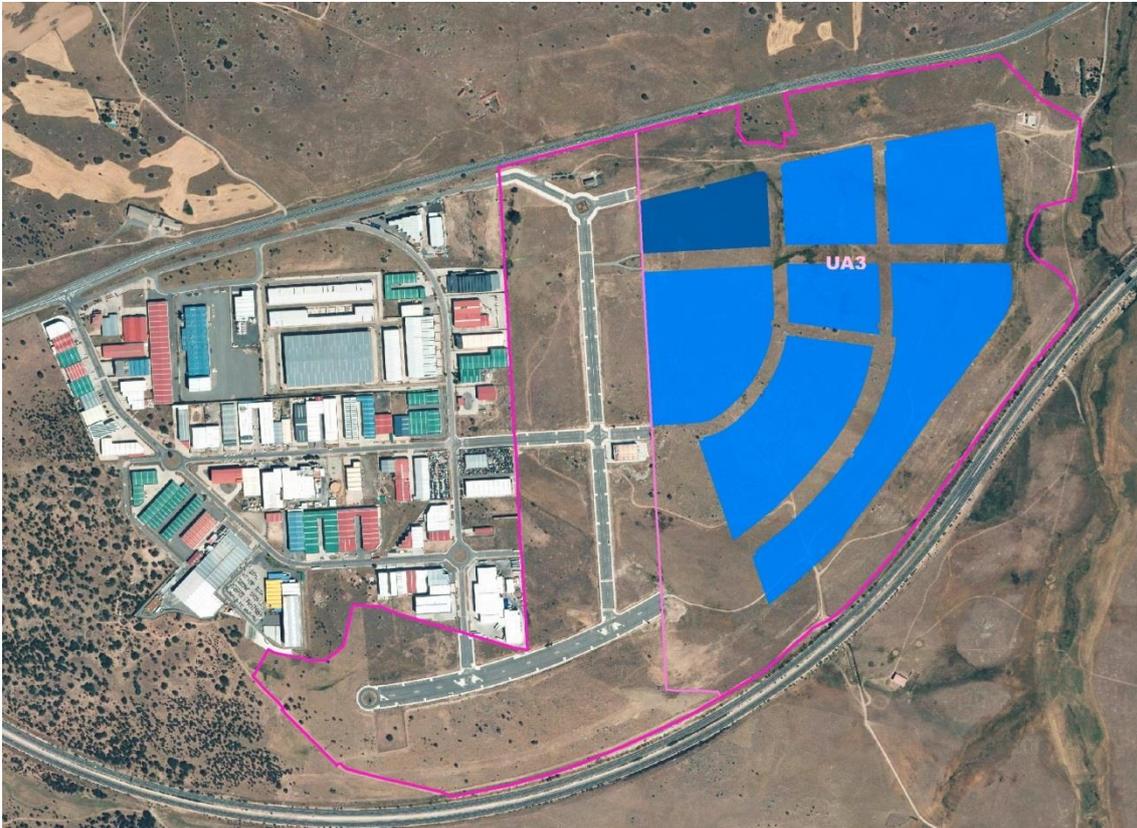


Ilustración 59. Localización de parcelas de uso predominante industrial. En azul más oscuro, parcelas INDI

El Plan Regional incorpora también en su ordenación un conjunto de parcelas destinadas a la implantación de Servicios Urbanos, tales como los requeridos para la resolución del abastecimiento eléctrico (Centros de Transformación), el ciclo del agua (depósito existente) u otros servicios. El Plan Regional califica estas parcelas como Servicios Urbanos (SU), no asignando a estas, siguiendo el criterio del Plan Parcial vigente, edificabilidad lucrativa, aunque habilitando “los elementos singulares de tipo edificatorio o estructural que, por razones técnicas o funcionales, sean necesarios para la plena operatividad de la instalación”.

El siguiente cuadro sintetiza los principales parámetros de la ordenación detallada establecida por el Plan Regional, con las asignaciones de ordenanza, superficie y edificabilidades por zona de ordenanza.

AMBITO	PARCELA	ORDENANZA	USO PREDOMINANTE	SUPERFICIE m <sup>2</sup>	EDIFICABILIDAD m <sup>2</sup>
ZONA 01	P-1.1	Industrial Intensiva (INDI)	Industrial	6.703,27	7.373,60
	P-1.2	Industrial Intensiva (INDI)	Industrial	6.696,81	7.366,50
	P-1.3	Industrial Intensiva (INDI)	Industrial	8.201,08	9.021,19
	P-1.4	Industrial Intensiva (INDI)	Industrial	8.224,51	9.046,98
ZONA 02	P-2.1	Industrial Extensiva (INDE)	Industrial	30.059,80	23.748,00
ZONA 03	P-3.1	Industrial Extensiva (INDE)	Industrial	46.625,84	36.836,10
ZONA 04	P-4.1	Industrial Extensiva (INDE)	Industrial	62.485,75	49.366,07
ZONA 05	P-5.1	Industrial Extensiva (INDE)	Industrial	21.284,18	16.815,40
ZONA 06	P-6.1	Industrial Extensiva (INDE)	Industrial	62.939,78	49.724,60
ZONA 07	P-7.1	Industrial Extensiva (INDE)	Industrial	87.890,25	69.476,00
<b>TOTAL USO INDUSTRIAL</b>				<b>341.111,27</b>	<b>278.774,44</b>
<b>TOTAL USOS LUCRATIVOS</b>				<b>341.111,27</b>	<b>278.774,44</b>
SL-ELP 1	SL.ELP.1	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	52.594,68	-
SL-ELP 2	SL.ELP.2	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	8.723,55	-
SL-ELP 3	SL.ELP.3	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	6.300,14	-
SL-ELP 4	SL.ELP.4	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	8.220,71	-
SL-ELP 5	SL.ELP.5	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	2.417,33	-
<b>TOTAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS</b>				<b>78.256,39</b>	-
SL-EQ 1	SL.EQ.1	Equipamiento Público	Dotacional	29.031,11	-
SL-EQ 2	SL.EQ.1	Equipamiento Público	Dotacional	15.234,65	-
<b>TOTAL EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS</b>				<b>44.265,76</b>	-
SL-SU 1	SL.SU.1	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	4.011,05	-
SL-SU 2	SL.SU.2	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	3.381,75	-
SL-SU 3	SL.SU.3	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	50,00	-
SL-SU 4	SL.SU.4	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	50,00	-
SL-SU 5	SL.SU.5	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	50,50	-
SL-SU 6	SL.SU.6	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	50,00	-
SL-SU 7	SL.SU.7	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	50,00	-
SL-SU 8	SL.SU.8	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	50,00	-
SL-SU 9	SL.SU.9	Servicios Urbanos	Servicios Urbanos	50,00	-
<b>TOTAL SERVICIOS URBANOS PÚBLICOS</b>				<b>7.742,80</b>	-
VIARIO PÚBLICO	SL.VI	Viario Público	Viario Público	<b>75.086,82</b>	
<b>TOTAL VIARIO PÚBLICO</b>				<b>75.086,82</b>	
<b>TOTAL DOTACIONES URBANÍSTICAS SISTEMAS LOCALES</b>				<b>205.351,79</b>	
SS. GG.	SG.ELP.1	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	145.819,24	
SS. GG.	SG.VI.1	Viario Público	Viario Público	2.909,94	
SS. GG.	SG.VI.2	Viario Público	Viario Público	1.743,86	
<b>TOTAL DOTACIONES URBANÍSTICAS SISTEMAS GENERALES</b>				<b>150.473,01</b>	
<b>TOTAL UA3 PP-19 VICOLOZANO II</b>				<b>696.936,10</b>	<b>278.774,44</b>

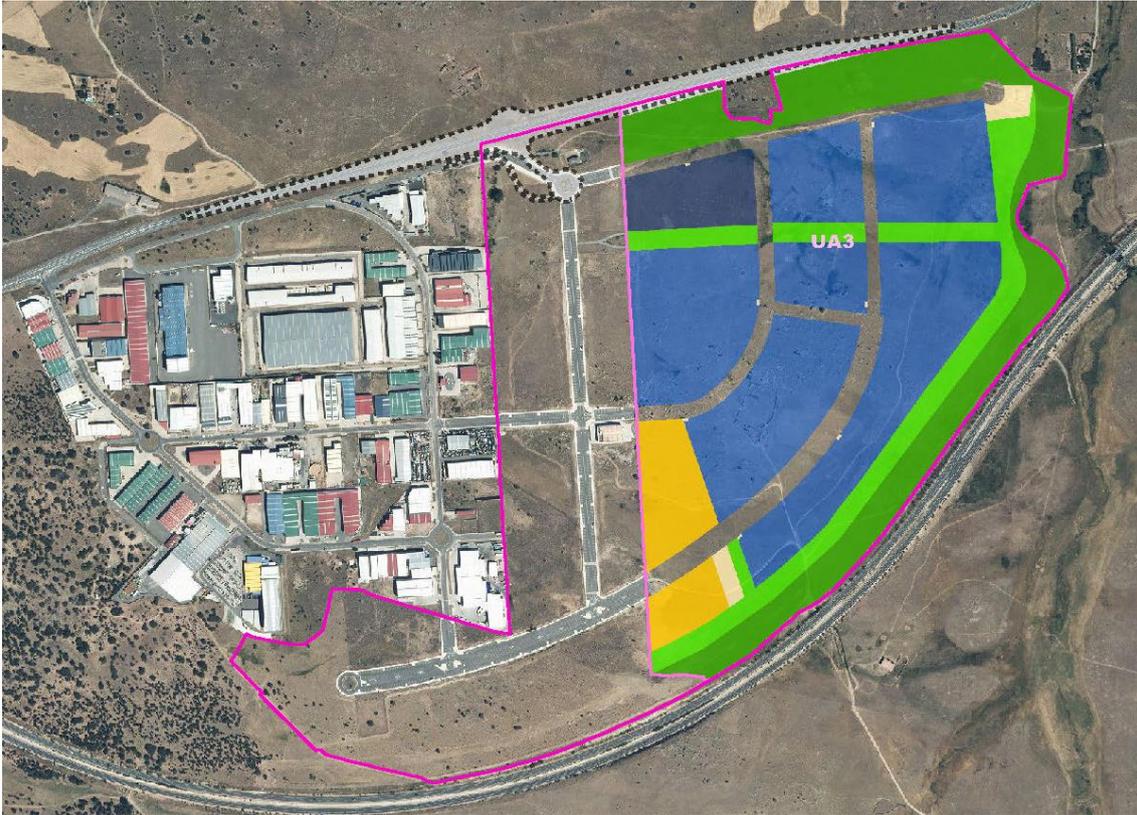


Ilustración 60. Ordenación detallada propuesta para la UA3 del Polígono Vicolozano

**.2.c.ii.3 *Sistemas locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos***

Dentro de las condiciones de ordenación detallada establecidas por el Plan Regional, se definen y localizan las reservas de espacios libres públicos, equipamientos y viario público requeridos para garantizar la funcionalidad del nuevo sector, asegurando el cumplimiento de las reservas mínimas exigidas por el marco legal vigente en materia de urbanismo. En particular, las reservas establecidas satisfacen el estándar mínimo de 20 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles (o 10 por ciento de la superficie del sector) para su destino a espacios libres públicos; y de 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles (o 5 por ciento de la superficie del sector) para equipamientos públicos. Dichos estándares se satisfacen tanto en el interior de la unidad de actuación UA3 para la que este Plan Regional establece la ordenación detallada como para el conjunto del sector.

El siguiente cuadro sintetiza la justificación del cumplimiento de los estándares legales para la Unidad de Actuación UA3 y para el conjunto del sector.

TIPO DE DOTACIÓN	AMBITO	ESTÁNDAR LEGAL	SUPERFICIE MÍNIMA	SUPERFICIE ORDENACIÓN	ESTÁNDAR ORDENACIÓN
Espacios Libres Públicos	UA1			13.732,85	21,46 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup>
	UA2			23.323,48	
	UA3			78.256,41	28,07 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup>
	Sector PP-19	<b>20 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> edif. (10% sup. Sector)</b>	<b>112.857,59</b>	<b>115.312,74</b>	<b>25,54 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup></b>
Equipamientos públicos	UA1			13.731,16	21,37 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup>
	UA2			23.170,09	
	UA3			44.265,76	15,88 m <sup>2</sup> /100 m <sup>2</sup>
	Sector PP-19	<b>15 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> edif. (5 % sup. Sector)</b>	<b>67.714,53</b>	<b>81.167,01</b>	<b>17,98 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup></b>

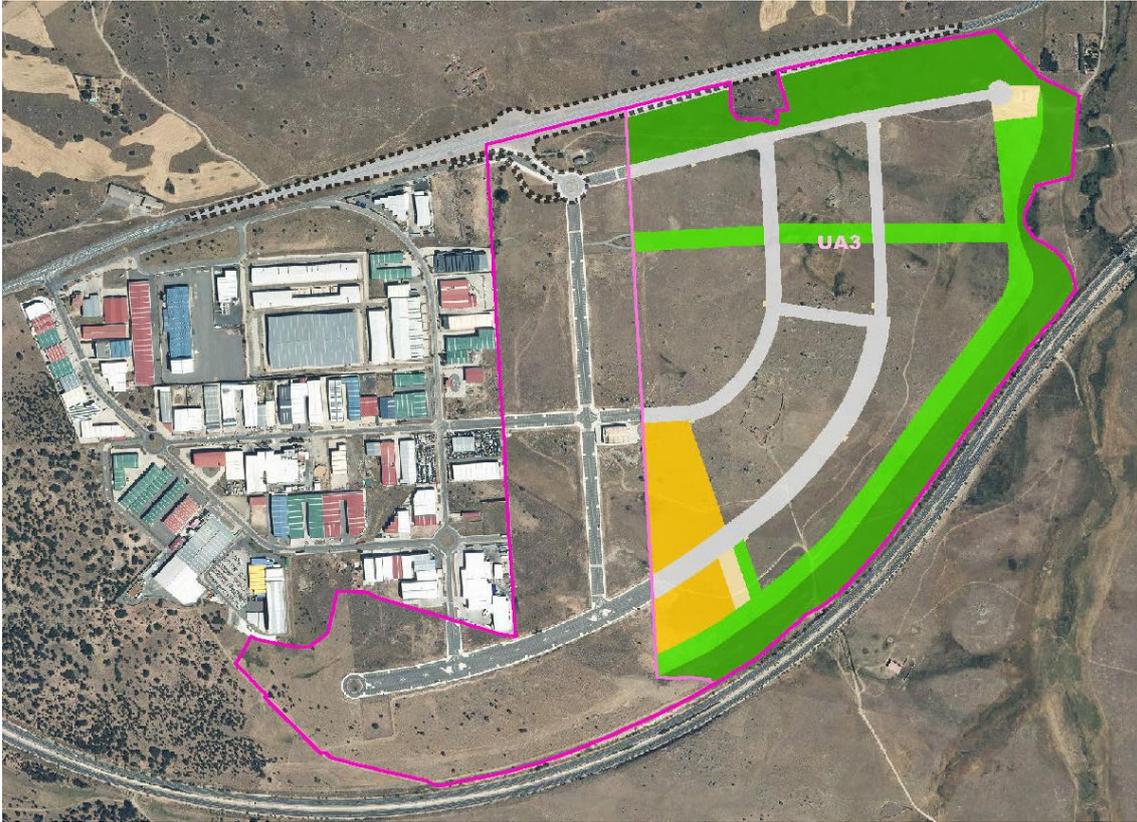


Ilustración 61. Localización de cesiones dotacionales de sistemas generales y locales en el ámbito del Plan Regional

Asimismo, en el sistema viario se establece una reserva de plazas de aparcamiento que garantiza el cumplimiento de los estándares establecidos en el artículo 104 del RUCyL, con las excepciones establecidas para sectores de uso predominante no residencial. A este respecto, y teniendo en consideración el uso industrial del ámbito, se establece una equivalencia entre plazas de aparcamiento ordinarias y los espacios destinados a circulación, maniobra y aparcamiento de vehículos de transporte de mercancías.

De acuerdo con el marco legal vigente, es preciso localizar en el ámbito del sector 2 plazas de aparcamiento por cada 100 m<sup>2</sup> edificables, al menos la mitad de uso público. Ello implica la previsión de 5.576 plazas, de las cuales al menos 2.788 deben ser de uso público. En la ordenación detallada propuesta se han localizado 1.590 plazas para vehículos automóviles, así como 143 plazas específicas para vehículos destinados al transporte de mercancías (vehículos pesados). De acuerdo con lo previsto en el artículo 104.3.c. se establece un coeficiente de equivalencia entre los espacios necesarios para la circulación, maniobra, aparcamiento y operaciones de carga y descarga de los vehículos de transporte de mercancías y las plazas ordinarias de 10 a 1. Teniendo esto en consideración en la ordenación de la Unidad de Actuación se han previsto 2.877 plazas de aparcamiento equivalentes en viario público, con la siguiente distribución:

VIAL	NÚMERO DE PLAZAS
Vial 1	256
Vial 2	106
Vial 3	395
Vial 4. Tramo 1	220
Vial 4. Tramo 2	470
	143 (vehículos pesados. 1.430 plazas equivalentes)
<b>TOTAL</b>	<b>2.877</b>

Dentro de este cómputo se incluye asimismo la reserva específica de plazas de aparcamiento adaptadas prevista en la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados. Se disponen así 76 plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida, que satisfacen el estándar mínimo de 1 por cada 40 plazas prevista en el artículo 35 de la citada Orden TMA.

El resto de plazas de aparcamiento requeridas para cumplir con la exigencia legal, que podrán ser de carácter privado, se satisfarán en el interior de cada una de las parcelas industriales previstas en la ordenación de acuerdo a la exigencia particular prevista en cada ordenanza de aplicación, así como en las parcelas correspondientes a equipamientos de carácter público, pudiendo ser estas también de uso público. A este respecto, las parcelas con destino a equipamientos públicos se consideran compatibles con la implantación, si así se justificase necesario, de un aparcamiento seguro y protegido al servicio del área industrial.

#### **.2.c.ii.4 Determinación del aprovechamiento medio**

El Plan Regional reevalúa, como resultado de la reordenación de la Unidad de Actuación UA3, el aprovechamiento medio tanto del conjunto del sector PP-19 Vicolozano II, en aplicación del artículo 107 del RUCyL, como de la propia unidad de actuación UA3 en virtud de la potestad otorgada por el artículo 240 para los instrumentos de gestión. Dicho cálculo constituye una justificación de la no modificación por parte del instrumento de ordenación del territorio de los aprovechamientos medios previamente calculados por el Plan Parcial del sector (2008) y a partir del cual fueron desarrollados los Proyectos de Actuación de las unidades de Actuación UA1 y UA2. Este aprovechamiento medio quedaba fijado en 0,40 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> en uso predominante industrial.

Atendiendo a lo anterior, la justificación de cálculo para el conjunto del sector sería la siguiente:

##### Sector PP-19 Vicolozano II

Superficie total:	1.128.575,90 m <sup>2</sup>
Dotaciones existentes:	1.440,87 m <sup>2</sup>
Superficie computable:	1.127.135,03 m <sup>2</sup>
Edificabilidad máxima:	451.430,23 m <sup>2</sup>
<b>Aprovechamiento medio:</b>	<b>0,40 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>

##### Para la Unidad de Actuación UA3:

Superficie total:	696.936,10 m <sup>2</sup>
Dotaciones existentes:	0 m <sup>2</sup>
Superficie computable:	696.936,10 m <sup>2</sup>
Edificabilidad máxima:	278.774,44 m <sup>2</sup>
<b>Aprovechamiento medio:</b>	<b>0,40 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>

**.2.c.ii.5 Delimitación de unidades de actuación**

El Plan Regional mantiene sin cambios la delimitación de Unidades de Actuación recogida en el Plan Parcial del sector PP-19 vigente, limitándose al reajuste de la superficie de la UA3 de acuerdo con su medición actualizada, en aplicación de la posibilidad señalada en el artículo 213 por la que los instrumentos de actuación pueden introducir adaptaciones materiales exigidas por la realidad física de los terrenos, que no pueden producir variaciones de superficie superiores al 5 por ciento.

La modificación de la superficie de la Unidad de Actuación UA3 se cuantifica en un 0,61 %, garantizando el cumplimiento de los límites de ajuste material de las superficie de las Unidades de Actuación previsto en el marco legal vigente.

**2.d. Otras determinaciones para el desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19**

Para el desarrollo del sector PP-19 Vicolozano II, el Plan Parcial aprobado establecía un conjunto de condiciones adicionales vinculadas a la dotación de servicios e infraestructuras externas al ámbito que han sido reafirmadas por acuerdos e informes posteriores. Entre estos compromisos se incluye la ejecución de un conjunto de infraestructuras comunes de servicios que incluyen refuerzo y reestructuración del abastecimiento eléctrico (construcción de subestación eléctrica –actualmente en ejecución--, soterramiento de línea, conexiones...), ejecución de conexiones viarias (parcialmente ejecutado, estando pendiente de imputación además el nuevo acceso al área industrial desde la N-110 exigido por la administración titular de la infraestructura) e infraestructuras para la gestión del ciclo del agua. Estas infraestructuras externas, cuyo coste el Plan Parcial cifraba en aproximadamente 8,3 millones de euros (PEM), eran asignadas como carga económica a repercutir a cada uno de las Unidades de Actuación (y sus propietarios) en función de sus derechos de aprovechamiento.

De acuerdo con dicho reparto, y dado que no existía diferencia entre los aprovechamientos medios de las diferentes Unidades de Actuación que integraban el sector, el esquema de reparto previsto por el Plan Parcial puede formularse en los siguientes términos:

UNIDAD DE ACTUACION	APROVECHAMIENTO	% SOBRE APROVECHAMIENTO DEL SECTOR	CUOTA SOBRE COSTES DE REFUERZOS EXTERNOS
UA1	68.655,81	15,21%	15,21%
UA2 <sup>11</sup>	103.999,98	23,04%	23,04%
UA3	278.774,44	61,75%	61,75%

**451.430,23**

Este Plan Regional mantiene dichos compromisos en terminos de porcentaje de imputación de los costes de refuerzos externos a cada una de las Unidades de Actuación, reajustando los importes y costes previstos de acuerdo con las necesidades y características requeridas en la actualidad, procediendo a partir de ello una revisión y actualización de las previsiones económicas globales para estos refuerzos externos, en coherencia con los acuerdos suscritos entre los agentes interesados (ICE-SOMACyL, ICE-Iberdrola). A este respecto, el coste de refuerzos externos pendientes de ejecución se estima en 9,4 millones de euros, de los cuales corresponderían a la UA3 objeto de este Plan Regional 5,81 millones de euros.

Para la definición de las determinaciones completas de Urbanización se desarrollará un proyecto de Urbanización que podrá definir etapas y fases de ejecución secuenciada, garantizando en todo caso la solvencia funcional del área o conjunto de parcelas a las que doten de servicios.

<sup>11</sup> Datos según Modificación del Plan Parcial aprobada en el año 2019

## 2.e. Determinaciones de actuación

### 2.e.i. Condiciones generales de actuación

El Plan Regional incluye entre sus contenidos las determinaciones completas de gestión y reparcelación de la UA3, con el alcance análogo al de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable, que habilitarán tras la aprobación del instrumento de ordenación del territorio el inicio del desarrollo de la unidad, incluyendo las operaciones registrales que procediesen para la conformación de la reparcelación propuesta.

Para ello, el Plan Regional incorpora como anexo un documento conteniendo la determinaciones completas exigidas por el artículo 240 y siguientes del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, incluyendo las determinaciones completas de reparcelación recogidas en el artículo 249, con las particularidades derivadas del sistema de gestión propuesto (Concierto). Se incorpora también en el anexo de condiciones de actuación y reparcelación la descripción de las operaciones catastrales y registrales necesarias para la adecuada coordinación de la Representación Gráfica Alternativa de las nuevas fincas con la realidad material ejecutada, incluyendo la rectificación de los giros y desplazamientos locales que en la actualidad presenta la cartografía catastral de referencia de acuerdo con el procedimiento específicamente previsto en la *Resolución de 7 de octubre de 2020, de la Subsecretaría, por la que se publica la Resolución conjunta de la Dirección General de Seguridad Jurídica y Fe Pública y de la Dirección General del Catastro, por la que se aprueban especificaciones técnicas complementarias para la representación gráfica de las fincas sobre la cartografía catastral y otros requisitos para el intercambio de información entre el Catastro y el Registro de la Propiedad.*

A este respecto, el desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 ordenada a través de este Plan Regional se propone sea llevado a cabo por el sistema de Concierto, previo acuerdo de las dos entidades públicas titulares de los terrenos: el Ayuntamiento de Ávila y la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL). La sociedad pública SOMACyL asumiría la condición de urbanizador en el desarrollo de la actuación.

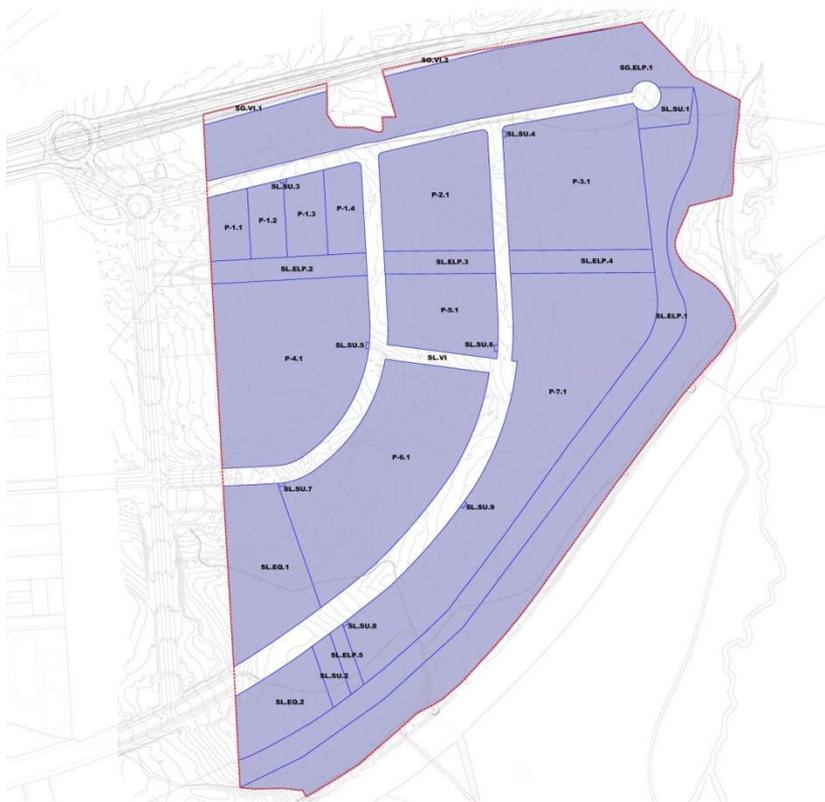


Ilustración 62. Propuesta de parcelación para la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II

En relación con la existencia de crédito comprometido para la ejecución de las actuaciones, la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León, S.A., es una empresa pública integrada en el sector público de la Comunidad de Castilla y León (artículo 2 de la Ley 2/2006, de 3 de mayo, de la Hacienda y del Sector Público de la Comunidad de Castilla y León), y que cuenta con su propio presupuesto independiente y sus propios recursos, teniendo acceso al crédito bancario y financiándose principalmente por entidades financieras. SOMACYL cuenta con un volumen de activos de 482,3 millones de € a 31 de diciembre de 2022, según su último informe de cuentas anuales, con un importe de efectivo y otros activos líquidos de 75,2 millones de € y un patrimonio neto de 185,4 millones de €. Actualmente cuenta con un endeudamiento bancario de 156,8 millones de euros, cifra por debajo del Patrimonio Neto de la Sociedad y con un ratio bajo de para la financiación en el reparto entre recursos propios y ajenos (45,8%), disponiendo por ello de gran capacidad de endeudamiento adicional para atender nuevas inversiones, además de una liquidez suficiente. SOMACYL realiza una actividad recurrente de explotación que le permite afrontar las referidas actuaciones del Plan Regional, aportando las garantías por las cuantías de urbanización y de edificación que se deriven de la aprobación del Plan Regional.

Con independencia de los contenidos completos de actuación y reparcelación que se desarrollan en el anexo específico del Plan Regional, el cuerpo normativo de este incorpora algunas determinaciones o condicionantes para el desarrollo de la unidad de actuación, tales como la determinación del referidos sistema de gestión, la definición del urbanizador o el establecimiento de los plazos para la redacción de proyectos, ejecución de la actuación y/o cumplimiento de los deberes urbanísticos.

#### **2.e.ii. Criterios particulares de gestión para la Unidad de Actuación UA3**

La Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, en su condición de subámbito de gestión, debe asumir una parte de los compromisos de urbanización comunes del conjunto del sector, tal como así establecía el Plan Parcial que estableció la ordenación detallada original. Esos compromisos compartidos referían a la necesidad de ejecución de un conjunto de refuerzos externos necesarios para el adecuado funcionamiento del área industrial, tales como la mejora del abastecimiento eléctrico o de la gestión del ciclo del agua. Cada una de las Unidades de Actuación asumiría integralmente sus costes de urbanización internos y una cuantía de costes de refuerzos externos, estimados en 8.296.733,54 € (PEM), proporcional a sus derechos de aprovechamiento. Atendiendo a este mecanismo de reparto, a la Unidad de Actuación UA le correspondería el 61,75 % de estos costes asociados a refuerzos externos.

La estimación de coste de estos referzos externos, realizada en 2008, es reconsiderada y actualizada en este Plan Regional de acuerdo con los requerimientos contrastados, incluidas nuevas exigencias sobrevenidas, y, en algunos casos, a los proyectos o acuerdos ya suscritos con compañías proveedoras de servicios. A este respecto, se dispone de una evaluación más precisa del presupuesto de ejecución de la Subestación Eléctrica Transformadora SET Vicolozano (cuyas obras ya han sido licitadas y adjudicadas por un importe de 3.679.154,02 €) o del coste de las nuevas conexiones eléctrica (626.909,05 € de acuerdo con convenio suscrito con la compañía IBERDROLA), entre otros. Otras partidas, aún pendientes de evaluación precisa, son objeto de una estimación aproximada que podrá ser ajustada en la medida en que se desarrollen los correspondientes proyectos técnicos, ajenos a este Plan Regional, y consideradas en su caso en la cuenta de liquidación definitiva del sector una vez concluidos los procesos de urbanización y gestión. Es el caso del soterramiento de la línea eléctrica de alta tensión que atraviesa el ámbito, cuyo coste se ha estimado inicialmente en 2.117.566,00 €, o un posible refuerzo del sistema de impulsión de aguas (255.447,00 €). Entre estos proyectos pendientes que deben ser sufragados por el sector en su conjunto se encuentra también la ejecución de un nuevo acceso al área industrial desde la carretera nacional N-110, en relación con el cual este Plan Regional incorpora como anexo una prefiguración a modo de consulta de viabilidad que ha servido para consensuar la solución con la administración titular de la infraestructura. El coste estimado de dicho enlace, incluyendo las conexiones con las zonas industriales ya desarrolladas, es de 2.729.276,09 millones de euros (presupuesto de

contrata, sin incluir IVA). Se considera por tanto que la estimación inicial de costes de 8,3 mill. €, realizada hace ya 3 lustros, debe ser reajustada de acuerdo con las nuevas estimaciones hasta el orden de los 9,4 mill. €, cifra que es la considerada a los efectos de la evaluación económica de este Plan Regional.

Los gastos completos correspondientes a la Unidad de Actuación UA3 serán asumidos por la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL), en calidad de promotor de la actuación, titular mayoritario del suelo de la Unidad de Actuación UA3 y urbanizador, liberando al Ayuntamiento de Ávila de sus compromisos económicos dentro de la actuación. El exceso de cargas de urbanización asumidas por SOMACyL respecto a las obligaciones que le corresponden reglamentariamente será compensado mediante la asignación de aprovechamientos urbanísticos por valor equivalente.

A este respecto, los titulares del suelo, SOMACyL y el Ayuntamiento de Ávila tienen derecho al 85 % del aprovechamiento resultante de multiplicar la superficie de terrenos aportada por el aprovechamiento medio del sector ( $0,40 \text{ m}^2/\text{m}^2$ ), aprovechamiento que se cuantifica, para el ámbito de la UA3, en  $278.774,44 \text{ m}^2$ . El aprovechamiento que excede a los derechos de los propietarios en el ámbito de la UA3 objeto de este Plan Regional se cuantificaría en  $41.816,17 \text{ m}^2$ , que corresponderán a la administración actuante, que por tratarse de un Plan Regional y tramitarse de acuerdo con la legislación en materia de ordenación del territorio, será la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Estos aprovechamientos correspondientes a la administración actuante son transmitidos a la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL), como entidad dependientes de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, para su gestión de acuerdo con la posibilidad establecida por los artículos 375 y siguientes del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

### **2.e.iii. Acuerdos considerados para el establecimiento de las condiciones de actuación**

Por el carácter de los agentes participantes, los objetivos y criterios referidos de interés público y común, procede a los efectos de desarrollo de la actuación la suscripción de un protocolo de colaboración entre los dos titulares mayoritarios de los terrenos, la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL) y el Ayuntamiento de Ávila, que articule los principales términos del acuerdo para la actuación urbanizadora y la encomienda a SOMACyL como agente urbanizador, estableciendo los mecanismos de compensación entre ambos organismos en términos de aportaciones económicas y aprovechamientos urbanísticos. Este acuerdo debe cumplir con los requerimientos establecidos por el artículo 255.b del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León al objeto de habilitar la gestión de la actuación por el sistema de Concierto.

Con fecha de 27 de abril de 2023 se ha firmado, tras su ratificación previa (4 de noviembre de 2022) en Junta de Gobierno Local del Excelentísimo Ayuntamiento de Ávila, el “Protocolo entre la Comunidad de Castilla y León y el Ayuntamiento de Ávila para el desarrollo de la UA3 del Sector PP-19 Polígono Industrial de Vicolozano II de Ávila”, en el que se desarrollan los acuerdos suscritos entre ambas administraciones para el desarrollo del ámbito objeto de este Plan Regional, incluyendo la declaración de la intención y objetivos de interés público de la actuación, refiriendo en particular el acuerdo entre “las dos entidades públicas titulares de los terrenos: el Ayuntamiento de Ávila y la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL)”.

En este acuerdo se suscriben las aportaciones y criterios de participación y reparto de los deberes y derechos urbanísticos –compensación por la cesión de deberes y aprovechamientos del Ayuntamiento de Ávila a SOMACyL en su calidad de agente urbanizador- y los compromisos de las partes para la tramitación administrativa y la ejecución material de la unidad de actuación, de acuerdo con las condiciones ya recogidas en el Protocolo entre las administraciones autonómica y local. Cumplirá

asimismo con las condiciones de los convenios urbanísticos requeridos para el desarrollo de la actuación por el procedimiento de Concierto.

## **2.f. Determinaciones para la urbanización**

El Plan Regional remite para el desarrollo de las condiciones de urbanización necesarias para su ejecución al correspondiente Proyecto de Urbanización (condiciones completas), incorporando en su cuerpo normativo exclusivamente las determinaciones básicas de urbanización que deben ser recogidas reglamentariamente en los instrumentos de gestión (Proyectos de Actuación). Ello incluye las siguientes determinaciones:

- Plazo para la elaboración del Proyecto de Urbanización.
- Características técnicas mínimas del Proyecto de Urbanización.
- Estimación justificada del importe total de los gastos de urbanización.
- Criterios básicos para la contratación de las obras de urbanización.

El Plan Regional define los trazados y puntos de conexiones externa de las redes de infraestructuras, así como algunas condiciones materiales, que se reflejan en cartografía, con un nivel de definición acorde a las escalas gráficas del documento. Estas condiciones básicas y la geometría de los trazados podrán ser precisadas, y en su caso modificadas, en el correspondiente Proyecto de Urbanización, que complete y desarrolle las determinaciones completas. A partir de las exigencias técnicas de cálculo o requerimientos funcionales de algunas infraestructuras de servicios urbanos, tanto internas como de los refuerzos externos, incluyendo aquellas derivadas de las exigencias de las compañías suministradoras, el Proyecto de Urbanización podrá reajustar las condiciones de urbanización, atendiendo en cualquier caso el marco normativo y de cumplimiento sectorial de aplicación—accesibilidad universal, funcionalidad, suministro de energía, condiciones acústicas, ciclo del agua y vertidos...--.

La Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL), como entidad dependiente de una administración pública y en calidad de promotora de este Plan Regional, asumirá la condición de urbanizador en estas actuaciones, que se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contratos del Sector Público (art 231 y ss. gg.).

## **2.g. Grado de aplicación de las determinaciones del Plan Regional**

De acuerdo con lo previsto en el artículo 6 de la Ley de Ordenación del Territorio, para cada una de las determinaciones del Plan Regional se indica su carácter pleno, básico u orientativo, condición que determinarán la forma de vinculación de sus determinaciones sobre los planes, programas y proyectos concurrentes. A este respecto, y en relación con los grupos de determinaciones señaladas, se establecen los siguientes grados de aplicación, salvo que en el epígrafe o artículo normativo específico se indique un grado diferente:

- **Determinaciones urbanísticas**, son de aplicación plena
- **Determinaciones de actuación**, son de aplicación básica
- **Determinaciones de reparcelación**, son de aplicación plena
- **Determinaciones de urbanización** son de aplicación orientativa

Los grados de vinculación de las determinaciones son establecidos en cada uno de los epígrafes normativos mediante los siguientes acrónimos: (P) Plena, (B) Básica, (O) Orientativa.

## 2.h. Modificación de instrumentos urbanísticos vigentes

La aprobación del Plan Regional implica la directa modificación de aquellas determinaciones de los planes, programas de actuación y proyectos vigentes sobre su ámbito que resultan contrarias a las determinaciones establecidas con carácter pleno por el instrumento de ordenación del territorio. En el caso de aquellas otras determinaciones para las que se defina un carácter básico u orientativo, la adecuación a las determinaciones del Plan Regional se deberá realizar, en su caso, mediante la tramitación de modificaciones de los instrumentos de planeamiento.

En particular, la aprobación del Plan Regional supone la modificación tanto del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila (A.D. 04/12/2006) como el Plan Parcial del sector PP-19 Vicolozano II (A.D. 25/04/2008). El alcance previsto de dichas modificaciones de los instrumentos, que se producen de modo directo con la aprobación del Plan Regional, se detalla a continuación:

- **Plan General de Ordenación Urbana de Ávila**
  - Se modifica la ficha del sector de suelo urbanizable delimitado SUR-D PP-19 Polígono Vicolozano II, recogiendo las nuevas determinaciones de ordenación general definidas por el Plan Regional, y adaptando sus contenidos y terminología al actual marco legal en materia de urbanismo.  
En particular, se modificará la cuantía de sistemas generales adscritos al sector y se corrige la referencia errónea a la edificabilidad del sector (recalculada de acuerdo con el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León)
- **Plan Parcial del sector PP-19 Vicolozano II**
  - Se mantiene sin cambios la división del sector en Unidades de Actuación (UA1, UA2 y UA3), así como el reparto de edificabilidades y aprovechamientos a cada una de las unidades.
  - Se dejan sin efecto las determinaciones de ordenación detallada establecidas por el Plan Parcial para el ámbito de la Unidad de Actuación UA3, que son íntegramente reemplazadas por las definidas en este Plan Regional.

El Plan Regional no modifica las condiciones de ordenación detallada vigentes en las Unidades de Actuación UA1 y UA2. En relación con esta última Unidad de Actuación, la previsión de un nuevo enlace viario con la carretera N-110 para el acceso al área industrial, determinación que se establece con carácter básico, podría requerir en el momento de su proyecto y ejecución de la adecuación de las condiciones urbanísticas aplicables en dicho ámbito, que deberá en su caso abordarse a través de las condiciones urbanísticas aplicables a través de la correspondiente modificación del planeamiento, en los términos previstos en el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

## 2.i. Efectos sobre licencias y autorizaciones

El inicio de la tramitación del Plan Regional supondrá la suspensión del otorgamiento de licencias de actividades y obras, así como de instrumentos de planeamiento y gestión urbanística que se puedan ver afectados por las nuevas determinaciones, por el periodo establecido legalmente (máximo de 2 años).

Con la aprobación del Plan Regional y su entrada en vigor, las actuaciones contempladas por el instrumento de ordenación del territorio son declaradas de interés público e interés social.

Las licencias y otras autorizaciones que fueran exigibles a las obras y actividades derivadas de la ejecución del Plan Regional se tramitarán por los procedimientos de urgencia previstos en la legislación aplicable, o, en su defecto, con aplicación de criterios de prioridad y urgencia, y en particular aquellos correspondientes a la ejecución de la urbanización de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II así como las infraestructuras y refuerzos exteriores necesarios para su funcionamiento.



### 3. ALCANCE Y EFECTOS ECONÓMICOS DE LAS ACTUACIONES

#### 3.a. Inversiones asociadas al desarrollo de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II

Este Plan Regional habilita la ejecución de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, un ámbito de uso industrial de superficie cercana a las 70 has y con capacidad para acoger hasta 278.774,44 m<sup>2</sup> de usos productivos. Esta comprende la urbanización interna de los terrenos (viviarios, redes de servicios y espacios libres públicos), así como la ejecución de aquellos refuerzos externos requeridos para el funcionamiento del conjunto del sector, actualizando sus requisitos y estimación de costes respecto a los previstos por instrumentos de planeamiento anteriores.

Comprenden los gastos directamente imputables a la Unidad de Actuación UA3 los correspondientes a su urbanización interna y una cuota de los costes de los refuerzos externos proporcional al aprovechamiento materializable en esta respecto a la total del sector, que se fija en el 61,753587 %. El monto global de las inversiones previstas para llevar a cabo la actuación, asumidos por la Junta de Castilla y León, se estima inicialmente 16,87 millones de € (sin IVA).

Para este cálculo se ha utilizado como referencia el presupuesto de ejecución material (PEM) de las obras previstas, incrementados en un 6% correspondiente al Beneficio Industrial. No se han considerado cuantías adicionales referidas a Gastos Generales, dado el contexto en el que se desarrolla la actuación (actuación pública, simplificación de instrumentos a través de Plan Regional...) ni imputado el porcentaje correspondiente al IVA.

#### 3.b. Informe de Sostenibilidad Económica

En este epígrafe se aborda específicamente el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas. A este respecto, las actuaciones previstas por el Plan Regional afectan fundamentalmente a dos administraciones públicas: por una parte la administración autonómica, que a través de la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León, titular mayoritario del suelo y que adquiere asimismo la condición de promotor y urbanizador en la actuación, asumiendo la totalidad de los costes de ejecución asociados al desarrollo de esta; por otra, el Ayuntamiento de Ávila que es también titular de parte del suelo de la Unidad de Actuación y, simultáneamente, administración local interesada en tanto receptora de las cesiones dotacionales derivadas del desarrollo urbanístico del ámbito.

Interviene también en condición de administración actuante, como organismo que inicia y tramita el Plan Regional, la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Dicha condición otorga a la administración autonómica derecho sobre el aprovechamiento excedente a los derechos de los propietarios (15 %). A este respecto, el Ayuntamiento de Ávila no es en este caso, en tanto actuación amparada por un instrumento de ordenación del territorio, receptora de aprovechamiento de cesión en tanto no tiene la condición de administración actuante. Esta condición queda expresamente reflejada en el "Protocolo entre la Comunidad de Castilla y León y el Ayuntamiento de Ávila para el Desarrollo de la UA3 del Sector PP-19 Polígono Industrial de Vicolozano II de Ávila".

Para evaluar la incidencia de las actuaciones sobre las haciendas públicas, objetivo esencial de este capítulo, procede considerar todos los efectos positivos y negativos, ingresos y cargas, que supondrán de forma directa para las administraciones implicadas en el Plan Regional y sus actuaciones proyectadas.

En primer lugar, el Ayuntamiento de Ávila, como titular de los terrenos y en atención al protocolo suscrito con la Junta de Castilla y León y a los acuerdos que se suscriban con la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente, cede a la referida sociedad pública sus derechos sobre el aprovechamiento lucrativo que le corresponde en virtud de su participación como propietario de suelo, liberándose a través de dicha operación de la obligación de contribuir económicamente a la actuación a

través de la aportación de los gastos de urbanización correspondientes. El Ayuntamiento de Ávila mantiene no obstante inalterados sus derechos sobre la actuación en calidad de administración local, como más adelante se referirá.

Será por tanto la administración autonómica, a través de la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente SOMACyL, como promotora del Plan Regional y agente urbanizador, la que asuma la totalidad de las cargas y compromisos de la actuación urbanística, que comprende los costes asociados tanto a la ejecución de las obras de urbanización internas del sector como de la cuota de refuerzos externos correspondiente a la Unidad de Actuación UA3. La estimación económica de dichas actuaciones ha sido referida en el epígrafe precedente relativo a la evaluación económica, cifrándose en el entorno de los 16,87 millones de euros. Como se ha señalado previamente, el volumen de activos de SOMACyL así como las actividades e inversiones realizadas por la sociedad permiten asumir los costes económicos asociados a la actuación.

Como resultado del desarrollo de la actuación, la administración autonómica, a través de la sociedad SOMACyL que interviene como promotor de la actuación y agente urbanizador, recibirá el 85 % del aprovechamiento resultante del desarrollo del sector (art. 44.1.b.1 del RUCyL). El 15 % del aprovechamiento correspondiente a la administración actuante corresponderá asimismo a la administración autonómica, y en particular a la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio como competente para la tramitación del Plan Regional, quien podrá transmitirlo para su gestión a la sociedad SOMACyL como entidad dependiente con competencias específicas para tal fin.

En relación con el Ayuntamiento de Ávila en su condición de administración local, es receptora de los terrenos de cesión dotacional derivados del desarrollo urbanístico, que comprenden 145.819,24 m<sup>2</sup> de Sistemas Generales de Espacios Libres Públicos, 78.256,41 m<sup>2</sup> de Sistema Local de Espacios Libres Públicos, 44.265,76 m<sup>2</sup> de suelo destinado a Equipamientos Públicos y el conjunto del viario interno de la Unidad de Actuación. El Ayuntamiento de Ávila es asimismo el receptor inicial de los terrenos de sistemas generales de uso viario destinados a la futura ejecución del nuevo acceso al área industrial desde la carretera nacional N-110, cifrados en 4.653,80 m<sup>2</sup>, si bien dichos terrenos, una vez ejecutada la actuación sobre la infraestructura, se incorporaría a su dominio público (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La formalización de estas cesiones se realizará a través de la suscripción de un Convenio Urbanístico de Gestión con SOMACyL en el que se articularán asimismo los compromisos para el mantenimiento y conservación de la urbanización.

La aprobación del Plan Regional habilita además la implantación en el nuevo sector de suelo urbanizable de hasta 278.774,44 m<sup>2</sup> de usos industriales, que estarán sujetos a los tributos y tasas definidos por las ordenanzas fiscales municipales (Impuestos de Bienes Inmuebles; Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras...), ingresos que compensarán de modo suficiente las posibles repercusiones sobre las arcas municipales del incremento de demanda de servicios derivado de la puesta en funcionamiento del sector industrial. Una estimación inicial de los ingresos vinculados al desarrollo del sector, considerando exclusivamente los derivados del ICIO, se situaría en el entorno de los 2 millones de €<sup>12</sup>, a lo que habría que añadir los ingresos anuales adicionales derivados del Impuesto de Bienes Muebles, licencias, cánones, etc. Todo ello garantiza, en su traducción económica, un efecto positivo directo en la hacienda municipal, a lo que habría que añadir otros efectos inducidos, no directamente cuantificables, vinculados al incremento local de las inversiones y el empleo en el contexto municipal.

Por otra parte, reconociendo la importancia y positivos efectos para el empleo y la inversión, en suma para la mejora local de la calidad de vida de los habitantes, y las notables inversiones públicas asociadas al desarrollo de la actuación, se tendrá en cuenta el Acuerdo 82/2020, de 12 de noviembre, de la Junta

<sup>12</sup> 4% sobre el coste de ejecución de las construcciones, estimado para el total de la edificabilidad autorizable en uso industrial utilizando los módulos de coste de construcción del Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León Este.

de Castilla y León, por el que se aprueban directrices vinculantes para el impulso de la responsabilidad social en el gasto público de la Administración General e Institucional de la Comunidad de Castilla y León. Se considerarán de esta manera los objetivos presentes en materia de contratación para implementar políticas en material social, medioambiental, de innovación y desarrollo, de promoción de PYMES, y de defensa de la competencia, incluyendo las que atienden a la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.



Ilustración 63. Recreación modelizada del ámbito desarrollado



#### 4. SÍNTESIS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA. INTEGRACIÓN DE PRESCRIPCIONES Y MEDIDAS AMBIENTALES.

Atendiendo a lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el Plan Regional se encuentra sometido al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, al satisfacer las condiciones establecidas en el artículo 6.2 de la Ley 21/2013, y en particular por tratarse de una modificación menor de planes sometidos a evaluación ambiental, en este caso por tratarse de instrumento que habilita el desarrollo de un área de actividades industriales y habilitarse mediante el instrumento de Ordenación del Territorio la implantación futura de actividades y proyectos que pueden estar sometidos a la evaluación de impacto ambiental, que no afecta a Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 ni Áreas protegidas por instrumentos internacionales.

Atendiendo a ello, fue elaborado un Documento Inicial Estratégico, de acuerdo a lo establecido en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, remitiéndose el mismo a la administración competente para su tramitación (Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental), quien dio inicio a la misma con fecha de 27 de diciembre de 2022.

El Documento Inicial Estratégico no identificó efectos ambientales negativos significativos en la zona de estudio a consecuencia del desarrollo del Plan Regional de ámbito territorial para el Desarrollo de la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II. Asimismo se ha observado la coherencia de las determinaciones de planeamiento propuestas con los instrumentos legislativos y de ordenación territorial de rango superior, concluyendo que tampoco se observan afecciones ambientales significativas ni sobre elementos singulares (especies de flora, fauna ni espacios protegidos) ni sobre los procesos ecológicos. Tampoco se han observado efectos sinérgicos significativos al ordenarse este área de suelo.

Del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada practicada según la Sección 2ª del Capítulo I del Título II de la Ley de evaluación ambiental, y del análisis realizado de conformidad con los criterios establecidos en su Anexo V, el informe ambiental estratégico del Plan Regional de ámbito Territorial para el desarrollo de la UA3 del sector PP 19 Vicolozano II (Ávila), promovido por la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACYL), se ha resuelto mediante Orden MAV/713/2023, de 26 de abril (BOCyL de 5 de junio de 2023), determinando que: no es probable que vayan a producirse efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se tenga en cuenta lo indicado por la Agencia de Protección Civil y Emergencias en su informe, por lo que no se considera necesaria la tramitación de la evaluación ambiental estratégica ordinaria prevista en la Sección 1ª del Capítulo I del Título II de la Ley de evaluación ambiental.



## 5. IMPACTO SOBRE LA SOSTENIBILIDAD Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

---

El Acuerdo 64/2016, de 13 de octubre, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueban medidas en materia de desarrollo sostenible en la Comunidad de Castilla y León, publicado en el BOCyL nº 200, de 17 de octubre de 2016, establece en su Anexo II un Programa de Medidas Prioritarias de integración de la sostenibilidad en las políticas públicas. Entre ellas, y con el objetivo de integrar la sostenibilidad y el cambio climático en los procesos de toma de decisiones, figura la de que las memorias y documentos del Plan incorporarán un análisis de su contribución a la sostenibilidad y a la lucha/adaptación contra el cambio climático. En el presente Plan Regional se incluyen, en particular, en el documento de evaluación ambiental que le acompañó en su procedimiento reglado de tramitación ambiental.

El análisis que cabe hacer respecto de la contribución de esta iniciativa de planificación a los mencionados aspectos de sostenibilidad y cambio climático es que resulta potencialmente positiva. La ordenación territorial y la planificación de usos y actividades productivas y sus infraestructuras asociadas colabora en el sentido de contribuir a un desarrollo económico más sostenible racionalizando los recursos, haciendo eficientes funcionalmente –movilidad, accesos, servicios, telecomunicaciones, empleo- las implantaciones productivas y garantizando condiciones de calidad espacial y protección ambiental de los lugares de trabajo. Todas las cuestiones referentes a la sostenibilidad han sido abordadas desde los procesos decisionales y son expuestas con su debido detalle en la Memoria Vinculante del Plan Regional y en su Estudio Ambiental Estratégico.



## 6. EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO Y SOBRE OTROS COLECTIVOS SOCIALES

Atendiendo a lo dispuesto en la legislación vigente, este Plan Regional de Ámbito Territorial para el Desarrollo de la UA3 del Sector PP-19 Vicolozano II debe incorporar en su memoria la evaluación de los potenciales impactos que, derivados de su planificación y determinaciones, puedan producirse sobre diferentes colectivos sociales, entre los que se incluye la infancia, la adolescencia, las familias numerosas, las personas con discapacidad y los posibles impactos de género. Así, dando respuesta a lo anterior:

- En relación a lo dispuesto en la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, no se aprecian posibles impactos del Plan Regional sobre la infancia y o la adolescencia;
- En relación a lo dispuesto en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre de Protección a las Familias Numerosas, no se aprecian posibles impactos del Plan Regional sobre dicho colectivo;
- En relación a lo dispuesto en la Ley 2/2013, de 15 de mayo, de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, los impactos previsibles sobre el colectivo son de signo positivo vinculados a la creación de nuevas plazas de estacionamiento adaptado a personas con movilidad reducida y el establecimiento de condiciones de urbanización que garantizan la aplicación de criterios de accesibilidad universal.

Por otra parte, la Ley 1/2011, de 1 de marzo, de Evaluación del Impacto de Género en Castilla y León establece la obligación específica de incluir en este documento del Plan Regional un Informe de Evaluación de Impacto de Género. La Ley 1/2003, de 3 de marzo, de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres en Castilla y León, y la Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, establecen que los poderes públicos de esta comunidad garantizarán la aplicación de la perspectiva de género en las fases de planificación, ejecución y evaluación de las políticas llevadas a cabo por las distintas Administraciones Públicas. En base a ello, la Ley 1/2011, de 1 de marzo, de Evaluación del Impacto de Género en Castilla y León, establece que debe evaluarse el impacto de género de todos los anteproyectos de Ley, disposiciones administrativas de carácter general, así como planes que, por su especial relevancia económica y social, se sometan a informe del Consejo Económico y Social y cuya aprobación corresponda a la Junta de Castilla y León, concretándose dicha evaluación en la realización de un informe, dando así desarrollo a la Orden ADM/1835/2010, de 15 de diciembre, por la que se aprueba la Guía metodológica de mejora de la calidad normativa, que especifica que todos los proyectos normativos deben acompañarse de una memoria en la que se plasme, entre otras cosas, el impacto de género que la misma pudiera causar. Todo ello de acuerdo, por otra parte, con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, respecto a la consideración de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres como un principio informador del ordenamiento jurídico.

Así, conforme a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1/2011, de 1 de marzo, la evaluación del impacto de género consistirá en el análisis y descripción de los siguientes extremos:

- Diagnóstico de la situación inicial de las mujeres y los hombres en el ámbito específico del Plan Regional, incluyendo datos desagregados por sexos.
- Medidas que la norma o plan propuesto incorpora en su articulado o contenido, que tienden a neutralizar las posibles desigualdades detectadas, con la finalidad de alcanzar la igualdad de oportunidades.
- Impacto o consecuencias de la aplicación de la norma o plan propuesto en relación con la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

El Informe de evaluación del impacto de género se realiza conforme a las pautas metodológicas establecidas por la Junta de Castilla y León en virtud de su potestad reglamentaria, que establecen los indicadores que deben tenerse en cuenta para la elaboración de dicho informe. Por ello, a efectos de su elaboración se ha tomado como referencia el Protocolo para la evaluación del impacto de género de

Castilla y León. En base a este contexto se realiza la siguiente evaluación del instrumento de ordenación territorial.

El objeto del Proyecto Regional para el Desarrollo de la UA3 del Sector PP-19 Vicolozano II, en Ávila, es habilitar la ejecución de un área industrial ya prevista por el instrumento de planificación general vigente, generando gracias a ello una nueva oferta cualificada de suelo público con destino a actividades productivas y logísticas en el sureste de la Comunidad Autónoma, aprovechando la condición de Ávila como polo estratégico autonómico reconocido desde las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.

Por ello, atendiendo al *grupo destinatario*, el plan no presenta una incidencia directa sobre las personas, aunque sí indirecta por su capacidad de convertirse, tras su desarrollo, en un ámbito proveedor de empleo ligado a la actividad industrial, contribuyendo al apoyo a las políticas de desarrollo industrial y dinamización del mercado de trabajo autonómicas.

A este respecto, procede reseñar que en la provincia de Ávila mantenía en el segundo trimestre de 2021 un apreciable desequilibrio entre las tasas de ocupación, empleo y paro entre hombres y mujeres. No obstante a lo anterior, las diferencias se han ido reduciendo durante las últimas décadas. Respecto a la tasa de actividad, la correspondiente a los hombres se ha mantenido en niveles constantes desde 2002 con valores en torno al 60 % (actualmente 58,63 %) mientras que el de mujeres ha experimentado un crecimiento constante desde el apenas 30 % del año 2002 hasta el actual 48,43 %, con un máximo alcanzado en 2016 del 51,39 %, lo que muestra un significativo incremento de la población activa femenina.

Esta evolución del mercado de trabajo tiene también su reflejo en las tasas de empleo, que en torno al año 2018 alcanzaron una situación de relativo equilibrio, con diferencias entre las tasas de empleo de hombres y mujeres inferiores al 8% (en 2002 superaban el 31%). Durante los años 2020 y 2021 esta tendencia experimentó un ligero retroceso, retornando a diferencias en las tasas de empleo próximas al 15% debido a un descenso de la actividad que ha afectado más a las mujeres. El reflejo de ello en las tasas de paro, que desde 2014 han mantenido un razonable paralelismo para hombres y mujeres, ha sido claro, con unas tasas de desempleo que entre la población femenina se ha duplicado desde el cuarto trimestre de 2019, cuando alcanzaron el mínimo valor histórico (11,26%, inferior en ese momento al de hombres, con un 15,31), hasta alcanzar actualmente el 23,74 %. En el mismo periodo de tiempo la tasa de paro masculina se ha mantenido constante en torno al 12 %. No obstante, durante el último ejercicio se ha vuelto a recuperar la tendencia hacia un mayor grado de equilibrio en las tasas de empleo de los distintos sexos.

En cuanto a la *influencia en el acceso/control recursos*, el Plan Regional no tiene una influencia directa en el acceso o control de recursos, estableciendo únicamente determinaciones urbanísticas que permiten el desarrollo de un ámbito para la implantación de actividades industriales y productivas en el ámbito de un polígono industrial, Vicolozano II, ya previsto por los instrumentos de planificación general vigentes y que es la extensión de un área industrial ya consolidada.

Sobre la *Influencia en la modificación del rol de género*, el Plan Regional no tiene ninguna incidencia en la modificación de los estereotipos de género ni es susceptible de modificar de forma diferencial la situación de mujeres y hombres. El instrumento únicamente incide en condiciones genéricas de regulación del uso del suelo y calificación, a escala local, sin condicionar en modo alguno el perfil social de sus potenciales usuarios y/o beneficiarios.

Por todo lo anterior, con carácter general, el instrumento de ordenación del territorio objeto de evaluación no es pertinente al género, debiendo declararse que el mismo presenta un impacto neutro respecto al género por no ser esta categoría relevante para el desarrollo y aplicación del plan. No procede, por tanto, la valoración detallada del impacto de género en el instrumento. Asimismo, se

verifica que la redacción del texto normativo atiende a la legislación vigente en materia de uso de lenguaje no sexista en las administraciones públicas.

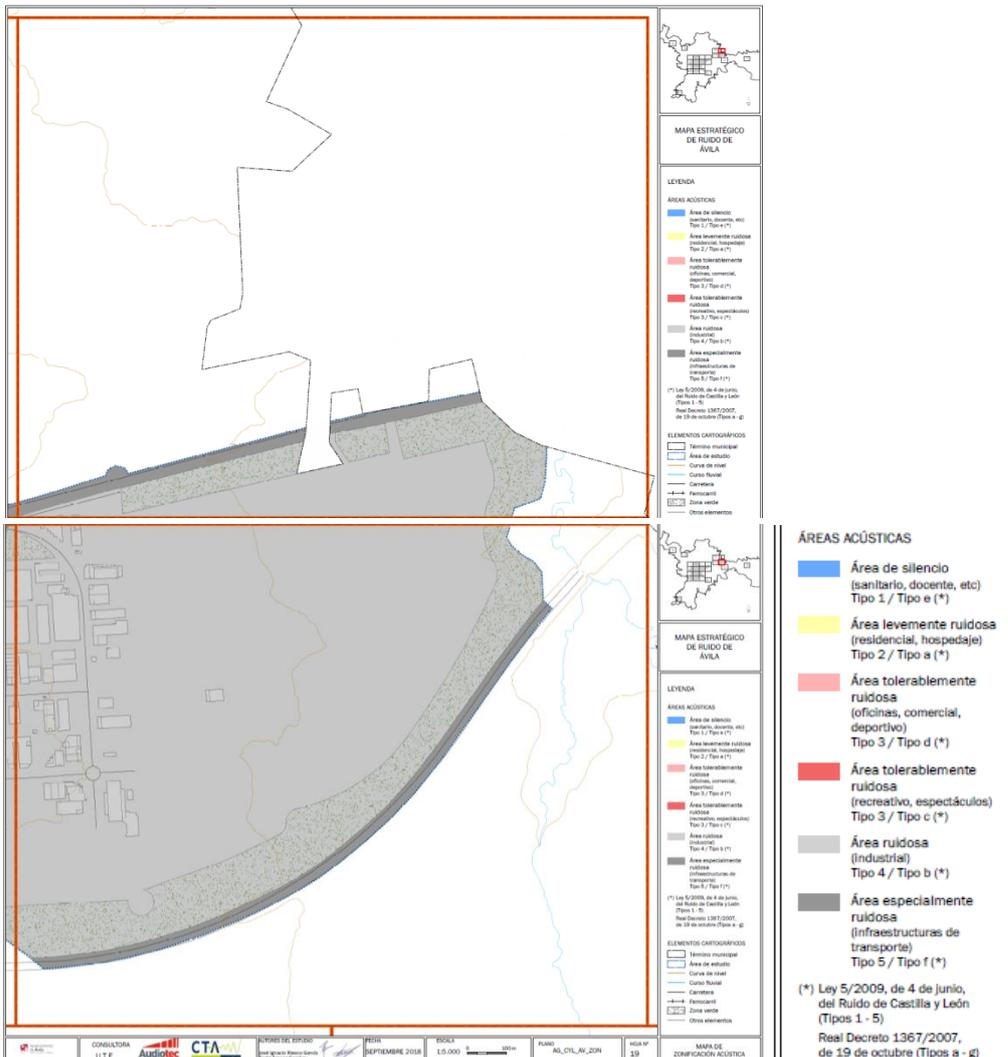
En cuanto al cumplimiento de la Ley 2/2013, de 15 de mayo, de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, el Plan Regional ha tenido en consideración para sus decisiones de diseño urbanístico y determinaciones reguladoras, una serie de factores que atienden a las personas con discapacidad. Así, en las condiciones de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, cumpliendo en todo caso los preceptos de la legislación estatal de aplicación, se garantiza la dotación en los espacios libres públicos y viarios de los recorridos accesibles, de plazas de aparcamiento habilitadas para personas con movilidad reducida y su mejor disposición por condiciones de acceso y seguridad dentro del conjunto de los aparcamientos planificados.



## 7. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DE LOS TERRENOS

En atención a lo previsto en el artículo 7 de la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, se incluye en este epígrafe del Plan Regional de Ámbito Territorial para el Desarrollo de la UA3 del Sector PP-19 Vicolozano II una zonificación acústica del área afectada por el instrumento de ordenación del territorio. No se considera necesario, dado el objeto del instrumento y su localización territorial, la delimitación de zonas de servidumbre acústica ni de reservas de sonido de origen natural.

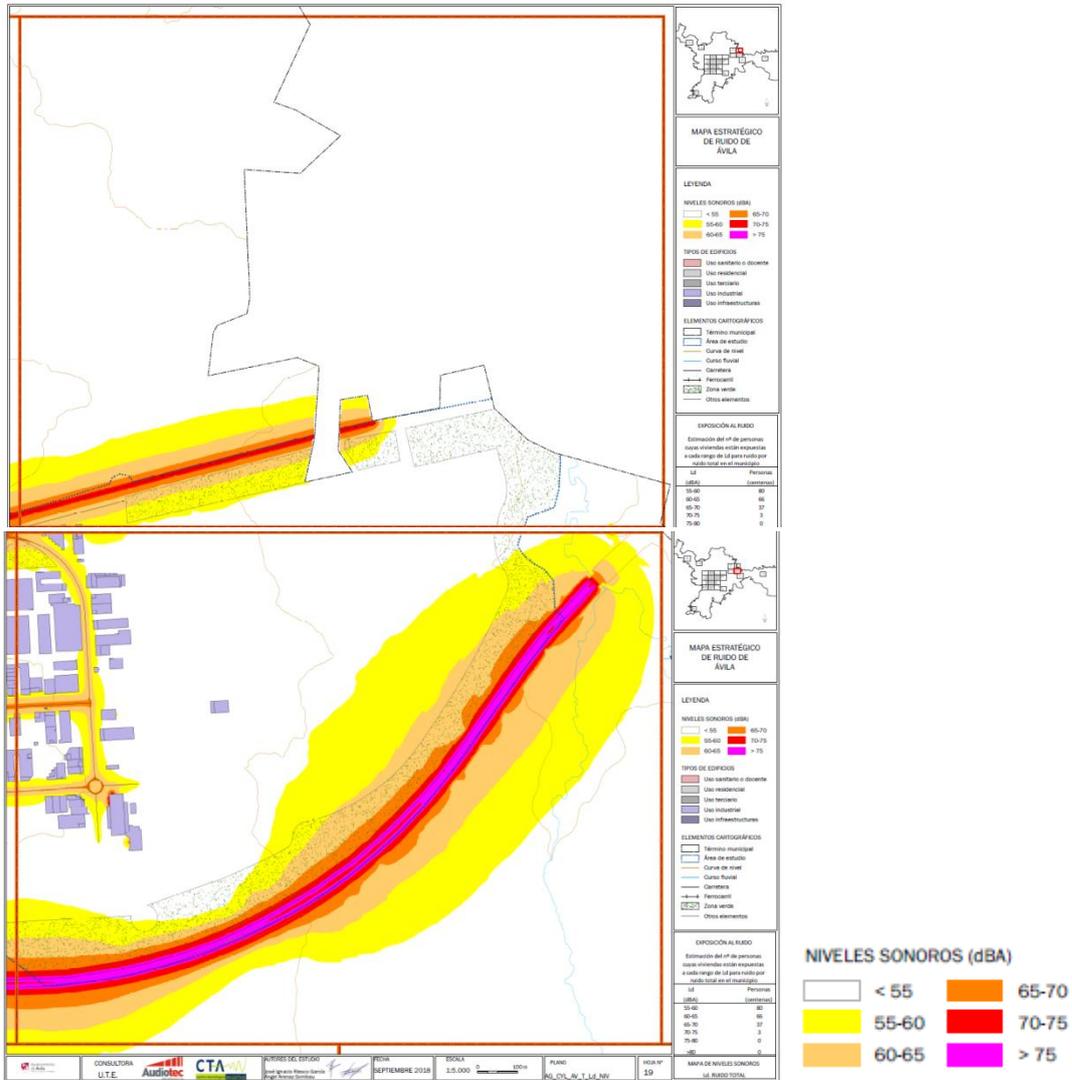
A este respecto, el municipio de Ávila cuenta con un Mapa Estratégico de Ruido actualizado en el año 2019 (la primera versión del MER, de 2012, fue aprobada mediante ORDEN FYM/620/2012, de 12 de julio) en el que no solo se evalúan los niveles de ruido existentes procedentes de diferentes fuentes (infraestructuras, actividades industriales, ruido urbano...) sino que incluye también una propuesta de zonificación acústica tanto del suelo urbano como de los terrenos clasificados por el planeamiento urbanístico como suelos urbanizables. Ello incluye tanto el polígono industrial Vicolozano I preexistente como el sector Vicolozano II cuyo desarrollo es objeto de este Plan Regional, que considera en ambos casos como zonas acústicas de Tipo 4. Área ruidosa, definida como “zona de baja sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio que no requieren de una especial protección contra el ruido”. El Mapa Estratégico de Ruido define adicionalmente dos bandas ligadas a las márgenes de la carretera nacional N-110 y la autovía AP-51 que califica como zonas acústicas de Tipo 5 Área especialmente ruidosa, definidas como “zonas de nula sensibilidad acústica, que comprende los sectores del territorio afectados por servidumbres acústicas”, colindantes al ámbito del sector pero externas a este.



El Plan Regional, en tanto no modifica las condiciones generales de uso del ámbito (sector y Unidad de Actuación UA3), mantiene los criterios utilizados en la referida zonificación acústica, considerando la totalidad de los terrenos de la Unidad de Actuación UA3 como Zona Ruidosa, sobre la que serán de aplicación los siguientes Objetivos de Calidad Acústica establecidos por la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

Área Receptora	Índices de ruido dB(A)			
	$L_d$	$L_e$	$L_n$	$L_{den}$
Tipo IV	70	70	60	71

Los referidos objetivos pueden ser contrastados con las mediciones de ruido incluidas en el citado Mapa Estratégico de Ruido de Ávila, así como en los Mapas de Ruido de las infraestructuras rodadas próximas, principales fuentes de emisión de ruido, y en particular el MER de la AP-51 (2014). A partir de ellos se verifica que, de acuerdo a lo datos obrantes en estos documentos, no se superan los objetivos de calidad acústica exigibles en la zona en la que se prevén usos industriales, si bien los niveles de ruido se encuentran próximos a los límites máximos admisibles en algunas zonas de borde destinadas a espacios libres, zonas en las que no está prevista la presencia permanente de personas. No se considera en principio necesario establecer medidas de atenuación de los impactos acústicas.



## 8. RESUMEN DE PARÁMETROS GENERALES DEL PLAN REGIONAL

Se incluye a continuación un cuadro preliminar de superficies de la ordenación, que sintetiza los principales parámetros de la propuesta de ordenación.

<b>ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL</b>	
Superficie ámbito total Plan Regional	1.128.575,90 m <sup>2</sup>
Superficie ámbito UA3 (Ordenación completa)	696.936,09 m <sup>2</sup>
<b>DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL (ÁMBITO PP-19)</b>	
Superficie del sector	1.128.575,90 m <sup>2</sup>
Sistemas Generales	237.619,63 m <sup>2</sup>
Uso predominante	Industrial
Edificabilidad máxima (índice)	0,50668 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Edificabilidad máxima absoluta	451.430,23 m <sup>2</sup>
<b>DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL (ÁMBITO DE LA UA3 PP-19)</b>	
Superficie de la Unidad de Actuación	696.936,10m <sup>2</sup>
Sistemas Generales	150.473,01 m <sup>2</sup>
Uso predominante	Industrial
Edificabilidad máxima (índice)	0,51014 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Edificabilidad máxima absoluta	278.774,44m <sup>2</sup>
Aprovechamiento medio máximo	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
<b>DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA (ÁMBITO DE LA UA3 PP-19)</b>	
Superficie parcelas uso industrial	341.111,32 m <sup>2</sup>
Superficie parcelas uso servicios urbanos (públicas)	7.742,80 m <sup>2</sup>
Equipamientos públicos (Sistemas Locales)	44.265,76 m <sup>2</sup>
Espacios libres públicos (Sistemas Locales)	78.256,41 m <sup>2</sup>
Viarío público (Sistemas Locales)	75.086,82 m <sup>2</sup>
<b>INVERSIONES E IMPACTO ECONÓMICO PREVISTO</b>	
Inversión económica (expropiación, urbanización, proyectos...)	16,87 M. €



Ilustración 64. Vista modelizada del complejo desarrollado



## NORMATIVA DEL PLAN REGIONAL

### 1. DETERMINACIONES GENERALES (P)

#### **Artículo 1.- Ámbito del Plan Regional**

Constituye el ámbito de este Plan Regional el así delimitado en el plano de ordenación PO-01 “Localización y ámbito del Plan Regional”.

El ámbito del Plan Regional comprende dos zonas:

- Ámbito completo del Plan Regional, coincidente con la delimitación del sector PP-19 Vicolozano II del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, para el que el Plan Regional actualiza las determinaciones de ordenación general.
- Ámbito de la Unidad de Actuación UA3 del PP-19 Vicolozano II, para el que el Plan Regional establece las condiciones de ordenación general y detallada completas así como las condiciones de actuación y reparcelación.

#### **Artículo 2.- Coordinación con otros instrumentos urbanísticos**

Las determinaciones de este Plan Regional de Ámbito Territorial para el Desarrollo de la UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, en Ávila, son vinculantes en su ámbito de aplicación para los planes, programas y proyectos concurrentes.

Aquellas determinaciones de este Plan Regional que se señalan como de aplicación plena modifican directamente las de los planes, programas y proyectos a los que resultan contrarias, y en particular aquellas determinaciones del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila y el Plan Parcial del sector PP-19 que resultan contradictorias con la ordenación propuesta por este instrumento de ordenación del territorio.

Para todos aquellos aspectos no expresamente definidos por este Plan Regional y que sean compatibles con la ordenación de este, las determinaciones de los planes, programas y proyectos concurrentes mantienen su plena vigencia. En particular, siguen siendo de aplicación sobre el ámbito del Plan Regional las normas de carácter general referidas a usos, edificación y ordenación de la edificación establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, así como las determinaciones del Plan Parcial del PP-19 en lo relativo a la división del sector en Unidades de Actuación y las condiciones de ordenación de las Unidades de Actuación UA1 y UA2, con sus modificaciones.

#### **Artículo 3.- Enlaces y conexiones con infraestructura necesarios para la ejecución del Plan Regional (B)**

De acuerdo con lo previsto en el artículo 22.2 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, la aprobación del Plan Regional habilita la ejecución de aquellos enlaces y conexiones a redes de infraestructuras necesarios para la ejecución de las determinaciones del instrumento de ordenación del territorio.

Este Plan Regional mantiene la previsión de infraestructuras y refuerzos externos ya establecida por el instrumento que estableció la ordenación detallada del sector PP-19 “Vicolozano II” (Plan Parcial de 25 de abril de 2008, con sus modificaciones) en relación con las redes de servicios básicos (electricidad, abastecimiento, saneamiento...), actualizadas en su caso de acuerdo con los proyectos técnicos en ejecución.

En relación con los compromisos y previsiones de conexiones viarias definidas por los instrumentos vigentes, que remitían para la incorporación a la N-110 desde su memoria de infraestructuras a lo dispuesto por la Demarcación de Carreteras, este Plan Regional recoge como actuación externa al ámbito del instrumento de ordenación del territorio la ejecución del nuevo enlace con dicha infraestructura viaria, de acuerdo con la propuesta incorporada como anexo a este instrumento.

Las referida actuación viaria serán objeto de proyecto técnico independiente, habilitándose a través de este Plan Regional, que comporta la declaración de utilidad pública e interés social, la obtención de los terrenos necesarios para su ejecución por cualesquiera de los procedimientos legalmente establecidos. A tales efectos, se incluye como Anexo de este Plan Regional un listado de las parcelas catastrales que, de acuerdo con la definición actual de la actuación, estarían provisionalmente afectadas por la ejecución del enlace propuesto, pudiendo estas ser precisadas por el proyecto técnico que defina la solución definitiva de la infraestructura.

**Artículo 4.- Condicionantes particulares de carácter sectorial**

Cualquier obra que pudiera afectar a un cauce público o que esté situada dentro de la zona de policía estará sujeta a informe previo del organismo de cuenca, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 6 y 77 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, y a los artículos 9, 72, 78 y siguientes del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Asimismo estarán sujetos a autorización del organismo de cuenca cualquier vertido que se pretenda realizar al dominio público hidráulico, así como todo aprovechamiento de aguas superficiales o subterráneas.

El ámbito del Plan Regional se encuentra parcialmente afectado por el trazado del gasoducto SEGAVI, titularidad de REDAXIS Gas Infraestructuras. Sobre esta infraestructura, que tiene la consideración de infraestructura energética básica del Estado, será de directa aplicación lo dispuesto en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, y el Real Decreto 1434/2002, de 27 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de gas natural. Cualquier tipo de actuación que afecte al mencionado gasoducto deberá contar con el permiso previo de la Dependencia de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Ávila.

## 2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL (P)

### Artículo 5.- Determinaciones de ordenación general del Sector PP-19 Vicolozano II

Este Plan Regional revisa y actualiza las condiciones de ordenación general establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana del Sector PP-19 Vicolozano II, ajustando en particular su superficie e imputación de Sistemas Generales. Las determinaciones de ordenación general revisadas se sintetizan en el siguiente cuadro.

<b>CONDICIONES DE ORDENACIÓN GENERAL PP-19 VICOLOZANO II</b>	
<b>USOS</b>	
USO PREDOMINANTE	Industrial
DISCONTINUO	NO
<b>SUPERFICIES</b>	
SUPERFICIE TOTAL	1.128.575,90 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES	237.619,63 m <sup>2</sup>
SUPERFICIE NETA	890.956,27 m <sup>2</sup>
<b>EDIFICABILIDAD</b>	
Índice de edificabilidad máxima	0,50668 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
Edificabilidad máxima total	451.430,36 m <sup>2</sup>
<b>RESERVAS DE SUELO</b>	
ESPACIO LIBRE PÚBLICO	Según LUCyL/RUCyL
EQUIPAMIENTO PÚBLICO	Según LUCyL/RUCyL
APARCAMIENTOS	Según LUCyL/RUCyL
<b>PLAZOS</b>	
	Según LUCyL/ RUCyL
<b>ÍNDICES DE VARIEDAD</b>	
Índice de variedad de uso (Art 86 RUCyL) *	10 %
Índice de variedad tipológica (Art 86 RUCyL)	No se establece

\*A efectos de garantizar la variedad de uso del sector, en las Ordenanzas INDE / INDI, se desarrollará un 10% mínimo de la edificabilidad con usos compatibles con el predominante, excluyendo en todo caso los industriales.

### 3. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA (P)

#### Artículo 6.- Delimitación de unidades de actuación

Se mantiene sin cambios la delimitación de Unidades de Actuación establecida para el sector PP-19 Vicolozano II por el Plan Parcial que estableció su ordenación detallada, ajustándose exclusivamente en lo relativo a la delimitación precisa y superficies de la Unidad de Actuación UA3 de acuerdo con medición actualizada. El siguiente cuadro resume los principales parámetros de la división de Unidades de Actuación:

	PP 19 Vicolozano II	UA1	UA2	UA3
Superficie Total	1.128.575,90 m <sup>2</sup>	171.639,53	260.000,27	696.936,10
Dotaciones existentes	1.440,87 m <sup>2</sup>	1.440,87	0	0
Sistemas Generales	237.619,32 m <sup>2</sup>	58.640,62	28.505,69	150.473,01
Superficie Neta	890.956,26 m <sup>2</sup>	112.998,59	231.494,58	546.463,09
Edificabilidad Máxima	451.430,23 m <sup>2</sup>	68.655,81	103.999,98	278.774,44
Índice de Edificabilidad	0,50668 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,6076	0,4493	0,51014
Aprovechamiento Lucrativo Máximo	451.430,23 m <sup>2</sup>	68.655,81	103.999,98	278.774,44
Aprovechamiento Medio Máximo	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

#### Artículo 7.- Mecanismo de establecimiento de la ordenación detallada

El Plan Regional establece la Ordenación Detallada completa de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II. Dicha ordenación se establece asignando individualmente a cada parcela o agrupación de parcelas definidas por el Plan Regional, una de las ordenanzas de uso y edificación, entendidas como marco normativo comprensivo de las condiciones funcionales, tipológicas y de intensidad edificatoria, definidas específicamente por este Plan Regional. Asimismo comprende la ordenación de los diferentes sistemas locales definidos dentro del ámbito de actuación.

La asignación a cada parcela de su ordenanza de aplicación queda fijada en el plano de ordenación PO-02 "Ordenación General y Detallada", con remisión a la regulación específica incluida en esta normativa.

El Plan Regional establece asimismo como condiciones de ordenación detallada las siguientes determinaciones:

- Usos fuera de ordenación.
- Plazos para cumplir los deberes urbanísticos.
- Áreas de tanteo y retracto.

Para todo aquello no expresamente regulado desde este Plan Regional, será de aplicación lo previsto en el Plan Parcial del sector PP-19 Vicolozano II (Aprobación definitiva de 25 de abril de 2008), y subsidiariamente en el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila.

#### Artículo 8.- Ordenanzas de edificación

Se establece desde este Plan Regional de Ordenación Territorial un marco regulador específico aplicable específicamente a las parcelas de uso predominante industrial localizadas en el ámbito de la UA3 del PP-19 Vicolozano II. Dicho marco regulador toma como referencia los contenidos normativos de las ordenanzas Industrial Intensiva (INDI) e Industrial Extensiva (INDE) definidas en el Plan Parcial y Plan General de Ordenación vigente, introduciendo precisiones puntuales.

Para el resto de parcelas integrantes de la Unidad de Actuación UA3, correspondientes a Sistemas Locales y Sistemas Generales, se remite desde este Plan Regional a la regulación establecidas por el Plan Parcial vigente del PP-19 Vicolozano II (Aprobación definitiva de 25 de abril de 2008), y en particular:

- Equipamiento público (EQPU), se remite al Capítulo 7.4 de la normativa del Plan Parcial de sector PP-19
- Espacios Libres Públicos (SELUP), se remite al Capítulo 7.5 de la normativa del Plan Parcial de sector PP-19
- Servicios Urbanos (SU), se remite al Capítulo 7.6 de la normativa del Plan Parcial de sector PP-19
- Viario, se remite al Capítulo 7.7 de la normativa del Plan Parcial de sector PP-19

Las referencias que en dichos artículos se realizan a los planos del Plan Parcial se entenderán hechas a los planos del Plan Regional. Las referencias que desde la regulación de cada ordenanza se realiza al Plan General de Ordenación Urbana de Ávila mantendrán su validez, salvo contradicción con las ordenación detallada establecida en el Plan Regional.

**Artículo 9.- Ordenanza Industria Intensiva (INDI)**

Corresponde a las parcelas grafiadas en los planos de ordenación del Plan Regional como INDI. Las condiciones de uso de esta zona son las correspondientes al uso pormenorizado INDUSTRIA INTENSIVA con la articulación de usos básicos siguiente:

<b>USO PREDOMINANTE</b>	Industrial, así como el de talleres y almacenes, orientado a la pequeña y mediana empresa y naves de almacenaje y distribución.
<b>USOS COMPATIBLES</b>	Residencial unifamiliar. Vivienda unifamiliar dependiente (max 15%)
	Comercial nivel I, II, III. Planta baja y uso exclusivo
	Administrativo y servicios. Planta baja, entreplanta y primera
	Espectaculo y reunión. Planta baja.
	Equipamiento colectivo
	Industria y almacenamientos. Pequeña y mediana (min. 70 %)
	Hostelería. Planta baja y uso exclusivo
	Deportivo. Planta baja
	Garaje y/o estacionamiento. 1,5 plazas por cada 100 m <sup>2</sup>
	Parques y jardines

Se establecen para los ámbitos calificados mediante la ordenanza INDI las siguientes condiciones particulares:

- Condiciones específicas de las parcelas

Superficie mínima de parcela	500 m <sup>2</sup>
Frente mínimo de parcela	15 m
Morfología	La configuración de parcela deberá permitir un círculo inscrito de 15 m de diámetro tangente a la fachada

- Condiciones específicas de la edificación

Edificabilidad	Según indicador en planos de ordenación
Altura máxima en nº plantas	3 plantas (B + 2)
Tipologías edificatorias permitidas	Agrupada o aislada
Desarrollo de parcelas urbanísticas	El desarrollo de cada parcela urbanística podrá realizarse conformando un conjunto edificatorio sobre cada unidad predial individualizada, para lo que no será preciso instrumento de ordenación adicional, pudiendo obtenerse licencia directa mediante la presentación del correspondiente proyecto de edificación
Ocupación máxima sobre rasante	90 %
Ocupación máxima bajo rasante	100%
Retranqueos	Lindero frontal: mínimo de 5 metros Retranqueo lateral y posterior: mínimo igual a la mitad

	de la altura de la edificación con un mínimo absoluto de 3 m, asegurando el tratamiento compositivo y material, como fachada exterior, de todas los laterales de la edificación. Alternativamente se podrá construir adosándose a los linderos, previo acuerdo con el propietario del predio colindante.
Altura máxima alero	12 metros. La altura máxima de cumbrera, medida desde el alero a la línea de cumbrera, será de 5 m. El Ayuntamiento podrá autorizar, previa solicitud justificada de la propiedad, alturas superiores de nave y de cumbrera cuando la maquinaria, los procesos productivos de la empresa o la topografía del terreno así lo requieran.

- Otras condiciones

Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que su proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueos establecidas.

Cuando se plantee la construcción de naves nido (dentro de un edificio contenedor común) y con un acceso único desde el exterior para la parcela, se cumplirán las siguientes condiciones:

- Cada una de las naves nido tendrá una superficie mínima construida vinculada de 250 m<sup>2</sup>. con frente mínimo de 12 m a viario público o calle-patio interior
- En el proyecto de edificación podrán preverse calles-patio privadas interiores que tendrán una anchura mínima de 12 m.
- Las entradas a las naves se realizarán desde viario público o desde calle-patio interior
- Las calles-patio privadas interiores y los espacios intersticiales entre edificaciones permitirán la accesibilidad de vehículos de emergencia a cada una de las naves nido que se dispongan.

Para rampas y accesos no cubiertos a sótanos, se podrán ocupar los ámbitos de retranqueos obligatorios

Se admite expresamente la elevación del suelo de las naves para constituir muelles de carga y descarga a la altura de las plataformas de los vehículos pesados

Se dispondrá aparcamiento en el interior de la parcela a razón de 1,5 plazas por cada 100 m<sup>2</sup> o fracción de superficie construida computable, con un 2,5 % de las plazas adaptadas.

Los cerramientos de parcela tendrán una altura máxima de 2 m con un zócalo de 50 cm y su configuración permitirá permeabilidad visual mediante el empleo de cerrajería o vegetación en al menos el 50% de la superficie de cada paramento. En el caso de que lo requieran, se planteará de forma que no dificulte o entorpezca el acceso a otras parcelas. El cerramiento de parcela no es obligatorio.

No se impone ninguna-condición de índole proyectual si bien se procurará que la composición, tratamiento y materiales empleados sean acordes con el carácter de los usos que albergan y minimicen la incidencia que como edificios singulares tienen sobre el entorno. Se deberá cuidar los materiales a emplear en la edificación, procurando el empleo de tonalidades ocres acordes con las predominantes en la zona.

Se cumplirán en todo caso las normas de carácter sectorial que resulten de aplicación.

En las áreas de retranqueo se permiten edificaciones destinadas a instalaciones, control de acceso o postes publicitarios con una ocupación máxima en planta de 3x3 m, siempre que no dificulten el acceso a las naves colindantes.

El espacio libre de edificación deberá tratarse con superficies ajardinadas o destinadas a aparcamiento. Al menos un 20 % de la superficie libre de edificación deberá destinarse a zonas verdes ajardinadas.

**Artículo 10.- Ordenanza Industria Extensiva (INDE)**

Corresponde a las parcelas grafiadas en los planos de ordenación del Plan Regional como INDE. Las condiciones de uso de esta zona son las correspondientes al uso pormenorizado INDUSTRIA EXTENSIVA con la articulación de usos básicos siguiente:

<b>USO PREDOMINANTE</b>	Industrial, orientado a industria aislada y logística.
<b>USOS COMPATIBLES</b>	Residencial unifamiliar. Vivienda unifamiliar dependiente (max 10%)
	Comercial nivel II, III. Planta baja y primera
	Administrativo y servicios. Planta baja, entreplanta y primera
	Espectaculo y reunión. Planta baja.
	Equipamiento colectivo
	Industrial y almacenamiento: Todos
	Hostelería. Planta baja.
	Deportivo. Planta baja
	Garaje y/o estacionamiento. 1 plazas por cada 100 m <sup>2</sup>
	Parques y jardines

Se establecen para los ámbitos calificados mediante la ordenanza INDE las siguientes condiciones particulares:

- Condiciones específicas de las parcelas

Superficie mínima de parcela	1.000 m <sup>2</sup>
Frente mínimo de parcela	20 m
Morfología	La configuración de parcela deberá permitir un círculo inscrito de 20 m de diámetro tangente a la fachada

- Condiciones específicas de la edificación

Edificabilidad	Según indicador en planos de ordenación
Altura máxima en nº plantas	3 plantas (B + 2)
Tipologías edificatorias permitidas	Agrupada y/o aislada
Desarrollo de parcelas urbanísticas	El desarrollo de cada parcela urbanística podrá realizarse conformando un conjunto edificatorio sobre cada unidad predial individualizada, para lo que no será preciso instrumento de ordenación adicional, pudiendo obtenerse licencia directa mediante la presentación del correspondiente proyecto de edificación
Ocupación máxima sobre rasante	75 %
Ocupación máxima bajo rasante	100%
Retranqueos	Lindero frontal: mínimo de 5 metros Retranqueo lateral y posterior: mínimo igual a la mitad de la altura de la edificación con un mínimo absoluto de 5 m, asegurando el tratamiento compositivo y material, como fachada exterior, de todas los laterales de la edificación. Alternativamente se podrá construir adosándose a los linderos, previo acuerdo con el propietario del predio colindante.
Altura máxima alero	15 metros. La altura máxima de cumbrera, medida desde el alero a la línea de cumbrera, será de 6 m. El Ayuntamiento podrá autorizar, previa solicitud

---

justificada de la propiedad, alturas superiores de nave y de cumbrera cuando la maquinaria, los procesos productivos de la empresa o la topografía del terreno así lo requieran.

---

- Otras condiciones

Se permiten cuerpos volados, cuya disposición en planta podrá ser libre, siempre que su proyección horizontal cumpla las condiciones de retranqueos establecidas.

En el proyecto de edificación podrán preverse calles-patio privadas interiores que tendrán una anchura mínima de 12 m.

Ubicación de las entradas: las entradas a las naves se realizarán desde viario público o desde calle-patio interior

Las calles-patio privadas interiores y los espacios intersticiales entre edificaciones permitirán la accesibilidad de vehículos de emergencia a cada una de las naves nido que se dispongan.

Para rampas y accesos no cubiertos a sótanos, se podrán ocupar los ámbitos de retranqueos obligatorios.

Se admite expresamente la elevación del suelo de las naves para constituir muelles de carga y descarga a la altura de las plataformas de los vehículos pesados.

Se dispondrá aparcamiento en el interior de la parcela a razón de 1 plaza por cada 100 m<sup>2</sup> o fracción de superficie construida computable, con un 2,5 % de las plazas adaptadas para usuarios con discapacidad.

Los cerramientos de parcela tendrán una altura máxima de 2 m con un zócalo de 50 cm y su configuración permitirá permeabilidad visual mediante el empleo de cerrajería o vegetación en al menos el 50% de la superficie de cada paramento. En el caso de que lo requieran, se planteará de forma que no dificulte o entorpezca el acceso a otras parcelas. El cerramiento de parcela no es obligatorio.

No se impone ninguna-condición de índole proyectual si bien se procurará que la composición, tratamiento y materiales empleados sean acordes con el carácter de los usos que albergan y minimicen la incidencia que como edificios singulares tienen sobre el entorno. Se deberá cuidar los materiales a emplear en la edificación, procurando el empleo de tonalidades ocreas acordes con las predominantes en la zona.

Se cumplirán en todo caso las normas de carácter sectorial que resulten de aplicación.

En las áreas de retranqueo se permiten edificaciones destinadas a instalaciones, control de acceso o postes publicitarios con una ocupación máxima en planta de 3x3 m, siempre que no dificulten el acceso a las naves colindantes.

El espacio libre de edificación deberá tratarse con superficies ajardinadas o destinadas a aparcamiento. Al menos un 20 % de la superficie libre de edificación deberá destinarse a zonas verdes ajardinadas.

**Artículo 11.- Ordenanza Equipamiento público (SL-EQ)**

Corresponde a las parcelas grafiadas en los planos de ordenación como SL-EQ. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como SL-EQ serán las definidas por el Plan Parcial del Sector P-19 Vicolozano II en su artículo 7.4 (Ordenanza Equipamiento Público), y subsidiariamente las establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila.

Las parcelas de equipamiento público serán compatibles con la implantación de “Aparcamientos Seguros y Protegidos”, de acuerdo con las condiciones establecidas para tales dotaciones por el marco legal estatal y europeo de aplicación.

**Artículo 12.- Ordenanza Espacios Libres Públicos (SL-ELP)**

Corresponde a las parcelas grafiadas en los planos de ordenación como SL-ELP. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como SL-ELP serán las definidas por el Plan Parcial del Sector P-19 Vicolozano II en su artículo 7.5 (Ordenanza Espacios Libres Públicos), y subsidiariamente las establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila.

Las mismas condiciones serán aplicables a los terrenos calificados como Sistema General de Espacios Libres Públicos, identificados con las siglas SG-ELP.

**Artículo 13.- Ordenanza Servicios Urbanos (SL-SU)**

Corresponde a las parcelas grafiadas en los planos de ordenación como SL-SU. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como SL-SU serán las definidas por el Plan Parcial del Sector P-19 Vicolozano II en su artículo 7.6 (Ordenanza Servicios Urbanos), y subsidiariamente las establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila.

**Artículo 14.- Ordenanza Viario**

Corresponde a las parcelas grafiadas en los planos de ordenación como SL-VI. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como SL-VI serán las definidas por el Plan Parcial del Sector P-19 Vicolozano II en su artículo 7.7 (Ordenanza Viario), y subsidiariamente las establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana de Ávila.

**Artículo 15.- Usos Fuera de Ordenación**

Son declarados expresamente fuera de ordenación los usos del suelo emplazados en los terrenos calificados por este Plan Regional que deben ser objeto de cesión.

**Artículo 16.- Plazos para cumplir los deberes urbanísticos**

Se considera el plazo máximo legal de 8 años para ultimar los deberes urbanísticos completos de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II.

**Artículo 17.- Áreas de tanteo y retracto**

No se establecen, en el ámbito de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II, áreas de tanteo y retracto.

## 4. CONDICIONES PARTICULARES DE ACTUACIÓN (B)

---

### **Artículo 18.- Sistema de Actuación**

Se propone el sistema de concierto, definido en los artículos 255 y siguientes del RUCyL. A tal efecto, se suscribirá el correspondiente convenio urbanístico, según lo previsto en el artículo 255.b del RUCyL, entre la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente y el Ayuntamiento de Ávila como propietarios de los terrenos.

### **Artículo 19.- Procedimiento de gestión**

Este Plan Regional incorpora como anexos los contenidos completos de actuación y gestión con el alcance propio de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable. Ello comprende las determinaciones generales de actuación, básicas de urbanización y completas de reparcelación.

La definición de las condiciones completas de urbanización son remitidas a un posterior Proyecto de Urbanización.

### **Artículo 20.- Agente Urbanizador**

El urbanizador de la actuación será la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL).

### **Artículo 21.- Plazo para la Ejecución de la Actuación y el cumplimiento de los deberes urbanísticos**

El plazo para el cumplimiento de los deberes urbanísticos y la ejecución de la actuación será el máximo genérico permitido en la legislación urbanística, de ocho años desde la aprobación de este Plan Regional.

## 5. CONDICIONES PARTICULARES SOBRE URBANIZACIÓN (O)

---

### **Artículo 22.- Determinaciones sobre urbanización**

Las determinaciones completas de urbanización de la Unidad de Actuación UA3 del PP-19 se definirán mediante la elaboración de un Proyecto de Urbanización específico. El Proyecto de Urbanización será único, pudiendo desarrollarse mediante separatas o documentos complementarios aspectos específicos de infraestructuras, enlaces o refuerzos externos, que conlleven procesos y condiciones particulares en sus procedimientos de tramitación y aprobación. El Proyecto de Urbanización podrá definir etapas y fases de ejecución secuenciada, que garanticen la solvencia funcional del área o parcelas a las que doten de servicios.

### **Artículo 23.- Plazo para la elaboración del Proyecto de Urbanización**

El plazo para la elaboración del Proyecto de Urbanización al que se refiere el artículo anterior será de 12 meses a contar desde la aprobación del Plan Regional.

### **Artículo 24.- Características Técnicas mínimas del Proyecto de Urbanización**

El Proyecto de Urbanización deberá ajustarse, con carácter general, al conjunto de las determinaciones señaladas a este respecto en la normativa del Plan General de Ordenación Urbana de Ávila, así como a cuanta normativa técnica resulte de aplicación.



## ANEXOS

### 1. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

#### 1.a. Planos de Información

	Nombre	escala	
PI 01	LOCALIZACIÓN Y ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL	A1	Varias
PI 02	PLANEAMIENTO VIGENTE EN EL ÁMBITO DEL PR.	A1	Varias
PI 03	AFECCIONES EN EL ÁMBITO DEL PR	A1	1:5.000
PI 04	PREEXISTENCIAS EN EL ÁMBITO DEL PR	A1	1:3.000
PI 05	REDES DE INSTALACIONES EXISTENTES	A1	1:3.000

#### 1.b. Planos de ordenación

	Nombre	escala	
PO 01	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	A1	1:3.000
PO 02	ORDENACIÓN GENERAL Y DETALLADA	A0	1:1.500
PO 03	DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN	A0	1:1.500
PO 04	ACTUACIONES VINCULADAS EXTERNAS	A0	1:2.000
PO-05	VIARIO	A0	1:1.500
PO 06a	RED DE ABASTECIMIENTO	A0	1:1.500
PO 06b	RED DE SANAMIENTO.PLUVIALES	A0	1:1.500
PO 06c	RED DE SANEAMIENTO.FECALES	A0	1:1.500
PO 06d	RED DE ELECTRICIDAD	A0	1:1.500
PO 06e	RED DE ALUMBRADO PÚBLICO	A0	1:1.500
PO 06f	RED DE TELECOMUNICACIONES	A0	1:1.500
PO 06g	RED DE GAS	A0	1:1.500

#### 1.c. Plano de modelización (orientativo)

	Nombre		
PM-01	MODELIZACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	A0	1:1.500



## **2. DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN**

---

Se incorpora como anexo específico de esta memoria del Plan Regional en el que se desarrollan las Determinaciones de Actuación y Reparcelación completas de la Unidad de Actuación UA3 del sector PP-19 Vicolozano II.



### **3. INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO**

---

ORDEN MAV/713/2023, de 26 de abril, por la que se formula el informe ambiental estratégico del Plan Regional de Ámbito Territorial para el Desarrollo de la UA3 del sector PP 19 Vicolozano II (Ávila). EAES/2023/004.



#### **4. ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD**

---

Se incluye como anexo independiente el Estudio de Accesibilidad del Plan Regional de Ámbito Territorial para el desarrollo de la UA3 del Sector PP-19 Vicolozano II, en el que se analiza el impacto de la actuación sobre el acceso y niveles de servicio de la carretera nacional N-110, proyectándose una solución externa de actuaciones para la mejora estos.



## 5. ACTUACIONES EXTERNAS. PARCELAS AFECTADAS

En atención al Estudio de Accesibilidad realizado, y de acuerdo con la administración titular de la carretera N-110, este Plan Regional recoge como actuación de infraestructuras externas la ejecución de un nuevo enlace sobre la referida vía rodada orientada a garantizar el acceso al área industrial y el mantenimiento de los niveles de servicio de la infraestructura existente.

El Plan Regional integra en su documentación el trazado del referido enlace, con el nivel de definición propio del estado del proyecto (consulta de viabilidad), remitiendo para su definición precisa a los correspondientes proyectos técnicos. El referido grado de definición actual permite una identificación preliminar de los terrenos que se verían afectados por dicha actuación, tanto dentro del ámbito de la UA3 objeto específico del Plan Regional (donde quedan recogidos como Sistema General de Viario), como fuera del mismo.

La definición de este enlace como infraestructura externa vinculada al desarrollo del Plan Regional posibilita la declaración de su utilidad pública a los efectos de obtención de los terrenos necesarios para su ejecución, recogiendo este anexo un listado provisional de parcelas afectadas, listado que podrá ser precisado por el proyecto técnico que definan la solución final del enlace.

MUNICIPIO	REFERENCIA CATASTRAL	POLÍGONO	PARCELA	OBSERVACIONES
Berrocalejo de Arajona	05030A00700073	007	00073	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700074	007	00074	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700076	007	00076	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700077	007	00077	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700080	007	00080	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700084	007	00084	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700085	007	00085	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700086	007	00086	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700136	007	00136	
Berrocalejo de Arajona	05030A00700142	007	00142	
Ávila	05900A08409001	084	09001	
Ávila	05900A08500001	085	00001	
Ávila	05900A08600002	086	00002	
Ávila	05900A08600003	086	00003	
Ávila	05900A09709004	097	09004	
Ávila	3652802UL6035S	36528	02	Vial Vicolozano I existente
Ávila	3750112UL6035S	37501	12	Parcela UA2 sector Vicolozano II
Ávila	3750113UL6035S	37501	13	Parcela UA2 sector Vicolozano II
Ávila	3953101UL6035S	39531	01	Parcela UA2 sector Vicolozano II
Ávila	4249202UL6044S	42492	02	Parcela UA3 sector Vicolozano II



## EQUIPO REDACTOR

---

Este documento para tramitación del Plan Regional de Ámbito Territorial para el desarrollo de la UA3 del Sector PP-19 Vicolozano II ha sido redactado por encargo de SOMACyL a D. Miguel Barroso González, arquitecto, colegiado COACYL 1309, con DNI 16264525Y y domicilio en Paseo de Santo Tomás 8, portal 4. 3º 1. 05003 Ávila, que también ha desarrollado las determinaciones de gestión y la reparcelación, integradas en el documento.

Ha contado con la colaboración del equipo técnico de PLANZ Planeamiento Urbanístico S.L.P., bajo la dirección de Gregorio Vázquez Justel, arquitecto urbanista, y en el que han participado como redactores Andrea Roderer Culhane, arquitecto, Carlos Santamarina Macho, doctor arquitecto y David Lamoca Rebollo, arquitecto.

La asesoría y la documentación ambiental los ha desarrollado AMBINOR Consultoría y Proyectos SL. Para la información sobre redes e infraestructuras y el desarrollo de las determinaciones de urbanización incorporadas al Plan Regional se cuenta con la colaboración de GA Ingenieros S.L. El Estudio de tráfico y movilidad y las soluciones técnicas del acceso, han sido redactadas por la consultora INGEDSE SL.

Fdo.: Miguel Barroso González

En Ávila, octubre de 2023