

DOCUMENTO DE APROBACIÓN

**PLAN REGIONAL
DE ÁMBITO TERRITORIAL
PARA LA AMPLIACIÓN DEL
POLÍGONO INDUSTRIAL DE
VILLADANGOS DEL PÁRAMO (LEÓN)**

Promotor del Plan Regional



**SOCIEDAD PÚBLICA DE
INFRAESTRUCTURAS Y
MEDIO AMBIENTE
DE CASTILLA Y LEÓN S.A.**

Equipo redactor



plaza del **Viejo Coto** 3-4 bajo 47003 **Valladolid**
estudio@laredurma.es
983 37 88 37

LAR EDIFICACIÓN, URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE S.L.P.
Arquitecto: Alfonso González Gaisán

PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA LA AMPLIACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO (LEÓN)
5

1. ANTECEDENTES	5
2. OBJETO Y OBJETIVOS DEL PLAN REGIONAL	9
2.a. Objeto y objetivos generales	9
2.b. Ámbito del Plan Regional.....	10
2.c. Situación catastral y estructura de propiedad del ámbito	11
3. ALCANCE DEL PLAN REGIONAL	13
4. PROMOTOR.....	14
5. CONTENIDO Y DOCUMENTACIÓN	15
5.a. Contenidos y documentación del Plan Regional.....	15
6. PROCEDIMIENTO E HITOS DE TRAMITACIÓN.....	17
6.a. Procedimiento de tramitación del Plan Regional	17
6.b. Antecedentes de tramitación. El avance del Plan Regional.....	17
6.c. Documento para tramitación.....	18
6.d. Exposición Pública y audiencia a las administraciones públicas.....	18
6.e. Documento para aprobación	19
MEMORIA INFORMATIVA.....	21
1. CONDICIONES DE ORDENACIÓN VIGENTES	21
1.a. Instrumentos de Planeamiento Urbanístico	21
1.b. Instrumentos de Ordenación del Territorio.....	27
1.c. Requerimientos de ajuste e integración del Plan Regional.....	31
2. CONTEXTO URBANO Y TERRITORIAL	33
2.a. Medio socioeconómico.....	33
2.b. Estudio de alternativas	33
2.c. Condicionantes físicos y funcionales. Preexistencias del ámbito	36
2.d. Condicionantes medioambientales	37
2.e. Infraestructuras y otros condicionantes sectoriales	41
2.f. Redes e Infraestructuras existentes	43
2.g. Valores patrimoniales y culturales en el ámbito del Plan Regional	45
3. LAS INSTALACIONES Y REQUERIMIENTOS DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO	49
3.a. Estado actual del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo	49
3.b. Requerimientos de la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo.....	51
4. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL ÁMBITO DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO	53
4.a. Condiciones de accesibilidad actual y prevista	53
4.b. Síntesis del estudio de tráfico y capacidades.....	56

MEMORIA VINCULANTE	75
1. CONDICIONES DEL PLAN REGIONAL: OBJETO Y OBJETIVOS	75
1.a. Alcance y oportunidad del Plan Regional	75
1.b. Interés para la Comunidad	76
2. DETERMINACIONES REGULADORAS	77
2.a. Determinaciones del Plan Regional	77
2.b. Ordenación propuesta	77
2.c. Determinaciones urbanísticas	80
2.d. Determinaciones de actuación	88
2.e. Determinaciones para la urbanización	89
2.f. Grado de aplicación de las determinaciones del Plan Regional	93
2.g. Modificación de instrumentos urbanísticos vigentes	93
2.h. Efectos sobre licencias y autorizaciones	94
3. ALCANCE Y EFECTOS ECONÓMICOS DE LAS ACTUACIONES	95
3.a. Inversiones asociadas a la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo y efectos económicos previsibles	95
3.b. Informe de Sostenibilidad Económica	96
4. SÍNTESIS DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA. INTEGRACIÓN DE PRESCRIPCIONES Y MEDIDAS AMBIENTALES.	99
4.a. Valores ambientales presentes en el ámbito del Plan Regional	99
4.b. Posibles impactos ambientales	101
4.c. Medidas previstas para mitigar los impactos ambientales	103
5. IMPACTO SOBRE LA SOSTENIBILIDAD Y EL CAMBIO CLIMÁTICO	105
6. EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO Y SOBRE OTROS COLECTIVOS SOCIALES	107
7. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DE LOS TERRENOS	111
8. RESUMEN DE PARÁMETROS GENERALES DEL PLAN REGIONAL	113
NORMATIVA 115	
1. DETERMINACIONES GENERALES (P)	115
2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL (P)	117
3. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA (P)	118
4. DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN (B)	128
ANEXOS 129	
1. ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA POR LA QUE SE DELEGAN COMPETENCIAS PARA LA TRAMITACIÓN DEL PLAN REGIONAL.	129
2. DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN	135
3. PAUTAS PARA LA URBANIZACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO.	137
3.a. Condiciones generales para la mejora e integración paisajística de la urbanización	137
3.b. Condiciones particulares para la urbanización –tratamientos de ELP y redes básicas de servicios-	138
4. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	141
5. ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD PARA LA AMPLIACIÓN	143
6. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA	145
7. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	147
EQUIPO REDACTOR	149

PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA LA AMPLIACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO (LEÓN)

1. ANTECEDENTES

En el año 2001 se inició el desarrollo del Polígono Industrial de Villadangos, en el término municipal de Villadangos del Páramo (León), por considerarse una ubicación idónea para el establecimiento de una importante superficie industrial. La actuación fue promovida por GESTURCAL (Gestión Urbanística de Castilla y León S.A.), empresa pública de la Junta de Castilla y León. El tiempo ha demostrado el acierto de esta previsión y hoy puede afirmarse que el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, con un elevado grado de consolidación como espacio productivo y logístico, resulta un ejemplo de éxito en el campo de las actuaciones de carácter industrial en Castilla y León.

Tanto la demanda actual de suelo industrial como su previsible incremento consecuencia del desarrollo del Decreto 13/2020, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Proyecto Regional para una derivación particular para el acceso a la Red Ferroviaria en Villadangos del Páramo (León) (BOCyL de 3 de noviembre de 2020), aconsejan la planificación de nuevo suelo industrial y logístico en la zona y, por eficiencia y sostenibilidad, la solución más adecuada es la ampliación del polígono existente.

Se concibe así la ampliación del polígono industrial de Villadangos del Páramo, un enclave estratégico del noroeste muy bien conectado, próximo a León (19 km), bien dotado y con una infraestructura intermodal proyectada, como una extensión urbanizable sobre un ámbito contiguo al actual sector hoy muy colmatado con importantes empresas tanto industriales como de logística, distribución y servicios. Esta ampliación, que duplicará prácticamente su capacidad actual, se planifica colindante al Polígono Industrial existente, un sector desarrollado mediante un Plan Parcial y modificado sucesivamente a través dos modificaciones del mismo, y de varios Estudios de Detalle, y así como un Proyecto Regional para la derivación particular para el acceso a la red ferroviaria en Villadangos del Páramo (León).

El polígono industrial de Villadangos del Páramo tiene una consideración de enclave productivo estratégico para la Comunidad Autónoma, como avalan los Programas Territoriales de Fomento y las declaraciones de interés prioritario de varios de los programas empresariales localizados en su ámbito. Así, la Orden EYH/1315/2018 por la que se aprueba el Programa Territorial de Fomento para Villadangos del Páramo 2018-2020 y la Orden EEI/155272020 por la que se modifica el Programa Territorial de Fomento para Villadangos del Páramo 2018-2020, suponen un soporte fundamental del interés para la comunidad en que se inscribe la ampliación planificada.

A raíz del caso de deslocalización de la empresa VESTAS radicada en el municipio, en aplicación del “protocolo de actuación en los casos de deslocalizaciones y crisis de empresas en la Comunidad de Castilla y León” y conforme a los criterios y pautas del Plan Director de Promoción Industrial de Castilla y León 2017-2020, se acordó en 2018 acometer un Programa Territorial de Fomento de Villadangos del Páramo 2018-2020. En este Programa, bajo el objetivo principal de favorecer la recuperación de la capacidad industrial de Villadangos del Páramo y la creación de empleo a través de la incentivación de la actividad económica y el establecimiento de unas medidas que faciliten el desarrollo sostenible y equilibrado de este territorio, se definieron unos objetivos y medidas de actuación específicas, entre ellas las de generación de suelo industrial y empresarial, dotado con las infraestructuras e instalaciones necesarias y acciones de financiación –fiscales, bonificaciones a través del ICE-.

Las propuestas para el refuerzo de las infraestructuras energéticas –gas y electricidad- y de transporte –logística ferroviaria-, se han ido plasmando sobre el ámbito mediante proyectos, y concretando, con la asignación de recursos económicos, en diversas actuaciones en curso, con diferente grado de ejecución en la actualidad.

Hay que señalar además la declaración industrial prioritaria de dos importantes empresas, incluidas y en funcionamiento en el polígono actual: Latem Aluminium (Acuerdo 26/2021) y Network Steel (Acuerdo 149/2021), que subrayan la cualidad estratégica del polo productivo y la conveniencia de reforzarlo con actuaciones públicas de mejora y reservas de ampliación, considerando las potenciales sinergias entre actividades y empresas y la eficiencia global de las infraestructuras y servicios, en definitiva inversiones que se ponen en juego.

Dado el interés supralocal de esta actuación, puesto que su envergadura afecta a interés general de los municipios del entorno de León, se estima la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial como la más adecuada para la planificación de la ordenación y ejecución de las actuaciones urbanísticas derivadas de esta creación de suelo productivo. 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.

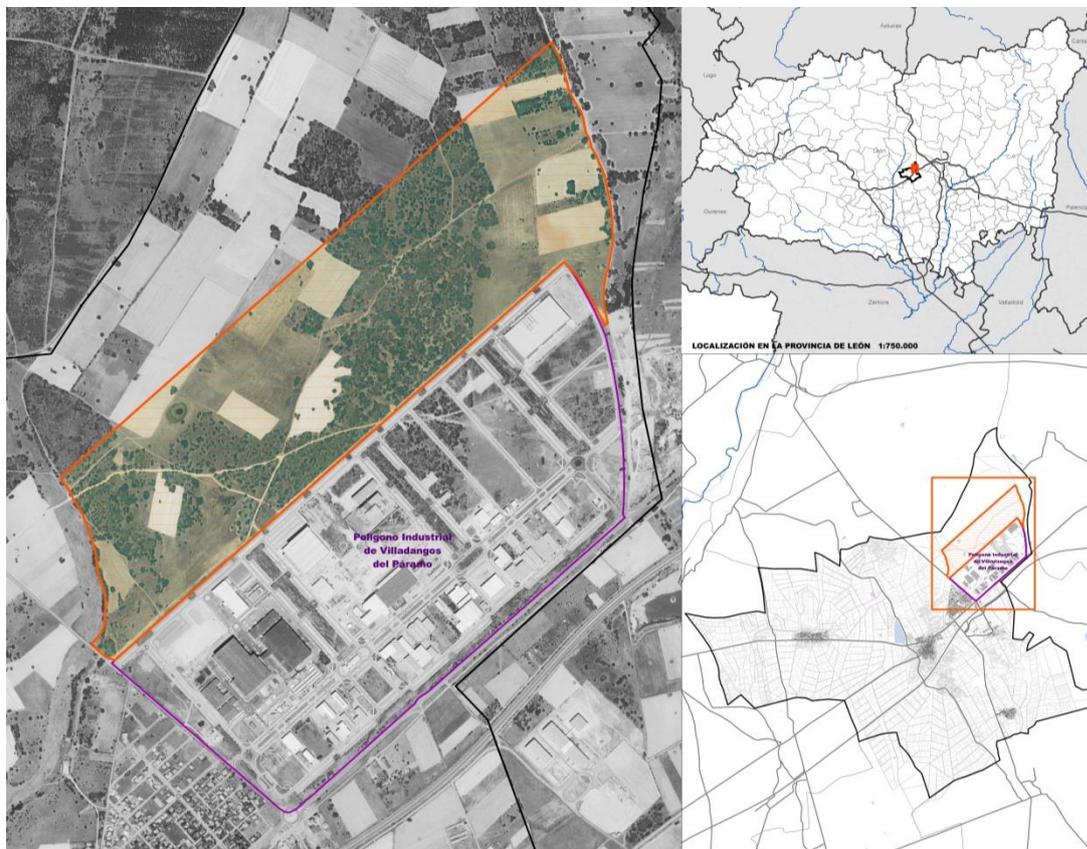


Ilustración 1. Localización y ámbito del Plan Regional

El Plan Regional de Ámbito Territorial constituye un instrumento que posibilita la eficaz y eficiente coordinación de varios de los procedimientos y actuaciones requeridos para la ejecución de la prevista ampliación del Polígono Industrial, integrando en un único documento la modificación de las determinaciones generales vigentes derivadas de las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo (2003) para la creación de un nuevo sector de suelo urbanizable, el establecimiento de las determinaciones de ordenación general y detallada necesarias, con el alcance equivalente a un Plan Parcial en Suelo Urbanizable, y el establecimiento de los mecanismos de coordinación con el polígono preexistente, objeto ya de modificación a través de otro instrumento de ordenación del territorio (Decreto 13/2020). Asimismo permite incorporar a través del instrumento las determinaciones de

actuación requeridas para el desarrollo del ámbito, y en particular las condiciones completas de reparcelación y básicas de urbanización con el alcance propio de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable, y encuadrar otras actuaciones requeridas para garantizar la funcionalidad del área industrial (refuerzos de infraestructuras, actuaciones de urbanización complementarias...).

La Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL) promueve la elaboración de este Plan Regional de ámbito territorial, conforme al art. 20 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León. La Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio cuenta con competencias para la tramitación de este Plan Regional por delegación de la Consejería de Economía y Hacienda.

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 logísticas en la zona noroeste de la comunidad autónoma, ofreciendo soporte a operadores logísticos del sector agroalimentario y de la distribución así como a empresas de interés prioritario para la Comunidad Autónoma ya implantadas en el ámbito, es el establecimiento de las condiciones urbanísticas requeridas para la ejecución de las actuaciones de ampliación del actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo así como las condiciones básicas de actuación y urbanización que posibiliten el inicio de su desarrollo.

A través del instrumento de ordenación del territorio se define para ello un nuevo sector de suelo urbanizable de uso predominante industrial, contiguo al actual Polígono Industrial, para el que se establece la ordenación detallada completa. Asimismo se definen las condiciones completas de reparcelación que posibiliten acometer las actuaciones de gestión requeridas para la nueva área industrial, y se definen las condiciones básicas de urbanización, remitiéndose para la definición de las condiciones completas a un posterior proyecto específico (Proyecto de Urbanización). Las condiciones establecidas por este Plan Regional permitirán no obstante, por su alcance, abordar tras su aprobación de modo directo las operaciones registrales y de definición de la parcelación final del ámbito.

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 las vigentes Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo, 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 modifica de modo directo la clasificación del suelo de los terrenos incluidos dentro de su ámbito, clasificando los mismos como suelo urbanizable.

El Plan Regional incluye todas las determinaciones de planeamiento, de ordenación general y detallada, del ámbito de la ampliación del Polígono Industrial, comprendiendo la clasificación del suelo, la calificación urbanística y la definición de sistemas generales y locales. Incorpora asimismo condiciones de gestión, reparcelación y urbanización con el alcance de un Proyecto de Actuación, con las determinaciones completas sobre reparcelación. El Plan Regional integra también la documentación requerida para la tramitación ambiental del instrumento de ordenación del territorio.

2.b. Ámbito del Plan Regional

El ámbito del Plan Regional se localiza en el municipio leones de Villadangos del Páramo, situado al suroeste de la capital provincial y a aproximadamente 25 kilómetros, conectándose ambas localidades a través de la carretera nacional N-120 y la autovía AP-71. Dentro del municipio, el Polígono Industrial actual se localiza en el borde este, recayente a la ya referida N-120 en su confluencia con la carretera provincial LE-413. La ampliación propuesta por este Plan Regional de Ámbito Territorial se desarrolla en directa colindancia por el noroeste con el polígono existente, sobre un conjunto de terrenos de naturaleza rústica con una extensión aproximada de 184,10 hectáreas.

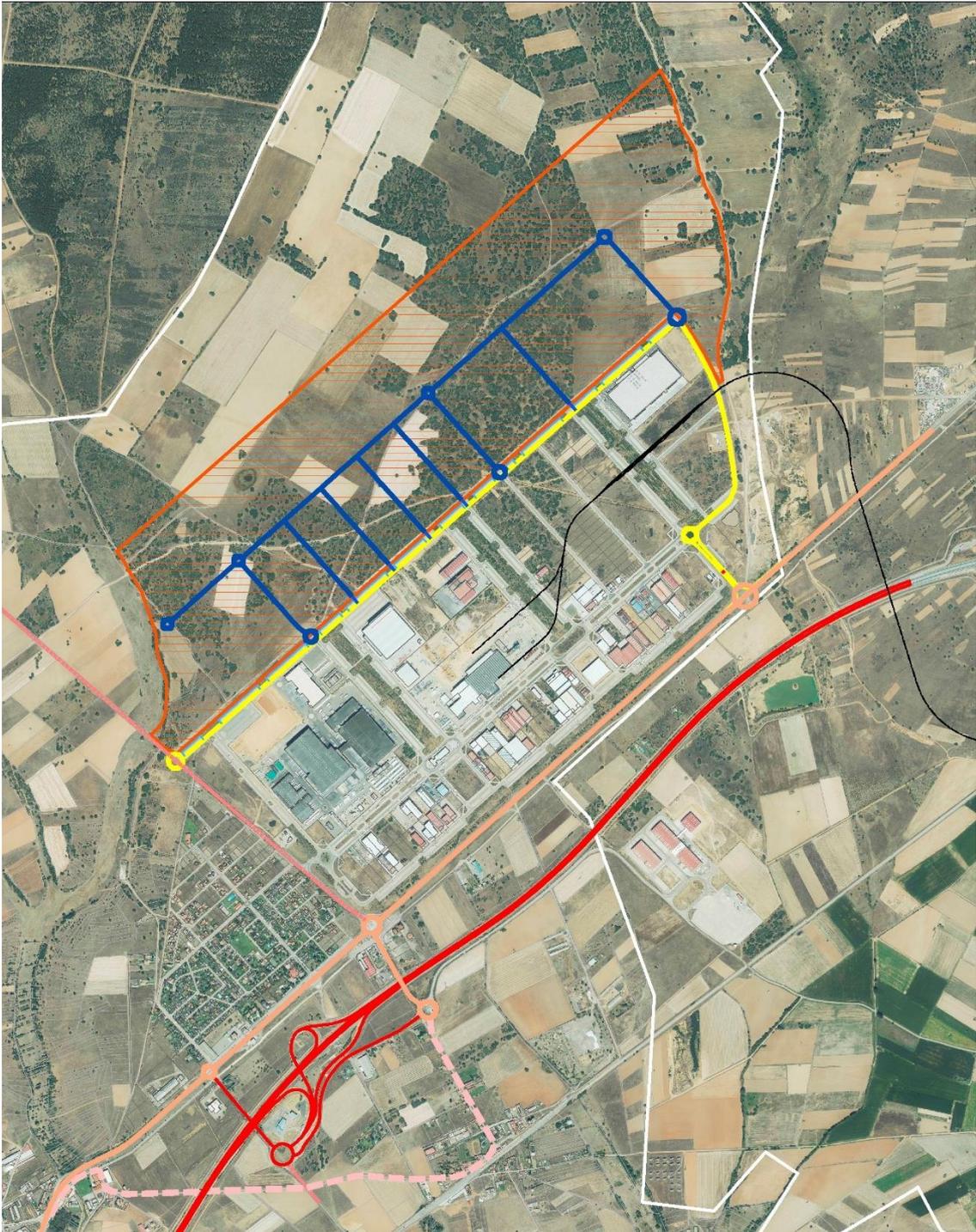


Ilustración 2. Localización del ámbito del Plan Regional respecto a los principales elementos de la red de infraestructuras

Ámbito del Plan Regional	1.841.030
Suelo rústico común	1.841.030

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

El ámbito del PRAT para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo está integrado por las parcelas catastrales referidas en el siguiente cuadro:

REFERENCIA CATASTRAL	MASA	PARCELA	ÁREA	ÁREA INCLUIDA	PORCENTAJE PARCELA	PORCENTAJE DEL PLAN REGIONAL
24209A10105202	101	05202	83.016	32.488	39,13%	1,76%
24209A10105203	101	05203	33.934	33.934	100,00 %	1,84%
24209A10109003	101	09003	8.050	4.662	57,87%	0,25%
24209A40105004	401	05004	2.407.313	754.864	31,36%	41,00%
24209A40105007	401	05007	558.462	558.462	100,00%	30,33%
24209A40105009	401	05009	48.627	48.627	100,00%	2,64%
24209A40105010	401	05010	5.206	5.206	100,00%	0,28%
24209A40105011	401	05011	22.790	22.790	100,00%	1,24%
24209A40105012	401	05012	236.506	236.506	100,00%	12,85%
24209A40105013	401	05013	5.629	5.629	100,00%	0,31%
24209A40105014	401	05014	24.016	24.016	100,00%	1,30%
24209A40105015	401	05015	91.346	15.155	16,59%	0,82%
24209A40109000	401	09000	2.044.231	30.895	1,51%	1,68%
24209A40109005	401	09005	9.826	9.826	100,00%	0,53%
24209A40109006	401	09006	10.803	10.803	100,00%	0,59%
24209A40109007	401	09007	5.697	1.702	29,88%	0,09%
24209A40109008	401	09008	2.357	2.357	100,00%	0,13%
24209A40109012	401	09012	2.819	2.819	100,00%	0,15%
24209A40109013	401	09013	1.616	1.616	100,00%	0,09%
24209A40109014	401	09014	435	435	100,00%	0,02%
24209A40115008	401	15008	42.091	38.236	90,84%	2,08%

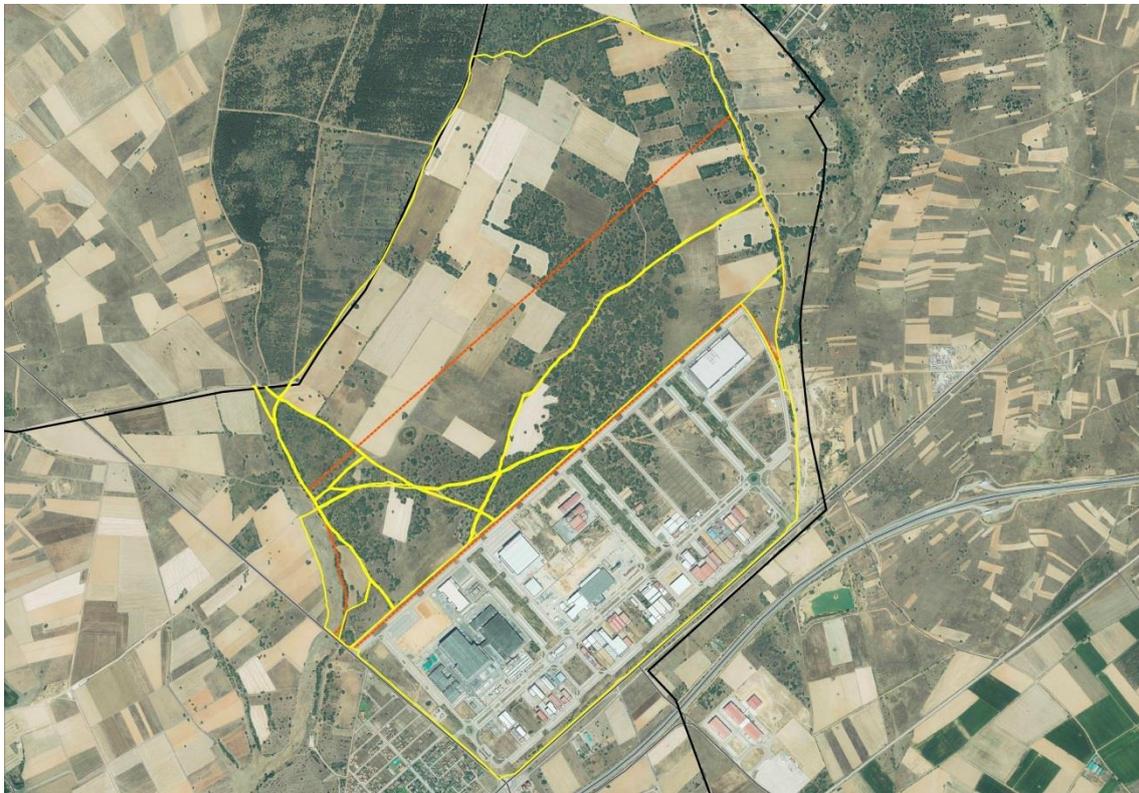


Ilustración 3. Parcelas catastrales afectadas por el Plan Regional

3. ALCANCE DEL PLAN REGIONAL

El Plan Regional de Ámbito Territorial incluye todas las determinaciones de ordenación urbanística, tanto de carácter general como detallada, dentro de su ámbito espacial. Esto comprende la clasificación del suelo (como suelo urbanizable); la delimitación de un nuevo sector de uso predominante industrial y la totalidad de sus condiciones de ordenación general; y el establecimiento de la ordenación detallada completa del ámbito, incluyendo la calificación urbanística, la delimitación de Unidades de Actuación, la determinación del aprovechamiento medio y el resto de condiciones de ordenación requeridas para el desarrollo del ámbito, con un alcance equivalente al de un Plan Parcial en suelo urbanizable.

El Plan Regional incorpora asimismo determinaciones relativas a la gestión y urbanización de la actuación, con el alcance propio de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable, comprendiendo las condiciones generales de gestión, completas de reparcelación y básicas de urbanización. El Plan Regional anexa asimismo la documentación completa requerida para la tramitación ambiental, cuyos estudios y componentes de diagnóstico territorial han sido compartidos en el proceso de toma de decisiones y análisis de alternativas seguido durante la redacción del Plan, incluyendo en el diseño de las ordenación y sus determinaciones urbanísticas las variables ambientales.

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 las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo (2003). 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 instrumento de ordenación del territorio.

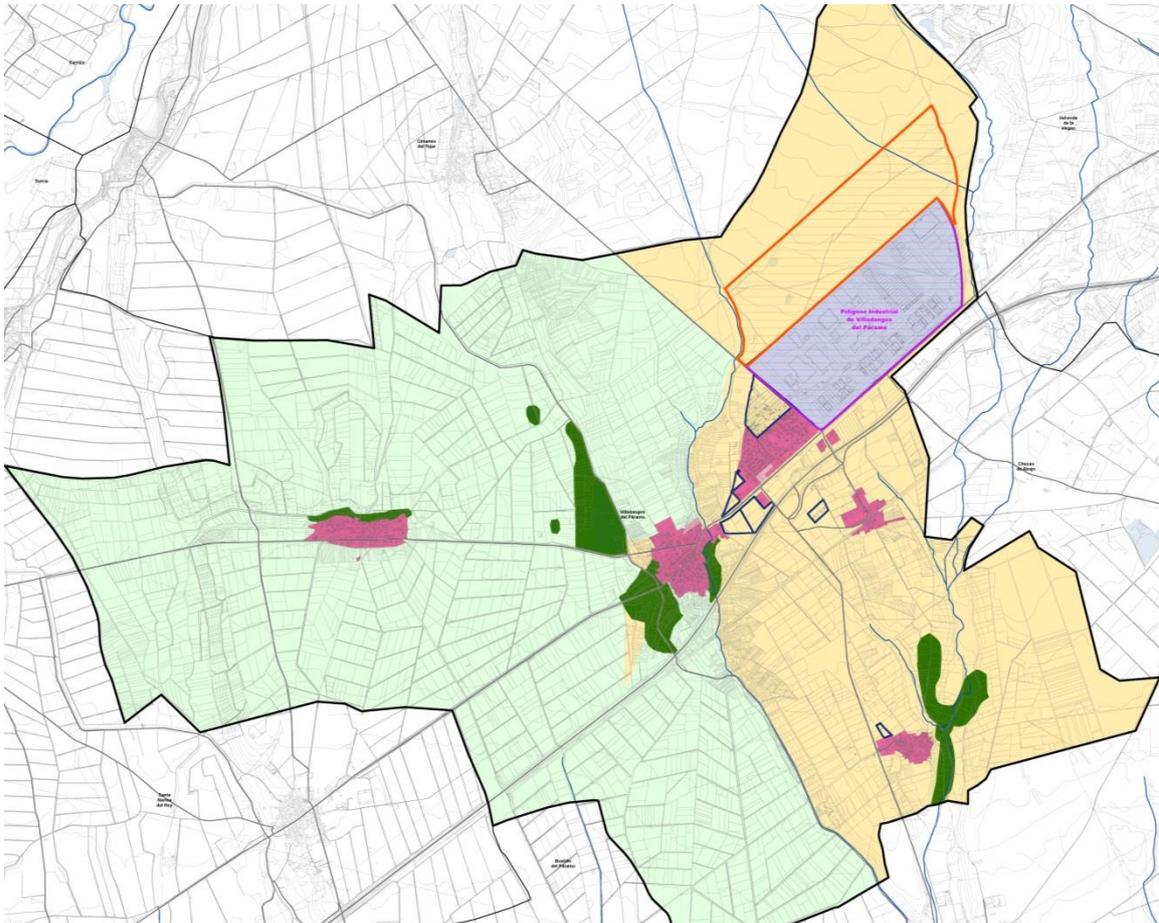


Ilustración 4. Delimitación del ámbito del Plan Regional sobre la clasificación del suelo de NUM de Villadangos del Páramo

4. PROMOTOR

El promotor del Plan Regional de Ámbito Territorial para la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo (León) es la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL), sociedad perteneciente a la Junta de Castilla y León. SOMACyL actúa además como propietario de los terrenos del ámbito, por adquisición a la Junta Vecinal de Villadangos del Páramo.

La Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio asume las competencias para la elaboración y tramitación de este instrumento de ordenación del territorio en virtud de la “ORDEN por la que se delega en la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio las competencias de la Consejería de Economía y Hacienda en la elaboración y tramitación del Plan Regional de ámbito territorial para la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo (León)”

“Proponer a la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio la tramitación del Plan Regional de ámbito territorial para la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo.”

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 la clasificación del suelo y demás determinaciones reguladas en la legislación urbanística.

Este Plan Regional de Ámbito Territorial se concibe como un instrumento que establece las condiciones de ordenación urbanística completa de su ámbito de actuación, tanto de ordenación general como detallada, con el alcance propio de un instrumento de ordenación en suelo urbanizable (Plan Parcial), así como las determinaciones de actuación requeridas para el inicio de sus procedimientos de desarrollo, que comprenden las condiciones generales de actuación, completas de reparcelación y básicas de urbanización con un alcance análogo al de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable. A tal efecto, el Plan Regional incorpora como determinaciones propias las establecidas en los artículos 140 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León:

- Establecimiento de la ordenación detallada completa del ámbito, que comprende:
 - Calificación urbanística
 - Definición de Sistemas Locales de vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos públicos
 - Determinación del aprovechamiento medio
 - Delimitación de unidades de actuación
 - Identificación de usos fuera de ordenación
 - Plazos para cumplir los deberes urbanísticos
 - Área de tanteo y retracto
- Definición de dotaciones urbanísticas.
- Inclusión de las conexiones necesarias con los sistemas generales y redes municipales de dotaciones existentes.
- Garantizar la resolución de suministros de servicios urbanos, asumiendo las cargas derivadas de su ampliación o conexiones.
- Evaluación de los movimientos de población y mercancías asociados al desarrollo del sector.
- Establecimiento de medidas para la integración del sector en su entorno.

El Plan Regional incorpora asimismo las determinaciones de gestión y urbanización con el alcance propio de un Proyecto de Actuación con determinaciones completas de reparcelación, y que comprenden:

- Determinaciones generales
 - Sistema de actuación propuesto.
 - Urbanizador propuesto.
 - Identificación registral de las fincas afectadas
 - Relación de propietarios de las fincas
 - Plazos para la ejecución de la actuación.

- Determinaciones básicas sobre urbanización
 - Plazo para que el urbanizador elabore un 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.
- Determinaciones completas de reparcelación
 - Determinación de los terrenos que deben ser objeto de cesión a las Administraciones públicas.
 - Definición de los derechos de los afectados por la reparcelación.
 - Valoración de las parcelas resultantes de la reparcelación.
 - Adjudicación de las parcelas resultantes de la reparcelación.
 - Compensaciones e indemnizaciones que resulten de la 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.

6. PROCEDIMIENTO E HITOS DE TRAMITACIÓN

6.a. Procedimiento de tramitación del Plan Regional

La tramitación del Plan Regional seguirá 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 es iniciado a solicitud del promotor (SOMACyL) por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por delegación de la Consejería de Economía y Hacienda.

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

- Documento para tramitación del Plan Regional, que es iniciada por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Simultáneamente se procede a la tramitación de la correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica;
- Exposición Pública y audiencia a las administraciones públicas, incluyendo solicitud de informe específico al municipio afectado (Villadangos del Páramo);
- Resolución del Trámite Ambiental;
- 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. Antecedentes de tramitación. El avance del Plan Regional

Con carácter previo al inicio del procedimiento reglado de tramitación de este Plan Regional de Ámbito Territorial fue formulado un documento de Avance, promovido por el Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León (ICE), y sometido a exposición pública mediante Orden de la Consejería de Economía y Hacienda, de fecha 15 de febrero de 2022 (BOCyL de 22 de febrero de 2022), fijándose un periodo de información pública de dos meses que fue posteriormente extendido, por petición de la Junta Vecinal de Villadangos del Páramos, mediante Orden EYH/360/2022, de 20 de abril, de la Consejería de Economía y Hacienda. Este documento incluía ya los objetivos generales de la actuación, encuadraba la figura del Plan Regional como la adecuada para la consecución de dichos objetivos y presentaba una propuesta inicial de ordenación urbanística que incorporaba la clasificación del ámbito de suelo urbanizable, la delimitación de sectores (2 sectores) y la ordenación detallada de uno de los dos ámbitos delimitados.

La formulación del referido documento de Avance sirvió para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental del Plan Regional, al ser un instrumento sometido al artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación ambiental y al Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León, de acuerdo a lo cual se determina su sujeción al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE). Por ello, el Documento de Avance, que incorporaba como parte integrante el Documento de Inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica, fue remitido al órgano ambiental de la Junta de Castilla y León (Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental), para la apertura del periodo de consulta y presentación de alegaciones, informes y documentos complementarios regulados en la legislación ambiental.

A partir de este procedimiento, el órgano ambiental formuló el preceptivo “Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Regional para la Ampliación del Polígono Industrial de

Villadangos del Páramo (León)” (25 de julio de 2022), a partir del cual se procedió a la elaboración de la documentación requerida para la evacuación del trámite ambiental exigido.

6.c. Documento para tramitación

La propuesta presentada en el avance, que preveía la división del ámbito de ampliación del Polígono de Villadangos del Páramo en dos sectores y la ordenación detallada de solo uno de los ámbitos, fue objeto de revisión, formalizándose una nueva solución urbanística que consideraba el ámbito de actuación como un sector único con ordenación detallada completa, que fue sujeta al trámite reglado de aprobación de acuerdo con la Ley 10/1998.

Se elaboró con ello un documento completo para tramitación que incluía los contenidos completos exigidos por la legislación vigente en materia de ordenación del territorio, y que fue remitido para el inicio del procedimiento de aprobación a la Conjería de Fomento, Vivienda y Ordenación del Territorio.

El procedimiento de aprobación del Plan Regional de Ámbito Territorial fue iniciado formalmente mediante “RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2022, 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 la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo en León” (BOCyL de 1 de septiembre de 2022), 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.

6.d. Exposición Pública y audiencia a las administraciones públicas

La publicación de la orden de inicio del procedimiento, realizada en el BOCyL de 1 de septiembre de 2022, 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 23 días a contar desde el siguiente al de la publicación, al tramitarse dicho instrumento por el procedimiento de urgencia establecido en el artículo 33 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

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

- Consejería de Presidencia, de la Junta de Castilla y León
- Diputación provincial de León
- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
- Dirección general de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Dirección General de Telecomunicaciones y ordenación de los servicios de comunicación audiovisual, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital
- Dirección General de Infraestructuras, del Ministerio de Defensa
- Consejería de Industria, Comercio y Empleo, de la Junta de Castilla y León
- Instituto para la Competitividad Empresarial, de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de Personas Mayores, Personas con Discapacidad y atención a la dependencia, de la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de la Mujer, de la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades de la Junta de Castilla y León
- Dirección General de familias, infancia y atención a la diversidad, de la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades de la Junta de Castilla y León
- Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, de la Junta de Castilla y León
- Secretaria General de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Junta de Castilla y León
- Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León

- Agencia de Protección Civil y Emergencias, de la Junta de Castilla y León
- Ayuntamiento de Villadangos del Páramo
- Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes, del Ministerio de Cultura y Deporte
- Subdelegación del Gobierno en León
- Dirección General de Política Energética y Minas, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
- Confederación Hidrográfica del Duero
- Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Los informes sectoriales recibidos no presentan, con carácter general, objeciones a la aprobación del documento, resolviéndose de forma favorable, si bien algunos de los escritos evacuados, como por ejemplo el del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo, sí presentan sugerencias y observaciones para la mejora del instrumento de ordenación del territorio que son tenidas en consideración e incorporadas al documento para aprobación.

Asimismo, tras la conclusión del periodo de información pública, fue recibido un único escrito de alegaciones, presentado por CELANOVA INVESTMENTS, S.L., sociedad promotora de un Proyecto Regional para la implantación de un Centro Logístico en el polígono Villadangos del Páramo cuyo ámbito se integra en el de este Plan Regional de Ámbito Territorial. La alegación incide fundamentalmente en la identificación de contradicciones en el modo en que algunas determinaciones del Proyecto Regional (en fase de avance, no habiendo iniciado su tramitación reglada) han sido integradas en el Plan Regional, aspectos que son objeto de revisión en este documento para aprobación.

6.e. Documento para aprobación

Concluido el periodo de audiencia a las administraciones públicas e información pública, se formula el presente documento de aprobación del Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, que incorpora las mejoras sugeridas por los escritos recibidos. Asimismo se recogen en este documento de aprobación las conclusiones derivadas de la resolución del trámite ambiental.

MEMORIA INFORMATIVA

1. CONDICIONES DE ORDENACIÓN VIGENTES

1.a. Instrumentos de Planeamiento Urbanístico

1.a.i. Normas Urbanísticas Municipales de Villadagos del Páramo (2003)

El marco urbanístico general en el municipio de Villadagos del Páramo viene dado por unas Normas Urbanísticas Municipales aprobadas definitivamente el 30 de enero de 2003 (BOCyL de 3 de abril de 2003; Acuerdo de 30 de enero de 2003, de la Comisión Territorial de Urbanismo de León, relativo a la Revisión de las Normas Subsidiarias del Ayuntamiento de Villadagos del Páramo), instrumento adaptado a la Ley de Urbanismo autonómica. Sobre este documento se han aprobado definitivamente 3 modificaciones puntuales, de las cuales solo la tercera (Modificación Puntual nº 3 de las NUM. Asumir la relación de los usos autorizados, y condiciones de usos) aprobada el 30 de abril de 2008 (BOCyL de 4 de junio de 2009) presenta incidencia directa sobre el ámbito de este Plan Regional al regular las condiciones de uso en suelo rústico, clasificación actual de los terrenos incluidos en el instrumento de ordenación del territorio.

Así, de acuerdo a este instrumento de ordenación urbanística la totalidad de los terrenos afectados por el Plan Regional se encontrarían clasificados como Suelo Rústico Común de Régimen General (SR-C-G), regulándose las condiciones de uso de dichos terrenos a través del artículo 313 de las Normas Urbanísticas Municipales de Villadagos del Páramo, en su redacción dada por la ya referida Modificación nº 3, y que reproduce esencialmente el marco reglamentario vigente en el año 2008.

SUBSECCION PRIMERA. SUELO RUSTICO COMUN DE REGIMEN GENERAL (SR-C-G)

Art. 313. CONDICIONES DE USO

1. Derechos Ordinarios

Los propietarios de suelo rústico tienen derecho a usar, disfrutar y disponer de sus terrenos conforme a su naturaleza rústica, pudiendo destinarlos sin restricciones urbanísticas a cualesquiera usos no constructivos vinculados a la utilización racional de los recursos naturales y que no alteren la naturaleza rústica de los terrenos, tales como la explotación agrícola, ganadera, forestal, piscícola, cinegética, o las actividades culturales, científicas, educativas, deportivas, recreativas, turísticas y similares que sean propias del suelo rústico

2. Derechos excepcionales

Usos permitidos (sujetos únicamente a licencia municipal)

- *Las construcciones e instalaciones vinculadas a la explotación agrícola, ganadera, forestal, piscícola y cinegéticas*
- *Obras públicas e infraestructuras en general, así como las construcciones e instalaciones necesarias para su ejecución, conservación y servicio, entendiéndose como tales:*
 - *El transporte viario, ferroviario, aéreo y fluvial*
 - *La producción, transporte, transformación, distribución y suministro de energía*
 - *La captación, depósito, tratamiento y distribución de agua*
 - *El saneamiento y depuración de aguas residuales*
 - *La recogida y tratamiento de residuos*
 - *Las telecomunicaciones*
 - *Otros elementos calificados como infraestructuras por la legislación sectorial*

Cuando estén previstos en la planificación sectorial o en instrumentos de ordenación del territorio o planeamiento urbanístico

Usos sujetos a autorización.

- *Actividades extractivas, entendiéndose incluidas las explotaciones mineras bajo tierra y a cielo abierto, las canteras y las extracciones de áridos o tierras, así como las construcciones e instalaciones vinculadas a su funcionamiento.*
- *Construcciones e instalaciones propias de los asentamientos tradicionales, incluidas las necesarias para la obtención de los materiales de construcción característicos del propio asentamiento.*

- Construcciones destinadas a vivienda unifamiliar aislada que no formen un nuevo núcleo de población.
 - Obras de rehabilitación, reforma y ampliación de las construcciones e instalaciones existentes que no estén declaradas fuera de ordenación.
 - Otros usos, sean dotacionales, comerciales, industriales, de almacenamiento, vinculados al ocio o de cualquier otro tipo, que puedan considerarse de interés público:
 - Por estar vinculados a cualquier forma de servicio público.
 - Porque se aprecie la necesidad de su emplazamiento en suelo rústico, ya sea a causa de sus específicos requerimientos en materia de ubicación, superficie, accesos, ventilación u otras circunstancias especiales o por su incompatibilidad con los usos urbanos
- Usos prohibidos
- Los no citados anteriormente en este artículo (artículos 56 y 57 del reglamento de Urbanismo de Castilla y León)

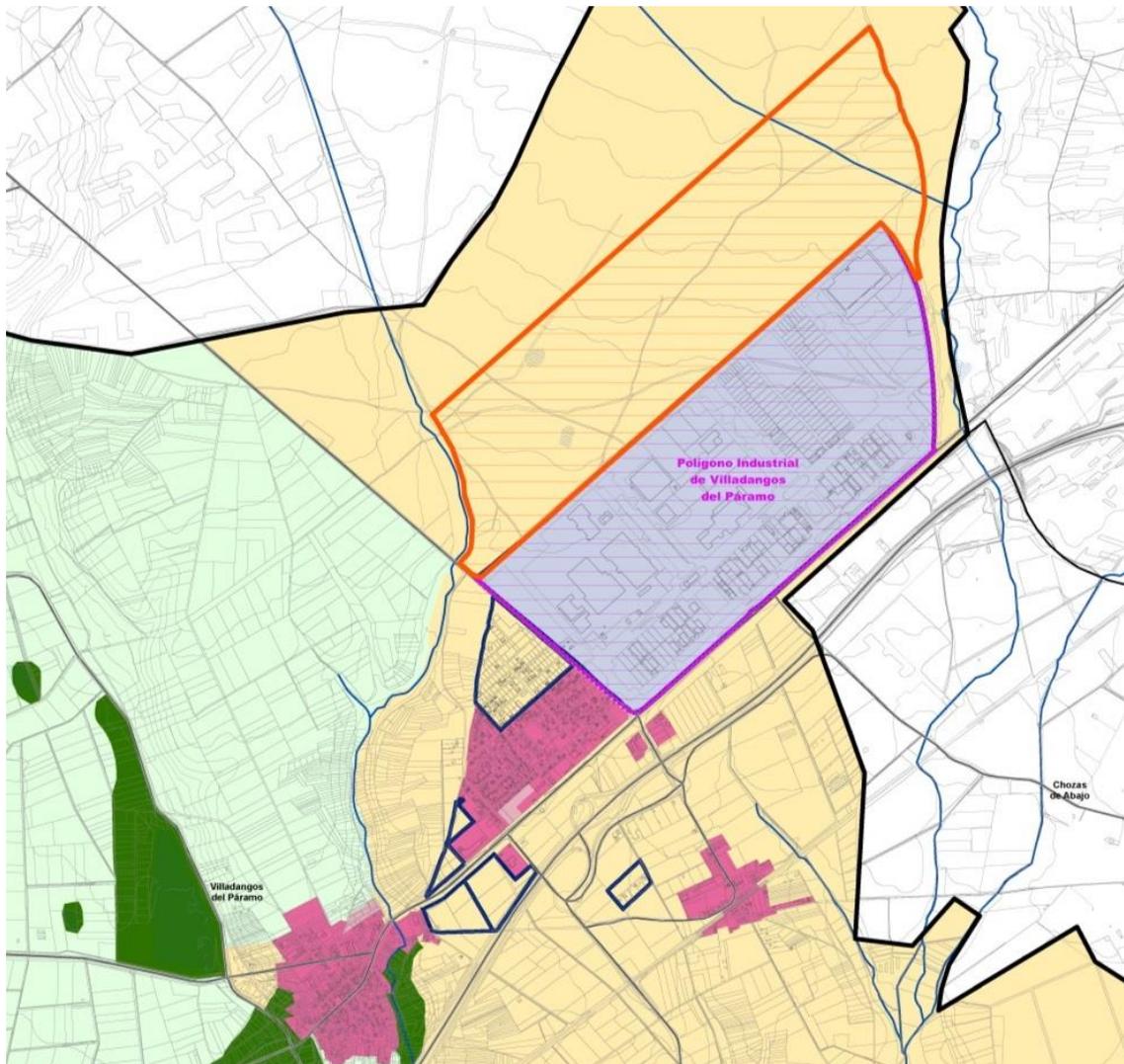
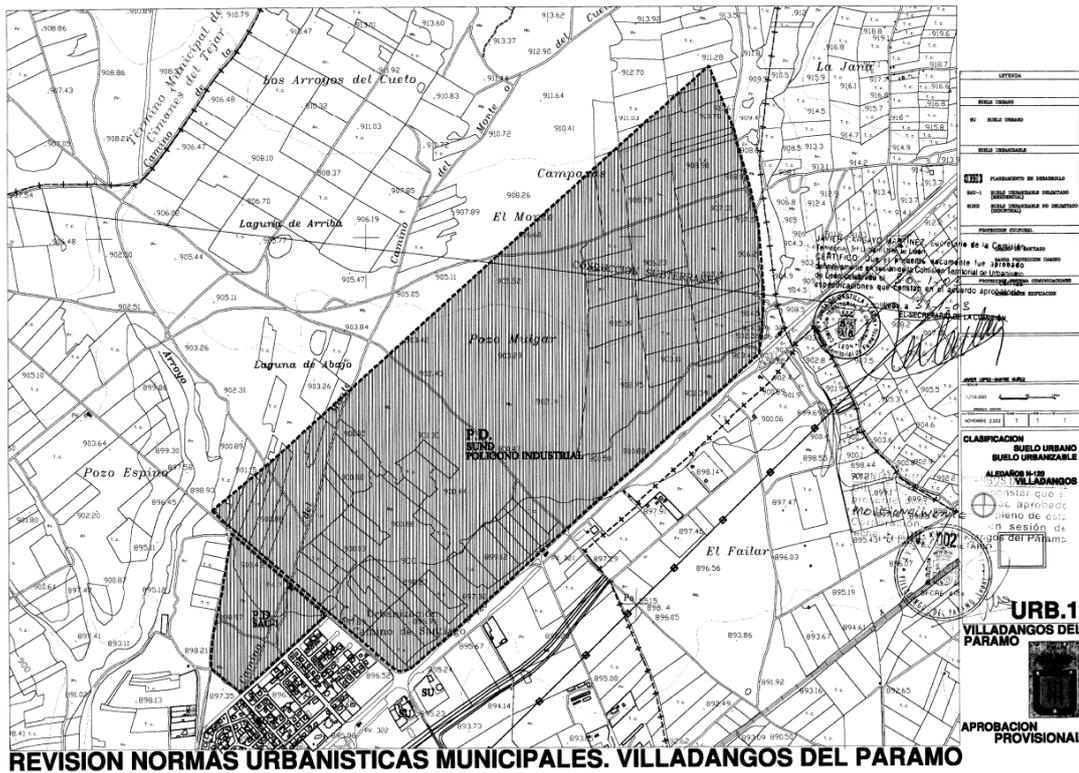


Ilustración 5. Clasificación del suelo vigente en el ámbito del Plan Regional

Dentro del municipio, en su extremo este, las Normas Urbanísticas Municipales clasificaban un ámbito de suelo urbanizable no delimitado con uso predominante industrial, denominado “Polígono Industrial de Villadangos del Páramo”, con una superficie aproximada de 200 ha y un aprovechamiento máximo de 0,5 m²/m², a desarrollar mediante Plan Parcial. Es sobre este ámbito sobre el que se ha desarrollado y ejecutado el actual Polígono Industrial, objeto de ampliación mediante este Plan Regional.



REVISION NORMAS URBANISTICAS MUNICIPALES. VILLADANGOS DEL PARAMO

Ilustración 6. Ámbito de Suelo urbanizable en las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo

1.a.ii. Polígono Industrial de Villadangos del Páramo. Instrumentos de ordenación y desarrollo.

Sobre los terrenos clasificados como suelo urbanizable no delimitado por las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo fue aprobado mediante Acuerdo de 30 de enero de 2003, de la Comisión Territorial de Urbanismo de León, el Plan Parcial del Polígono Industrial de las Normas Urbanísticas Municipales del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo, promovido por GESTURCAL, instrumento que delimitaba y establecía la ordenación detallada del actual ámbito de usos productivos. El Plan Parcial realizaba puntuales ajustes sobre los terrenos clasificados como urbanizables, excluyendo del sector el entorno afectado por la vía pecuaria denominada Cordel de las Raposeras, ajustando de este modo su límite noreste. Estos terrenos excluidos del sector Polígono Industrial, clasificados por las NUM como Urbanizables no delimitados, habrían pasado a tener ya la condición de suelo rústico común en aplicación de la Disposición Transitoria Tercera, supuesto b, de la Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana, y sobre Sostenibilidad, Coordinación y Simplificación en Materia de Urbanismo, completándose de este modo el mosaico de suelos rústicos en torno a la actual área industrial.

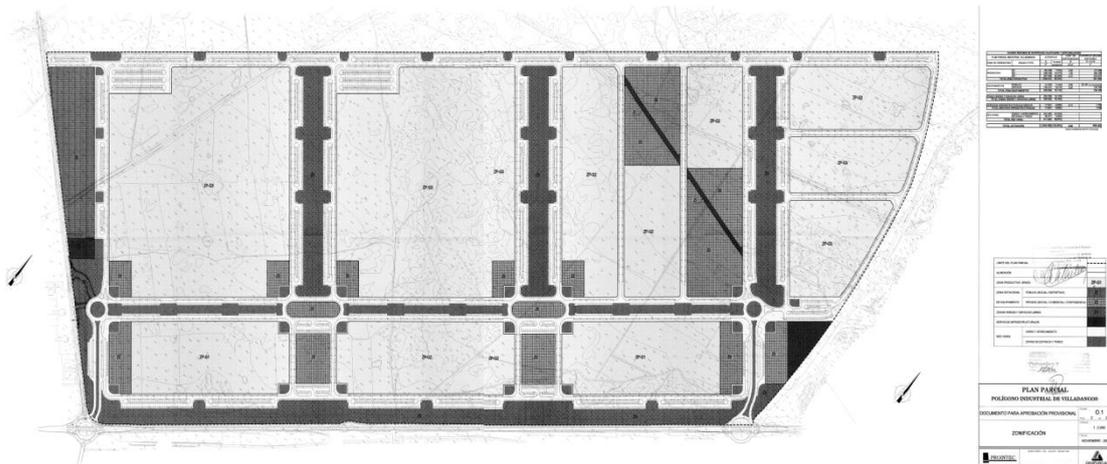


Ilustración 7. Ordenación detallada del Plan Parcial Polígono Industrial (2003)

El Plan Parcial definió la ordenación del sector utilizando, además de las correspondientes ordenanzas vinculadas a las dotaciones (equipamientos, espacios libres, servicios infraestructurales básicos y viario) una única ordenanza asociada a las parcelas lucrativas, denominada “Zona Productiva”, aunque con tres grados: Grado 1: Industria Escaparate; Grado 2: Industria Pequeña; Grado 3: Industrial Mediana. Dentro de cada grado se admitían además diferentes categorías industriales, para cada una de las cuales se establecían condiciones particulares, de acuerdo al siguiente esquema:

- Grado 1: Industria Escaparate
- Grado 2: Industria Pequeña
 - Categoría de industria NIDO
 - Categoría de industria LIGERA
- Grado 3: Industrial Mediana
 - Categoría de industria MEDIA
 - Categoría de industria GRANDE
 - Categoría de industria en MANZANA ÚNICA

Si bien este Plan Parcial constituyó la base para el desarrollo de Polígono Industrial, la ordenación por este propuesta fue objeto posterior de diferentes ajustes, tanto a través de modificaciones del propio Plan Parcial como de Estudios de Detalle, figura que el propio instrumento de ordenación detallada habilitaba para el desarrollo de sus determinaciones. De este modo:

- ACUERDO de 25 de noviembre de 2005, adoptado por la Comisión Territorial de Urbanismo de León, relativo a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual nº 1 del Plan Parcial «Polígono Industrial», Ayuntamiento de Villadangos del Páramo. (BOCyL de 22 de diciembre de 2005), promovida por GESTURCAL, que tuvo por objetivos:
 - *Adecuar los accesos propuestos por el Plan Parcial original, a los que se prevén desarrollar en el Proyecto de Urbanización, incrementando los espacios libres públicos de zonas verdes. Ello por no estimar conveniente, la Unidad de Carreteras del Ministerio de Fomento, que el acceso al polígono se efectúe desde las glorietas de la N-120.*
 - *Modificar las condiciones de vertido a la red de saneamiento de forma más adecuada a los vertidos industriales previstos y al método de depuración previsto para la EDAR y a la remisión de los límites de ruido a la normativa sectorial vigente.*
 - *Concretar el trazado de colectores a la EDAR, y de las tuberías de abastecimiento del depósito del polígono, para facilitar la imposición de servidumbres y, en su caso de la expropiación.*
 - *Modificar las condiciones de edificación de dimensiones de parcela mínima y altura máxima en la ordenanza de «Zona productiva. Grado 3. Industria Mediana. Categoría de Manzana Única», como previsión de su futura demanda.*

- *Cambiar la localización de una parcela de equipamiento local de carácter privado para evitar molestias de una zona productiva contigua, situándose junto a otra parcela del mismo uso.*
- ACUERDO del Pleno del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo, de 17 de junio de 2008, relativo a la aprobación definitiva del Estudio de Detalle n.º 1 del Polígono Industrial (BOCyL de 17/06/2008), que completa y modifica ocho determinaciones de ordenación detallada del Polígono Industrial (considerado ya a tales efectos Suelo Urbano Consolidado)
- ACUERDO de 17 de noviembre de 2011, del Pleno del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo, relativo a la aprobación definitiva del «Estudio de Detalle de la Parcela 106 del Polígono Industrial de Villadangos y Anexo: Modificación de la Parcelación del Proyecto de Actuación», de Villadangos del Páramo (León) (BOCyL de 28 de noviembre de 2011), promovida por ADE Parques Tecnológicos y Empresariales de Castilla y León S.A., que tiene por objeto cambiar de localización la parcela de equipamiento de carácter privado ZE-7, desde su posición original para situarla junto a la parcela ZE-13, así como modificación parcial de la normativa del uso dotacional de equipamientos privados, de manera que en éstos puedan implantarse usos productivos que tengan el carácter o matiz específicos de promoción o fomento de la actividad económica, mediante fórmulas de promoción para nuevas empresas.
- ACUERDO de 5 de junio de 2017, del Pleno del Ayuntamiento Villadangos del Páramo por el que se aprueba definitivamente el Estudio de Detalle nº 2 del Plan Parcial del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo (León). Expte. 161/2016. (BOCyL de 14 de junio de 2017), promovido por la Agencia de Innovación, Financiación e Internacionalización Empresarial de Castilla y León, que tuvo por objeto adecuar la situación actual de tamaño físico de las parcelas a las necesidades reales de las empresas con intención de instalarse en el polígono, ampliando su superficie. Para ello se realiza la unión de las parcelas 225 a 253 situadas en una manzana con Ordenanza ZP-G2, de dimensiones reducidas, y las parcelas de gran tamaño, 254 y 255, situadas en la manzana con Ordenanza-G3, consiguiendo 4 parcelas que puedan favorecer la instalación de empresas de gran tamaño. Asimismo se suprime un vial y se reubican varias plazas de aparcamiento. También se realiza una reasignación de edificabilidades a las parcelas y se aumenta la altura máxima en las parcelas de nueva creación.
Para el desarrollo de este Estudio de Detalle se aprobó posteriormente un Proyecto de Urbanización Específico (ACUERDO de 12 de septiembre de 2017, de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo (León), por el que se aprueba definitivamente el Proyecto de Urbanización del Estudio de Detalle nº 2 del Plan Parcial del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo (León). Expte. 167/2017.)
- ACUERDO de 27 de junio de 2019, de la Comisión Territorial de Medio Ambiente y Urbanismo de León, por el que se aprueba definitivamente la Modificación Puntual n.º 2 del plan parcial polígono industrial de Villadangos del Páramo (León). Expte. 2018/177. (BOCyL de 23 de enero de 2020), promovida por el Ayuntamiento de Villadangos del Páramo, que modifica varios parámetros de la ordenación relativos a: posicionamiento de construcciones destinadas a infraestructuras necesarias en el interior de las parcelas de uso industrial; permiso de construcción de marquesinas sobre plazas de aparcamiento dentro del área de retranqueo de la edificación.

Adicionalmente, en el año 2020 el DECRETO 13/2020, de 29 de octubre, por el que se aprueba el “Proyecto Regional para una derivación particular para el acceso a la Red Ferroviaria en Villadangos del Páramo (León)” (BOCyL de 3 de noviembre de 2020), habilitó el acceso ferroviario al polígono industrial. Este instrumento de ordenación del territorio supuso una notable modificación de las condiciones de ordenación detallada vigentes y, por su especial carácter y el alcance de sus determinaciones, es analizado en epígrafe propio.

1.a.iii. Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Camino de Santiago del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo (León)

Recientemente (Acuerdo de 28 de octubre de 2021, de la Comisión Territorial de Medio Ambiente y Urbanismo de León) ha sido aprobado un instrumento de planeamiento especial que tiene por objeto regular específicamente las condiciones en aquellos terrenos afectados por el trazado del Bien de Interés Cultural Camino de Santiago y sus zonas de afección. Cabe recordar a este respecto que el municipio de Villadangos del Páramo es atravesado por dos ramales del Camino de Santiago, de los cuales unos de ellos, el camino principal o francés, es colindante al ámbito del Polígono Industrial de Villadangos, parcialmente afectado por su entorno de protección, si bien se encuentra a una distancia suficiente para no generar afecciones sobre la ampliación propuesta por este Plan Regional.



Ilustración 8. Delimitación del entorno de protección del Camino de Santiago, afectando parcialmente al Polígono Industrial de Villadangos del Páramo existente

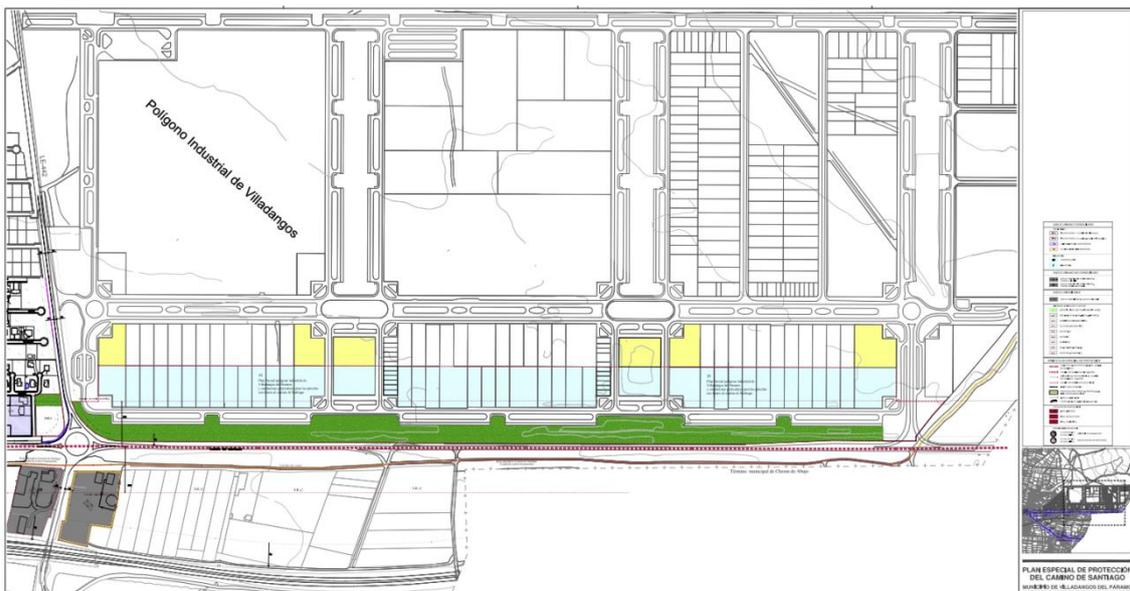


Ilustración 9. Detalle de afección de entorno en el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo

1.b. Instrumentos de Ordenación del Territorio

Dentro del ámbito estricto de este Plan Regional no resulta de aplicación ningún instrumento de ordenación del territorio con determinaciones urbanísticas y/o espaciales tales como Planes Regionales de Ámbito Territorial, Proyectos Regionales o Directrices de Ordenación de Ámbito Subregional. Sí resultarían de aplicación, como en el conjunto de la comunidad autónoma, las Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio de Castilla y León (DOTCyL, Ley 3/2008, de 17 de junio), instrumento de carácter estratégico que, aunque no incide de modo directo sobre las condiciones espaciales o urbanísticas del ámbito de actuación, sí establece un marco estratégico que sustenta el interés y oportunidad de abordar las actuaciones propuestas desde este Plan Regional.

De este modo, el Capítulo 4 “Hacia una comunidad de bienestar”, 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.

Asimismo, en el Capítulo 2 de las DOTCyL “Hacia una comunidad estructurada” se refiere el concepto de “polo estratégico”.

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.

No obstante a lo anterior, sí se identifican algunos instrumentos de ordenación del territorio, aprobados y en tramitación, con incidencia indirecta sobre el ámbito de este Plan Regional, y en particular:

- Proyecto Regional Derivación particular para el acceso a la red ferroviaria” (Decreto 13/2020, de 29 de octubre)
- Proyecto Regional de centro logístico, en el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, que inició su tramitación mediante RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2022, de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo, por la que se inicia el procedimiento de aprobación del Proyecto Regional para la instalación de un centro logístico en Villadangos del Páramo (León). (BOCyL de 10 de junio de 2022)

1.b.i. Proyecto Regional Derivación particular para el acceso a la red ferroviaria

Aprobado mediante Decreto 13/2020, de 29 de octubre, el Proyecto Regional “Derivación particular para el acceso a la red ferroviaria” tiene por objeto planificar y proyectar la ejecución de una infraestructura consistente en un ramal ferroviario que conecte la línea de ferrocarril León-A Coruña con el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo salvando, mediante sendos pasos elevados, la carretera nacional 120 y la autopista AP-71. De este modo, se dota al Polígono Industrial de Villadangos del Páramo de una conexión ferroviaria directa, al servicio directo de la entidad promotora del instrumento, Network Steel Resources, S.A., pero habilitando también la intermodalidad ferroviaria para otras empresas implantadas en el polígono.

Esta actuación ha implicado una modificación sustancial de la ordenación detallada del actual Polígono Industrial existente, particularmente en la mitad este del ámbito, en el que la introducción de la infraestructura supone la reconfiguración de varias parcelas industriales y dotaciones. Se introducen asimismo varias modificaciones en la normativa del Plan Parcial, como la introducción de zonificación y uso “Sistema Local de Infraestructuras Ferroviarias”, con sus mecanismos de regulación propios, y habilita las herramientas necesarias para la expropiación de los terrenos requeridos para la ejecución de la nueva infraestructura.

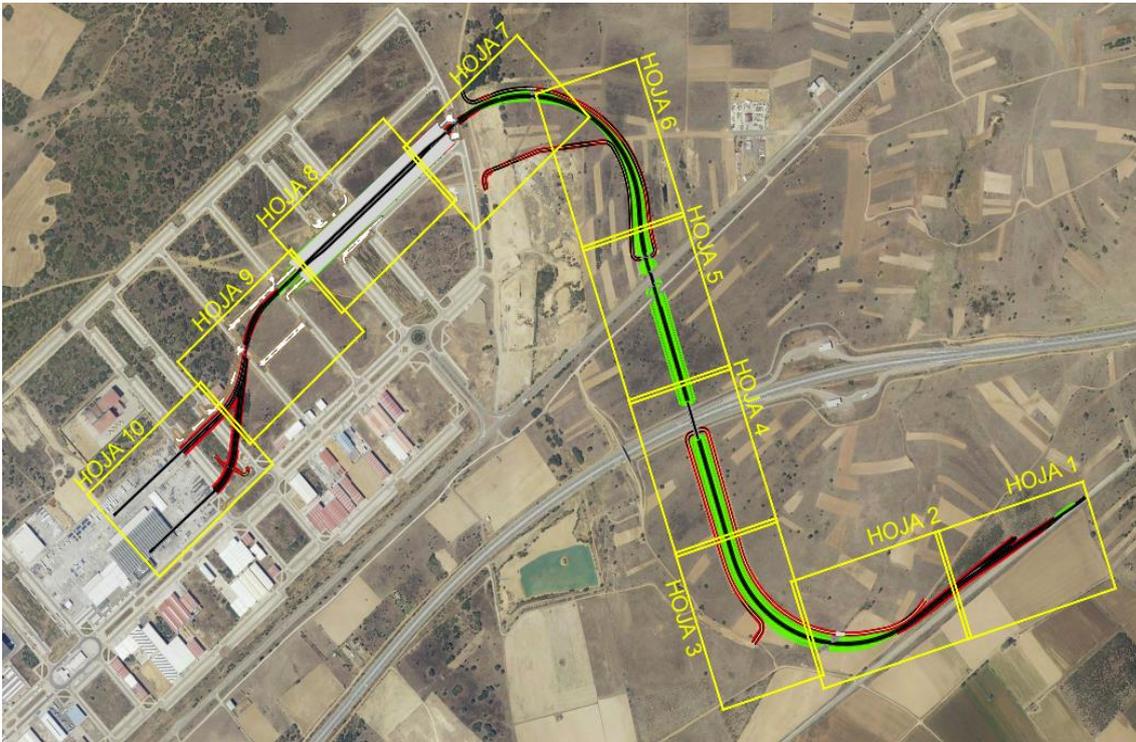


Ilustración 10. Ámbito del Decreto 13/2020 (Proyecto Regional)

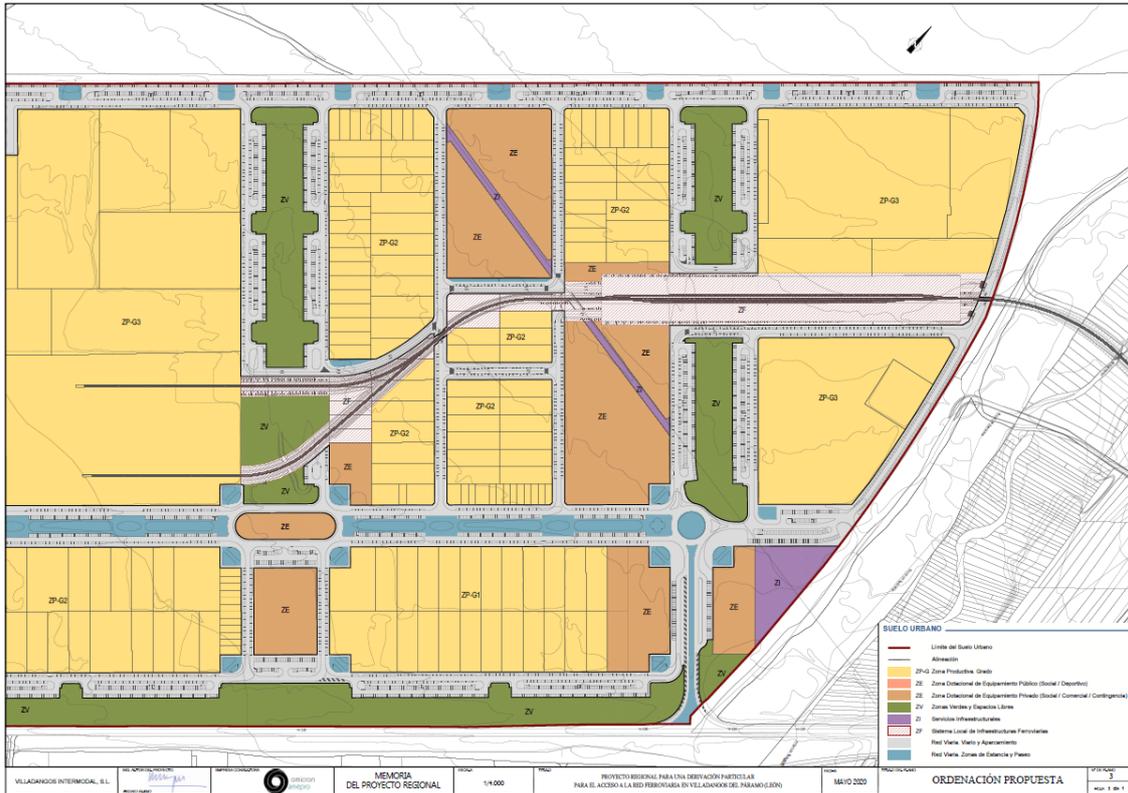


Ilustración 11. Proyecto Regional Derivación particular para el acceso a la red ferroviaria

Aunque este Proyecto Regional no incide de modo directo sobre el ámbito del presente Plan Regional, por su condicionamiento determinante al Polígono Industrial existente debe ser tenido en consideración a los efectos de garantizar la integración de la futura ampliación y la compatibilidad de las posibles actuaciones externas que fueran necesarias para garantizar su funcionalidad (accesos, redes...). Por otra parte, y en tanto el ramal ferroviario previsto por el Proyecto Regional es de titularidad privada, no resultan de directa aplicación las afecciones que para la Red Ferroviaria de Interés General establece la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario (límite de edificación, zona de afección).

Asimismo debe ser tenido en cuenta en la evaluación de los flujos de acceso y movilidad, en tanto parte de los vehículos que accedan a la ampliación del Polígono Industrial podrán hacerlo utilizando algunos de los pasos a nivel sobre la variante ferroviaria previstos en este instrumento.

1.b.ii. Proyecto Regional de centro logístico, en el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo

Simultáneamente a la tramitación del avance de este Plan Regional, la entidad Celanova Investment, S.L. inició la tramitación de un Proyecto Regional para la implantación de un centro logístico en el ámbito anexo al Polígono Industrial de Villadangos del Páramo. Esta propuesta de Proyecto Regional se desarrolla sobre los terrenos que en el Avance de este Plan Regional se identificaban como "Sector 1 UA 1", desarrollando, con algunas modificaciones, la ordenación detallada prevista en el citado avance, y estableciendo asimismo las condiciones de gestión y urbanización de la Unidad de Actuación.



Ilustración 12. Avance del Plan Regional, indicando el ámbito del Sector 1 UA 1

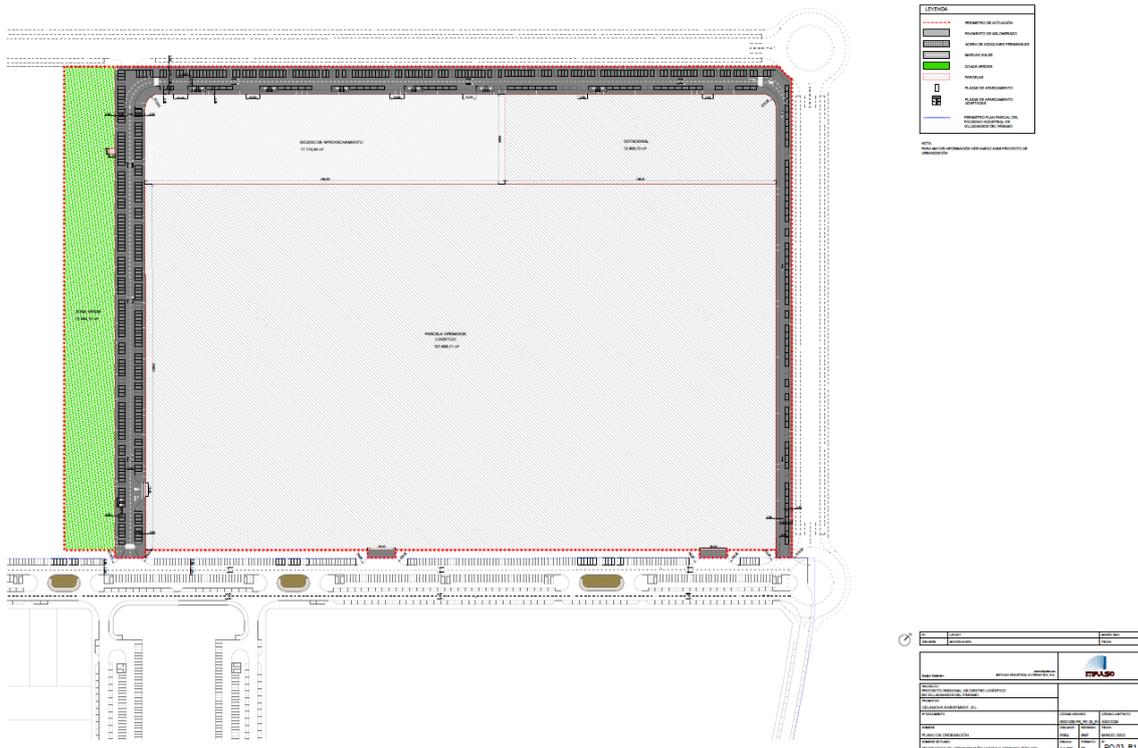


Ilustración 13. Propuesta de ordenación detallada del Proyecto Regional de centro logístico

Este Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo reconsidera la propuesta de ordenación tanto de su avance como de esta propuesta de implantación de centro logístico objeto del proyecto regional referido, cuya tramitación fue iniciada mediante RESOLUCIÓN de 6 de junio de 2022, de la Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo (BOCyL de 10 de junio de 2022), adoptando una solución global coordinada para los terrenos afectados. A este respecto, constituye un criterio de actuación para este instrumento incorporar en su ordenación la parcela con destino a actividades logísticas prevista en el proyecto regional, con unas condiciones de ordenación detallada que garantice la compatibilidad del proyecto de implantación del centro logístico previsto. Esta parcela se integraría en el sector único de ampliación del Polígono de Villadangos del Páramo definido por este Plan Regional, en el marco del cual se reevalúan globalmente las cuantías de cesiones, requerimientos de aparcamiento, accesibilidad, etc. haciendo innecesaria su localización acotada al ámbito previsto en el Proyecto Regional. Ello dota a la ordenación de una mayor capacidad para una localización adecuada y flexible de dotaciones y un mejor

diseño del sistema viario, sin comprometer la viabilidad del proyecto propuesto por Celanova Investment, S.L.

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

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 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, y que comprenden en particular la ordenación urbanística, general y detallada.

La propuesta urbanística de este Plan Regional se sintetiza en la clasificación y delimitación de un nuevo sector de suelo urbanizable, para el que se establece la totalidad de las determinaciones de ordenación general y ordenación detallada exigidas para su desarrollo por el marco legal vigente. Adicionalmente se establecen las determinaciones completas de gestión y reparcelación, con el alcance propio de un Proyecto de Actuación en Suelo Urbanizable. Para el desarrollo del ámbito será necesaria la posterior redacción de un Proyecto de Urbanización que establezca las condiciones completas requeridas para su ejecución material.

El establecimiento por este Plan Regional de las determinaciones urbanísticas, con un carácter pleno, supone la modificación de determinaciones de las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo que le sean contrarias, y en particular de la clasificación del suelo de los terrenos afectados, actualmente clasificados como suelo rústico común y que pasarán con la aprobación del Plan Regional a tener la condición de suelo urbanizable. Asimismo, sobre dichos terrenos se realiza la delimitación de un nuevo sector de uso industrial, para el que se fijan las condiciones de ordenación, tanto general como detallada, exigidas por la legislación urbanística.

En tanto instrumento de Ordenación del Territorio, y por su jerarquía normativa, el Plan Regional puede, desde su cuerpo normativo, identificar estas condiciones contradictorias con sus fines y, a través de la consideración de sus determinaciones como de carácter pleno, modificar de modo directo las Normas Urbanísticas Municipales afectadas. 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.

Este Plan Regional no afecta a instrumentos de planeamiento de desarrollo. En particular, se mantiene sin modificaciones la ordenación establecida por el Plan Parcial del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, si bien para garantizar la continuidad y accesos entre este ámbito productivo y la ampliación propuesta será preciso acometer actuaciones de reurbanización sobre el vial que separa ambos ámbitos. Dado que el Polígono Industrial existente se encuentra plenamente consolidado y puede considerarse que tiene, de facto, la condición de suelo urbano consolidado, y que las actuaciones necesarias no implican cambio en el régimen urbanístico de los terrenos, que mantendrán la condición de viarios públicos, dichas actuaciones de reurbanización (nuevas redes, reorganización de circulaciones, señalización...) podrán ejecutarse mediante proyectos de urbanización específicos, no requiriendo la modificación del instrumento de planeamiento de desarrollo vigente.

El Plan Regional es compatible con los instrumentos de ordenación del territorio concurrentes sobre su ámbito, que en cualquier caso no establecen determinaciones espaciales de aplicación directa sobre los terrenos afectos a la ampliación del Polígono Industrial. En relación con instrumentos de ordenación del territorio en tramitación, y como se ha señalado previamente, en la actualidad existe un Proyecto Regional para la implantación de un Centro Logístico en terrenos objeto del presente Plan Regional, que se encuentra en fase de avance (y evaluación ambiental), sin haber iniciado aún la tramitación reglada establecida por la legislación en materia de ordenación del territorio. Este documento de Plan Regional define en sus propuestas y condiciones de ordenación las determinaciones actualizadas que ordenarán

detalladamente el ámbito completo del citado Proyecto Regional, integrando la localización y condiciones de ordenación requeridas para la implantación del centro logístico que es objeto específico del citado Proyecto Regional.

Por tanto, y 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. Medio socioeconómico

Villadangos del Páramo es un municipio que forma parte de la comarca tradicional del Páramo Leonés, próximo a la capital leonesa (19 km), perfectamente comunicado con el resto de la provincia gracias a la carretera nacional N-120 y la autopista AP-71. Hacia el oeste, zona del Órbigo, resulta también posible la conexión a través de las carreteras LE-442 y LE-443; y hacia el este, zona del Páramo (Santa María del Páramo), por la carretera LE-413. La proximidad al municipio de León garantiza además una adecuada accesibilidad al aeropuerto y a conexiones ferroviarias del alta velocidad, aunque el propio municipio cuenta con acceso ferroviario (y, en particular, el Polígono Industrial objeto de este Plan Regional).

El municipio cuenta con una población de 1.132 habitantes (Padrón 2019), que se distribuyen en tres núcleos de población principales: Celadilla del Páramo, Fojedo del Páramo y Villadangos del Páramo. El municipio cuenta además con los núcleos urbanizados de la Estación de Villadangos del Páramo y, en inmediata proximidad al polígono industrial, la Urbanización Camino de Santiago. Esta última data de los años 70 del siglo pasado y, aunque en un principio fue construido como una zona residencial para época estival y de vacaciones, cada día cuenta con un mayor número de personas que eligen este núcleo de población como su residencia habitual, lo que ha llevado a que recientemente se haya ampliado con la construcción de un gran número de nuevas viviendas.

La evolución demográfica del municipio muestra un ligero descenso desde la década de los 50 del siglo pasado hasta la década de los 70 del mismo siglo, momento a partir del cual se estabiliza. En la primera década del siglo XXI la población local vuelve a experimentar un ligero incremento, aunque mantiene sensiblemente las tasas alcanzadas en los años 70-80. El atractivo de la proximidad a la ciudad de León junto con el parcial abandono de algunas de las explotaciones agrícolas de secano han sido factores demográficos negativos, mientras que la creación del polígono industrial con el consiguiente incremento de la actividad económica ha supuesto el principal incentivo para fijar población. Este hecho, que impulsó de modo significativo la actividad inmobiliaria a partir de 2007, junto con la aparición de núcleos de segunda residencia, particularmente en la ya referida urbanización "Camino de Santiago", ubicada entre el casco urbano y el polígono industrial, está indudablemente detrás del leve repunte de la población en la primera década de este siglo.

Tradicionalmente la actividad económica local ha estado orientada al sector primario (agricultura y ganadería), dinamizada por la presencia del ferrocarril, cuya llegada a la localidad impulsó la aparición de pequeñas industrias y firmas comerciales hoy prácticamente desaparecidas. A partir de los años setenta, con la concentración parcelaria y la puesta en marcha del proyecto "Riegos del Páramo", el sector primario vuelve a activarse en paralelo a un nuevo desarrollo de servicios e industria. En la actualidad, la economía del municipio está muy diversificada, repartiéndose entre los servicios, la industria, la construcción y la agricultura. Dentro de estos sectores, el agrario ha ido perdiendo peso en favor de otras actividades, como por ejemplo el turismo, que con la proximidad del Camino de Santiago ha incrementado significativamente su peso en los últimos años. Y, por supuesto, la actividad industrial y logística, alentada por la promoción del Polígono Industrial a comienzos del presente siglo, y que con la conexión ferroviaria prevista (Plan Regional para una derivación particular para el acceso a la red ferroviaria) cobrará nuevo impulso.

2.b. Estudio de alternativas

El Polígono Industrial de Villadangos del Páramo actualmente existente, promovido por GESTURCAL S.A. a principios de este milenio, ha contado con gran aceptación, hasta el punto que la demanda existente y su grado de ocupación recomienda el incremento de suelo industrial en el entorno próximo. Este hecho ha motivado la conveniencia de promover una amplia superficie de suelo industrial capaz de satisfacer las necesidades de los próximos años, aprovechando además la oportunidad dada por la futura conexión

ferroviaria planificada a partir del Plan Regional aprobado en 2020. A tales efectos, se han estudiado diferentes alternativas de desarrollo de la ampliación de la oferta de suelo industrial:

- Alternativa 0.

Constituye la Alternativa 0 no plantear ninguna modificación del planeamiento vigente y, por tanto, ignorar la demanda y confiar que sea cubierta por otras zonas industriales más o menos próximas o incluso en otros polígonos o parques con suelos productivos externos al área funcional de León. Es una posibilidad, obviamente sin repercusión medioambiental en el entorno de Villadangos del Páramo ni complejidad técnica, pero que supone la pérdida de la oportunidad que brinda el mercado para generar actividad y riqueza en la zona, e incluso la cancelación de iniciativas de implantación de actividades logísticas ya en marcha, constituyendo a corto y largo plazo un perjuicio para el desarrollo de la comarca y para la comunidad autónoma en tanto algunas de esas actividades, por su influencia territorial, podrían desplazarse a otros puntos del noroeste peninsular.

- Alternativa 1.

La Alternativa 1 supone la creación de una amplia superficie de suelo industrial en colindancia directa con el Polígono Industrial existente, aprovechando de este modo parcialmente sus infraestructuras y accesos y potenciando las posibles sinergias entre actividades económicas. Se aprovecharía para ello un conjunto de suelos de naturaleza rústica localizados al noroeste del polígono actual. La nueva área industrial tendría por tanto la condición de ampliación del polígono existente.

- Alternativa 2

La Alternativa 2 supone considerar que la demanda de suelo industrial y logístico está vinculada al eje de comunicaciones que constituye la carretera nacional N-120 y su desdoblamiento en la autopista AP-71 y buscar una ubicación a lo largo de ese eje de comunicaciones no directamente vinculado al Polígono Industrial existente. A tales efectos, cabría concebir diferentes ubicaciones posibles próximas a Villadangos del Páramo y con accesibilidad desde la N-120.

- Alternativa 2 oeste.

La opción oeste supondría la ocupación de terrenos de regadío con gran valor agrícola con la consiguiente infratilización de un suelo para el que se ha realizado una importante inversión en obra civil. Además, el impacto sobre el medio sería indiscutiblemente superior y sus efectos más desfavorables.

- Alternativa 2 este.

Cualquier otra ubicación de la propuesta situada más al este, con independencia de que tuviera cabida en el término municipal de Villadangos del Páramo, implicaría una mayor inversión en los accesos al tráfico rodado desde la carretera N-120 además de una mayor distancia a los accesos a la autopista. Además se desestimaría el uso de la capacidad disponible de las actuales infraestructuras y redes de servicios del polígono municipal forzando a su duplicado con el consiguiente gasto adicional.

En todo caso ambas alternativas supondrían la fragmentación del área industrial y la ejecución de mayor volumen de infraestructuras para obtener similar aprovechamiento.

Del análisis de las ventajas e inconvenientes de las alternativas expuestas se concluye que la Alternativa 1 es la más adecuada porque su ubicación supone un menor impacto, satisface de un modo flexible la demanda de suelo industrial, concentra la actividad empresarial favoreciendo las sinergias y aprovecha las infraestructuras ya ejecutadas. Además es la única que aprovecha el potencial del nuevo acceso

ferroviario al polígono existente. Todo lo anterior implica que la Alternativa 1 es superior al resto de las alternativas por economía de medios y sostenibilidad.

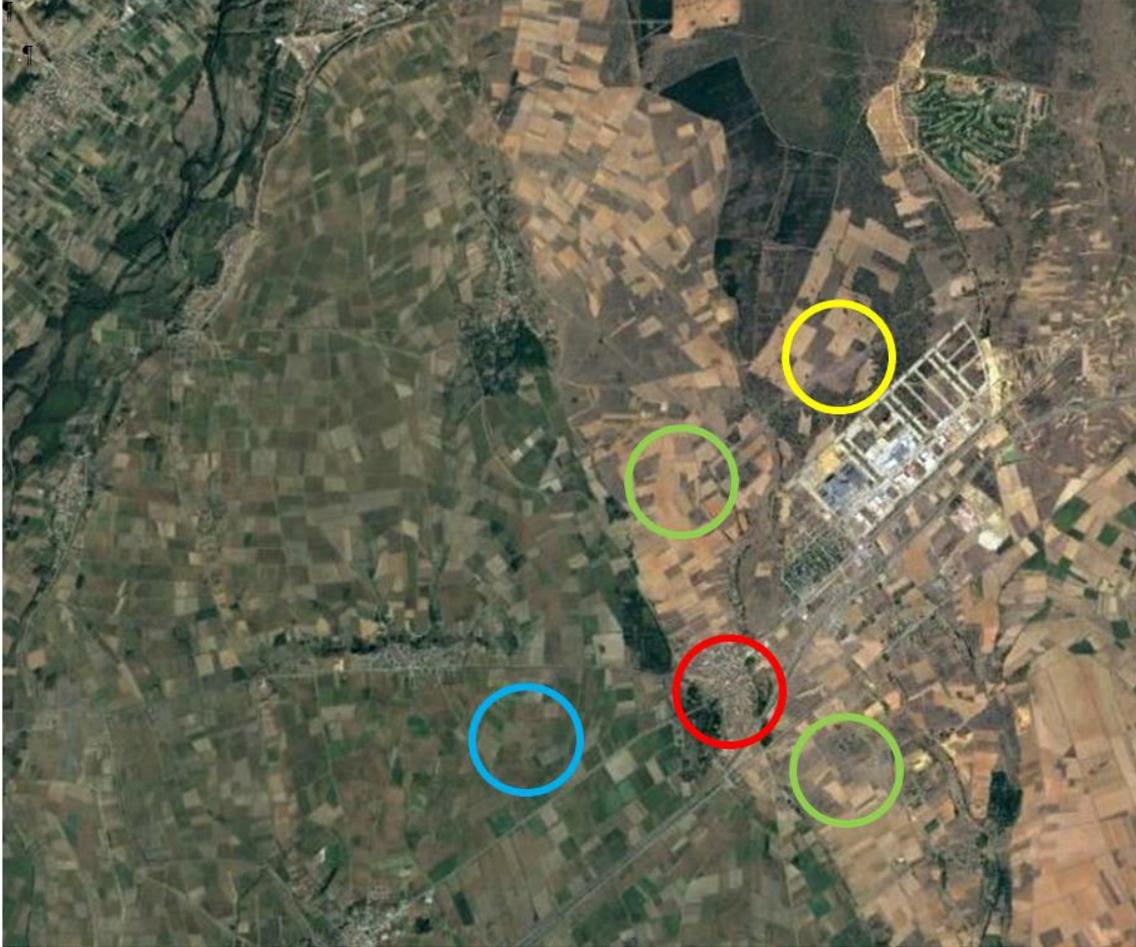


Ilustración 14. Esquema de alternativas. En amarillo, alternativa 2; en azul, alternativa 2 oeste; en verde, alternativa 2 este. El color de los cultivos permite delimitar claramente las zonas de secano y regadío

Dentro de esta Alternativa 1 podrían ser planteadas diferentes variantes tanto desde el punto de vista de la delimitación del nuevo polígono como de su ordenación y gestión. Desde el punto de vista de la extensión, la delimitación de la ampliación viene condicionada por su colindancia con el polígono actual y por dos preexistencias en los bordes noreste (vía pecuaria) y suroeste (arroyo), por lo que las posibilidades se acotan a definir la anchura de la banda ocupada por el nuevo polígono. A este respecto, se ha adoptado una solución de ordenación sencilla, con un único vial central estructurante, en torno al cual se establecen las parcelas productivas, cuyo tamaño condiciona la extensión total del sector.

Asimismo se pueden plantear diferentes alterantivas en cuanto a ordenación, programación y desarrollo de la actuación. El propio documento de avance de este Plan Regional planteaba la posibilidad de un desarrollo mediante 2 sectores y varias unidades de actuación, que es objeto de reconsideración en este documento para tramitación, adoptando una solución de un único sector que permite, ya desde el instrumento de ordenación del territorio, establecer las condiciones completas de ordenación del conjunto de la ampliación, solución que permite la optimización de recursos sin comprometer la posibilidad de ejecución posterior de la actuación en diferentes fases (fases de urbanización).

2.c. Condicionantes físicos y funcionales. Preexistencias del ámbito

El ámbito objeto del Plan Regional abarca una superficie aproximada de 184,10 hectáreas de suelo localizadas en directa colindancia con el actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, sobre uno de cuyos viales, denominado "Vial V2" se apoya definiendo su lindero sureste y las principales vías de acceso transversales. Se trata de terrenos de carácter rústico, sin aprovechamientos productivos o agrícolas relevantes, agrupados en grandes parcelas y atravesados por varios caminos rurales. Una parte de los terrenos está poblado con abundante vegetación formada por matorral, monte bajo y algunos ejemplares de arbolado de porte, que se extienden también dentro de las parcelas del actual Polígono Industrial. En los terrenos destaca la presencia de dos lagunas endorreicas, una de ellas seca durante prácticamente la totalidad del año y una segunda que sí presenta encharcamientos ocasionales, que son tenidas en consideración para el establecimiento de la ordenación, preservándolas e integrándolas dentro de espacios libres.

Los terrenos presentan pendiente en dirección noreste-suroeste, con el punto más elevado en la cota 919 y el inferior en la cota 901 aproximadamente, punto desde el cual se produce la vaguada del arroyo del Valle de Fontecha, ya fuera del ámbito del Plan Regional. Esta diferencia de cotas se produce con una pendiente sensiblemente homogénea en la extensión de los terrenos, con una media de en torno al 6%. En la zona de pendientes más acusada, la sección transversal en el borde noeste, colindante a la vía pecuaria Cordel de Raposeras, la pendiente media asciende al 9,5 %, aunque en la zona central del sector las pendientes transversales se reducen al 3-3,5 %.

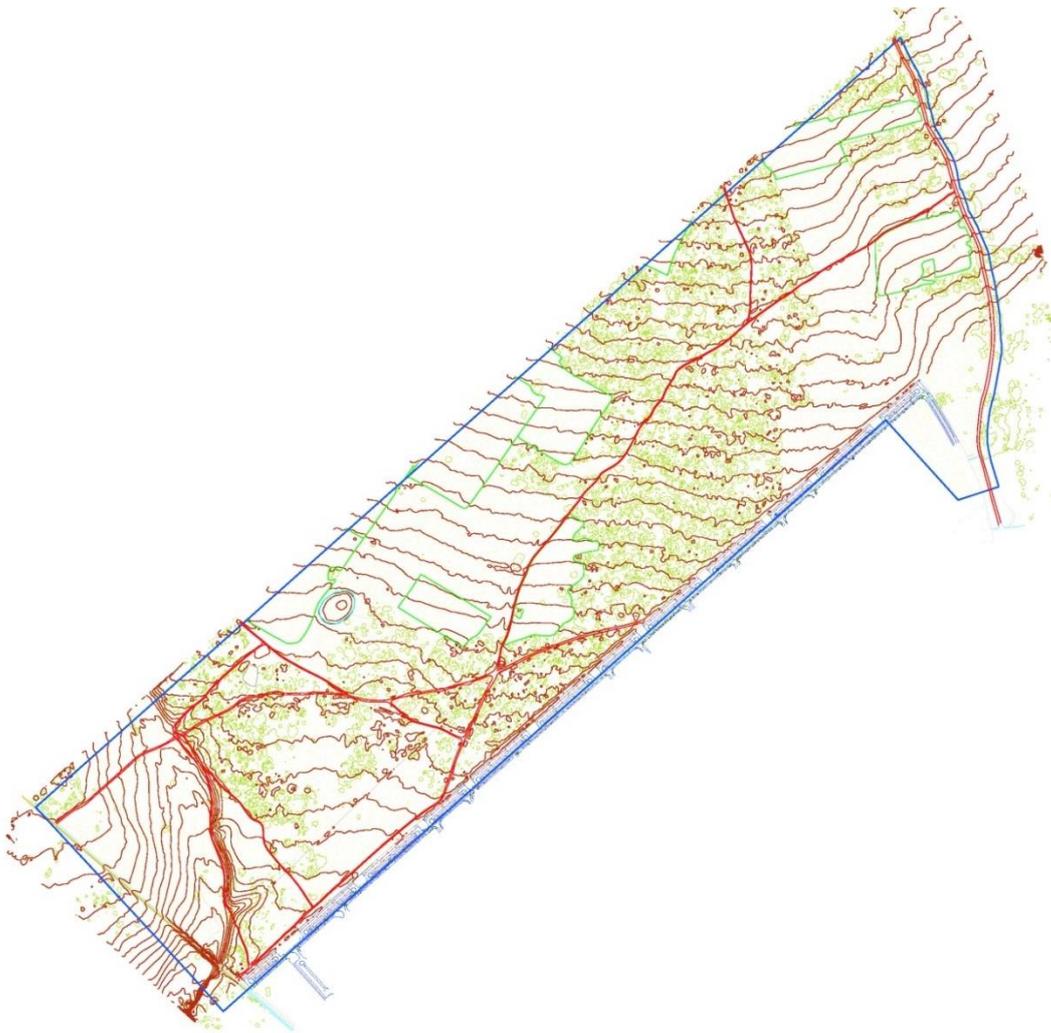


Ilustración 15. Levantamiento topográfico del ámbito de actuación

Los terrenos objeto de la ampliación quedan delimitados por dos elementos singulares. Por el noreste el límite de la ampliación queda definido por un camino rural adscrito a la vía pecuaria denominada Cordel de Raposeras, mientras que por el suroeste el límite lo establece un curso hídrico superficial, también seco durante gran parte del año, denominado arroyo del Valle de Fontecha. En esta zona suroeste se sitúa también, aunque sin directa vinculación con el ámbito de la ampliación del polígono industrial, la urbanización denominada "Camino de Santiago", una de las zonas del municipio que en las últimas década ha experimentado un mayor desarrollo residencial, impulsada inicialmente por la oferta de segunda residencia y ampliándose significativamente gracias al potencial de creación de actividad y empleo del área industrial.

Desde el punto de vista de las infraestructuras existentes, los terrenos se encuentran atravesados en dirección este-oeste por una canalización subterránea, denominada Canal de Velilla, que sirve como elemento de abastecimiento municipal. Este canal ya vio modificado su trazado original con la ejecución del actual Polígono Industrial, desviando el mismo para discurrir íntegramente por terrenos de uso y dominio público del área industrial (vialios y espacios libres).

Ligados al actual Polígono Industrial se encuentran también las principales infraestructuras de comunicación. El límite sur del actual polígono queda definido por la carretera nacional N-120 (coincidentes a su vez con el ramal principal del Camino de Santiago), desde una de cuyas glorietas se produce en acceso al área industrial. Esta glorieta sirve también de enlace con la autopista AP-71, paralela a la N-120, y en perpendicular con la carretera provincial LE-413, desde la que se puede plantear, con el adecuado refuerzo, un acceso independiente a la ampliación propuesta. Estos refuerzos implicarían una reordenación y ampliación de los accesos desde la carretera LE-413, proyectando una nueva glorieta, así como actuaciones sobre la carretera nacional N-120 que comprenderían la ejecución de una nueva glorieta en el enlace del PK.319.920 y la creación de un nuevo carril adicional en cada sentido en el tramo comprendido entre las dos glorietas de acceso al área industrial.

También de forma paralela a la AP-71 y N-120 discurre el trazado de la línea ferroviaria León-A Coruña, sin afección directa sobre el ámbito de este Plan Regional. Recientemente, y a través de un Proyecto Regional, se ha aprobado una derivación de dicha línea de ferrocarril hasta el ámbito del Polígono Industrial, permitiendo de este modo un acceso directo desde el interior del polígono a la infraestructura y logrando, una vez ejecutada, una intermodalidad del área industrial que debe favorecer la implantación de empresas, particularmente de aquellas vinculadas a actividades logísticas y solventar una demanda de aquellas instaladas, con necesidades específicas de transporte de mercancías.

2.d. Condicionantes medioambientales

La ampliación del Polígono Industrial del Villadangos del Páramo propuesta se desarrolla en un conjunto de terrenos rústicos situados al este del término municipal y colindantes con el área industrial actual. Se trata de suelos de naturaleza rústica, utilizados por actividades agrícolas y parcialmente ocupados por arbolado. Los principales elementos ambientalmente relevantes en el área son dos lagunas endorreicas que serán, dentro de la ordenación propuesta del área industrial, integradas dentro del sistema de espacios libres públicos del polígono.

Estas lagunas, denominadas Laguna de Arriba y Laguna de Abajo (esta última prácticamente sin agua la mayor parte del año), suponen los únicos testigos remanentes de un número muy superior de ellas que hubo en el pasado y que tienen su origen en que la capa superficial del terreno, permeable, de débil grosor y la capa de arcilla subyacente, que impide el paso del agua, unida a la poca pendiente del terreno que no facilita la escorrentía, favoreciendo encharcamientos estacionales debidos al agua de lluvia, y que servían antiguamente de abrevadero para el ganado. Las dos lagunas existentes en el ámbito del Plan Regional no se encuentran incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas (como sí lo está, por ejemplo, la Laguna de Villadangos o "El Estanque" situada en el mismo municipio), si bien sí se

encuentran identificadas dentro de las teselas de Hábitats de Interés Comunitario, condición que más adelante se analiza. Se encuentran bajo la tutela, en su condición de elementos de hidrografía superficial, del organismo de cuenca.

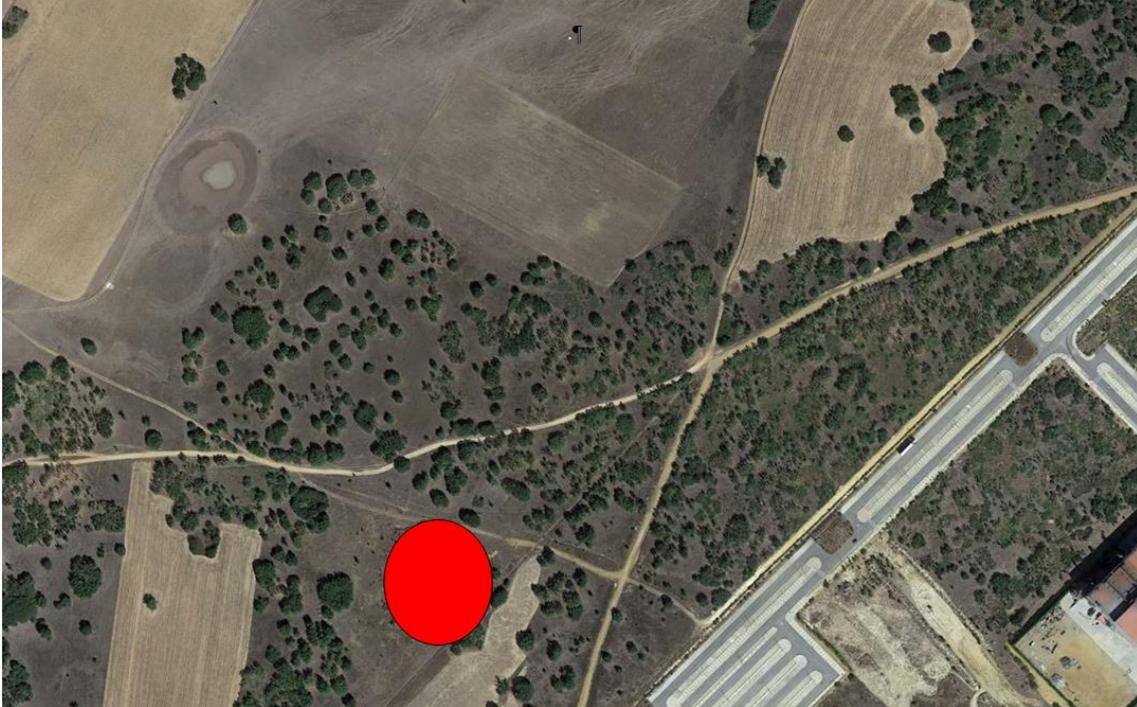


Ilustración 16. Arriba a la izquierda se aprecia la Laguna de Arriba (seca). La Laguna de abajo debería aparecer en la zona indicada en rojo.

Por otra parte, los terrenos no se encuentran incluidos dentro de ninguna figura de protección de rango autonómico, estatal o europeo tales como la Red de Espacios Naturales, la Red Natura 2000 (ZECs y ZEPAs), Montes de Utilidad Pública (aunque son próximos por el norte los montes 93, 94, 95 y 96 en el término municipal de Cimanes del Tejar)... Tampoco se reconocen elementos de flora o fauna sujetos a protección ni áreas afectadas por planes de recuperación de especies protegidas. Sí debe reseñarse la notable presencia de monte bajo y arbolado en la zona, también identificado como parte de un Hábitat de Interés Comunitario de carácter no prioritario.

Desde el punto de vista hidrológico, en el ámbito del Plan Regional, además de englobarse las dos lagunas endorreicas referidas anteriormente, se identifica la afección de dos cursos hídricos lineales: por una parte, el arroyo del Valle de Fontecha que define el límite oeste del ámbito; y el arroyo de la Reguera de Valtarafón, que lo cruzaría en la zona este. Ambos constan en la cartografía oficial de la Confederación Hidrográfica del Duero, si bien la presencia del arroyo de la Reguera de Valtarafón no se aprecia en superficie. En cualquier caso, ambos elementos estarían sujetos a las limitaciones de la Ley de Aguas, estando los terrenos del Plan Regional parcialmente sujetos al régimen de autorizaciones en la Zona de Policía por parte del organismo de cuenca, quien deberá determinar la situación actual y posibles afecciones de ambos elementos.

En este sentido hay que subrayar que para la realización de cualquier obra que pueda afectar a un cauce público o que esté situada dentro de la zona de policía, como es el caso, se deberá solicitar autorización administrativa previa de este organismo de cuenca, atendiendo a los artículos 6 y 77 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, y a los artículos 9, 72, 78 y siguientes del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el

Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y que según informe de la C.H.D. se deberán respetar los 5 metros de zona de servidumbre o, en su caso, tramitar la correspondiente modificación de servidumbre.



Ilustración 17. Cursos y masas de agua superficiales y afecciones hidrológicas en el entorno del Plan Regional

La afección más extendida sobre el conjunto de terrenos objeto del Plan Regional es la correspondiente a la presencia de Hábitats de Interés Comunitario. Se trata de áreas caracterizadas por la presencia de hábitats naturales amenazados o de extensión reducida, representativos de características típicas de uno o varias regiones biogeográficas. Dentro de ellos destacan los Hábitats Prioritarios, aquellos amenazados de desaparición cuya conservación supone una especial responsabilidad. Dentro del ámbito del Plan Regional se identifican dos teselas del hábitat prioritario 3170 “Estanques temporales mediterráneos”, que se corresponden con las ya referidas lagunas endorreicas que el Plan Regional propone preservar mediante su integración en los espacios libres de la ordenación, conservando la vegetación existente en su entorno.

El ámbito del Plan Regional es espacialmente coincidente con otros dos Hábitats de Interés Comunitario, de carácter no prioritario. Por una parte, el Hábitat 6420 “Formaciones de pradera-juncal de juncal churrero (*Scirpoides holoschoenus*)”, que define una banda de terrenos asociada al arroyo del Valle de Fontecha. Se trata de comunidades mediterráneas de juncos y grandes hierbas, ambos de carácter higrófilo, que prosperan sobre suelos de muy distinta naturaleza (arenosos o no, eutróficos u oligotróficos) pero con freatismo de carácter estacional. El Plan Regional integra esta zona, localizada en el límite oeste del ámbito de actuación, en las áreas destinadas a espacios libres públicos.

El tercero de los hábitats identificados, de amplia extensión superficial, es el 9340 “Bosques esclerófilos mediterráneos” dominados por la presencia de distintas variedades de encina (*Quercus ilex*) y que se corresponde con las zonas arboladas que atraviesan el ámbito del Plan Regional y también del actual Parque Industrial, encontrándose por ello ya alteradas y reducidas en su extensión respecto a la de las

teselas aportadas por la cartografía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Las actuaciones derivadas del Proyecto Regional minimizan en todo caso la afección de estos hábitats a través de la propia ordenación.

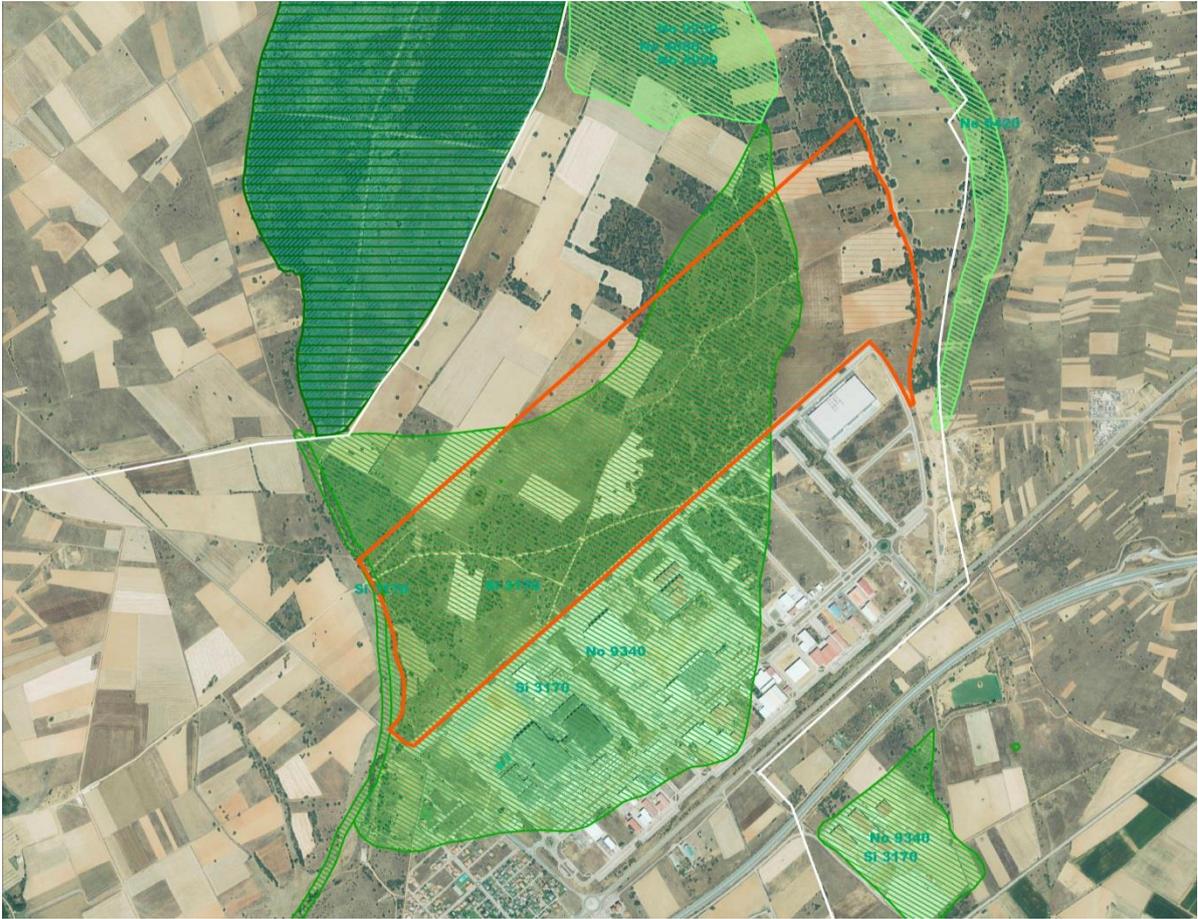


Ilustración 18. Extensión de las afecciones ambientales y de los hábitats de interés comunitario.

Por otra parte, en el entorno del ámbito del Plan Regional se identifican dos vías pecuarias. La más relevante es el denominado Cordel de León, que discurre paralelo a la carretera nacional N-120 por el límite sur del Polígono Industrial existente, no teniendo por tanto afección directa sobre el ámbito de este instrumento de ordenación del territorio. Sería además coincidente con el ramal principal del Camino de Santiago (Camino Francés). La segunda vía pecuaria es el denominado Cordel de las Raposeras, y define el límite este del ámbito del Plan Regional.



Ilustración 19. Vías pecuarias en el entorno del Plan Regional

2.d.i. Riesgos

De acuerdo con la información proporcionada por el Portal de Protección Civil de Castilla y León, el municipio de Villadangos del Páramo está sujeto a los siguientes niveles de riesgo:

- Riesgo de inundación: Riesgo potencial poblacional bajo. De acuerdo con los datos detallados del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables del Ministerio de Transición Ecológica, no se identifican riesgos específicos de inundabilidad sobre el ámbito del Plan Regional.
- Riesgo de Incendios forestales: Peligrosidad de incendios forestales bajo/Riesgo local de incendios forestales bajo.
- Riesgos geológicos: Susceptibilidad de deslizamiento de laderas medio-bajo
- Riesgo meteorológico: Peligro potencial alto por heladas. No se contempla la existencia de riesgos ligados a precipitaciones o vientos.
- Riesgos tecnológicos: En el actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo existe una industria incluida en el catálogo SEVESO, de nivel inferior: Nedgia Castilla y León S.A. Se corresponde con un establecimiento de almacenamiento “Planta Satélite” de Gas Natural Licuado, no estando el ámbito del Plan Regional afectado por su Zona de Alerta e Intervención.
- Riesgos en el transporte: El ámbito del Plan Regional es próximo al trazado del ferrocarril León-Galicia, catalogado como de riesgo alto en relación con el transporte de mercancías peligrosas. Por su parte, la autovía AP-71 presenta un riesgo en relación con el transporte de mercancías por carretera de nivel medio.

2.e. Infraestructuras y otros condicionantes sectoriales

El ámbito del Plan Regional no se encuentra directamente afectado por la presencia de infraestructuras de transporte por carretera, ferrocarriles, hidrocarburos, líneas eléctricas... sin bien algunos de dichos elementos, por su proximidad y/o vinculación funcional, sí deben ser objeto de consideración. Así, en relación con las infraestructuras de transporte por carretera, el actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, sobre el cual este Plan Regional propone una ampliación, es colindante a la carretera nacional N-120, desde la cual a través de una glorieta (oeste) y un enlace (este) se producen los principales accesos al área industrial. A la referida glorieta concurre asimismo un enlace de la Autovía AP-71 y la carretera provincial LE-413, a través de la cual se plantea uno de los posibles accesos al ámbito de Plan Regional. En cualquier caso, ambas vías se encuentran a una distancia suficiente de la zona de actuación de este instrumento para que no se generen afecciones directas sobre el mismo, si

bien la ejecución en su caso de las nuevas conexiones viarias o refuerzos de infraestructuras existentes requerirá de la conformidad de las correspondiente administración titular. A tal efecto se ha elaborado un estudio específico de tráficos y capacidades a partir del cual se han determinado las soluciones de refuerzo de infraestructuras requeridas para la adecuada funcionalidad del polígono existente y su ampliación, y que deben ser validadas por el organismo responsable de las respectivas infraestructuras afectadas.

Es preciso apuntar asimismo la proximidad del aeropuerto de León, en los municipios de Valverde de la Virgen y San Andrés del Rabanedo, con acceso directo desde la N-120, en el término de la Virgen del camino, a unos 8,5 km. del polígono industrial. Las zonas de seguridad aeroportuarias no inciden sobre el ámbito de este Plan Regional, aunque sí las servidumbres aeronáuticas en vigor, por lo que cualquier construcción en el ámbito del Plan Regional requerirá de autorización previa del Ministerio de Defensa.

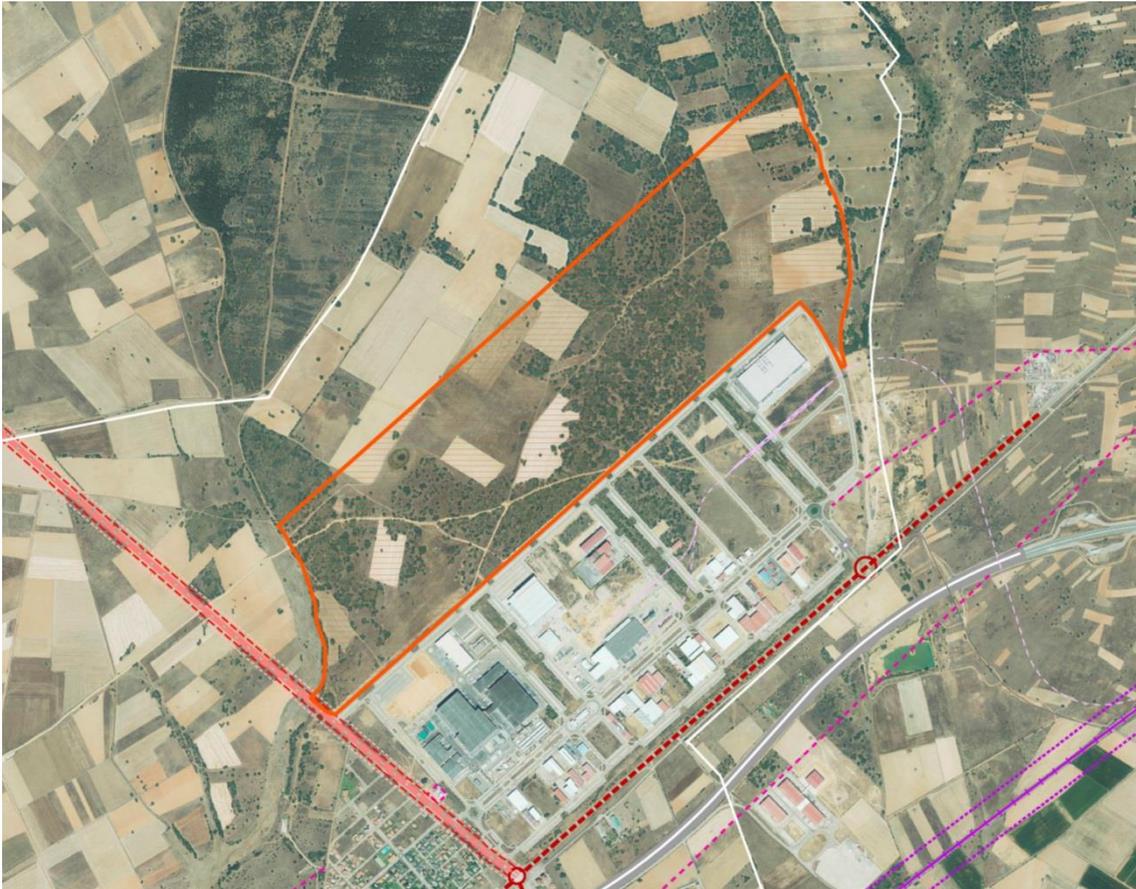


Ilustración 20. Imagen de afecciones tecnológicas sobre el ámbito

En relación con el transporte ferroviario, próximo al ámbito del actual Polígono Industrial se encuentra el trazado de la línea de ferrocarril León-A Coruña. Recientemente (2020) ha sido aprobado el Proyecto Regional para una derivación particular para el acceso a la Red Ferroviaria en Villadangos del Páramo (León) (Decreto 13/2020, de 29 de octubre; BOCyL de 3 de noviembre de 2020), instrumento que habilita la ejecución de una conexión directa ferroviaria para el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo objeto de esta ampliación, y que fue promovido por la mercantil Network Steel Resources, S.A, industria implantada en el área cuyo Plan Industrial ha sido declarado proyecto industrial prioritario mediante Acuerdo 23/2019 de 17 de abril de la Junta de Castilla y León. De acuerdo con la exposición del Decreto 13/2020, esta infraestructura beneficiará a la empresa promotora, pero también al propio Polígono Industrial al convertirlo en “un entorno más atractivo para la implantación de nuevas empresas y el funcionamiento de las ya instaladas en el polígono industrial de Villadangos del Páramo al habilitar

su intermodalidad ferroviaria”, reduciendo además la dependencia del transporte motorizado por carretera. Esta derivación ferroviaria es de titularidad privada, por lo que no resultan de directa aplicación las limitaciones a la propiedad establecidas por la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario para los elementos de la Red Ferroviaria de Interés General.

Para la distribución de gas, el Polígono actual cuenta con una conexión externa de 250 mm que se sitúa en el extremo noreste del sector, a partir del cual se desarrolla la distribución interior del ámbito. Asimismo, y como se ha señalado, existe una empresa, Nedgia Castilla y León S.A. que cuenta con un establecimiento de almacenamiento de Gas Natural conectado a gasoducto, y que ha establecido un acuerdo con la Junta de Castilla y León para el refuerzo energético de la infraestructura de gas en el Polígono Industrial mediante la canalización de una tubería de alta presión desde el gasoducto León-Oviedo. El trazado de estos elementos no coincide espacialmente con el ámbito del Plan Regional, si bien deben ser tenidos en consideración a los efectos de planificación de la ordenación y el diseño de sus servicios.

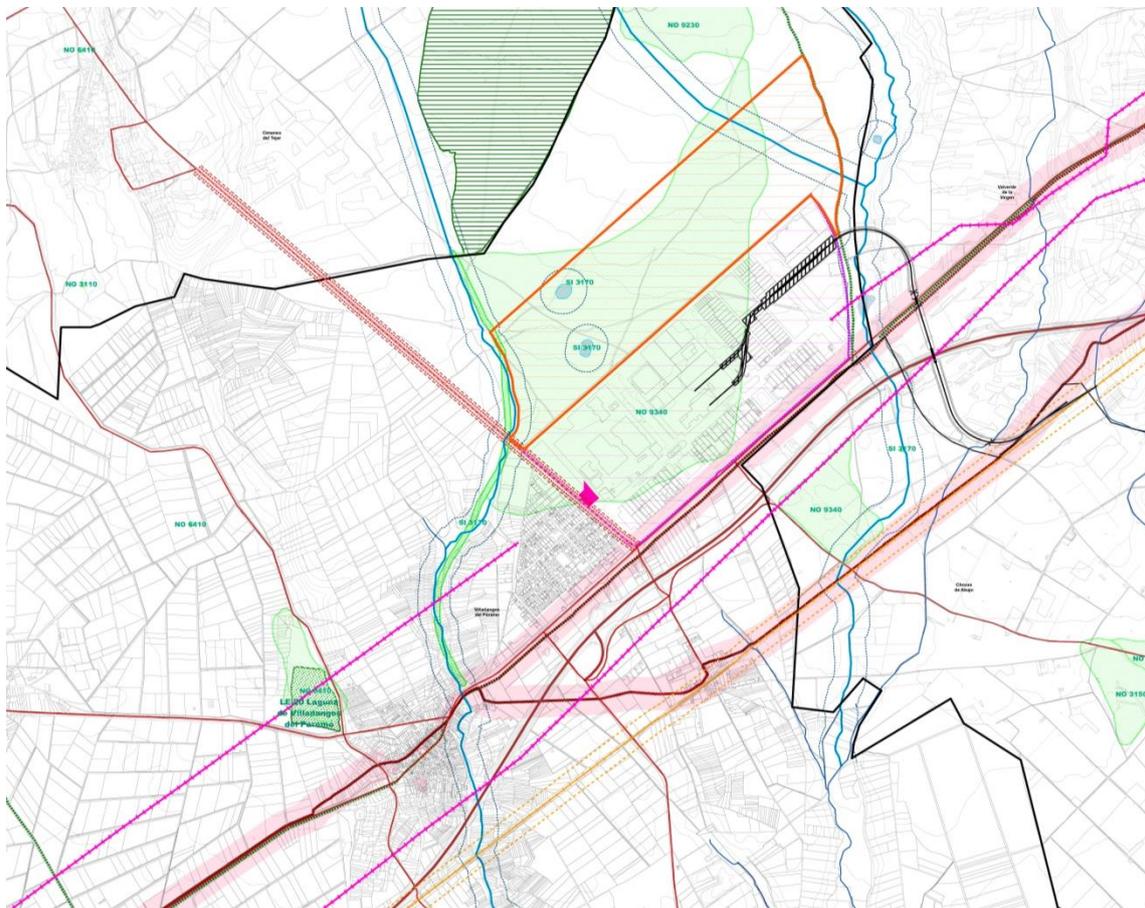


Ilustración 21. Infraestructuras territoriales preexistentes y afecciones globales sobre el ámbito del Plan Regional

2.f. Redes e Infraestructuras existentes

El ámbito del Plan Regional, en el que se propone la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, se localiza en colindancia directa con esta área industrial, desarrollada en el marco de un Plan Parcial aprobado en 2003. Se trata de un ámbito industrial consolidado, que cuenta con todos los servicios urbanos e infraestructuras en correcto estado de funcionamiento, y a partir de los cuales resultaría posible, en su calidad de ampliación, dar servicio a los nuevos suelos previstos por este Plan Regional. Todo ello sin perjuicio de la necesidad de acometer actuaciones de refuerzo de las redes como la ya referida en epígrafes previos de la red de gas, o las relativas al ciclo del agua (abastecimiento y

saneamiento). El Polígono Industrial actual de Villadangos del Páramo cuenta, por tanto, con red de abastecimiento, riego, saneamiento (red separativa), electricidad (tanto en baja como en media tensión), telecomunicaciones (2 redes independientes) y gas.

En relación con el ciclo del agua, el actual Polígono Industrial cuenta con un depósito de agua, localizado en su extremo este, desde el cual se realiza la distribución al conjunto del área industrial. La capacidad de este depósito permitiría su aprovechamiento para el abastecimiento de la ampliación prevista, extendiendo la red mediante una nueva conducción. La capacidad de regulación podrá ser incrementada, si fuera necesario, con la ejecución de un nuevo depósito que, por razones funcionales y de optimización de recursos, podría ubicarse junto al existente.

Desde el punto de vista de la capacidad actual de abastecimiento, el polígono actual cuenta con tres sondeos con un caudal agregado de 78 l/sg, que serían en principio suficiente para los usos previstos. No obstante a lo anterior, y de acuerdo con la información aportada por la corporación municipal, en la actualidad se encuentra en pleno funcionamiento uno de los sondeos (36 l/seg) y un segundo a la mitad de capacidad (12 l/seg), estando el tercero inoperativo. Ello implica la necesidad a medio plazo de incorporar una fuente de agua alternativa, por ejemplo mediante la conexión al Canal de Velilla, pudiendo mantenerse los sistemas de regulación previstos (depósitos).

En cuanto al saneamiento, es de carácter separativo, contando con una red de fecales que, mediante dos colectores localizados en los límites oeste y sur del polígono, evacúan las aguas residuales hasta una EDAR situada al sur del núcleo de Villadangos del Páramo, a la cual se plantea la conexión de las pluviales del polígono y que recoge también las aguas de los núcleos urbanos. Están proyectados una serie de refuerzos de estas infraestructuras, que se refieren en el capítulo correspondiente de la memoria vinculante.

En cuanto a la disponibilidad de recursos hídricos, se tiene constancia de la inscripción en el Registro de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero del aprovechamiento CP-24722-LE (Referencia Alberca 1064/2004-LE), cuyo titular es Gestión Urbanística de Castilla y León (GESTURCAL)-Polígono Industrial de Villadangos, que otorga un caudal medio de 176 l/s y un volumen máximo anual de 5.588,001 m³.

Para el abastecimiento eléctrico el polígono industrial actual dispone de una subestación eléctrica propia localizada en su borde suroeste, desde la que se da servicio al sector en media y baja tensión. También desde esta subestación sería posible, previo refuerzo, realizar una futura acometida de la ampliación. El Polígono de Villadangos cuenta también con red de gas propia, que parte de una Estación de Medición y Regulación (EMR) situada en una parcela del extremo este del polígono.





Ilustración 22. Esquema de las redes y conexiones existentes en el entorno: saneamiento-pluviales; abastecimiento; gas; electricidad

Cabe señalar como infraestructura singular en su afectación que el ámbito del Plan Regional y del actual Polígono Industrial es atravesado por una canalización subterránea de agua denominada Canal de Velilla, infraestructura que pertenece al sistema de riego de Órbigo, formado por una conducción de 800 mm y alimenta el suministro a la capital leonesa. El trazado de este canal, que discurre aproximadamente en dirección este-oeste, fue modificado en el ámbito del actual Polígono Industrial, canalizándose bajo terrenos destinados a viario y espacios libres públicos.

2.g. Valores patrimoniales y culturales en el ámbito del Plan Regional

El ámbito del Plan Regional no afecta a las áreas arqueológicas recogidas en el Catálogo de Protección de las Normas Urbanísticas y/o en el Inventario arqueológico de la Junta de Castilla y León. De los 9 yacimientos que figuran en el Inventario Arqueológico Provincial en el municipio de Villadangos del Páramo –Villamedid – Las Fuentes, El Pico, La Chana I y II, Las Fuentes, S/N 1, La Boguera, La Cañada y Barrio de la Estación-, ninguno presenta coincidencia espacial ni cercanía al ámbito de la ampliación planificada. No se localizan tampoco en proximidad indicios en documentación histórica o toponimia de interés para la suposición de valores patrimoniales.

En el año 2019 fue realizada una prospección intensiva sobre los terrenos vinculados a la derivación de la red ferroviaria, y que incluyen parte del actual Polígono Industrial, en el marco del cual no se identificaron evidencias arqueológicas dignas de consideración en el ámbito prospectado. Solo se observó una presencia meramente incidental de elementos líticos trabajados en una concentración muy reducida como para pensar en un yacimiento arqueológico.

Asimismo, en el marco de la redacción del Proyecto Regional para la implantación de Centro Logístico, actualmente en tramitación, se realizó una nueva prospección arqueológica, abordando específicamente terrenos afectados por este Plan Regional. Como resultado de esta actuación, autorizada por la CTPC de León con fecha 27 de julio de 2021 y efectuada bajo la dirección de técnico competente y en coordinación con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de León en septiembre de 2021, no se documentó ningún tipo de vestigio arqueológico o etnológico, desestimando además cualquier afección directa a los enclaves conocidos –inventariados-.

En el marco de la redacción de este Plan Regional se ha procedido a la realización de una prospección arqueológica intensiva de la totalidad de los terrenos afectados, cuyos resultados fueron registrados ante la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Junta de Castilla y León con fecha de 17 de noviembre de 2022. En el informe de la prospección se concluye que las actuaciones arqueológicas no han proporcionado evidencias arqueológicas dignas de consideración, ni desde el punto de vista documental (consulta del IACyL) ni de la prospección superficial de los terrenos. Únicamente ha sido observada una presencia meramente incidental de elementos líticos trabajados en una concentración

sumamente exigua como para pensar en un yacimiento arqueológico. Tampoco se observa presencia de bienes etnográficos ni en el sector ni en los alrededores más inmediatos.

El informe considera asimismo que, de acuerdo con los resultados obtenidos, tan solo es posible contemplar la necesidad de realizar, durante la ejecución de las obras, un seguimiento y control por parte de un técnico cualificado durante su desarrollo, con especial atención a la fase de movimientos de tierras.

El elemento integrante del patrimonio cultural más relevante en el entorno es, sin embargo, el histórico Camino de Santiago, elemento declarado Bien de Interés Cultural el 23 de diciembre de 1999. El BIC tiene aprobado un Plan Especial de Protección a su paso por el municipio de Villadangos del Páramo (2019), que ordena y regula pormenorizadamente sus ámbitos. El Camino de Santiago presenta en el municipio dos trazados diferenciados, uno principal (Camino Francés) coincidente con el trazado de la carretera nacional N-120, y que define por tanto el límite sureste del Polígono Industrial existente, y un ramal alternativo (Ramal Central) paralelo al principal. Este segundo ramal, actualmente en desuso y sin señalización, es coincidente con la línea ferroviaria León-A Coruña, sin ningún tipo de camino adyacente a la misma que permita el paso de peregrinos.

Ambos trazados se encuentran fuera del ámbito de este Plan Regional y a una distancia suficiente de su límite, por lo que no se produce afección sobre los bienes culturales.

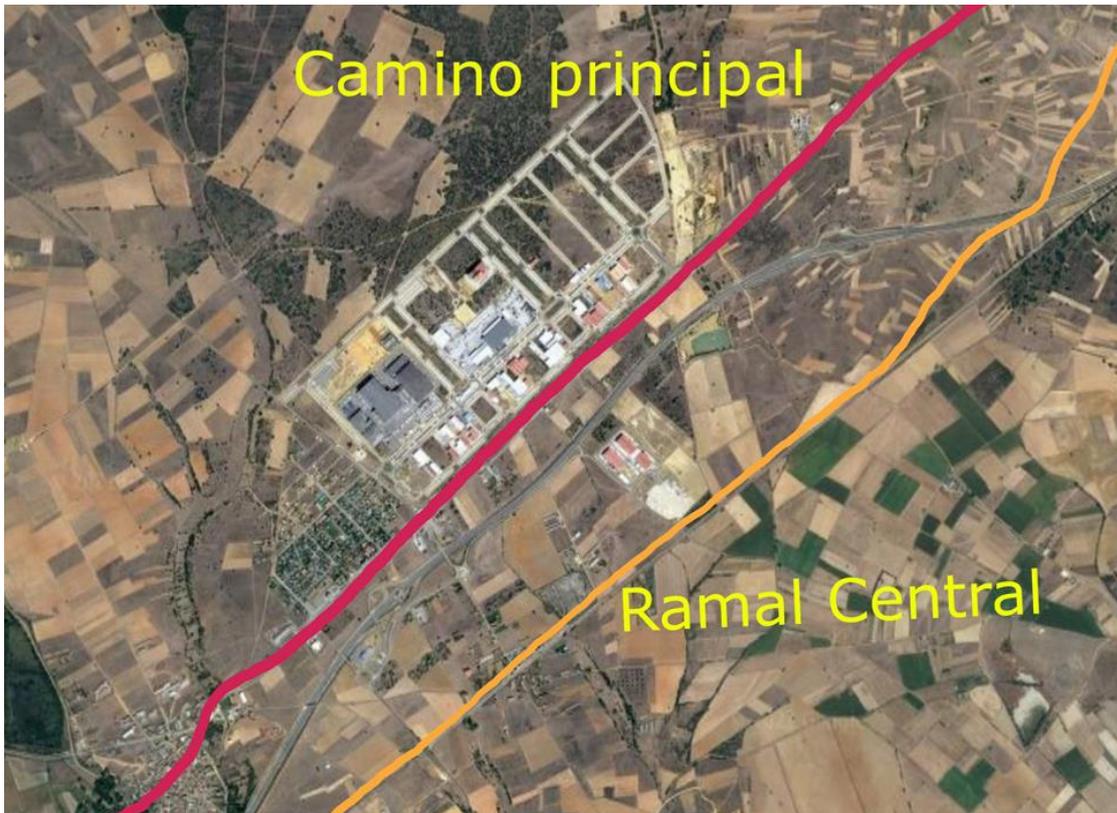


Ilustración 23. Trazado de los dos ramales del Camino de Santiago a su paso por Villadangos del Páramo

Los refuerzos externos de accesos –glorietas sobre la N-120 y las redes de servicios externas al ámbito del sector -- garantizarán el paso y las condiciones del tránsito de peregrinos inalteradas. Las redes de infraestructuras –ciclo del agua, energía, telecomunicaciones- de refuerzos externos que pudieran atravesar los ámbitos de protección del Camino de Santiago y de su entorno, serán soterradas y garantizarán la nula afección visual y funcional, conforme a las determinaciones del referido Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Camino de Santiago del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo. Para las potenciales incidencias sobre las zonas de protección (Área de Dominio Público,

Protección Interior o Banda de Protección, con sus distancias de afección respectivas) en los dos trazados o ramales del Camino, se incluirá en los proyectos de las infraestructuras un estudio específico de adecuación ambiental. Se tendrán igualmente en consideración en dichos proyectos los artículos 163, restrictivo de la publicidad; y 164, sobre protección paisajística, del Plan Especial de Protección. Estas prescripciones serán de particular consideración para los proyectos de refuerzo de las conexiones de acceso –rotondas- que se ejecuten sobre la N-120, actuaciones consideradas como externas al ámbito del Plan Regional.

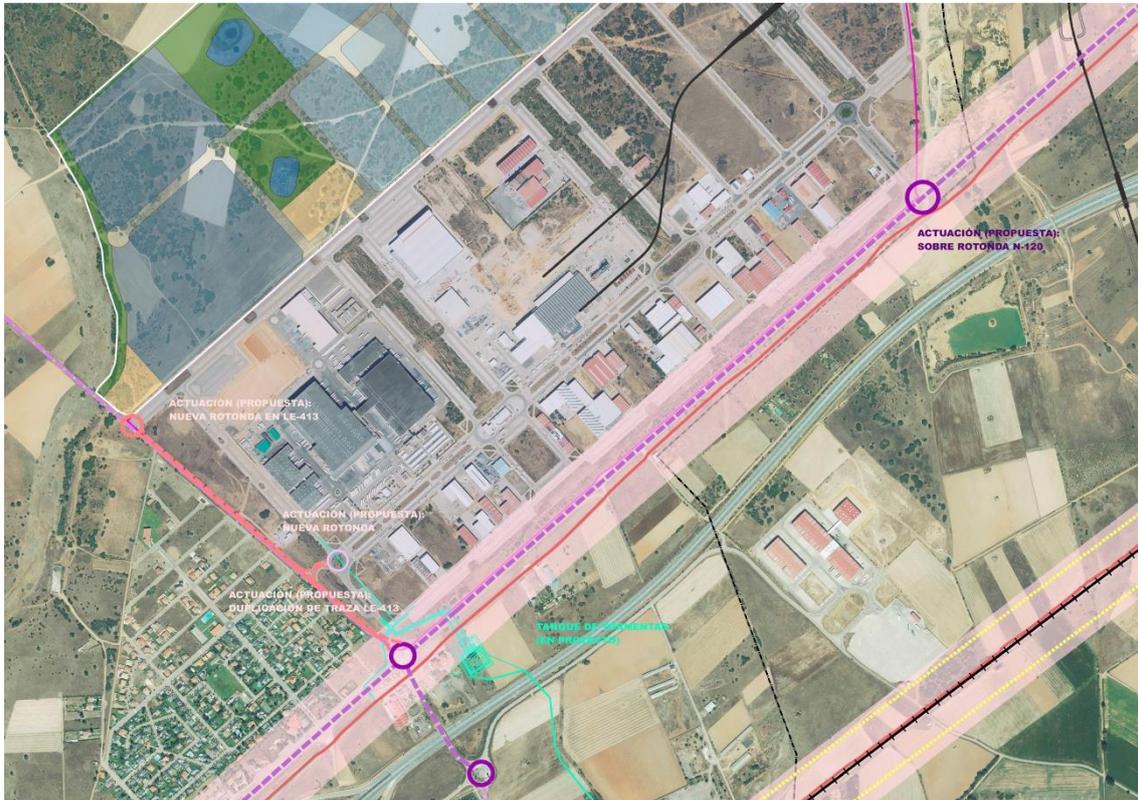


Ilustración 24. Conexiones y redes externas y ámbitos de afección del Plan Especial de Protección del Camino de Santiago.

3. LAS INSTALACIONES Y REQUERIMIENTOS DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO

3.a. Estado actual del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo

El Polígono Industrial de Villadangos inició su desarrollo en el año 2001, por iniciativa de la sociedad pública Gestión Urbanística de Castilla y León S.A. (GESTURCAL), considerando que su ubicación, colindante a la N-120 y próxima a la AP-71 y las conexiones ferroviarias, la hacían idónea para la implantación de actividades productivas y logísticas. En dicho contexto, se elaboró un Plan Parcial del sector (incorporado también en las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo) y se abordó la ejecución material del ámbito que comenzó a estar operativo en 2005, año en que se implantaron las primeras empresas. Desde entonces han sido muchas otras las que han elegido este lugar para el desarrollo de su actividad y la demanda de suelo se ha mantenido hasta el punto de que se ha estimado de interés y conveniente promover su ampliación.

Por otra parte, en los últimos tiempos, las cada vez más definidas tendencias y necesidades de los operadores logísticos han alterado las características de la demanda de suelo Industrial al requerir parcelas de mayor amplitud para implantar nuevas iniciativas empresariales en la zona como consecuencia de su posición respecto a importantes vías de comunicación. En particular, en el polígono actual se ubicaron ya los centros logísticos del distribuidor Mercadona o del comercializador de productos deportivos Decathlon. Junto con ellos, el área acoge otras actividades de tipo comercial, de fabricación industrial, almacenes, talleres... de diferentes escalas.

Además de los señalados operadores logísticos, debe destacarse la presencia en el polígono actual de dos grandes empresas industriales vinculadas a la transformación de productos metálicos. Por una parte Latem Aluminium, empresa orientada a la producción de aleaciones de aluminio reciclado utilizando como materia prima chatarra de aluminio; por otro, Network Steel, orientada a la producción de suministros de acero (láminas, chapas, perfiles...). Los planes industriales de ambas empresas han sido declarados prioritarios por la Junta de Castilla y León mediante sendos acuerdos: ACUERDO 26/2021, de 11 de marzo, de la Junta de Castilla y León, por el que se declara proyecto industrial prioritario el Plan Industrial de Latemaluminium, S.A., en sus plantas de Villabrázaro (Zamora) y Villadangos del Páramo (León), durante el período 2021-2025; ACUERDO 149/2021, de 23 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se modifica la declaración de proyecto industrial prioritario del Plan Industrial del Grupo Network Steel en Villadangos del Páramo (León), con la nueva denominación de proyecto industrial prioritario del Plan Industrial del Grupo Network Steel 2019-2023 en Villadangos del Páramo (León). En la presencia de estas actividades industriales se encuentra la motivación de ejecución de una derivación de la red ferroviaria para proveer a este de una conexión directa, y que fue objeto de un Proyecto Regional específico.

En el cuadro adjunto se relacionan las empresas actualmente localizadas en el área industrial:

EMPRESAS POLÍGONO VILLADANGOS	ACTIVIDADES
AISLAMIENTOS OTERO SL	Construcciones e Instalaciones
ASRAC TRANSFORMACIONES	Comercial Talleres
ACOTRAL	Logística y Transportes
MIGUÉLEZ CENTRO LOGÍSTICO	Logística y Transportes
CEPEDANO DISTRIBUCIONES	Distribución
CONFORTAUTO TALLERES	Talleres mecánicos
DECATHLON CENTRO LOGÍSTICO	Logística y Transportes
DINO, PRINT & CUT SL	Comercial Artes Gráficas
DOMIBERIA SLU	Fabricación Industrial
DRASANVI	Distribución
ELABORADOS Y DERIVADOS CÁRNICOS LEÓN SL	Comercial Alimentación
EMBUTIDOS MANOLO	Comercial Alimentación

EMPRESAS POLÍGONO VILLADANGOS	ACTIVIDADES
EME RENT ALQUILER MAQUINARIA	Maquinaria Industrial
EZENTIS LEÓN	Telecomunicaciones
FROILÁN GRUPOS ELECTRÓGENOS	Maquinaria Industrial
HOALVE	Logística y Transportes
INOXIDABLES DEL ÓRBIGO	Fabricación Industrial
JF GENERADORES	Maquinaria Industrial
JUPITER BACH	Fabricación Industrial
LATEM GLOBAL TRADING SA	Fabricación Industrial
LEÓN COATED SOLUTIONS SL	Fabricación Industrial
LOGIFRUIT, CENTRO LOGÍSTICO	Logística y Transportes
LORFID-BAN	Fabricación Industrial
LOXAM HUNE	Maquinaria Industrial
MADERAS DEL RÍO	Fabricación Industrial
MERCADONA CENTRO LOGÍSTICO	Logística y Transportes
PARAMOMOTOR SL	Talleres mecánicos
PUERTAS LEÓN SL	Almacenaje y distribución
REACOR	Talleres mecánicos
SAC CORTE LASER PLEGADO	Fabricación Industrial
SARIEGO LOGÍSTICA	Logística y Transportes
SOLTRA	Fabricación Industrial
TOPALIA	Maquinaria Industrial
CORREOS EXPRESS	Servicios Urbanos
TANATORIO –SUCESORES DE ESPÍÑA-	Servicios Urbanos

El polígono industrial actual, con 2 millones de m² de extensión total y 1.266.386,60 m² de superficie dividida en 260 parcelas finalistas, destinadas a usos productivos y terciarios, se encuentra altamente ocupado (más de un 60 %) por instalaciones en funcionamiento. Para valorar las necesidades reales y demandas debe considerarse además la disponibilidad de parcelas, teniendo en cuenta las ya comprometidas con proyectos o enajenadas, que sumadas a las desarrolladas suponen en torno a un 90% del total del polígono.



Ilustración 25. Ficha del Polígono Industrial de Villadangos aportada por el Instituto para la Competitividad Empresarial. En el esquema no se incluyen los terrenos del actual operador logístico implantado al suroeste (Mercadona).

Esta situación de elevada colmatación y previsiones, unida a las expectativas anunciadas de localización de grandes empresas de logística y distribución, con elevados requerimientos superficiales para sus instalaciones, y las de proveedores asociados que no pueden atenderse en las parcelas aún disponibles – por tamaño- en el polígono actual, apunta a una demanda insatisfecha inmediata, factor que motiva la necesaria ampliación.

3.b. Requerimientos de la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo

El referido grado de colmatación de las actuales instalaciones del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, junto con la creciente demanda de suelo destinado a actividades productivas y logísticas, acredita la necesidad de promover una ampliación del actual polígono, acción que contribuirá a fortalecer el polo actual, dinamizando la economía del municipio y su entorno comarcal y por proximidad y previsibles sinergias (PTL, Torneros, Polígonos de Trabajo del Camino y la Virgen del Camino, La Casallena, Vilella Oeste) de todo el Área Funcional de León, nodo esencial para la estructuración de la Comunidad Autónoma.

El factor de situación territorial estratégica, clave del éxito del polígono actual, es determinante para apostar por localizar la ampliación junto al Polígono Industrial presente, aprovechándose de la proximidad a algunas infraestructuras territoriales existentes, como la Autopista AP-71 (León – Astorga, que comunica el área con la A-6, Diagonal Noroeste entre Galicia y Madrid), o la línea ferroviaria con ramal de acceso propio –proyectada- al polígono actual, potenciando además la relación con el cercano Aeropuerto de León (cuestión apuntada en las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León), o con la ronda sur de León (LE-30). A través de esta última se facilitará una conexión más directa con la N-630 y el mejor enlace con la N-601 (dirección Valladolid).

En este contexto, resulta razonable planificar la ampliación del polígono industrial de modo que se puedan satisfacer las nuevas necesidades detectadas mediante el diseño de parcelas aptas a este fin junto con otras de diverso tamaño destinadas a absorber la demanda estable. Parcelas con variedad de tamaños, pero preferentemente con superficies mayores de 1 ha, con suficientes parcelas mayores de 5 ha y reserva para industrias extensivas o plataformas logísticas con requerimientos incluso mayores – entre 5 y 10 ha-, reclaman una ampliación con una estructura de ordenación y unas condiciones de parcelación que diversifique la oferta del polígono actual. En este sentido, las demandas recientes de suelo industrial en el entorno, y en el polígono industrial de Villadangos del Páramo existente, se orientan a parcelas de gran superficie que la oferta actual no puede satisfacer de modo adecuado.

La actuación se plantea así como una ampliación del Polígono Industrial existente y, por tanto, en continuidad directa con este, permitiendo compartir servicios e infraestructuras y aprovechar las posibles sinergias derivadas de la proximidad y relación de diferentes empresas con actividades afines, subsidiarias o complementarias.

En suma, atender a unas demandas coyunturales contrastadas, para operadores logísticos y empresas de distribución de rango nacional e internacional, generando una oportuna reserva de parcelas con una oferta variada –en tipos y superficies-, viable en costes, en un espacio eficiente y dotado, que aprovecha las notables inversiones en infraestructuras –comunicaciones, servicios- recientes y en curso de ejecución.

4. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL ÁMBITO DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO

4.a. Condiciones de accesibilidad actual y prevista

El actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo se localiza al noreste del núcleo urbano principal de Villadangos de León, apoyado en el trazado de la carretera nacional N-120 (León-Astorga) que constituye su principal acceso. Desde esta carretera, y mediante una glorieta, se produce un desvío hacia el sector por una carretera provincial LE-413, sobre la que se conecta una rotonda que articula desde la entrada la distribución interior sobre los ejes viarios principales del actual polígono. A esta rotonda que organiza hoy el acceso principal al sector desde la N-120, se conecta un ramal de servicio que da acceso al centro logístico de la Red CyLog de Castilla y León (Logitrans CETILE).

La carretera N-120 tiene una IMD (año 2020) a su paso por el límite sur del Polígono actual (en dirección por tanto al municipio de León, en el tramo que llega hasta la A-66) de 14.000 vehículos, con un 8,9 % de vehículos pesados (1.250 vehículos). En la glorieta de acceso al polígono industrial se produce un cambio en el tramo de aforamiento, reduciéndose la IMD de este tramo que va desde el Polígono industrial hasta, aproximadamente, el núcleo de Hospital de Órbigo, a los 8.500 vehículos, con un 9,1 % de pesados (780 vehículos). Si bien el cambio de IMD no puede ser atribuido íntegramente a la actividad del polígono industrial (las estaciones de aforamiento se sitúan para el primer tramo en el núcleo de San Miguel del Camino; y en el segundo en San Martín del Camino, ambos relativamente distantes del área industrial), sí ofrece una referencia acerca del impacto del polígono sobre la infraestructura y su condición desigual para cada una de sus direcciones (más intenso hacia el norte, por permitir la rápida conexión con la Ruta de la Plata, que hacia el sur en dirección Astorga y la A-6). Por su parte, la AP-71 que discurre por el sureste del polígono industrial presenta una IMD sensiblemente inferior, de 3.928 vehículos (513 pesados) en el tramo hasta la A-66, con una variación no significativa en el tramo sur (3.335 vehículos, 470 pesados).

Si bien los datos anteriores, correspondientes a la última actualización del mapa de carreteras 2020, deben ser considerados con cautela, la referencia del año anterior (2019) permite obtener conclusiones similares en relación con la alta intensidad de tráfico de la N-120 y el desigual reparto entre tramos. Así, en el año 2019 la IMD de la N-120 se cuantificó en 16.721 y 9.841 vehículos a norte y sur de la glorieta de acceso al polígono, con una intensidad de vehículos pesados de 1.413 y 832 respectivamente (8,46 % aproximadamente en ambos tramos). Son datos próximos a los del año 2020. Donde sí se produce un cambio significativo es en los datos ofrecidos para la AP-71, cuya IMD en 2019 ascendería a 10.664 en el tramo norte y 4.621 en el sur. Debe apuntarse además que en este año se realiza un aforamiento de vehículos pesados en el tramo entre el polígono y la A-66 de 5.884 vehículos. Se trata de una diferencia tan significativa que podría apuntar a un error en el registro de la información.

Hay que señalar que entre el núcleo y el polígono industrial, sobre la N-120 se sitúan varias glorietas que dan acceso a la urbanización residencial Camino de Santiago, colindante por el suroeste con el sector. A una de estas glorietas sobre la N-120 se conecta el acceso a la Autovía AP-71 León – Astorga, que discurre paralela y muy próxima en el tramo del polígono industrial, aunque la organización de las conexiones para facilitar algunos de los sentidos, implica un nudo de compleja geometría.



Ilustración 26. Vista de la conexión del CyLoG con el núcleo de Villadangos del Páramo

En cuanto al transporte ferroviario, el trazado de la línea de ferrocarril León-A Coruña discurre próximo al ámbito del actual Polígono Industrial, reseñándose que ha sido aprobado el Proyecto Regional para una derivación particular para el acceso a la Red Ferroviaria en Villadangos del Páramo (León) (Decreto 13/2020, de 29 de octubre; BOCyL de 3 de noviembre de 2020), instrumento que habilita la ejecución de una conexión directa ferroviaria para el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo objeto de esta ampliación. Esta infraestructura beneficiará a la empresa promotora (Network Steel Resources, S.A.), pero también al propio Polígono Industrial al convertirlo en “un entorno más atractivo para la implantación de nuevas empresas y el funcionamiento de las ya instaladas en el polígono industrial de Villadangos del Páramo al habilitar su intermodalidad ferroviaria”, reduciendo además la dependencia del transporte motorizado por carretera.

Por otra parte cabe destacar la proximidad del Polígono Industrial y su ampliación prevista al Aeropuerto de León, situado a unos 8,5 km al este, en la localidad de La Virgen del Camino, núcleo situado sobre la ya referida N-120. Este aeropuerto ha comenzado recientemente a tener tráfico de mercancías (221 toneladas en 2021, fundamentalmente de salida –195 T, todas ellas gestionadas a través de la compañía Air Nostrum L.A. Mediterráneo, el principal operador comercial del aeropuerto de León), y está prevista la construcción de una terminal de carga que potencie su uso como terminal logística.

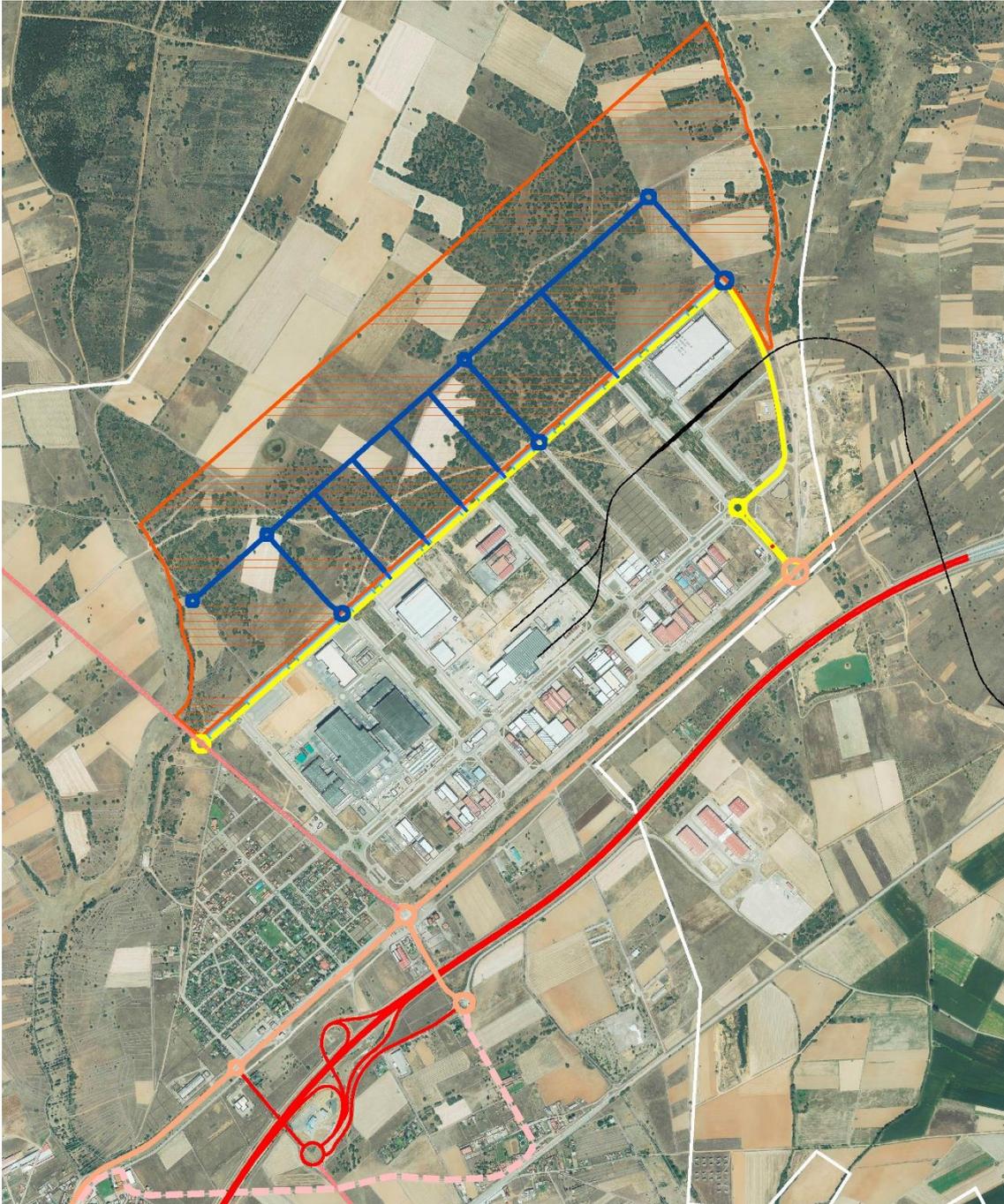


Ilustración 27. Accesibilidad al Polígono Industrial de Villadangos del Páramo desde la red de carreteras existente y otras comunicaciones proyectadas.

La ampliación del Polígono Industrial en continuidad hacia el norte, apoyado en la estructura urbana del sector actual y en la cuantía superficial planificada, demanda un refuerzo de las conexiones actuales, bien completando y mejorando las existentes, como el vial extremo norte actual del sector, que será un eje compartido con la ampliación y acceso clave de esta, bien creando otro acceso, mediante una glorieta adecuadamente dimensionada sobre la N-120.

En el marco de la elaboración de este Plan Regional se ha elaborado un estudio específico de tráfico y capacidades en el que se evalúan los flujos de movilidad conjuntos del polígono actual y la ampliación prevista, definiéndose y dimensionándose soluciones concretas para hacer frente al potencial incremento de tráfico inducido por el área industrial. El estudio realizado apunta así a la necesidad de una reordenación y ampliación de los accesos actuales al polígono desde la carretera LE-413,

proyectando una nueva glorieta, y otras actuaciones que afectarían a la N-120, una en el enlace del PK.319.920, remodelándolo mediante glorieta cerrada a nivel -70 m. de diámetro- y otra, mediante la creación de un nuevo carril adicional en la N-120, en ambos sentidos y entre glorietas, hasta el entronque con la LE-413. Una síntesis de los análisis realizados en dicho estudio se incorpora a este capítulo de la memoria del Plan Regional, incluyéndose el estudio como anexo final del documento.

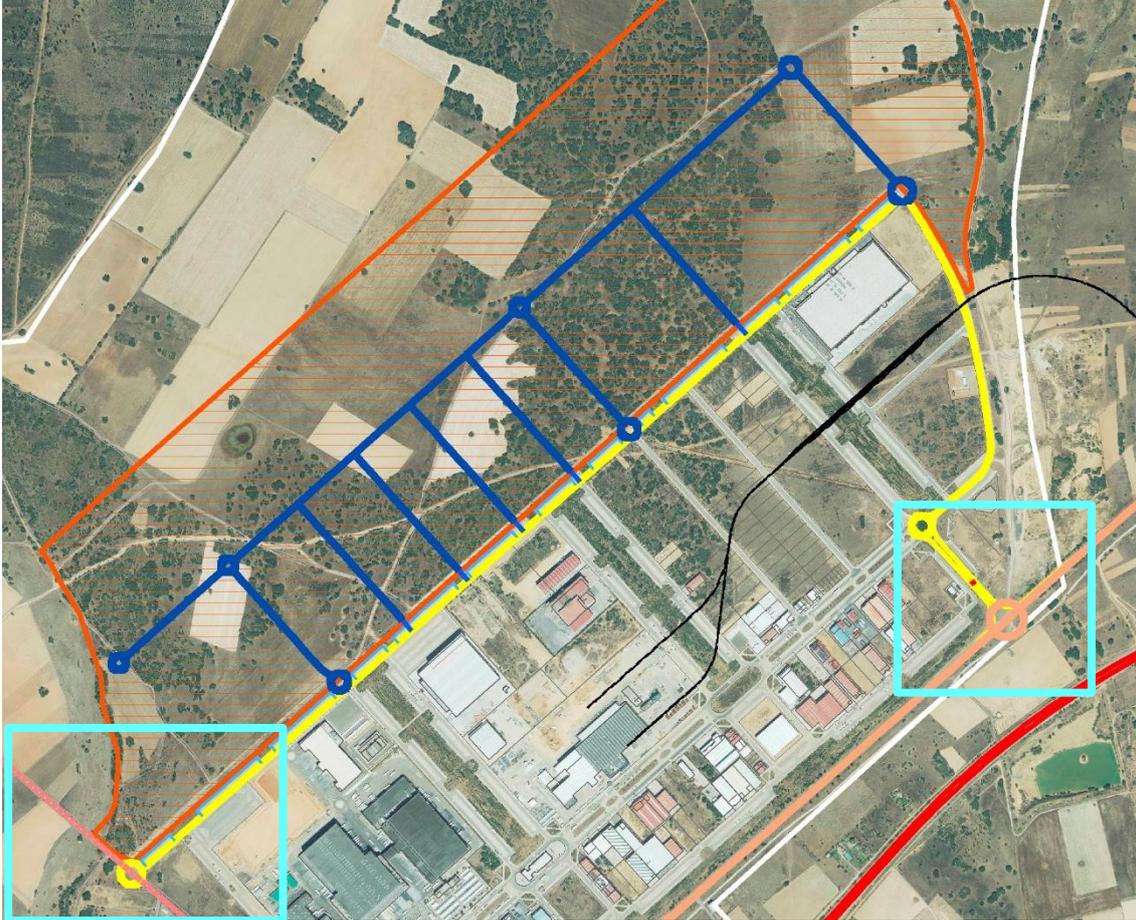


Ilustración 28. Refuerzos de los accesos previstos en la ampliación del Polígono Industrial desde el Plan Regional.

En la propuesta de estructura viaria que se define para el ámbito de la ampliación se genera una retícula de geometría ortogonal y paralela a la del polígono preexistente, conectando en todo caso los viarios de reparto interior y previendo algunas mejoras puntuales sobre el eje (V2) compartido. Es importante considerar que se plantea un acceso general duplo, por los dos extremos del sector, como mecanismo de reparto de flujos, a partir de la evaluación del grado de relativa saturación y funcionamiento del acceso actual al polígono por la LE-413 y la única glorieta actual, así como de la consideración de los efectos que la integración de la infraestructura ferroviaria proyectada sobre el polígono actual. Estos trazados ferroviarios, aun en su acotado funcionamiento temporal, supondrán una inequívoca barrera en el vial perimetral este (V12) y en el eje V9 (a y b), que exigen plantear accesos alternativos.

4.b. Síntesis del estudio de tráfico y capacidades

4.b.i. Descripción general de infraestructuras existentes

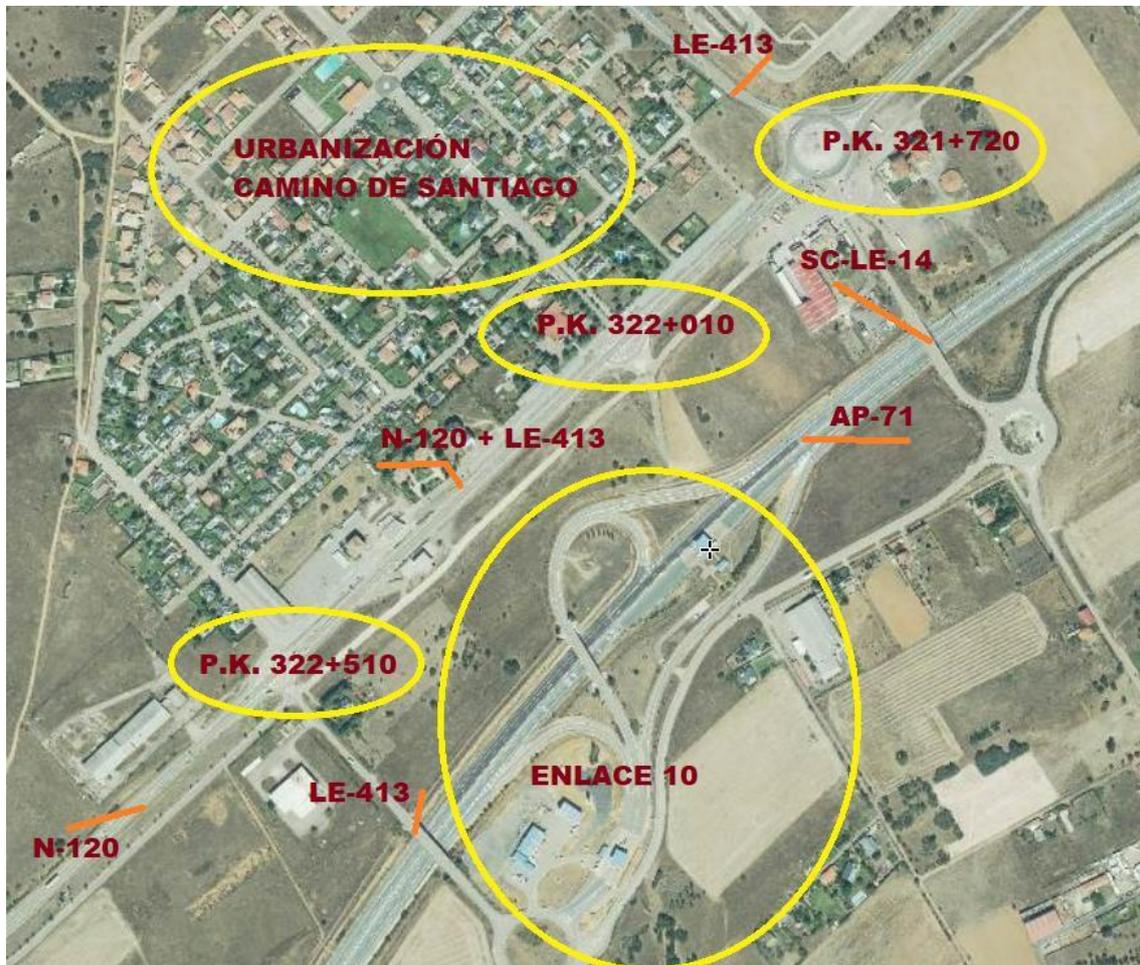
La carretera N-120 atraviesa de nordeste a suroeste el casco urbano de Villadangos del Páramo, definiendo el límite sureste de la urbanización Camino de Santiago y quedando alejada del resto de unidades poblacionales indicadas.

Con trazado aproximadamente paralelo a esta carretera y al sur de la misma se desarrolla la autopista AP-71, conectándose ambas vías mediante el Enlace 10. Se trata de un enlace con tipología de trompeta desarrollado en la margen izquierda de la autopista con arranque de todos los ramales en una amplia glorieta de unos 85 metros de diámetro exterior.

Para acceder a esta glorieta en el P.K. aproximado 322+510 de la N-120 se sitúa una intersección a nivel con tipología de glorieta partida en la que se genera un acceso a la urbanización Camino de Santiago, así como un vial de conexión con la ya citada glorieta del Enlace 10. Hay que indicar que en el P.K. aproximado 322+010 se sitúa una segunda intersección en glorieta partida, similar a la anterior, en la que se genera el acceso principal a la indicada urbanización.

El sistema viario se completa con la carretera de titularidad autonómica LE-413, sensiblemente ortogonal a la N-120, a la que llega por su margen derecha en el P.K. aproximado 321+720 (P.K. 7+700 de la LE-413). En ese punto se genera una intersección a nivel con tipología de glorieta cerrada de 70 metros de diámetro exterior en la que a su vez se inicia la carretera autonómica SC-LE-14.

A partir de esta glorieta, las carreteras LE-413 y N-120 comparten trazado, hasta la intersección del P.K. 322+510 (en una longitud de unos 790 metros), desviándose en esta hacia el sureste para generar el vial de conexión anteriormente indicado hasta la glorieta del Enlace 10 de la AP-71.



El polígono industrial de Villadangos del Páramo se sitúa entre las márgenes derecha de la carretera N-120 e izquierda de la carretera LE-413, ocupando el cuadrante norte de la intersección entre las carreteras LE-413/SC-LE-14 y N-120.

4.b.ii. Accesos actuales al polígono industrial de Villadangos del Páramo

El actual polígono industrial cuenta exclusivamente con dos accesos. El primero a una vía transversal del polígono y situado en el P.K. aproximado 319+920 de la carretera N-120. Se trata de una amplia intersección a nivel en la margen derecha con tipología en T ortogonal canalizada con bordillos y en la que no están permitidos giros a la izquierda.

Así en este acceso los únicos movimientos posibles se centran en el sentido creciente de la indicada N-120 (sentido a Villadangos del Páramo) permitiendo la entrada y salida al polígono sólo desde este sentido. Ambos movimientos están dotados de carriles paralelos de cambio de velocidad, de unos 343 metros de longitud el de deceleración y de 258 metros de longitud el de aceleración, contando en ambos casos con cuñas de 115 metros de longitud.

El segundo acceso conecta con una vía longitudinal del polígono y se sitúa en el P.K. aproximado 7+380 de la carretera LE-413. Se trata de una intersección en la margen izquierda a nivel con tipología en T ortogonal canalizada con pintura en el pavimento y dotada de carriles centrales de espera para giros a la izquierda.

Los indicados carriles centrales (tanto de entrada, como de salida) son de muy reducida longitud, con tramo de 30 metros para espera y cuña de 85 metros. Por su parte, los movimientos de giro a la derecha cuentan con carriles de cambio de velocidad, pero también son de reducida longitud (tanto para entrada como para salida 55 metros de longitud y cuñas de 70 metros).

A continuación de ambos accesos, y ya en el interior del polígono, se sitúa una glorieta cerrada de un diámetro exterior de alrededor de 60 metros y unos 9 metros de calzada anular desde las que se distribuye el tráfico a la red de viales interiores.

En el primer caso dicha glorieta se sitúa a cerca de 300 metros de la intersección con la carretera N-120, mientras que en el segundo sólo lo hace a unos 90 metros de la intersección con la LE-413, lo que en caso de congestión en la glorieta podría afectar a la intersección de acceso y al tráfico de la propia carretera.

El hecho de que en la actual intersección con la N-120 no se permitan giros a la izquierda supone que el acceso al polígono de los vehículos que circulen en sentido León sólo se pueda realizar en el acceso de la carretera LE-413, lo que presumiblemente supone un elevado tráfico en la intersección en glorieta del P.K. 321+720.

Se trata de una amplia glorieta de 70 metros de diámetro exterior sin regulación semafórica y con calzada anular de unos 10 metros de ancho a la que acceden cuatro viales, en sentido nordeste-sudoeste los dos lados de la N-120, en sentido noroeste la LE-413 y en sentido sudeste la SC-LE-14.

Para terminar, indicar que la carretera N-120 en la zona que nos ocupa cuenta con dos carriles de 3,50 metros de ancho y arcenes de 2,50 metros (sección 7/12), no contando en la actualidad con ninguna conexión en su margen derecha entre las intersecciones de los P.P.K.K. 319+920 y 321+720. Las intersecciones más próximas se sitúan, en el lado de P.P.K.K. decrecientes en la localidad de San Miguel del Camino (P.K. aproximado 316+300) y en el lado contrario en los P.P.K.K. 322+010 y 322+510 para acceso a la urbanización Camino de Santiago y de conexión con el Enlace 10 de la AP-71.

Por su parte, la carretera LE-413 en la zona que nos ocupa cuenta con dos carriles de 3 metros de ancho y arcenes de 0,50 metros (sección 6/7), no contando en la actualidad con ninguna conexión entre las intersecciones de los P.P.K.K. 7+380 y 7+700. Las intersecciones más próximas se sitúan, en el lado de P.P.K.K. decrecientes en la localidad de Velilla de la Reina (P.K. aproximado 4+060).

En particular, hay que indicar que la urbanización Camino de Santiago no cuenta con ningún acceso a la carretera LE-413 (únicamente se accede a ella desde la N-120) y que el vial longitudinal que supone el

límite noroeste del actual polígono no está actualmente conectado con la carretera, aunque sí muy próximo a ella (queda a unos 9 metros de su P.K. aproximado 6+782).

A continuación, se incluye fotografía aérea en la que se indican las conexiones consideradas (que denominaremos accesos A con la N-120 y B con la LE-413, así como glorieta C entre ambas carreteras). Asimismo, se incluye para cada una de ellas la definición de los movimientos que corresponden (en el caso de los accesos) o podrían corresponder (en el caso de la glorieta) a accesos o salidas del polígono.



Ilustración 29. Acceso actuales al polígono industrial (Fuente: GOOGLE MAPS)



Ilustración 30. Movimiento de entrada y salida del polígono en el Acceso A (Fuente: GOOGLE MAPS)

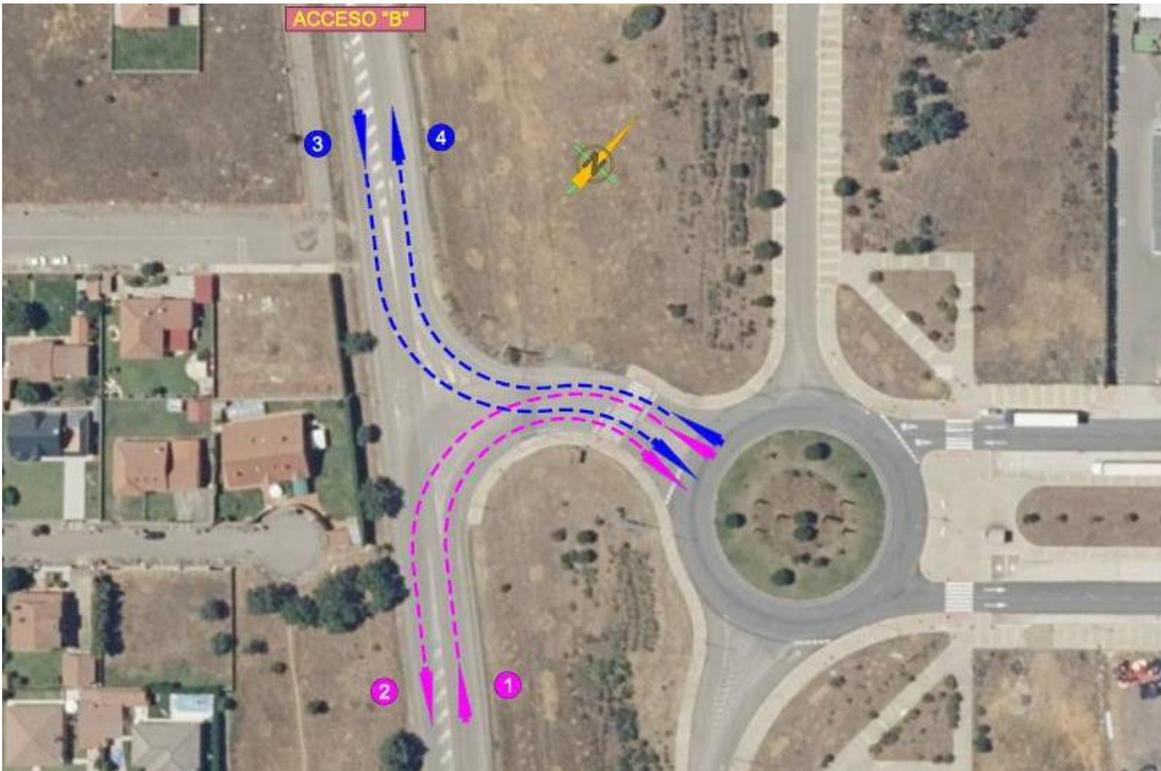


Ilustración 31. Movimiento de entrada y salida del polígono en el Acceso A (Fuente: GOOGLE MAPS)

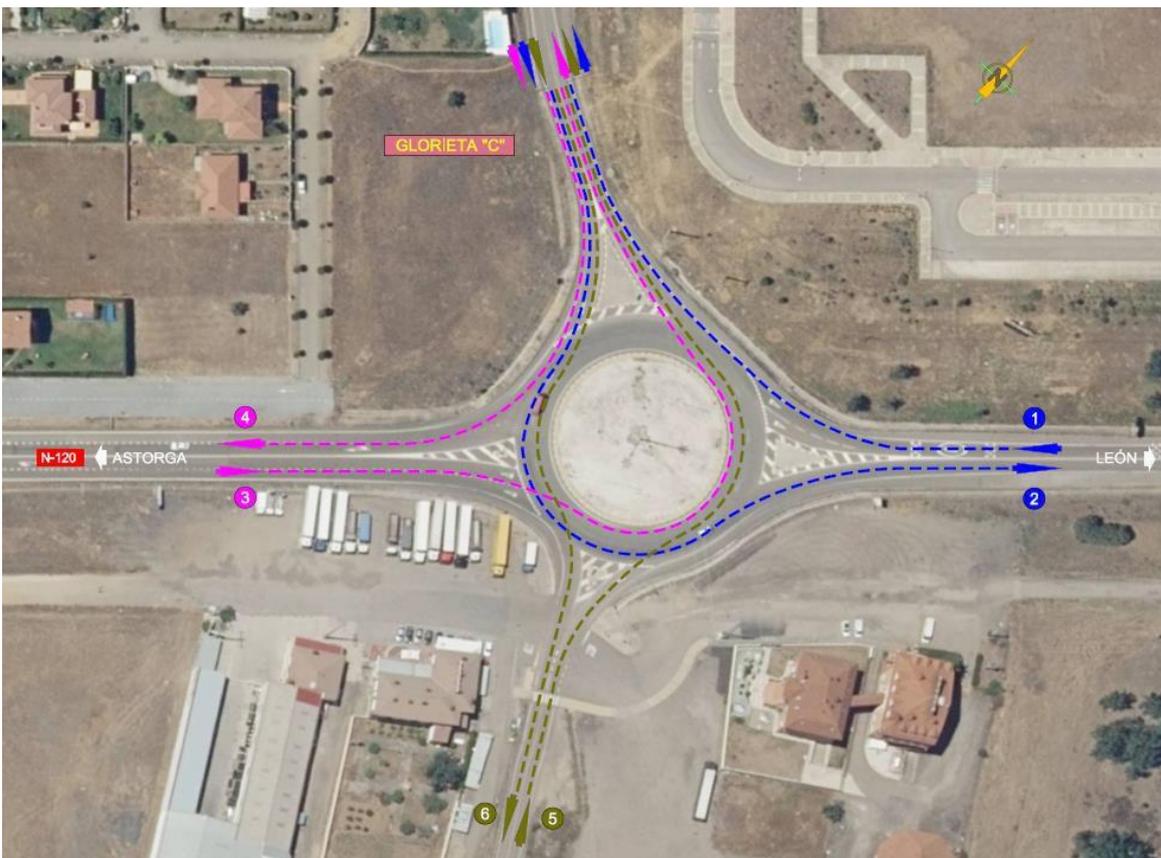


Ilustración 32. Movimientos posibles de entrada y salida del polígono en la glorieta C (Fuente: GOOGLE MAPS)

4.b.iii. Tráfico

En este apartado se procede a analizar el tráfico de las carreteras N-120 y LE-413, así como el generado por el polígono industrial.

4.b.iii.1 Tráfico de la carretera N-120

Para el análisis del tráfico de la carretera N-120 se contemplan los datos de los años 2011 a 2020 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 las estaciones de aforo de cobertura LE.80-3 y LE.81-3.

La primera de estas estaciones se sitúa en el P.K. 316+000 y genera una información que el Ministerio considera válida para el tramo comprendido entre los P.P.K.K. 313+190 y 322+500, correspondiendo este último a la intersección en glorieta partida que conecta con el Enlace 10 de la AP-71. Por su parte la segunda se sitúa en el P.K. 328+000 y la información que genera es considerada como válida entre los P.P.K.K. 322+500 y 333+900. Entre dichas estaciones de aforo se sitúan el polígono industrial, la urbanización Camino de Santiago y el propio casco urbano de Villadangos del Páramo, así como la intersección con la LE-413 y el indicado enlace con la AP-71.

A continuación, se incluyen los datos correspondientes al número medio diario de vehículos que circularon por cada una de las estaciones de aforo (IMD) en cada uno de los años del periodo 2011-2022, diferenciando entre vehículos ligeros y vehículos pesados, e indicando a su vez los valores totales. Asimismo, se incluyen gráficos en los que se representan dichos datos, en los que las líneas rojas corresponden a la IMD de vehículos pesados, las azules a la IMD de vehículos ligeros y las grises a IMD total.

Como se puede apreciar, en los tres primeros años (2011, 2012 y 2013) la IMD de vehículos pesados fue en las dos estaciones de aforo muy elevada en comparación con los años posteriores, pero salvando esta cuestión los tráficos en el periodo 2014 a 2019 fueron relativamente estables, aunque con cierta tendencia al alza en ambos casos.

Hay que exceptuar el tráfico del año 2018 en la estación de aforo LE.80-3, en el que se produjo una disminución de tráfico muy elevada (de casi el 14% respecto al año anterior), con un tráfico total superior únicamente al del año 2011.

Asimismo, hay que hacer notar el claro descenso del tráfico que se produjo en ambas estaciones de aforo el año 2020, fruto sin duda de las limitaciones de movilidad motivadas por la pandemia de la COVID-19.

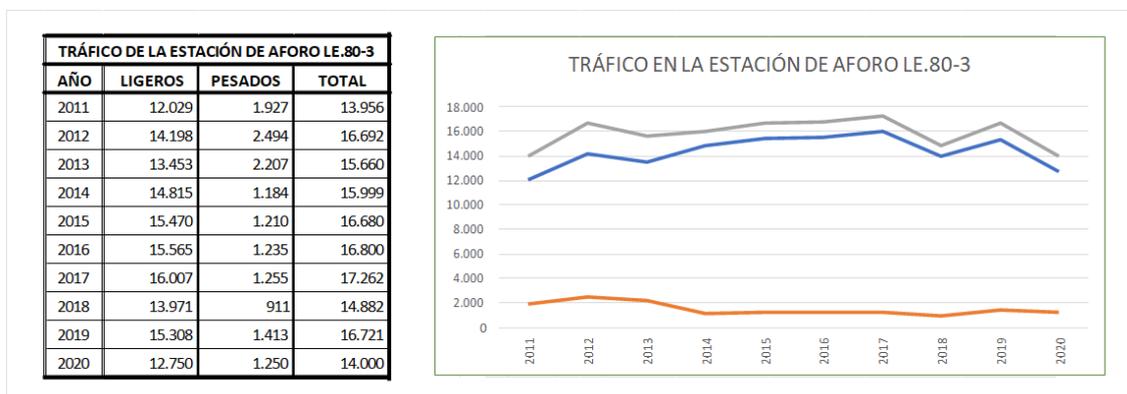


Ilustración 33. IMD de la carretera N-120 en el periodo 2011-2020 en la LE.80-3 (Fuente: Mapas de tráfico del MITMA)

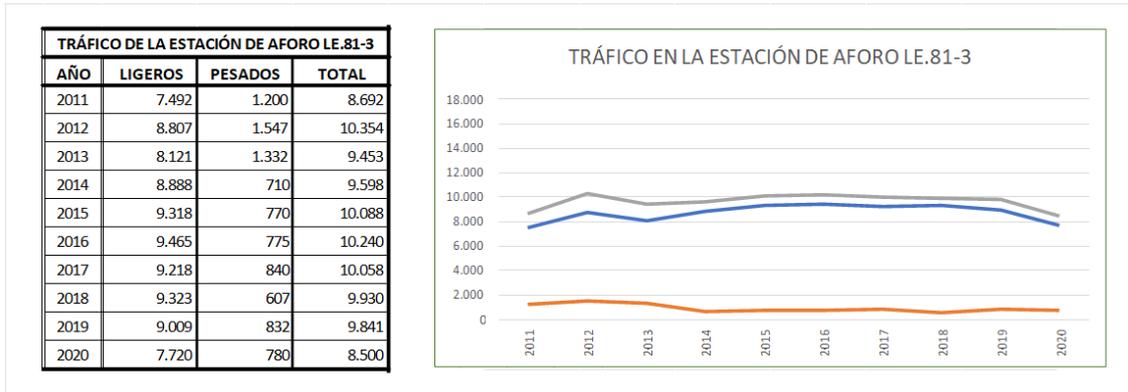


Ilustración 34. IMD de la carretera N-120 en el periodo 2011-2020 en la LE.81-3 (Fuente: Mapas de tráfico del MITMA)

Por todo ello consideraremos como tráfico actual en cada estación el correspondiente al año 2019, estimando que en este año 2022 se habrían recuperado los valores previos a la pandemia. Dichos valores suponen un crecimiento medio anual acumulativo desde el año 2014 del 0,89% para la estación LE.80-3 y del 0,50% para la estación LE.81-3, por lo que de cara a estimar prognosis de tráfico para años sucesivos se contemplará un incremento anual acumulativo del 1,44%, 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”.

.4.b.iii.2 Tráfico de la carretera LE-413

Para el análisis del tráfico de la carretera LE-413 se contemplan los datos del mismo periodo extraídos de los mapas de tráfico y velocidades publicados anualmente por la Consejería de Movilidad y Transformación Digital (antes Fomento y Medio Ambiente) de la Junta de Castilla y León. En la zona que nos ocupa, dichos datos provienen de las estaciones de aforo de cobertura LE-4745 y LE-4365.

La primera de estas estaciones se sitúa en el P.K. 4+350 y genera una información que la Consejería considera válida para el tramo comprendido entre Villanueva del Carrizo y la Estación de Villadangos, mientras que la segunda se sitúa en el P.K. 8+700 y la información que genera es considerada como válida entre esta y Santa María del Páramo.

En la fotografía aérea adjunta se puede apreciar la situación de dichas estaciones de aforo, comprobándose como entre ellas se sitúan el polígono industrial, así como la intersección con la N-120 y el enlace con la AP-71.

A continuación, se incluyen los datos correspondientes al número medio diario de vehículos que circularon por cada una de las estaciones de aforo (IMD) en cada uno de los años del periodo 2011-2022, diferenciando entre vehículos ligeros y vehículos pesados, e indicando a su vez los valores totales. Asimismo, se incluyen gráficos en los que se representan dichos datos, en los que las líneas rojas corresponden a la IMD de vehículos pesados, las azules a la IMD de vehículos ligeros y las grises a IMD total.

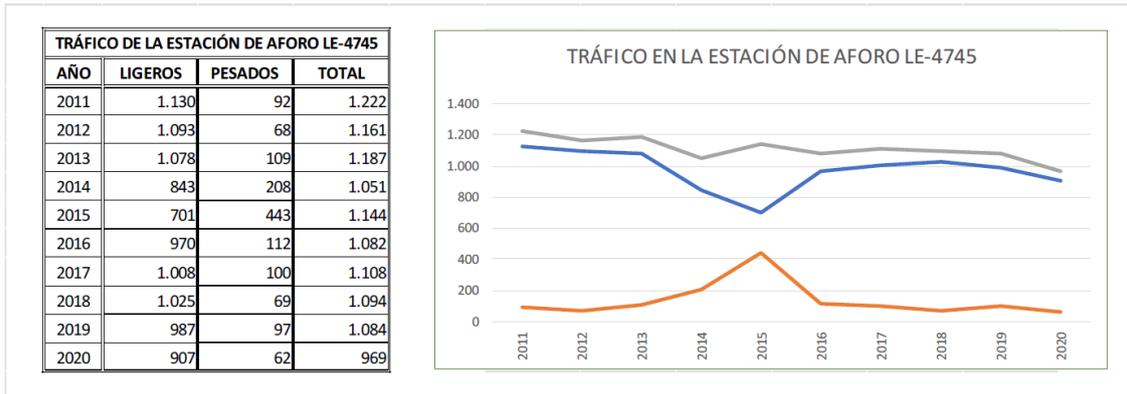


Ilustración 35. IMD de la carretera LE-413 en el periodo 2011-2020 en la LE-4845 (Fuente: Mapas de tráfico de la JCyL)

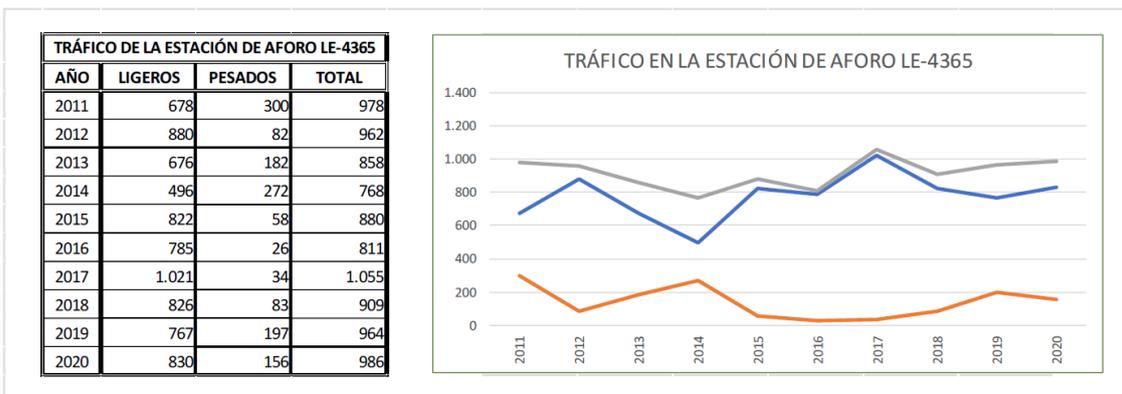


Ilustración 36. IMD de la carretera LE-413 en el periodo 2011-2020 en la LE-4365 (Fuente: Mapas de tráfico de la JCyL)

Como se puede apreciar, los datos de tráfico son muy variables y escasamente fiables, ya que, aunque los valores totales presentan cierta regularidad, su distribución entre vehículos ligeros y pesados presenta claras discrepancias en ambas estaciones (sobre todo en los años 2014 y 2015 para la estación LE-4845 y 2012, 2014 y 2019 para la estación LE-4365).

Además, la caída de tráfico en el año 2020 es muy reducida (e incluso inexistente en la estación LE-4365) a pesar de las limitaciones de movilidad motivadas por la pandemia de la COVID-19.

Por todo ello consideraremos como tráfico actual en cada estación el correspondiente al año de mayor tráfico total de la serie (año 2017), estimando que en este año 2022 se habrían recuperado los valores previos a la pandemia.

A su vez, para años sucesivos se contemplará el incremento anual acumulativo del 1,44%, ya indicado para la N-120 (de acuerdo con lo establecido en la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre).

.4.b.iii.3 Tráfico específico del polígono industrial

Con objeto de conocer el tráfico actual generado por el polígono industrial, se ha procedido a realizar aforos manuales en sus accesos los días 21, 22 y 23 de septiembre (miércoles, jueves y viernes) 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/o salida.

Así se han aforado los movimientos detallados en el punto 3.2 de este estudio para cada uno de los accesos desde las carreteras N-120 (Acceso A) y LE-413 (Acceso B), así como de la glorieta de

intersección entre ambas (Glorieta C), detallándose en los siguientes cuadros los resultados horarios obtenidos.

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS ACCESO A			
ENTRADA SENTIDO VILLADANGOS (1)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	187	36	223
9 A 10	117	22	139
13 A 14	150	27	177
14 A 15	85	8	93
17 A 18	26	36	62
18 A 19	9	15	24

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS ACCESO A			
SALIDA SENTIDO VILLADANGOS (2)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	6	1	7
9 A 10	3	0	3
13 A 14	16	4	20
14 A 15	10	0	10
17 A 18	14	6	20
18 A 19	9	1	10

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS ACCESO B			
ENTRADA SENTIDO VILLANUEVA (1)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	104	14	118
9 A 10	58	10	68
13 A 14	74	39	113
14 A 15	122	0	122
17 A 18	10	9	19
18 A 19	6	4	10

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS ACCESO B			
SALIDA SENTIDO VALCABADO (2)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	30	40	70
9 A 10	85	33	118
13 A 14	232	43	275
14 A 15	212	35	247
17 A 18	76	34	110
18 A 19	302	57	359

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS ACCESO B			
ENTRADA SENTIDO VALCABADO (3)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	16	2	18
9 A 10	14	0	14
13 A 14	14	0	14
14 A 15	21	1	22
17 A 18	1	0	1
18 A 19	6	0	6

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS ACCESO B			
SALIDA SENTIDO VILLANUEVA (4)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	6	1	7
9 A 10	6	0	6
13 A 14	18	1	19
14 A 15	29	1	30
17 A 18	4	1	5
18 A 19	28	0	28

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS GLORIETA C			
N-120 SENTIDO VILLADANGOS A LE-413 (1)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	23	6	29
9 A 10	7	3	10
13 A 14	40	6	46
14 A 15	22	4	26
17 A 18	18	2	20
18 A 19	24	2	26

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS GLORIETA C			
LE-413 A N-120 SENTIDO LEÓN (2)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	76	42	118
9 A 10	73	41	114
13 A 14	143	38	181
14 A 15	111	37	148
17 A 18	106	38	144
18 A 19	93	35	128

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS GLORIETA C			
N-120 SENTIDO LEÓN A LE-413 (3)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	41	0	41
9 A 10	0	0	0
13 A 14	78	20	98
14 A 15	48	20	68
17 A 18	28	11	39
18 A 19	20	6	26

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS GLORIETA C			
LE-413 A N-120 SENTIDO VILLADANGOS (4)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	0	0	0
9 A 10	0	0	0
13 A 14	54	12	66
14 A 15	132	9	141
17 A 18	54	6	60
18 A 19	46	5	51

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS GLORIETA C			
SC-LE-14 A LE-413 (5)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	0	0	0
9 A 10	0	0	0
13 A 14	21	3	24
14 A 15	18	6	24
17 A 18	7	2	9
18 A 19	6	1	7

TRÁFICO DE LOS MOVIMIENTOS GLORIETA C			
LE-413 A SC-LE-14 (6)			
HORA	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
8 A 9	35	0	35
9 A 10	0	0	0
13 A 14	80	10	90
14 A 15	129	17	146
17 A 18	24	3	27
18 A 19	19	5	24

Con estos datos obtendremos para cada uno de los movimientos indicados la intensidad horaria máxima (IH) siguiente:

- Acceso A
 - Movimiento 1 IH = 223 vehículos/hora
 - Movimiento 2 IH = 20 vehículos/hora
- Acceso B
 - Movimiento 1 IH = 122 vehículos/hora
 - Movimiento 2 IH = 275 vehículos/hora
 - Movimiento 3 IH = 22 vehículos/hora
 - Movimiento 4 IH = 30 vehículos/hora
- Glorieta C
 - Movimiento 1 IH = 48 vehículos/hora
 - Movimiento 2 IH = 181 vehículos/hora
 - Movimiento 3 IH = 98 vehículos/hora
 - Movimiento 4 IH = 141 vehículos/hora
 - Movimiento 5 IH = 24 vehículos/hora
 - Movimiento 6 IH = 146 vehículos/hora

Para obtener la intensidad media diaria de cada uno de ellos se debe tener en consideración que se trata de un tráfico mayoritariamente de días laborales y, en estos, en 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:

- Acceso A
 - Movimiento 1 IMD = 1.077 vehículos/día
 - Movimiento 2 IMD = 105 vehículos/día
- Acceso B

- Movimiento 1 IMD = 675 vehículos/día
- Movimiento 2 IMD = 1.769 vehículos/día
- Movimiento 3 IMD = 113 vehículos/día
- Movimiento 4 IMD = 143 vehículos/día
- Glorieta C
 - Movimiento 1 IMD = 236 vehículos/día
 - Movimiento 2 IMD = 1.250 vehículos/día
 - Movimiento 3 IMD = 408 vehículos/día
 - Movimiento 4 IMD = 477 vehículos/día
 - Movimiento 5 IMD = 96 vehículos/día
 - Movimiento 6 IMD = 483 vehículos/día

.4.b.iii.4 Análisis de la situación actual

En un primer análisis se puede apreciar como el total de vehículos que entran en el polígono (movimientos 1 del Acceso A y 1 y 3 del Acceso B) suman 1.865 vehículos diarios mientras que el total de la salida del polígono (movimientos 2 del Acceso A y 2 y 4 del Acceso B) suman 2.013 vehículos diarios, lo que da idea de la solidez del aforo, dado que a pesar de corresponder a días distintos suponen una diferencia que no llega al 8%.

Asimismo, se puede apreciar como la entrada principal al polígono se realiza por el Acceso A, desde la N-120 en sentido Villadangos, con un 57,75% del total que provendrían del entorno de León.

Por su parte, el resto de los vehículos que acceden al polígono lo hacen por el Acceso B desde la LE-413, pero sólo un 6,06% lo hacen desde el entorno de Villanueva del Carrizo (sentido Valcabado). El 36,19 % restante lo hacen en sentido norte, provenientes tanto de la N-120 en ambos sentidos, como de la AP-71 y de la SC-LE-14.

Los 675 vehículos diarios correspondientes a este 26,19% entran en la LE-413 por la intersección en glorieta y la N-120, provenientes de la indicada N-120 en sentido Villadangos, movimiento 1 con 236 vehículos diarios, de la N-120 en sentido León (que en este tramo coincide con la LE-413 y que también incluye el tráfico proveniente de la AP-71), movimiento 3 con 408 vehículos diarios, y de la SC-LE-14, movimiento 5 con 96 vehículos diarios.

El total de estos tres movimientos supone 740 vehículos diarios, por lo que estimamos que un total de 65 vehículos (740 - 675) seguirían por la LE-413 hacia el entorno de Villanueva del Carrizo.

Consideraremos que la distribución en porcentajes del tráfico total de entrada en la LE-413 desde la glorieta se mantendrá en la entrada al polígono. Es decir:

- Entrada desde la LE-413 proveniente de la N-120 en sentido Villadangos 31,89%, 215 vehículos/día.
- Entrada desde la LE-413 proveniente de la SC-LE-14 12,97%, 88 vehículos/día.
- Entrada desde la LE-413 proveniente de la N-120 en sentido León 55,14%, 372 vehículos/día.

Se trata de una distribución del tráfico de entrada al polígono claramente compensada, con la única discordancia en los 215 vehículos diarios que entran por la LE-413 desde la N-120 en sentido Villadangos (lo que supone un 11,53% de los movimientos totales de entrada) y que previamente han pasado por el Acceso A desde la N-120 optando por no utilizar dicho Acceso y continuando hasta la glorieta, sin embargo podría ser debido a que su destino en el interior del polígono se encuentre más próximo al Acceso B desde la LE-413 y por ello opten por utilizar este.

En cuanto a las salidas, se puede apreciar como la principal se realiza por el Acceso B a la LE-413, con un 94,98% del total, distribuyéndose entre los dos sentidos de dicha LE-413 como sigue:

- Salida a la LE-413 en sentido glorieta con la N-120 un 87,88%.
- Salida a la LE-413 en sentido Villanueva del Carrizo un 7,10%.

Por su parte, la salida en el Acceso A a la N-120 en sentido Villadangos sólo corresponde al 5,02% de los movimientos, lo que resulta perfectamente razonable ya que en dicho acceso no está permitido el giro a la izquierda y para hacerlo habría que seguir hasta la glorieta por lo que los usuarios prefieren usar directamente la salida que los lleva a dicha glorieta.

Los 1.769 vehículos diarios correspondientes a este 87,88% llegan por la LE-413 a la glorieta, distribuyéndose hacia la N-120 en sentido Villadangos, movimiento 4 con 477 vehículos diarios (que en este tramo coincide con la LE-413 y que también incluye el tráfico hacia la AP-71), hacia la N-120 en sentido León, movimiento 2 con 1.250 vehículos diarios, y hacia la SC-LE-14, movimiento 6 con 483 vehículos diarios.

El total de estos tres movimientos supone 2.210 vehículos diarios, por lo que estimamos que un total de 441 vehículos (2.210 – 1.769) provienen de la LE-413 desde el entorno de Villanueva del Carrizo.

Consideraremos que la distribución en porcentajes del tráfico total de entrada en la glorieta desde la LE-413 glorieta se mantendrá en las salidas del polígono. Es decir:

- Salida a la LE-413 hacia la N-120 en sentido Villadangos 21,58%, 382 vehículos/día.
- Salida a la LE-413 hacia la SC-LE-14 21,86%, 387 vehículos/día.
- Salida a la LE-413 hacia la N-120 en sentido León 56,56%, 1.000 vehículos/día.

Se trata de una distribución del tráfico de salida del polígono claramente compensada, con la única discordancia, ya indicada, del escaso uso del movimiento de salida del polígono a la N-120, claramente debida a la imposibilidad del giro a la izquierda en esta para tomar el sentido hacia el entorno de León.

Por su parte, consideramos para la carretera N-120 en la actualidad en el tramo de llegada a la glorieta de intersección con la LE-413 sentido Villadangos del Páramo una IMD de 16.721 vehículos/día (según se ha indicado en el punto 3.3.1 de este estudio para la estación de aforo LE.80-3), que se distribuirá por igual entre ambos sentidos (8.360 vehículos diarios por sentido).

Dada la ubicación de esta estación de aforo, estos valores tienen en cuenta el tráfico del polígono hacia y desde León, por lo que admitimos este valor como el tráfico de salida de la glorieta de la intersección con la LE-413 en dicho sentido, mientras que la entrada en la glorieta hacia Villadangos se vería afectada por el Acceso A, quedando en 7.388 vehículos diarios (8.360 - 1.077 + 105).

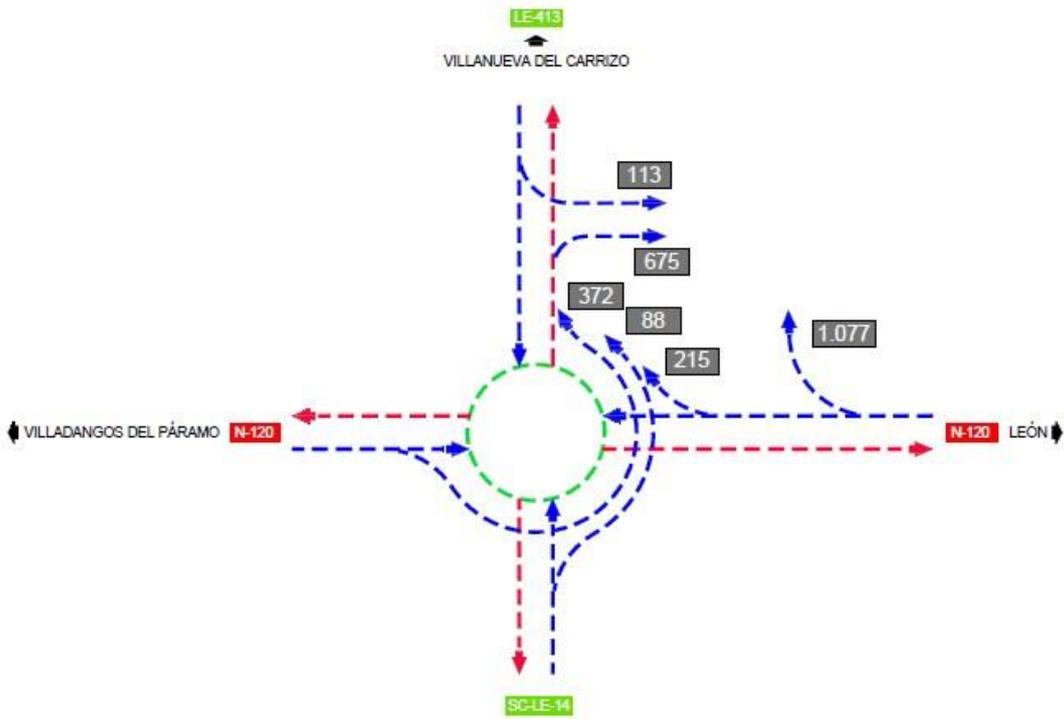
Según los datos indicados anteriormente, en el extremo opuesto de la glorieta el tráfico de salida de esta hacia Villadangos sería de 7.629 vehículos diarios (7.388 - 236 + 477), mientras que el de entrada a la misma hacia León alcanzaría los 7.518 vehículos diarios (8.360 - 1.250 + 408).

En cuanto a la LE-413, consideramos en la actualidad una IMD de 1.108 vehículos diarios (según se ha indicado en el punto 3.3.2 de este estudio para la estación de aforo LE-4745), que se distribuirá por igual entre ambos sentidos (554 vehículos diarios por sentido).

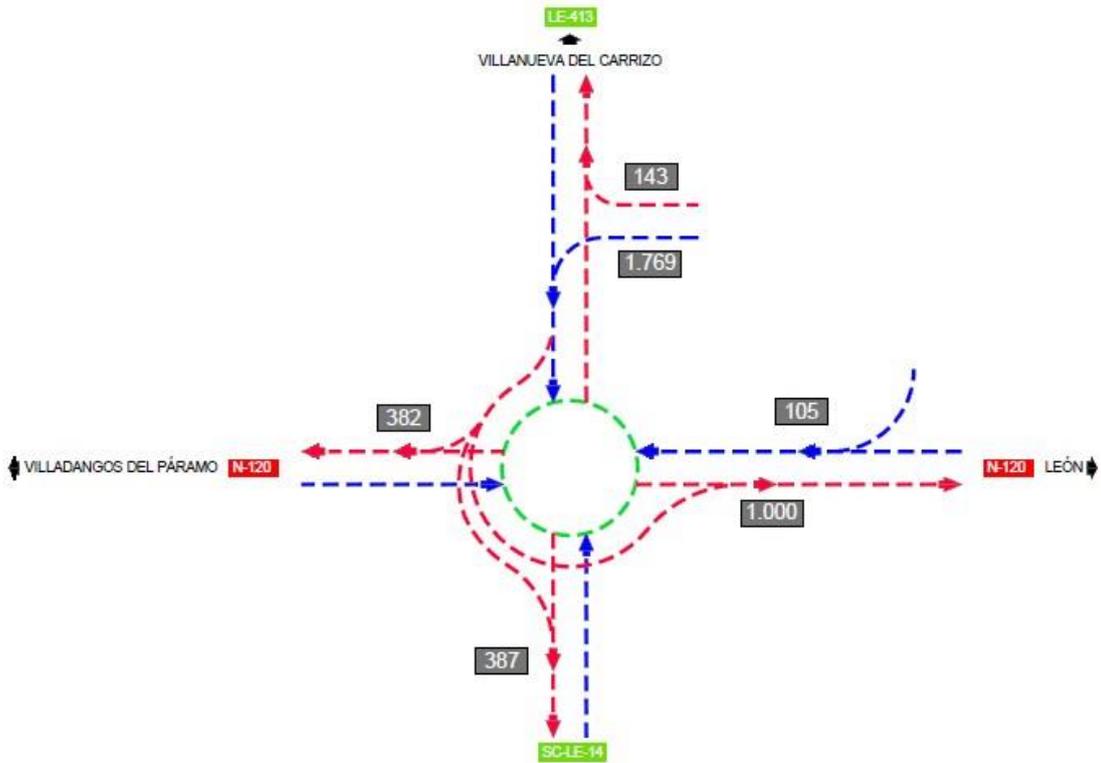
Dada la ubicación de esta estación de aforo, estos valores no tienen en cuenta el tráfico generado por el polígono (salvo los correspondientes a entradas y salidas de este hacia y desde el entorno de Villanueva del Carrizo, que como ya se ha visto resultan muy minoritarios), por lo que se consideran los obtenidos en este apartado, de 2.210 vehículos diarios de entrada en la glorieta (1.250 + 477 + 483) y de 740 vehículos diarios de salida de esta (408 + 236 + 96).

A continuación, se incluyen gráficos esquemáticos de los tráficos actuales de entrada y salida del polígono industrial (en vehículos diarios por sentido de circulación), así como los correspondientes a la intersección entre las carreteras N-120 y LE-413.

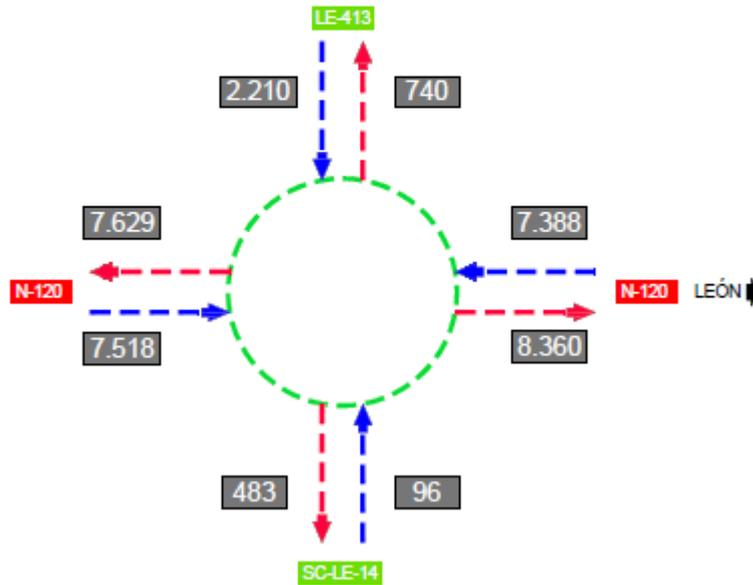
ENTRADAS AL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO



SALIDAS DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO



MOVIMIENTOS EN LA GLORIETA N-120 / LE-413



.4.b.iii.5 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 del polígono actual y de su ampliación planteada en el Plan Regional.

Cómo ya se ha indicado, el polígono industrial actual cuenta en la actualidad con una superficie edificable desarrollada del orden del 60% de la total, con unos 600.000 m².

Considerando el 100% del desarrollo del actual polígono, así como de la ampliación contemplada en el Plan Regional, esta superficie alcanzaría los 1.900.000 m², previéndose que el tráfico de los distintos movimientos relacionados con dicho polígono mantendría la misma proporcionalidad que se da entre las superficies ($1.900.000 / 600.000 = 3,17$).

Por su parte, los movimientos ajenos al polígono se incrementarían en un 1,44% anual acumulativo (según se indica en los puntos 3.3.1 y 3.3.2 de este estudio), previéndose que el indicado desarrollo se realice en un periodo de 10 años.

Así se tendrá un multiplicador para este tráfico de valor $1,014410 = 1,154$. Con ello, los distintos movimientos serían:

- Acceso A
 - Movimiento 1 IMD = $1.077 \times 3,17 = 3.414$ vehículos/día
 - Movimiento 2 IMD = $105 \times 3,17 = 333$ vehículos/día
- Acceso B
 - Movimiento 1 IMD = $675 \times 3,17 = 2.140$ vehículos/día
 - Movimiento 2 IMD = $1.769 \times 3,17 = 5.608$ vehículos/día
 - Movimiento 3 IMD = $113 \times 3,17 = 358$ vehículos/día
 - Movimiento 4 IMD = $143 \times 3,17 = 453$ vehículos/día
- Glorieta C

- Movimiento 1 IMD = $215 \times 3,17 + 21 \times 1,154 = 706$ vehículos/día
- Movimiento 2 IMD = $1.000 \times 3,17 + 250 \times 1,154 = 3.459$ vehículos/día
- Movimiento 3 IMD = $372 \times 3,17 + 36 \times 1,154 = 1.221$ vehículos/día
- Movimiento 4 IMD = $382 \times 3,17 + 95 \times 1,154 = 1.321$ vehículos/día
- Movimiento 5 IMD = $88 \times 3,17 + 8 \times 1,154 = 288$ vehículos/día
- Movimiento 6 IMD = $387 \times 3,17 + 96 \times 1,154 = 1.338$ vehículos/día

La llegada desde la N-120 a la intersección de acceso al polígono en sentido Villadangos del Páramo será de: $(8.360 - 1.077) \times 1,154 + 3.414 = 11.819$ vehículos diarios

Mientras que desde dicha intersección la entrada a la glorieta de intersección con la LE-413 en el indicado sentido Villadangos del Páramo será de: $(8.360 - 1.077) \times 1,154 + 333 = 8.738$ vehículos diarios

Por su parte, la salida desde dicha glorieta en el mismo sentido Villadangos del Páramo será de: $8.738 - 706 + 1.321 = 9.353$ vehículos diarios

En sentido contrario, la llegada a la glorieta en sentido León será de: $(7.518 - 372) \times 1,154 + 372 \times 3,17 = 9.426$ vehículos diarios

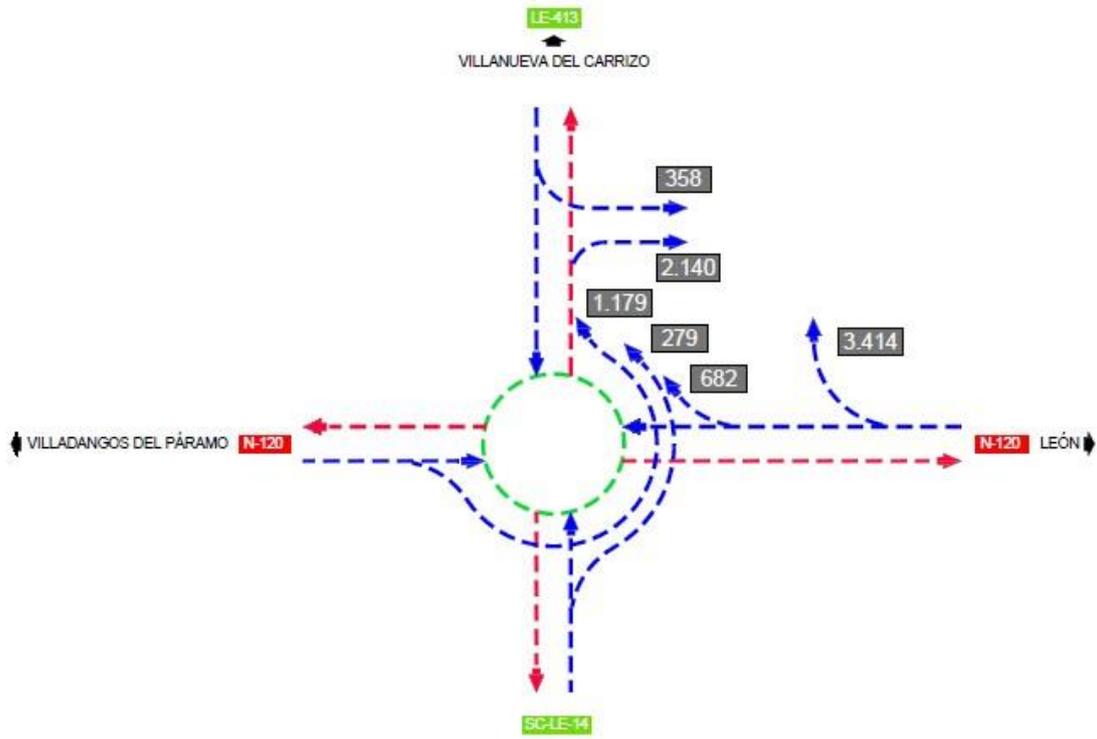
Mientras que la salida de la glorieta en el mismo sentido será de: $(8.360 - 1.000) \times 1,154 + 1.000 \times 3,17 = 11.663$ vehículos diarios

Aumentando la IMD de la carretera N-120 en el entorno de la estación de aforo LE.80-3 a unos 23.482 vehículos/día.

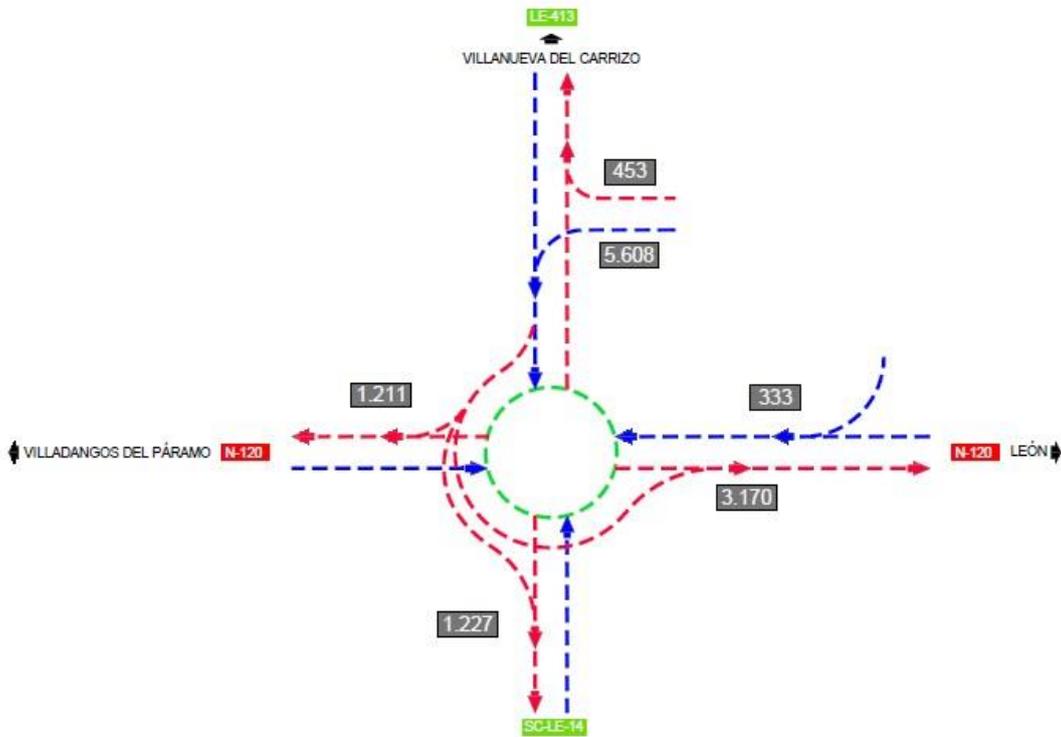
En cuanto a la carretera LE-413, la llegada a la glorieta de intersección con la N-120 será de: $(1.000 + 382 + 387) \times 3,17 + (250 + 95 + 96) \times 1,154 = 6.117$ vehículos diarios Mientras que la salida de esta será de: $(215 + 372 + 88) \times 3,17 + (21 + 36 + 8) \times 1,154 = 2.215$ vehículos diarios

A continuación, se incluyen gráficos esquemáticos de los tráficos de entrada y salida del polígono industrial (en vehículos diarios por sentido de circulación), así como los correspondientes a la intersección entre las carreteras N-120 y LE-413, considerando desarrollado en su totalidad tanto el polígono actual como su ampliación planteada en el Plan Regional y manteniendo los accesos actuales del polígono sin contemplar ninguna actuación en ellos.

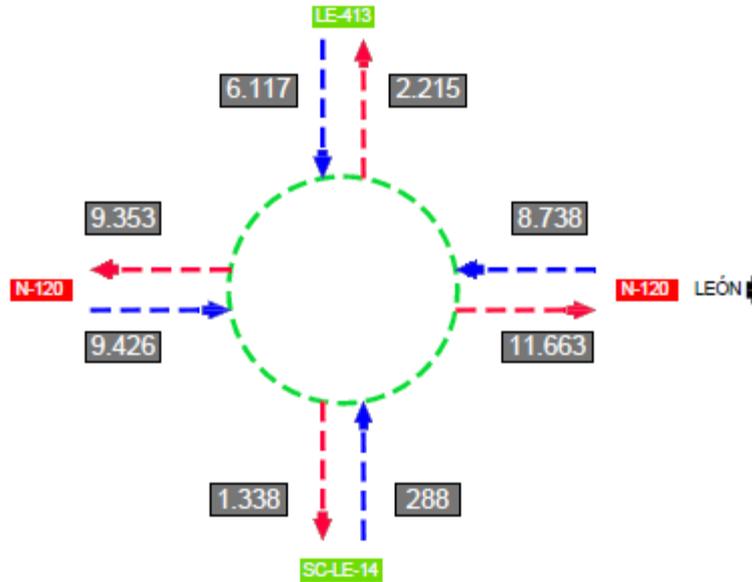
ENTRADAS AL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO (CON EL P.R.)



SALIDAS DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO (CON EL P.R.)



MOVIMIENTOS EN LA GLORIETA N-120 / LE-413 (CON EL P.R.)



.4.b.iii.6 Actuaciones propuestas

A partir de los referidos análisis de movilidad y accesibilidad, han sido estudiadas diferentes propuestas para la resolución de los accesos a la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, objeto de este Plan Regional, tanto desde la carretera N-120 como en la LE-413, que deberán ser validadas por los organismo titulares de cada una de las infraestructuras. En particular, este Plan Regional propone las siguientes actuaciones, que deberán ser definidas a través de los correspondientes proyectos técnicos independientes, incorporando en su caso las indicaciones de los citados organismos titulares

Carretera N-120

Se propone sustituir la actual intersección en T por un enlace a distinto nivel con tipología de glorieta cerrada superior con un diámetro entre líneas blancas exteriores de 90 metros y una calzada anular de 8 metros de ancho, dotada con arcones a ambos lados de 1 metro. Dicha glorieta se plantea al nivel del terreno actual, para lo que habría que deprimir el actual trazado de la carretera N-120.

El enlace mantendrá todos los movimientos mediante cuatro ramales directos de acceso y salida de la glorieta cuyas salidas e incorporaciones a la N-120 se plantearán mediante carriles de deceleración y aceleración paralelos de 175 metros de longitud con cuñas de 115 metros.

Carretera LE-413

La solución propuesta se centra en plantear un nuevo acceso, más centrado en la futura fachada del polígono, para lo que se plantea la conexión del vial longitudinal que delimita por el norte el actual polígono industrial con la carretera en su P.K. aproximado 6+782, en lo que sería prácticamente el centro de la nueva fachada del polígono ampliado.

Esta conexión se plantea mediante una intersección a nivel con tipología de glorieta cerrada (en este caso la IMD de la carretera es inferior a los 5.000 vehículos diarios), con un diámetro exterior de 60 metros y una calzada anular de 9 metros de ancho.

Por otro lado, la actual intersección quedaría a unos 320 metros del centro de la glorieta, pero no parece conveniente anularla dado que corresponde al actual vial principal del polígono, por lo que se propone únicamente eliminar los giros a la izquierda, dejándola como intersección en T con conexiones directas hacia y desde la derecha, para lo que se anularía el carril central de espera, convirtiéndolo en un tercer carril en sentido norte entre la actual glorieta del P.K. 7+700 (321+720 de la N-120) y la nueva del P.K. 6+782, que se utilizaría únicamente para los indicados giros a la derecha.

MEMORIA VINCULANTE

1. CONDICIONES DEL PLAN REGIONAL: OBJETO Y OBJETIVOS

1.a. Alcance y oportunidad del Plan Regional

El Polígono Industrial de Villadangos del Páramo supone un enclave estratégico del noroeste de la Comunidad Autónoma, próximo a la capital leonesa (19 km) y muy bien conectado junto a la N-120 y a la Autovía AP-71 León – Astorga y el aeropuerto de León, bien dotado y con una infraestructura intermodal proyectada – mediante un Proyecto Regional para la derivación particular para el acceso a la red ferroviaria-, que reforzará su idoneidad para las actividades de logística y distribución.

Esta consideración estratégica de polígono industrial actual para la Comunidad Autónoma viene avalada desde los Programas Territoriales de Fomento y las declaraciones de interés prioritario de varios de los programas empresariales localizados en su ámbito, pero también por una realidad exitosa de desarrollo y elevada consolidación, que está generando una demanda de nuevas parcelas de suelo finalista y unas destacadas expectativas de crecimiento, con diversos proyectos de implantación, particularmente de grandes operadores lógicos de escala nacional e internacional que resulta preciso atender.

Se planifica así una ampliación que duplicará en superficie el polígono, planteada como una extensión urbanizable sobre un ámbito contiguo al actual sector hoy muy colmatado por importantes empresas tanto industriales como de logística, distribución y servicios, que dan empleo a más de 5.000 trabajadores en la actualidad, con cifras de inversión y proyectos de expansión internos de gran calado.

El previsible incremento de la demanda de suelo industrial en este emplazamiento, reforzado por el proyecto regional para una derivación particular para el acceso a la Red Ferroviaria en Villadangos del Páramo (León) (BOCyL de 3 de noviembre de 2020), y las citadas expectativas y sinergias empresariales entre algunos operadores ya instalados –plataformas lógicas y de distribución agroalimentaria, maquinaria industrial...-, aconsejan la planificación de nuevo suelo industrial y logístico en la zona y, por eficiencia y sostenibilidad, la solución espacial, funcional y ambiental más adecuada es su ampliación directa.

El artículo 20 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, prevé que los planes y proyectos regionales sean los instrumentos de intervención directa en la Ordenación del Territorio de la Comunidad. Dado el interés supralocal de esta actuación, puesto que su envergadura afecta a interés general de los municipios del entorno de León, se estima la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial como la más adecuada para la planificación de la ordenación y ejecución de las actuaciones urbanísticas derivadas de esta creación de suelo. 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.

En virtud de lo anterior, la Consejería de Economía y Hacienda, en aplicación de sus competencias, consideró necesario el impulso de un instrumento de ordenación del territorio, bajo la figura del Plan Regional de Ámbito Territorial, a través del cual se puedan abordar de forma coordinada las múltiples actuaciones requeridas para acometer la señalada ampliación del Polígono Industrial existente en Villadangos del Páramo, y que incluye, entre otros aspectos: la adecuación del marco urbanístico vigente para habilitar la implantación de la actuación, la definición de la planificación urbanística y en particular las condiciones de ordenación detallada de la nueva área industrial, y el establecimiento de criterios para el desarrollo del ámbito (gestión –sistema de actuación y reparcelación-, y urbanización). Mediante Orden de la Consejería de Economía y Hacienda, esta delegó posteriormente sus competencias para la elaboración y tramitación del Plan Regional en la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación

del Territorio, competente para la promoción y dirección de la política en materia de urbanismo así como para la tramitación de los instrumentos de ordenación del territorio.

1.b. Interés para la Comunidad

Este Plan Regional de Ámbito Territorial tiene por objeto habilitar la ampliación del actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo (León), polo productivo promovido por la Comunidad Autónoma hace dos décadas, con importantes inversiones y una dotación de infraestructuras de comunicación, existentes y proyectadas, para dar respuesta a una demanda detectada de suelos para actividades productivas y logísticas en el entorno de la capital leonesa.

La consideración estratégica viene además subrayada por el marco institucional de los programas Regionales de Fomento vigentes sobre el ámbito (Programa Territorial de Fomento para Villadangos del Páramo 2018-2020 y la Orden EEI/1552/2020) y la declaración industrial prioritaria de dos importantes empresas, incluidas y en funcionamiento en el polígono actual, Latem Aluminium (Acuerdo 26/2021) y Network Steel (Acuerdo 149/2021). Estas figuras y declaraciones subrayan la relevancia estratégica del polo productivo y la conveniencia de reforzarlo con actuaciones públicas de mejora y reservas de ampliación, considerando las potenciales sinergias entre actividades y empresas y la eficiencia global de las infraestructuras y servicios, en definitiva inversiones públicas como catalizadoras de las privadas que se ponen en juego.

El Polígono Industrial ha mostrado a lo largo de su historia de funcionamiento su capacidad dinamizadora en términos de actividad económica, empleo e innovación no solo a nivel local y para el entorno comarcal sino para conjunto de la comunidad, lo que subraya la motivación del interés público general de seguir apostando por la ampliación y mejora de este emplazamiento productivo.

El perfil de actividades productivas del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo y de su ampliación planificada, bien que diversificadas, participan también en algunos campos y sectores industriales considerados de “alto potencial de crecimiento”, destacados en las líneas de actuación que subraya el II Plan Director de Promoción Industrial de Castilla y León 2021-2025, instrumento que orienta sus objetivos y directrices de promoción de la política industrial de la Comunidad y marco de estrategias con el que se desarrolla plenamente alineado este Plan Regional de Ámbito Territorial para Villadangos del Páramo.

2. DETERMINACIONES REGULADORAS

2.a. Determinaciones del Plan Regional

Considerando los objetivos planteados por el Plan Regional de Ámbito Territorial, vinculados a la habilitación de la ampliación del actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, a través de la delimitación de un nuevo sector de uso predominante industrial, constituyen los contenidos fundamentales del instrumento de ordenación del territorio la definición de las condiciones de ordenación urbanística completa del ámbito (ordenación general y detallada) así como las determinaciones de gestión y urbanización requeridas para el inicio de su desarrollo urbanístico, con el alcance análogo a un Plan Parcial y Proyecto de Actuación en suelo urbanizable respectivamente. Ello comprende las siguientes determinaciones:

- Determinaciones urbanísticas, tanto de ordenación general como detallada, incluyendo:
 - Clasificación del suelo
 - Delimitación de un nuevo sector de suelo urbanizable, definiendo sus condiciones completas de ordenación general
 - Ordenación detallada del nuevo sector de suelo urbanizable, incluyendo la calificación urbanística, definición de cesiones y resto de determinaciones exigidas por la legislación urbanística vigente
- Determinaciones de actuación, incluyendo:
 - Condiciones generales de actuación
 - Condiciones completas de reparcelación
 - Condiciones básicas de urbanización

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 delimita un nuevo sector de suelo urbanizable de uso industrial, estableciendo sus condiciones de ordenación general y detallada completas. Esta ordenación atiende a los principios y objetivos planteados en la memoria, permitiendo la implantación de hasta 912.106 m² de nuevo suelo para su destino a actividades productivas y logísticas. Para la delimitación del ámbito se fija un límite por el noroeste mediante una línea sensiblemente paralela al Vial V2 del polígono actual, vial que define además el límite sureste, y se completa la definición mediante otros dos linderos perimetrales coincidentes con los límites geográficos del Arroyo del Valle de Fontecha y la cañada del Cordel de Raposeras. Se incluye de la delimitación del sector las dos lagunas endorreicas existentes, cuyo dominio es público, y que calificadas como Sistemas Generales, no son tenidas en consideración a los efectos de superficies, edificabilidad, cesiones... si bien su integración es considerada en la ordenación del sector articulada con el sistema de espacios libres definido.

La actuación se concibe como una ampliación de Polígono Industrial preexistente, manteniendo por ello gran parte de sus criterios de ordenación y estructura. La ampliación conecta directamente en su estructura viaria con los accesos y calles del polígono actual, siguiendo la geometría de este, organizada en dos bandas paralelas que podrán desarrollarse en fases de ejecución secuenciadas. Se apoya por ello en uno de los viales estructurantes del actual área industrial (Vial V2), a través del cual se articulan varias conexiones viarias, definiendo un vial adicional paralelo al anterior que actúa como elemento estructurante de la ordenación. Este vial central habilita asimismo un posible acceso al nuevo sector desde la carretera provincial LE-413, previo refuerzo de esta infraestructura. En este viario central se apoya también un conjunto de viales secundarios, perpendiculares, que sirven para la distribución

interna del sector, particularmente en su zona sur concebida para industrias con menores requerimientos de superficie.

Dentro de la ordenación del sector, aun manteniendo el uso predominante industrial, se posibilita la instalación de diferentes tipologías. Se reservan de este modo dos grandes parcelas para la implantación inmediata de operadores logísticos (que responden a demandas ya contrastadas y con proyectos en elaboración). En el resto de los terrenos, de uso industrial, se destina la banda noroeste del sector a actividades productivas con grandes demandas superficiales, generándose una banda continua de usos industriales con una amplia flexibilidad para su división parcelaria. La banda sureste, colindante con el Polígono Industrial existente, se habilita para la implantación de actividades con menores demandas superficiales, generándose para ello un sistema viario secundario que sirve de soporte a las fincas resultantes así como de conexión con el polígono actual.

Si bien en el documento de avance de este Plan Regional se planteaba que el referido vial central estructurante constituyese también una división del ámbito en dos sectores independientes, uno de ellos sin ordenación detallada, esta propuesta es revisada en este documento definiéndose un sector único para el que se establece la totalidad de las condiciones de ordenación general y detallada, no haciendo de este modo necesaria la redacción de instrumentos de planeamiento de desarrollo posteriores. Los proyectos de urbanización que aborden el desarrollo material del sector podrán, en su caso, plantear la ejecución de la urbanización en fases.

La ordenación prevé una reserva de dotaciones de acuerdo a las exigencias legales para ámbitos de suelo urbanizable de uso predominante industrial en municipios ordenados mediante Normas Urbanísticas Municipales. La disposición de los espacios libres públicos atiende al doble criterio de definición de una banda perimetral de transición con el medio rural, que posibilite la disposición de una pantalla vegetal que rodee la actuación industrial y actúe como barrera física y visual, procurando la adecuación paisajística, además de un mecanismo, por su tratamiento vegetal, de control de incendios forestales; y por otro la de preservación de los elementos ambientales valiosos preexistentes en el ámbito y su entorno. A este respecto, las dos lagunas endorreicas localizadas dentro del ámbito se integran en sendos espacios libres públicos con el objeto de preservar sus cualidades naturales. Asimismo se prevé una banda de espacio libre de mayor entidad en el extremo suroeste del ámbito, próximo al arroyo del Valle de Fontecha, con el objeto de crear un ámbito de cautela en torno a este elemento natural. Para estas áreas, además de garantizar la protección estricta del Dominio Público Hidráulico y evitar la posible contaminación, se prevé que la intervención sea de mínimos, respetando al máximo la vegetación existente, criterio que, aunque fundamentado en el respeto al medio natural, añade al objetivo inicial de preservación y cualificación ambiental, la reducción de los costes de mantenimiento y conservación asociadas.

Por otra parte, para las dotaciones de equipamiento público se proyectan varias parcelas, de diferentes condiciones de tamaño y geometría, localizadas en la banda sureste del sector propuesto, con conexión tanto con el vial estructurante de esta actuación como con el Vial V2 del actual Polígono, procurando de este modo una alta accesibilidad y posibilidades de aprovechamiento para actividades dotacionales.

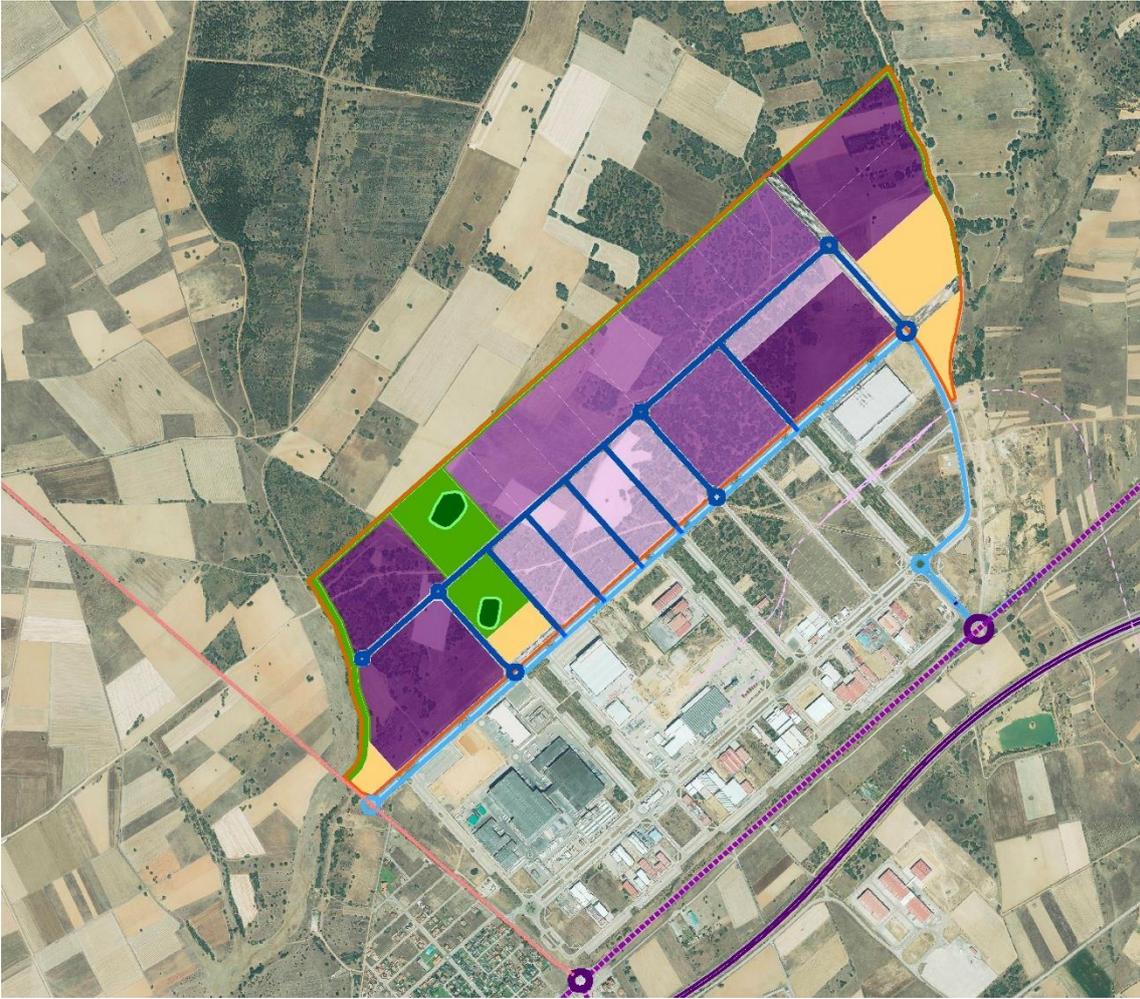


Ilustración 37. Ordenación propuesta para el nuevo sector de ampliación.

2.c. Determinaciones urbanísticas

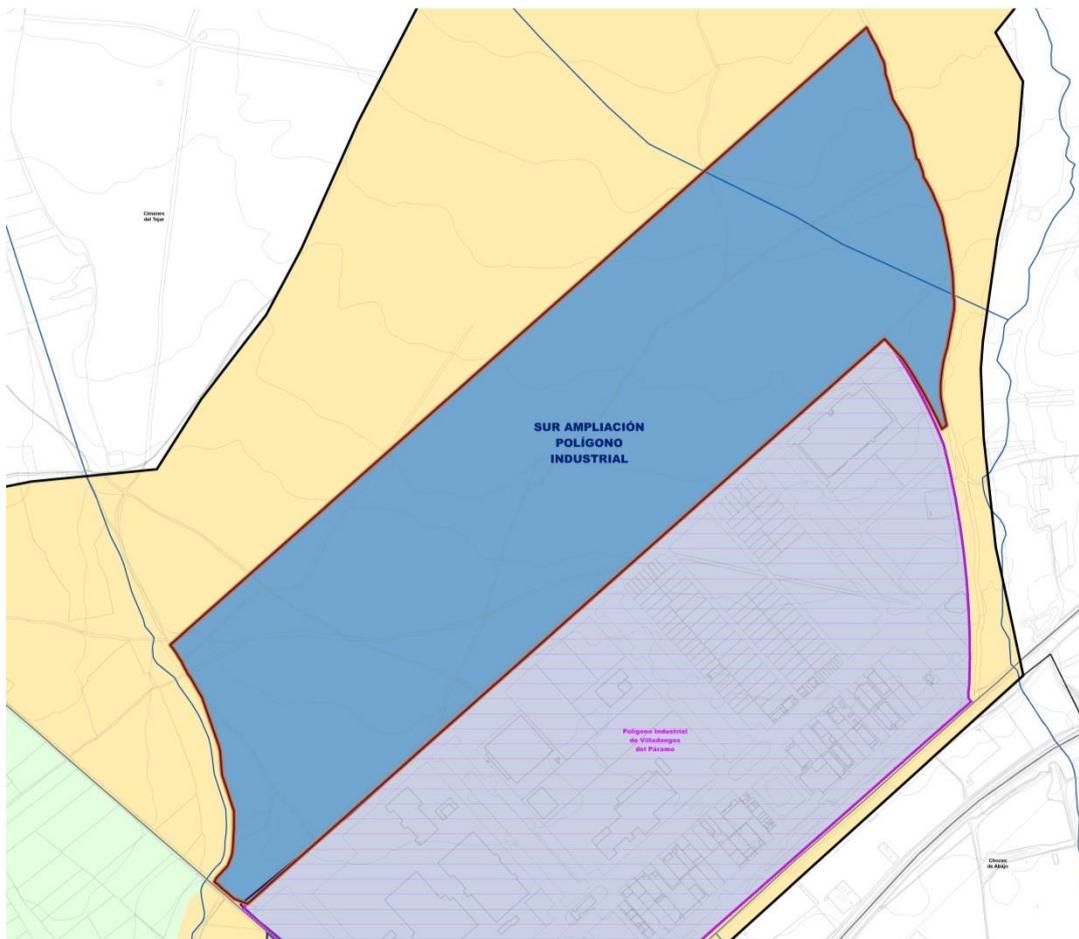
2.c.i. Determinaciones de ordenación general

2.c.i.1 Clasificación del Suelo

El Plan Regional define la clasificación del suelo de la totalidad de los terrenos incluidos dentro de su ámbito, clasificando estos como suelo urbanizable. Dicha determinación supone la reclasificación de la totalidad de los terrenos incluidos dentro de su delimitación, de suelo rústico común a suelo urbanizable, modificando las actuales determinaciones de ordenación general establecidas por las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo.

Los nuevos suelos urbanizables clasificados por el Plan Regional satisfacen las condiciones requeridas por el artículo 27 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, incluyendo la continuidad con suelo urbano (el Polígono Industrial actual de Villadangos del Páramo tiene ya, de facto, dicha condición), si bien dicho requisito es excusable en tanto el sector propuesto se destina a uso predominante industrial (art. 27.2.b.1) definido por un instrumento de ordenación del territorio (art. 27.2.b.4). En relación a la justificación de la clasificación como respuesta a demandas de suelo para usos productivos, en el apartado correspondiente a la acreditación del interés público de la intervención se ha definido el encuadre de la actuación en una estrategia de interés autonómico para la mejora de la capacidad de acogida de actividades productivas y como respuesta a demandas contrastadas de implantación de operadores logísticos.

La aprobación del Plan Regional supone la clasificación de 1.841.030 m² (1.824.212 m² a efectos de cómputo, al excluir la superficie ocupada por las lagunas endorreicas) de nuevo suelo urbanizable industrial sobre terrenos actualmente clasificados como suelo rústico común.



.2.c.i.2 *Sistemas Generales*

No se considera necesaria la definición de nuevas dotaciones con carácter de sistema general dentro del ámbito de actuación del Plan Regional, pudiendo resolverse las demandas de viario, espacios libres y equipamientos a través de las obligatorias reservas de sistema local exigidas por la legislación vigente.

Sí son recogidos como Sistemas Generales existentes los terrenos ocupados por las dos lagunas endorreicas. En tanto se trata de terrenos ya pertenecientes al Dominio Público Hidráulico sobre los que no se prevé un cambio de uso respecto al actual, son consideradas a los efectos de la ordenación de este Plan Regional como dotaciones existentes.

.2.c.i.3 *Delimitación de nuevo sector de suelo urbanizable*

Sobre los terrenos clasificados por el Plan Regional como suelo urbanizable se delimita un único sector, “SUR-Ampliación PIVP”, de uso predominante industrial, para el que se establecen las determinaciones de ordenación general completas de acuerdo a las exigencias del artículo 86 del RUCyL. Se establece por ello, además de la delimitación y uso predominante y la edificabilidad máxima.

La densidad máxima fijada para el sector garantiza el cumplimiento de lo definido en el artículo 122 del RUCyL, en el que se establece para ámbitos de suelo urbanizable en municipios con Normas Urbanísticas Municipales una densidad máxima de 5.000 metros cuadrados edificables por hectárea. No se requiere, por tratarse de un sector de uso industrial en municipio con Normas Urbanísticas Municipales, el cumplimiento de índices mínimos de variedad de uso ni variedad tipológica.

El siguiente cuadro resume los principales parámetros de referencia del sector:

Superficie total	1.841.029,84 m ²
Sistemas Generales (dotación existente)	16.817,75 m ²
Superficie Neta	1.824.212,09 m ²
Uso predominante	Industrial
Edificabilidad máxima (índice)	0,50 m ² /m ²
Edificabilidad máxima absoluta	912.106,05 m ²

Por otra parte, en tanto el presente Plan Regional incluye asimismo la ordenación detallada completa del sector, no se considera necesario definir un plazo máximo para establecerlas, manteniendo como condición de ordenación la referencia genérica a los máximos fijados por la legislación urbanística.

2.c.ii. Determinaciones de ordenación detallada

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

El Plan Regional establece las condiciones de ordenación detallada completas del nuevo sector de suelo urbanizable delimitado por el instrumento de ordenación del territorio con el alcance previsto en el artículo 128 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, definiendo 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.
- Determinación del aprovechamiento medio, de acuerdo con los criterios del artículo 107 del RUCyL.
- Delimitación de unidades de actuación.
- Identificación de usos fuera de ordenación.
- Establecimiento de plazos para cumplir los deberes urbanísticos.
- Delimitación de áreas de tanteo y retracto.

.2.c.ii.2 Calificación urbanística

El Plan Regional establece 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 ordenanza de edificación. Dichas ordenanzas se asignan diferenciadas por manzanas o áreas homogéneas y están orientadas a habilitar la implantación de actividades de carácter productivo y logístico.

El Plan Parcial del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo con el que fue ordenado el área industrial existente utilizaba para la ordenación una estructura de 3 ordenanzas industriales/productivas, a través de las cuales se calificaban las parcelas, que a su vez se subdividían en grados para habilitar algunas condiciones particulares (tamaños de parcela, alturas, retranqueos...). Estas ordenanzas, con sus modificaciones puntuales posteriores, son suficientemente flexibles y adecuadas para la ordenación de la mayor parte de las actividades previstas en la ampliación objeto de este Plan Regional.

Este documento, para el establecimiento de la ordenación detallada dentro de su ámbito, parte de esta estructura general de ordenanzas, que utiliza como referencia a los efectos de establecer el alcance u condiciones básicas para la implantación de actividades, desarrollando a partir de ellas sus propias condiciones de edificación. Para el caso de las dotaciones urbanísticas y espacios de cesión (vialarios, espacios libres públicos, equipamientos) el Plan Regional recoge las condiciones que para dichas dotaciones establece el instrumento de planificación general vigente (NUM de Villadangos del Páramo), adecuando algunos parámetros reguladores al uso específico del sector.

El Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo establece por tanto su ordenación detallada a partir de las siguientes **ordenanzas**:

- Industria Intensiva PIVP (I-PIVP-I)
- Industria Aislada PIVP (I-PIVP-A)
- Industria Extensiva PIVP (I-PIVP-E)
- Equipamiento PIVP (EQ PIVP)
- Servicios Urbanos PIVP (SU- PIVP)
- Zonas Verdes y Espacios Libres Públicos (ELP- PIVP)
- Vialio Público

El siguiente cuadro sintetiza los principales parámetros de la ordenación detallada definida por el Plan Regional.

AMBITO	ORDENANZA	USO PREDOMINANTE	SUPERFICIE m ²	EDIFICABILIDAD m ²
ZONA 01	Industria Extensiva	Industrial	177.190,44	106.314,26
ZONA 02	Industria Aislada	Industrial	427.632,53	238.702,13
ZONA 03	Industria Extensiva	Industrial	107.132,08	64.279,25
ZONA 04	Industria Extensiva	Industrial	158.910,98	103.292,14
ZONA 05	Industria Aislada	Industrial	53.214,10	53.214,10
ZONA 06	Industria Intensiva	Industrial	52.339,27	52.339,27
ZONA 07	Industria Intensiva	Industrial	53.213,92	53.213,92
ZONA 08	Industria Aislada	Industrial	49.646,04	49.646,04
ZONA 09	Industria Aislada	Industrial	113.757,68	73.942,49
ZONA 10 ^a	Industria Intensiva	Industrial	37.850,70	37.850,70
ZONA 10B	Industria Extensiva	Industrial	122.018,08	79.311,75
TOTAL USO INDUSTRIAL			1.352.905,82	912.106,05

TOTAL USOS LUCRATIVOS			1.352.905,82	912.106,05
------------------------------	--	--	---------------------	-------------------

SL-ELP 1	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	57.508,00	-
SL-ELP 2	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	34.786,09	-

AMBITO	ORDENANZA	USO PREDOMINANTE	SUPERFICIE m ²	EDIFICABILIDAD m ²
SL-ELP 3	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	38.672,58	-
SL-ELP 4	Zonas Verdes y ELPs	Espacios Libres Públicos	12.567,09	-
TOTAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS			143.533,76	-

SL-EQ 1	Equipamiento PIVP	Dotacional	12.947,22	-
SL-EQ 2	Equipamiento PIVP	Dotacional	21.163,43	-
SL-EQ 3	Equipamiento PIVP	Dotacional	77.321,48	-
SL-EQ 4	Equipamiento PIVP	Dotacional	25.659,70	-
TOTAL EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS			137.091,83	-
VIARIO PÚBLICO	Viario Público	Viario Público	190.680,68	-
TOTAL VIARIO PÚBLICO			190.680,68	-
TOTAL DOTACIONES URBANÍSTICAS			471.306,27	-

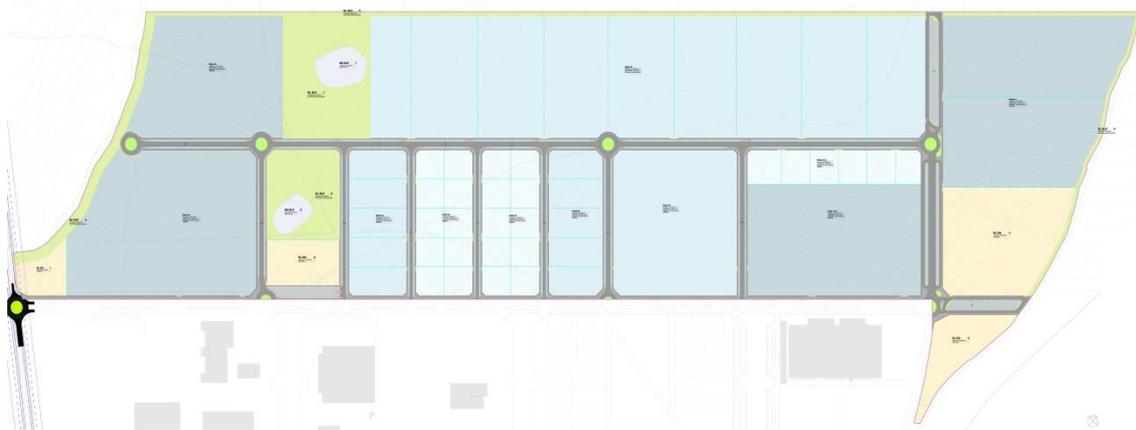


Ilustración 38. Ordenación detallada propuesta para la ampliación del Polígono Industrial.

.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, garantizando 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 15 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados construibles (o 5 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. Atendiendo a lo anterior, el nuevo sector cuenta, de acuerdo con la propuesta de ordenación, con 143.533,76 m² de nuevos espacios libres (a los que se sumarían los 16.817,75 m² correspondientes a las lagunas endorreicas, que se integran dentro de los espacios libres públicos si bien no se computan a los efectos del cumplimiento de estándares), procurando la continuidad global y la articulación de un perímetro arbolado en el sector y 137.091,83 m² de nuevos equipamientos públicos, conectados con dicho sistema de espacios libres. El siguiente cuadro sintetiza la justificación del cumplimiento de los estándares legales.

TIPO DE DOTACIÓN	ESTÁNDAR LEGAL	SUPERFICIE MÍNIMA	SUPERFICIE ORDENACIÓN	ESTÁNDAR ORDENACIÓN
Espacios Libres Públicos	15 m ² /100 m ² edif.	136.815,91	143.533,76	15,66 m ² /100 m ² edif.
Equipamientos públicos	15 m ² /100 m ² edif.	136.815,91	137.091,83	15,04 m ² /100 m ² edif.

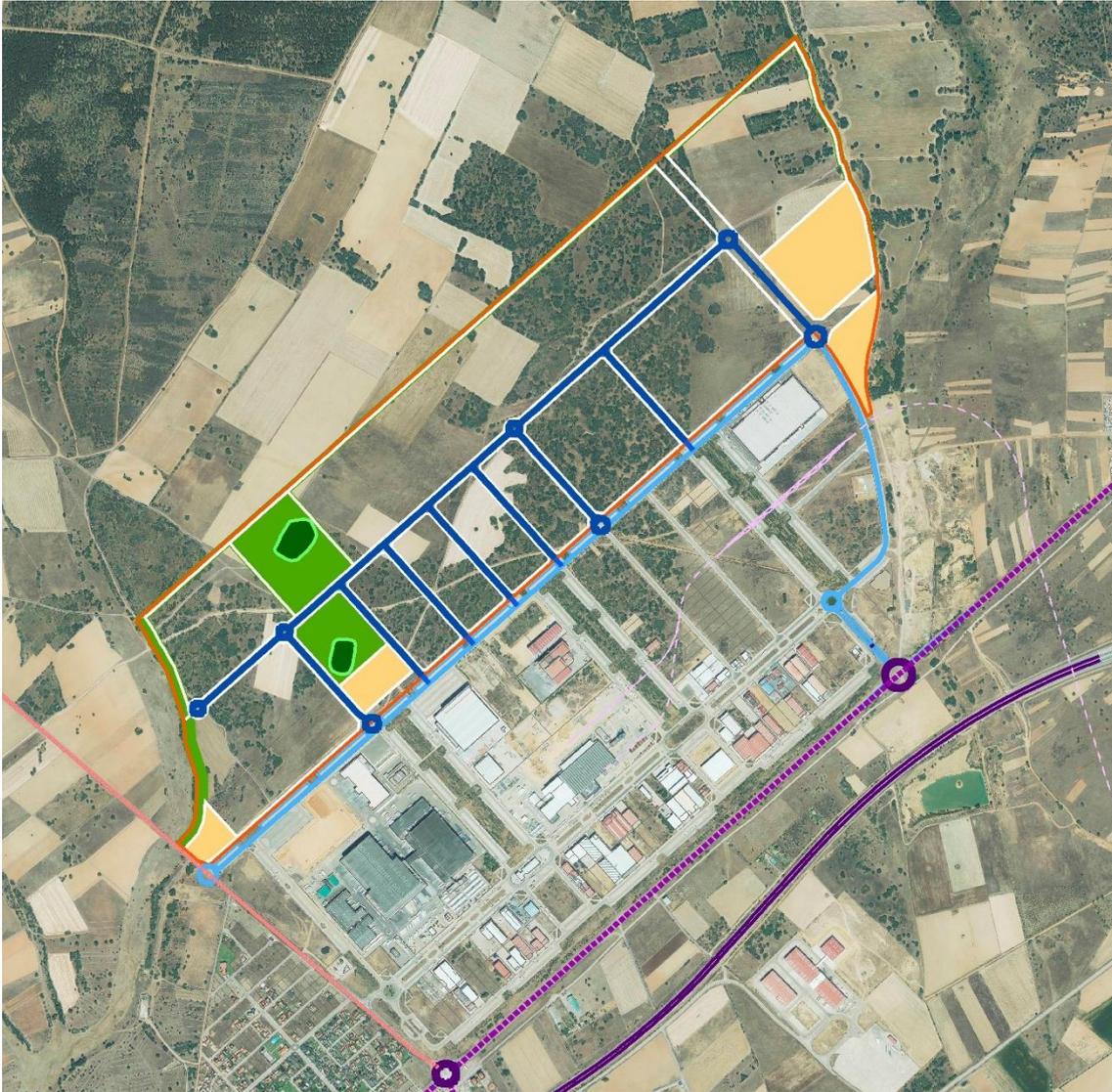


Ilustración 39. Localización de cesiones dotacionales en el ámbito del Plan Regional

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 definidas 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 estándar legal establecido en el artículo 128 del RUCyL, en suelo urbanizable es preciso reservar espacio para una plaza de aparcamiento público por cada 100 metros cuadrados construibles. Ello supone la previsión de al menos 9.121 plazas.

En la ordenación propuesta se han previsto en el viario un total de 4.224 plazas para vehículos automóviles, así como 214 plazas adicionales destinadas a vehículos de transporte de mercancías. Estas plazas para vehículos de transporte de mercancías pueden, de acuerdo con el RUCyL, ser ponderadas, considerándose que una plaza de aparcamiento para este tipo de vehículos equivale a 12 plazas ordinarias. Adicionalmente, se establece a través de la ordenación que las parcelas de equipamiento público destinen a aparcamiento también una plaza por cada 100 m² edificables, equivalente a lo

previsto en parcelas privadas, y que deberá ser destinado también a aparcamiento de uso público. Por tanto:

TIPO DE APARCAMIENTO	NUMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO	PLAZAS PONDERADAS
Plazas ordinarias en viario público	4.224	4.224
Plazas de vehiculos para transporte de mercancías	214	2.568
Plazas en Equipamientos públicos	1plaza * 2 m ² /m ² * 137.091,83 m ² /100 m ²	2.742

9.534

En cumplimiento de 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, el Plan Regional prevé el destino de una de cada cuarenta plazas de aparcamiento en viario público a personas con movilidad reducida. Se dispondrán por tanto al menos 101 plazas adaptadas. En la ordenación propuesta se han localizado 172 plazas de aparcamiento adaptadas en viario público, a las que deben sumarse la proporción correspondiente en los estacionamientos previstos en los equipamientos públicos (68).



Ilustración 40. Sistema viario propuesto en el ámbito del Plan Regional

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

El Plan Regional incorpora la evaluación del aprovechamiento medio del nuevo sector, calculado de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 107 del RUCyL. A tales efectos, se considera en este sector de uso predominante industrial como uso predominante aquella tipología de implantación de actividades productivas cuantitativamente más presente en la ordenación (edificabilidad asignada). Atendiendo a lo anterior, constituye el uso predominante el Industrial en la ordenanza Industria Aislada, al que se asigna el coeficiente unidad. El resto de usos compatibles en el sector no son objeto de ponderación, asignándoles asimismo el coeficiente unidad. Por otra parte, a efectos de cuantificación de la superficie del sector, deben ser deducidas las superficies correspondientes a las dos lagunas endorreicas existentes, que se mantienen como espacios libres públicos y adscritas a su actual titular, el organismo de cuenca.

Aplicando los criterios anteriores, se establece el siguiente cálculo del aprovechamiento medio:

USO	EDIFICABILIDAD	COEFICIENTE DE PONDERACION	APROVECHAMIENTO
Industria Intensiva	143.403,89 m ²	1	143.403,89 m ²
Industria Aislada	415.504,76 m ²	1	415.504,76 m ²
Industria Extensiva	353.197,40 m ²	1	353.197,40 m ²
			912.106,05 m²

SUPERFICIE DEL SECTOR	1.841.029,84 m ²
DOTACIONES EXISTENTES (Lagunas)	16.817,75 m ²
SUPERFICIE COMPUTABLE A EFECTOS DE APROVECHAMIENTO	1.824.212,09 m²

Determinación del aprovechamiento medio:

$$AP_{\text{medio}} = \text{Aprovechamiento total} / \text{Superficie}$$

$$AP_{\text{medio}} = 912.106,05 / 1.824.212,09$$

$$AP_{\text{medio}} = \mathbf{0,500000 \text{ m}^2/\text{m}^2}$$

El aprovechamiento lucrativo susceptible de apropiación por los propietarios es del 85 % del aprovechamiento total, correspondiendo el 15 % restante, como cesión, a la administración actuante, en este caso, como instrumento de ordenación del territorio, a la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de Castilla y León.

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

A efectos del desarrollo del nuevo sector se plantea una única Unidad de Actuación, realizándose la gestión mediante el procedimiento de Concierto por estar prevista la ejecución de la actuación actuando como urbanizador el propietario único (SOMACyL) de la totalidad de los terrenos que no son de uso y dominio público, una vez perfeccionados los acuerdos de compraventa con los actuales titulares de los terrenos. No obstante a lo anterior, y en el marco de la definición de las condiciones completas de urbanización del sector, la ejecución de esta podrá ser programada en varias etapas o fases de urbanización.

.2.c.ii.6 Otras determinaciones de ordenación detallada

El Plan Regional incorpora entre sus determinaciones la identificación de los usos fuera de ordenación. Estos se acotan a aquellos usos, construcciones y preexistencias que se consideran incompatibles con la ordenación detallada establecida, y particularmente aquellos localizados en terrenos destinados a

dotaciones públicas. En el sector delimitado por este Plan Regional no se identifican edificaciones o actividades que se encuentren en este supuesto.

Son definidos asimismo los plazos para el cumplimiento de los deberes urbanísticos, incluyendo el deber de urbanizar, de acuerdo con los plazos máximos establecidos por la legislación urbanística vigente. No se considera inicialmente necesaria la definición de áreas de tanteo y retracto.



Ilustración 41. Imagen de modelización indicativa de la ordenación propuesta

2.d. Determinaciones de actuación

El Plan Regional incluye entre sus determinaciones aquellas relativas a la gestión con el alcance análogo al de un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable, incluyendo las determinaciones completas de reparcelación. Ello incluye, por tanto:

- Determinaciones generales de actuación
 - Sistema de actuación propuesto
 - Urbanizador propuesto
 - Identificación registral de las fincas incluidas en la unidad.
 - Relación de los propietarios de las fincas incluidas en la unidad
 - Documentos de información
 - Acreditación de la existencia de crédito comprometido con cargo a fondos públicos para la ejecución de la actuación
 - Plazos para la ejecución de la actuación
 - Compromisos complementarios del urbanizador
- Determinaciones completas de reparcelación
 - Determinación de los terrenos que deben ser objeto de cesión a las Administraciones públicas.
 - Definición de los derechos de los afectados por la reparcelación.
 - Valoración de las parcelas resultantes de la reparcelación.
 - Adjudicación de las parcelas resultantes de la reparcelación.
 - Compensaciones e indemnizaciones que resulten de la reparcelación.
- Determinaciones básicas de urbanización
 - Plazo para elaborar el 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.

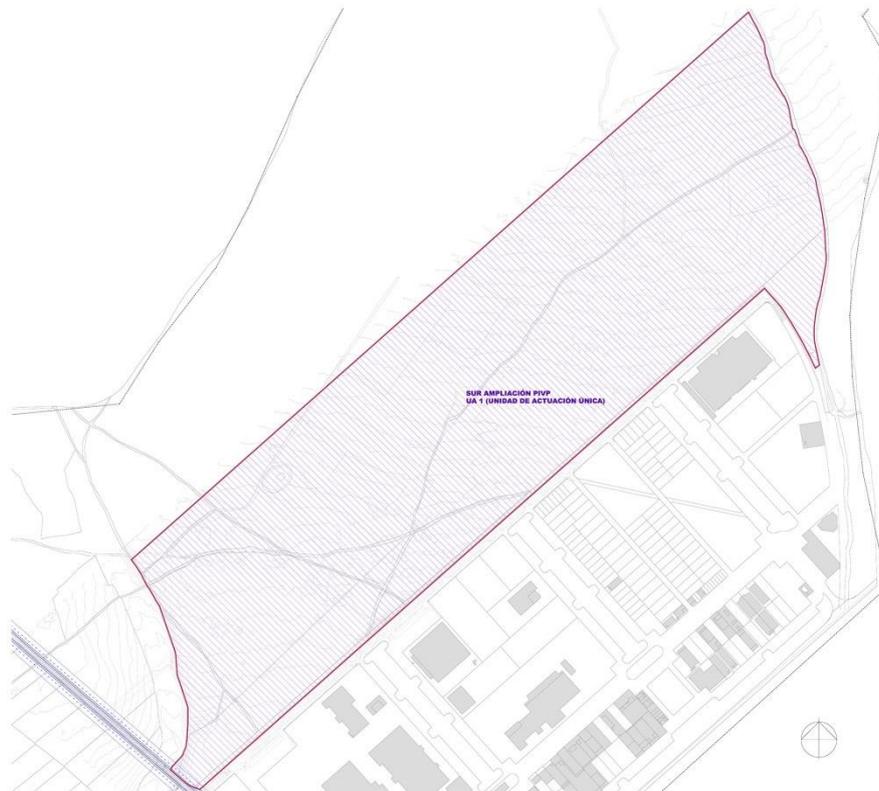


Ilustración 42. Unidad de actuación única del ámbito



Ilustración 43. Planos de parcelación propuesta (arriba) y de superposición entre la parcelación catastral existente y la parcelación propuesta por el Plan Regional (abajo)

En relación con las anteriores determinaciones, la actuación amparada por el Plan Regional es de carácter público, promovida por la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL), actuando esta sociedad como urbanizador del futuro sector.

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 (390.559.668 € a 31 de diciembre de 2020, según su último informe de cuentas anuales, con un beneficio anualizado de 1.705.375 €) y 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 definitiva del Plan.

2.e. 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 no obstante en su cuerpo normativo la condiciones básicas de urbanización correspondientes a un Proyecto de Actuación en suelo urbanizable. 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, a nivel de esquema, los trazados y puntos de conexiones externa de las redes de infraestructuras, así como algunas condiciones materiales, que se reflejan en la cartografía, con un nivel de definición acorde a las escalas gráficas del documento. Estas condiciones básicas y la geometría de los trazados serán precisadas, y en su caso modificadas, en el correspondiente Proyecto de Urbanización, que complete y desarrolle las determinaciones completas. Dicho proyecto de urbanización podrá definir fases de ejecución secuenciada, que habiliten la dotación de servicios completas a determinadas zonas o parcelas, garantizando la solvencia funcional completa de los requerimientos y compromisos de la actuación establecidos en el presente Plan Regional y en el propio proyecto de Urbanización.

Para el abastecimiento se conectará una nueva tubería desde el depósito regulador, a la red mallada de distribución, todo en Polietileno. Se dotará a la ampliación del Polígono de riego al menos en los espacios libres públicos centrales, bajo criterios de optimización de los consumos de agua, y pautas de tratamiento material de la urbanización y la vegetación -incluidas como indicativas en anexo de este documento-, que contribuyan a mitigar los efectos del cambio climático. En los espacios libres perimetrales, y particularmente en aquellos en contacto con elementos ambientales (arroyos), se realizará un tratamiento naturalizado y uso de especies autóctonas o xerófilas que minimice las necesidades de mantenimiento. En todo caso se deberá garantizar que cuenten con acceso suficiente a los recursos hídricos necesarios para su adecuada conservación, contando en su caso con acceso a la red de riego.

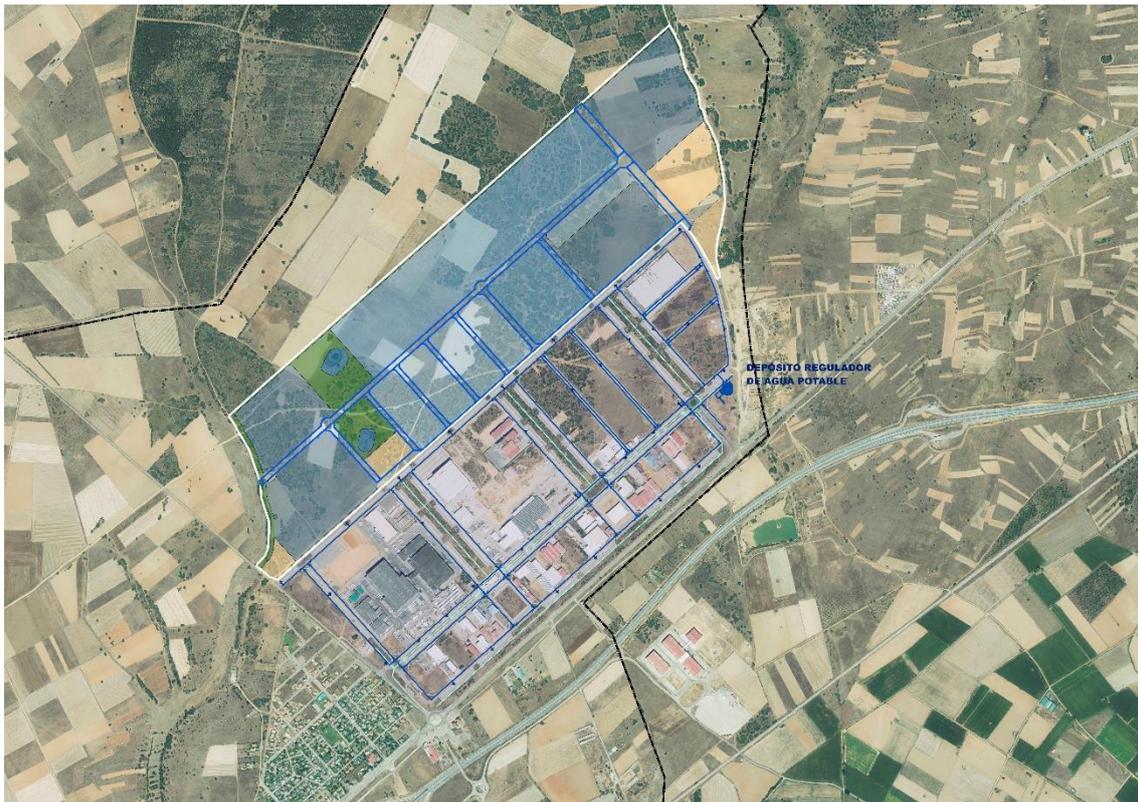


Ilustración 44. Esquema de la red de abastecimiento propuesta por el Plan Regional

En cuanto al saneamiento, en red separativa, se proyecta un nuevo emisario para la fecales que conectará con el existente, y para la red de pluviales se proyecta un nuevo colector, con un tanque de tormentas y emisario de vertido –las aguas del tanque de tormentas se bombearán a la EDAR existente-. Para diámetros inferiores a 800 mm, en PVC corrugado y para diámetros mayores en hormigón armado.

Según refiere el informe de la C.H.D., la depuradora municipal actualmente solo está diseñada para tratar aguas residuales biodegradables. Los vertidos no biodegradables procedentes de actividades ubicadas

en el ámbito de este Plan Regional únicamente serán admisibles, previo informe de dicho Organismo de cuenca (art. 245.4 del RDPH), si reciben un tratamiento de depuración previo antes de su vertido a colector que les confiera biodegradabilidad, o bien sean tratados de forma específica y separada en la depuradora municipal, que deberá ampliarse con un tratamiento adicional que permita eliminar los contaminantes no biodegradables. El Plan Regional contempla ambas medidas complementariamente; está proyectada la ampliación y mejora de la EDAR municipal, con una sección de tratamiento específico del agua industrial, y se incluyen en normativa condiciones de vertido específicas para cada industria que se instale en el polígono. Esta separación del vertido de agua industrial, se realizará conjuntamente para el polígono y su ampliación planificada, mediante un nuevo colector específico hasta la depuradora.

Además de resolver las necesidades de ampliación de la EDAR existente, se condicionan en el Plan Regional los vertidos indirectos de aguas residuales procedentes de la ampliación del polígono a lo siguiente:

- La prohibición de realizar vertidos en tiempo seco por los aliviaderos (artículo 259 ter.1.c del Reglamento de Dominio Público Hidráulico)
- La prohibición de realizar vertidos de aguas con sustancias peligrosas y de proceso industrial en los aliviaderos actualmente existentes en la depuradora (artículo 259 ter.2.c del RDPH)
- El cumplimiento de los valores límite de emisión no podrá alcanzarse mediante técnicas de dilución (artículo 245.5.b) del RDPH).

Es también reseñable que se incluye la obligación de ejecutar la urbanización introduciendo sistemas urbanos de drenaje sostenible.

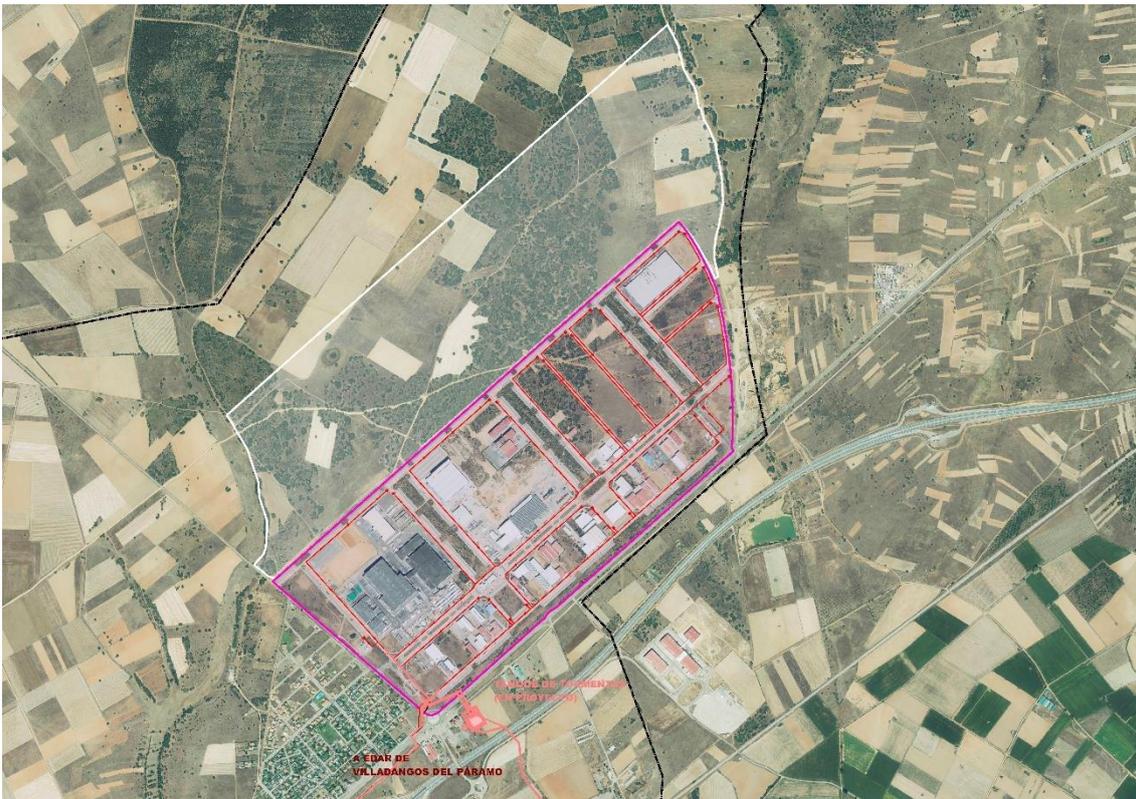


Ilustración 45. Esquema de la red de saneamiento-pluviales propuesta por el Plan Regional

El suministro de energía eléctrica se plantea, en una primera etapa de funcionamiento, con un refuerzo de la actual subestación eléctrica.



Ilustración 46. Esquema de las redes de electricidad y gas propuestas por el Plan Regional

La red de gas se proyecta en extensión directa de los ramales proyectados en el polígono actual, en tubería de acero, con las pertinentes instalaciones de control de reparto y presión.

Igualmente la red de telecomunicaciones se plantea como extensión de la preexistente en el polígono actual, cableados en conducciones de polietileno.

Además de los refuerzos requeridos en algunas infraestructuras viarias –glorietas y nudos de acceso-, ya apuntados en otros apartados de este documento, se han previsto y valorado unos refuerzos de infraestructuras de las redes actuales para garantizar la conexión y ampliación solvente de la redes necesarias en la ampliación objeto de este Plan en los capítulos del suministro de energía eléctrica –sobre la subestación existente-, y especialmente en las de saneamiento, con un proyecto de emisarios, colectores y tanque de tormentas que complete y mejore el funcionamiento de la red de pluviales, la más comprometida funcionamiento, con una reserva a futuro suficiente.



Ilustración 47. Esquemas de redes de servicios propuestos por el Plan Regional

Los viarios propuestos en el Plan Regional se plantean en continuidad con los viarios del actual polígono industrial de Villadangos. Las pendientes longitudinales no superan en ningún caso el 6% máximo

establecido por la legislación en materia de accesibilidad universal. Mayoritariamente los viales tienen unas pendientes que oscilan entre el 1 y el 2% máximo.



Ilustración 48. Imagen del plano PO 07 Propuesta de urbanización. Red Viaria.

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 registrarán por lo dispuesto en la Ley de Contratos del Sector Público (art 231 y ss. gg.).

Los residuos industriales tendrán el adecuado tratamiento que rige su exigente legislación sectorial estatal y autonómica, con el traslado a un centro de tratamiento habilitado. En la política y programas regionales vigentes en esta materia se definen criterios y propuestas territoriales, incluyendo la articulación de acuerdos y concesiones con empresas especializadas, por lo que no se estima oportuno prelozar como equipamientos públicos del sector planificado una parcela específica para estas funciones.

2.f. 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 de Castilla y León, para cada una de las determinaciones del Plan Regional se indica su carácter pleno, básico u orientativo, condición que define 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:

- **Determinaciones urbanísticas**, son de aplicación plena.
- **Determinaciones de actuación**, son de aplicación básica
- **Determinaciones de reparcelación**, son de aplicación básica
- **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.g. 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 afectados.

En particular, la aprobación del Plan Regional supone la modificación de las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo (León), aprobadas definitivamente el 30 de enero de 2003 (BOCyL de 3 de abril de 2003), en el ámbito objeto de este instrumento del territorio, en los aspectos que se detallan a continuación:

- Se modifica la clasificación del suelo vigente en el ámbito del Plan Regional, pasando los terrenos en su ámbito actualmente clasificados como suelo rústico común a clasificarse como suelo urbanizable. Esto afecta a 1.841.030 m² de suelo rústico.
- Se incorpora a las Normas Urbanísticas Municipales un nuevo sector de suelo urbanizable de uso predominante industrial que engloba la totalidad de los terrenos incluidos en el Plan Regional, definiéndose sus condiciones de ordenación general y la remisión específica a las condiciones de ordenación establecidas por el Plan Regional.

2.h. 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.

3. ALCANCE Y EFECTOS ECONÓMICOS DE LAS ACTUACIONES

3.a. Inversiones asociadas a la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo y efectos económicos previsibles

El Polígono Industrial de Villadangos del Páramo constituye uno de los polos de actividad, empleo e inversión actual más importantes de la provincia de León. El volumen en puestos de trabajo, en torno a 5.000 hoy, con más de 36 empresas implantadas, vinculadas a actividades muy variadas de construcción, servicios, talleres, producción de maquinaria y tecnología, industria circular del aluminio o el acero, y fundamentalmente plataformas logísticas y de distribución –alimentaria, telecomunicaciones, material deportivo..., suponen un motor económico sustantivo tanto para la comarca como en el noroeste de la Comunidad. La privilegiada accesibilidad y comunicaciones –transporte por carretera, ferrocarril o aeropuerto-, ha funcionado como aliciente para generar una demanda de suelo industrial continuada, que se traduce en la actualidad en destacadas expectativas de crecimiento, con diversos proyectos de implantación, particularmente de grandes operadores logísticos de escala nacional e internacional.

Las actuaciones amparadas por este Plan Regional suponen atender a estas demandas, ampliando en más de 1,8 millones de m² de superficie la capacidad de esta área de desarrollo económico de escala autonómica actualmente próxima al límite de su capacidad de acogida, ofreciendo nuevos suelos para la implantación de actividades productivas e incrementando la flexibilidad y disponibilidad de parcelas con adecuado grado de dotación y servicios.

El monto global de las inversiones previstas para llevar a cabo la actuación, asumidos por la Junta de Castilla y León, se estima inicialmente en 44 millones de euros, que incluiría la adquisición de los terrenos, los costes de proyectos, y la urbanización material del nuevo polígono, incluyendo los refuerzos y mejoras de algunas infraestructuras externas y los gastos financieros.

INVERSIONES PREVISTAS PLAN REGIONAL AMPLIACIÓN POLÍGONO INDUSTRIAL VILLADANGOS	
Proyectos y gastos tramitación	0,25 M. de €
Costes Obras de Urbanización interna sector	27,50 M. de €
Costes refuerzos infraestructuras externas	11,50 M. de €
Costes financieros	2,15 M. de €
Total actuación urbanizadora	41,40 M. de €
Adquisición del suelo	2,60 M. de €
Total actuación	44,00 M. de €

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 regional que a través de la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León asume la condición de promotor de la actuación y urbanización del nuevo sector, asumiendo la totalidad de los costes de ejecución asociados al desarrollo de este; por otra, el Ayuntamiento de Villadangos del Páramo como administración local que, en el marco del desarrollo urbanístico previsto para el ámbito, será receptor de las nuevas cesiones dotacionales derivadas del desarrollo del ámbito. El Ayuntamiento de Villadangos del Páramo no será, como resultado de la actuación, receptora de aprovechamiento de cesión en tanto no tiene para esta actuación, desarrollada mediante un instrumento de ordenación del territorio, la condición de administración actuante. Tampoco corresponderá al Ayuntamiento de Villadangos del Páramo la realización de aportación económica alguna a los procesos de urbanización y ejecución de infraestructuras, internas o externas, gastos que son asumidos por la administración promotora. La condición de administración actuante corresponde a la Junta de Castilla y León como órgano competente para la tramitación y aprobación del Plan Regional en aplicación del artículo 24 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, siendo la receptora de los aprovechamientos urbanísticos que excedan los derechos de los propietarios.

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, será la Administración Regional, a través de la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente SOMACyL, como promotora del Plan Regional y agente urbanizador, la que asuma las cargas y compromisos de la actuación urbanística, que comprende los costes asociados a la obtención de los terrenos (compraventa), y la ejecución de las obras de urbanización, incluyendo la elaboración de los proyectos técnicos y estudios que en su caso sean requeridos así como posibles refuerzos externos. La estimación económica de dichas actuaciones ha sido referida en el epígrafe precedente relativo a la evaluación económica, cifrándose en el entorno de los 44 millones de euros. Como se ha señalado previamente, el volumen de activos de SOMACyL así como las actividades e inversiones realizadas por la sociedad, que incluyó para el último ejercicio compromisos de inversión por encima de los 25 millones de euros, permiten asumir los costes económicos asociados a la actuación.

Como resultado del desarrollo de la actuación, la administración regional, 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 elaboración y tramitación del Plan Regional en virtud de la Orden de la Consejería de Economía y Hacienda por la que se delegan competencia para la tramitación del Plan Regional.

En relación con la administración local, el Ayuntamiento de Villadangos del Páramo interviene en la actuación como receptor de los terrenos destinados por el desarrollo urbanístico a cesiones (equipamientos, espacios libres y viario). El saldo final para la administración local resulta netamente positivo, con un incremento de sus dotaciones públicas, que se reciben sin cargas y urbanizadas, de 471.306,27 m² (137.091,83 m² de equipamiento público, 143.533,76 m² de espacio libre público, 190.680,68 m² de viario público). 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 hasta su recepción definitiva por la administración local.

La aprobación del Plan Regional habilita la implantación en el nuevo sector de suelo urbanizable de hasta 912.106,05 m² de usos industriales y logísticos, 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 10 millones de €. Adicionalmente, los ingresos derivados del Impuesto de Bienes Muebles podrían ascender, en el supuesto de desarrollo completo del sector, a 2 millones de € anuales. Todo ello garantiza, en su traducción económica, un efecto directo muy positivo 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 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.

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

Para el inicio del procedimiento de tramitación ambiental, se presentó ante el órgano ambiental un documento de avance del Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial del Villadangos del Páramo junto con un documento inicial de la Evaluación Ambiental Estratégica, para su sometimiento al preceptivo trámite de consultas, de acuerdo con lo establecido en artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Atendiendo al referido marco legal, el Plan Regional se encuentra sometido al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, por encuadrarse dentro de los supuestos previstos en el artículo 6.1.a de la Ley 21/2013, y en particular por tratarse de una actividad destinada al desarrollo de un polígono industrial, 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.

A partir de esta documentación, la Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental evacuó el Documento del Alcance del Estudio Ambiental Estratégico del Plan Regional para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo (León), a través del que se explicita el contenido, amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del Estudio Ambiental Estratégico.

El Estudio Ambiental Estratégico, que acompaña este documento de tramitación del Plan Regional, desarrolla los contenidos y análisis señalados en el referido documento de alcance, reproduciéndose en este capítulo los contenidos de su Resumen no Técnico referidos a los valores ambientales, efectos previsibles y medidas a adoptar.

4.a. Valores ambientales presentes en el ámbito del Plan Regional

La ampliación del Polígono Industrial del Villadangos del Páramo propuesta se desarrolla en un conjunto de terrenos rústicos situados al este del término municipal y colindantes con el área industrial actual. Se trata de suelos de naturaleza rústica, utilizados por actividades agrícolas y parcialmente ocupados por arbolado, con más de la mitad de la superficie de roble melojo y encinas. Los principales elementos ambientalmente relevantes en el área son dos lagunas endorreicas que serán, dentro de la ordenación propuesta del área industrial, integradas dentro del sistema de espacios libres públicos del polígono.

Estas lagunas, denominadas Laguna de arriba y Laguna de Abajo (esta última prácticamente sin agua la mayor parte del año), suponen los únicos testigos remanentes de un número muy superior de ellas que hubo en el pasado y que tienen su origen en que la capa superficial del terreno, permeable, es de débil grosor y la capa de arcilla subyacente, que impide el paso del agua, unida a la poca pendiente del terreno que no facilita la escorrentía, favorece encharcamientos estacionales debidos al agua de lluvia, y que servían antiguamente de abrevadero para el ganado. Las dos lagunas existentes en el ámbito del Plan Regional no se encuentran incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas (como sí lo está, por ejemplo, la Laguna de Villadangos o "El Estanque"), si bien sí se encuentran identificadas dentro de las teselas de Hábitats de Interés Comunitario.

Por otra parte, los terrenos no se encuentran incluidos dentro de ninguna figura de protección de rango autonómico, estatal o europeo tales como la Red de Espacios Naturales, la Red Natura 2000 (ZECs y ZEPAs) o Montes de Utilidad Pública (aunque son próximos por el norte el monte 94 en el término municipal de Cimanes del Tejar). En cuanto a la flora protegida, hay citas de tres especies del catálogo es especies protegidas, en régimen de atención preferente, principalmente asociadas a sistema lagunares. No se reconocen elementos de fauna sujetos a protección ni áreas afectadas por planes de recuperación de especies protegidas. Sí debe reseñarse la notable presencia de monte bajo y arbolado en la zona, (95

ha, 51% superficie del ámbito) fundamentalmente formado por ejemplares de melojo y encina, también identificado como parte de un Hábitat de Interés Comunitario de carácter no prioritario.

Desde el punto de vista hidrológico, el ámbito del Plan Regional, además englobar las dos lagunas endorreicas referidas anteriormente, se identifica la afección de dos cursos hídricos lineales: por una parte, el arroyo del Valle de Fontecha, que define el límite oeste del ámbito; y el arroyo de la Reguera de Valtarafón, que lo cruzaría en la zona este. Ambos constan en la cartografía oficial de la Confederación Hidrográfica del Duero, si bien la presencia del arroyo de la Reguera de Valtarafón no se aprecia en superficie. En cualquier caso, ambos elementos estarían sujetos a las limitaciones de la Ley de Aguas, estando los terrenos del Plan Regional parcialmente sujetos al régimen de autorizaciones de la Zona de Policía de estos cursos de agua.

La afección más extendida sobre el conjunto de terrenos objeto del Plan Regional es la correspondiente a la presencia de Hábitats de Interés Comunitario. Se trata de áreas caracterizadas por la presencia de hábitat naturales amenazados o de extensión reducida, representativos de características típicas de uno o varias regiones biogeográficas. Dentro de ellos destacan los Hábitats Prioritarios, aquellos amenazados de desaparición cuya conservación supone una especial responsabilidad. Dentro del ámbito del Plan Regional se identifican dos teselas del hábitat prioritario 3170 “Estanques temporales mediterráneos”, que se corresponden con las ya referidas lagunas endorreicas que el Plan Regional propone preservar mediante su integración en los espacios libres de la ordenación, conservando la vegetación existente en su entorno.

El ámbito del Plan Regional es espacialmente coincidente con otros dos Hábitats de Interés Comunitario, de carácter no prioritario. Por una parte, el Hábitat 6420 “Formaciones de pradera-juncal de juncal churrero (*Scirpoides holoschoenus*)”, que define una banda de terrenos asociada al arroyo del Valle de Fontecha. Se trata de comunidades mediterráneas de juncos y grandes hierbas, ambos de carácter higrófilo, que prosperan sobre suelos de muy distinta naturaleza (arenosos o no, eutróficos u oligotróficos) pero con freatismo de carácter estacional. El Plan Regional integra esta zona, localizada en el límite oeste del ámbito de actuación, en las áreas destinadas a espacios libres públicos.

El tercero de los hábitats identificados, de amplia extensión superficial, es el 9340 “Bosques esclerófilos mediterráneos” dominados por la presencia de distintas variedades de encina (*Quercus ilex*) y que se corresponde con las zonas arboladas que atraviesan el ámbito del Plan Regional y también del actual Polígono Industrial, encontrándose por ello ya alteradas y reducidas en su extensión respecto a la de las teselas aportadas por la cartografía del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Las actuaciones derivadas del Proyecto Regional minimizan en todo caso la afección de estos hábitats a través de la propia ordenación.

Por otra parte, en el entorno del ámbito del Plan Regional se identifican dos vías pecuarias. La más relevante es el denominado Cordel de León, que discurre paralelo a la carretera nacional N-120 por el límite sur del Polígono Industrial existente, no teniendo por tanto afección directa sobre el ámbito de este instrumento de ordenación del territorio. La segunda vía pecuaria es el denominado Cordel de las Raposeras, y define el límite este del ámbito del Plan Regional.

En cuanto al patrimonio arqueológico y cultural, los yacimientos constatados en el término municipal están alejados del ámbito del Plan Regional, mientras que destaca el Camino de Santiago, que en ese tramo es coincidente en paralelo con la carretera N-120, y por tanto no afectado directamente por el Plan Regional.

En cuanto a los posible riesgos presentes en el ámbito y entorno, de acuerdo con la información proporcionada por el Portal de Protección Civil de Castilla y León, el municipio de Villadangos del Páramo está sujeto a los siguientes niveles de riesgo:

- Riesgo de inundación: Riesgo potencial poblacional bajo. De acuerdo con los datos detallados del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables del Ministerio de Transición Ecológica, no se identifican riesgos específicos de inundabilidad sobre el ámbito del Plan Regional.
- Riesgo de Incendios forestales: Peligrosidad de incendios forestales bajo/Riesgo local de incendios forestales bajo.
- Riesgos geológicos: Susceptibilidad de deslizamiento de laderas medio-bajo
- Riesgo meteorológico: Peligro potencial alto por heladas. No se contempla la existencia de riesgos ligados a precipitaciones o vientos.
- Riesgos tecnológicos: En el actual Polígono Industrial de Villadangos del Páramo existe una industria incluida en el catálogo SEVESO, de nivel inferior: Nedgia Castilla y León S.A. Se corresponde con un establecimiento de almacenamiento “Planta Satélite” de Gas Natural Licuado, estando el ámbito del Plan Regional afectado por su Zona de Alerta e Intervención.
- Riesgos en el transporte: El ámbito del Plan Regional es próximo al trazado del ferrocarril León- Galicia, catalogado como de riesgo alto en relación con el transporte de mercancías peligrosas. Por su parte, la autovía AP-71 presenta un riesgo en relación con el transporte de mercancías por carretera de nivel medio.

4.b. Posibles impactos ambientales

El Estudio ambiental estratégico, teniendo en consideración los valores ambientales más relevantes presentes en el territorio, y las principales acciones a desarrollar, según la previsión de ordenación del nuevo sector de ampliación del Polígono industrial de Villadangos del Páramo, se han evaluado los impactos que pueden existir, tales consideraciones sobre la planificación urbanística, teniendo en cuenta los usos y servicios potenciales previstos.

- En lo que se refiere a la atmósfera y el cambio climático, supondrá un aumento del tráfico de vehículos, así como posibles focos de contaminación atmosférica y lumínica derivados de la implantación de las nuevas actividades, si bien no pueden evaluarse cuantitativamente debido a que el Plan no desarrolla el tipo de industrias que se van a implantar, si bien tomando como referencia las actuales expectativas y empresas del actual polígono, puede producirse un incremento de vehículos de transporte (camiones y furgonetas), que puede considerarse de forma significativa el incremento de emisiones a la atmósfera en el ámbito de ampliación.
- En sí mismo el Plan Regional no afecta directamente sobre los posibles impactos sobre la geología y geomorfología. Serán durante las obras de construcción de adecuación urbanística, así como de las infraestructuras de comunicación y posterior instalación de las edificaciones e instalaciones de las empresas que se implanten las que tengan efectos ambientales.

En el sector no se prevén grandes movimientos de tierras, debido a la configuración orográfica de los terrenos, adecuándose a las morfologías de los mismos.

- En lo que se refiere a los suelos, cualquier actividad de construcción de nuevas instalaciones o urbanización se encuentra directamente relacionada con posibles impactos derivados de la remodelación del terreno, de una incorrecta gestión de residuos o sustancias peligrosas (maquinaria y vehículos) o de otros vertidos asociados a la explotación de la actividad; y en particular la gestión final de los residuos de la propia actividad. Si bien son impactos accidentales de escasa probabilidad de ocurrencia ya que en todo momento este desarrollo habrá de atenerse a la legislación de suelos y de vertidos; y en el caso de las obras efectuadas sobre suelo urbano consolidado, de magnitud nula.
- Asimismo, sobre las posibles afecciones en la calidad de las aguas (subterráneas y superficiales), se deberán cumplir con la normativa de aplicación, y en concreto con lo

establecido en la ordenanza correspondiente a vertidos, así como con la demás legislación de ámbito supramunicipal (principalmente Ley de Aguas y Reglamento del Dominio Público Hidráulico), por lo que deberán contar con las medidas necesarias para evitar la contaminación de las aguas.

Desde el punto de vista hidrológico, en el ámbito del Plan Regional, además de englobarse las dos lagunas endorreicas referidas anteriormente, se identifica la afección de dos cursos hídricos lineales: por una parte, el arroyo del Valle de Fontecha que define el límite oeste del ámbito; y el arroyo de la Reguera de Valtarafón, que lo cruzaría en la zona este. Ambos constan en la cartografía oficial de la Confederación Hidrográfica del Duero, si bien la presencia del arroyo de la Reguera de Valtarafón no se aprecia en superficie. En cualquier caso, ambos elementos estarían sujetos a las limitaciones de la Ley de Aguas, estando los terrenos del Plan Regional parcialmente sujetos al régimen de autorizaciones de la Zona de Policía de estos cursos de agua, quien deberá determinar la situación actual y posibles afecciones de ambos elementos.

- Por otro lado, respecto a la flora y vegetación, será el factor de mayor impacto, debido a que buena parte de las parcelas corresponden con una notable masa arbolada de encinas y melojos de monte bajo, más de la mitad de la superficie, también identificado como parte de un Hábitat de Interés Comunitario de carácter no prioritario, que se verá afectado por la ordenación propuesta, y por lo tanto deberá eliminarse parte de esa masa forestal para poder ejecutar la urbanización, y posterior ir eliminando casi hasta su totalidad con la incorporación de nuevas empresas al sector.

En la zona se citan varias especies de flora catalogada, principalmente especies hidrófitas, por lo que su posible afección se verá reducida debido a que las lagunas, hábitats donde pueden aparecer dichas especies, estarán protegidas de la urbanización al ser integradas en sendos espacios libres públicos con el objeto de preservar sus cualidades naturales.

- En cuanto a la fauna, esta puede verse afectada, dado el cambio de uso del suelo y eliminación de hábitats forestales con potencial presencia de fauna de la zona, incrementando la antropización de la zona, presencia humana, y por tanto eliminación de hábitats de campeo para alimentación que actualmente utiliza la fauna en el ámbito de la actuación.

No obstante, estamos ante un área colindante con una zona muy antropizada, como es el actual polígono industrial, y las principales especies relevantes son de avifauna, con elevada capacidad de movimiento y traslación a hábitats más favorables.

- En cuanto a las figuras de especial protección ambiental, debido a su inexistencia en el ámbito de actuación y ámbito de influencia, no se verán afectadas.
- El patrimonio cultural, no se tiene constancia de presencia de yacimientos, habiéndose realizado un estudio arqueológico intensivo sobre el terreno, que no arroja hallazgos y cuyas conclusiones se incorporan al expediente del Plan.

En cuanto a los bienes culturales, en el entorno del ámbito del Plan Regional se identifican dos vías pecuarias. La más relevante es el denominado Cordel de León, que discurre paralelo a la carretera nacional N-120 por el límite sur del Polígono Industrial existente, no teniendo por tanto afección directa sobre el ámbito de este instrumento de ordenación del territorio. La segunda vía pecuaria es el denominado Cordel de las Raposeras, y define el límite este del ámbito del Plan Regional, y por lo tanto puede verse afectada si no se respetan sus límites.

- Respecto al medio perceptual, siempre se habrá de cumplir la normativa urbanística vigente y la normativa ambiental de aplicación en cada caso, garantizando su ubicación en zonas aptas (las que determine el ordenamiento urbanístico) o estableciendo las medidas que establece la normativa urbanística sobre alturas o sobre la integración urbana de edificaciones (colores, sistemas de iluminación, etc.).

- El Plan Regional prevé la conexión a las redes de infraestructuras ya existentes, ciclo de agua, gas, electricidad, etc, a las ya existentes en el actual polígono industrial, por lo que no se consideran impactos significativos sobre dichas infraestructuras.
- Y desde el punto de vista socioeconómico, como ya se ha indicado, la ampliación del Polígono Industrial conllevaría el incremento de la actividad empresarial, con la puesta en escena de nuevas empresas y ampliaciones de las ya establecidas, con el incremento, por tanto, de empleos. Además, los impactos inducidos sobre otras empresas e inversiones indirectas relacionadas con las distintas actividades que se desarrollen, supondrán en definitiva unos previsible efectos muy positivos sobre la economía local y regional y en particular sobre el empleo

4.c. Medidas previstas para mitigar los impactos ambientales

Se han desarrollado, en función de la tipología de impactos, así como del carácter y objeto del Plan Regional, una serie de medidas de protección, mitigación e integración ambiental en pro de minimizar las futuras actuaciones a desarrollar.

Entre las más destacadas están el uso racional de los materiales, la integración ambiental y paisajística en el desarrollo de la ordenación, creación de zonas verdes con la utilización y desarrollo de especies vegetales aptas para el territorio, con bajos requerimientos hídricos.

En cuanto a las medidas para mitigar y mejorar los aspectos de gestión del agua, se han propuesto una serie de recomendaciones para el ahorro de agua, uso racional del mismo, gestión adecuada de los sistemas de abastecimiento y saneamiento.

Se establecen una serie de medidas para la mejora de la eficiencia energética, principalmente de los edificios y actividades que se desarrollen en el Polígono industrial, todo ello encaminado a mitigar el impacto ambiental y afección sobre el cambio climático.

Como medida protectora ya establecida por el propio Plan Regional, en lo referente a las lagunas endorreicas, y sus correspondientes hábitats de interés comunitario de carácter preferente, el Plan Regional propone preservar mediante su integración en los espacios libres de la ordenación, conservando la vegetación existente en su entorno.

Como consecuencia del impacto que supondrá la eliminación de una masa forestal de monte bajo de roble melojo y encina, de unas 95 ha., se propone su compensación mediante la reforestación de, al menos, la misma superficie que la afectada.

Las medidas de integración paisajística del Plan Regional se han establecido en base a la búsqueda de la máxima integración paisajística del sector, de sus usos y construcciones, mediante una adecuada disposición de los espacios libres y de las áreas verdes, así como de una regulación de las características constructivas de los edificios y de sus áreas de movimiento que minimice su impacto visual, integrando en la medida de lo posible la actual vegetación que quede sin afectar.

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 acompaña en su procedimiento reglado de tramitación ambiental.

Igualmente se han tenido en consideración los principios de la Estrategia de Economía Circular de Castilla y León 2021-2030, en aspectos como la energía o la gestión de residuos. En este capítulo específico, el marco del Plan Integral de Residuos de Castilla y León –Decreto 11/2014, de 20 de marzo, y la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, junto al Real Decreto 105/208, de 1 de febrero, que regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, implican un marco muy completo y exigente para los proyectos y planes como el presente, orientados a espacios productivos y actividades industriales.

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, residuos- 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, incorporados los componentes ambientales en el diseño del plan, tal como se expone 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 la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo 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, el impacto del Plan Regional se evalúa como positivo para las personas con discapacidad. Ello se justifica por la adopción de medidas de mejora de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas tales como la nueva dotación de espacios libres públicos, el viario público concebido con dimensiones adecuadas para la libre circulación de personas con movilidad reducida, o la creación de un número significativo, superior al mínimo exigido por normativa, de plazas de aparcamiento adaptadas, convenientemente distribuidas por todo el ámbito.

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 Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo es habilitar, mediante el establecimiento de las condiciones de ordenación urbanísticas necesarias, la creación de una oferta de suelo destinada a usos industriales y logísticas que amplíe las capacidades de acogida de iniciativas empresariales del actual Polígono Industrial. La ampliación que se promueve a través del Plan Regional se orienta específicamente a incrementar la capacidad de acogida de empresas orientadas al sector de la logística, aprovechando la accesibilidad multimodal del ámbito de actuación, la disponibilidad de superficie para implantación de este tipo de instalaciones y las posibilidades de creación de sinergias entre los distintos operadores ya implantados y previstos.

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 con elevada capacidad para la generación de empleo, impulsando la consolidación, ampliación y atracción de actividades empresariales.

El municipio de Villadangos del Páramo cuenta en la actualizad con una población de 1.214 habitantes (Padron 2021) con un mayor porcentaje de hombres (653, el 53,79 %), que de mujeres (561, el 46,41 %). No se trata de una diferencia significativa, si bien es la inversa a la dominante a nivel provincial y autonómico, ámbitos en los que el número de mujeres supera ligeramente al de hombres. Así, en el caso de la provincia de León, para una población global de 451.706 habitantes, la población masculina supone un 48,60 % del total frente a un 51,40 % de mujeres.

Dada la entidad municipal de Villadangos del Páramo, los datos referidos a empleo, tasas de paro y actividad, desagregados por sexos, presentan distorsiones importantes derivados de tendencias estacionales. Por el rango de actividad e influencia del área industrial objeto de este Plan Regional, que supera el ámbito municipal y presenta un interés subregional, puede resultar más preciso abordar datos de escala provincial. En este sentido, para el segundo trimestre de 2022 la tasa de paro registrado a nivel provincial es de un 10,62 % y la de empleo –cociente entre el total de ocupados y la población de 16 y más años--de un 47,56 %. En el caso de las tasas de paro, no existe una diferencia significativa entre hombres y mujeres, aunque es mayor esta última (10,55 frente a 10,70) sí siendo no obstante significativa la diferencia en la tasa de empleo (50,69 frente a 44,60). Una diferencia análoga se identifica en la tasa de actividad -- cociente entre la población activa y la población en edad de trabajar--que se sitúa en el 56,67 % y 49,94 % para hombres y mujeres respectivamente.

Estas diferencias de tasas de actividad y empleo han evolucionado en cualquier modo de forma positiva en las últimas décadas, reduciéndose progresivamente las diferencias en el acceso al trabajo entre ambos sexos. Así, en el año 2002, primero de la serie histórica aportada por el INE, la diferencia entre las tasas de actividad de hombres y mujeres era superior a los 22 puntos porcentuales, habiéndose reducido a menos de 7 en las últimas dos décadas, lo que es muestra del progresivo incremento del acceso de la mujer al mercado laboral, aunque aún no pueda hablarse de una situación paritaria. Las diferencias en la tasa de empleo hace dos décadas eran incluso más acusadas, con una diferencia de más de 25 puntos porcentuales (hoy reducida a 6). Resulta en ambos casos significativo observar como

las tasas entre la población masculina apenas han variado, pero sí existe un progreso constante en los indicadores relativos a mujeres que se acusa en determinados periodos temporales, con un incremento significativo en la actividad laboral femenina en los últimos dos años. De modo análogo, las tasas de paro entre ambos sexos han ido reduciendo sus diferencias hasta ser en la actualidad, para el conjunto de la provincia, de similar valor.

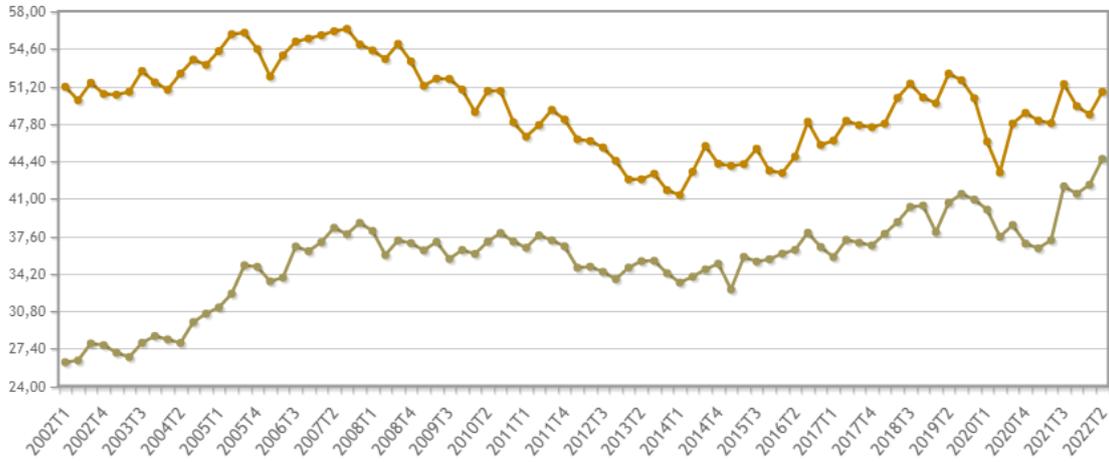


Ilustración 49. Evolución histórica de la tasa de empleo de hombres y mujeres.

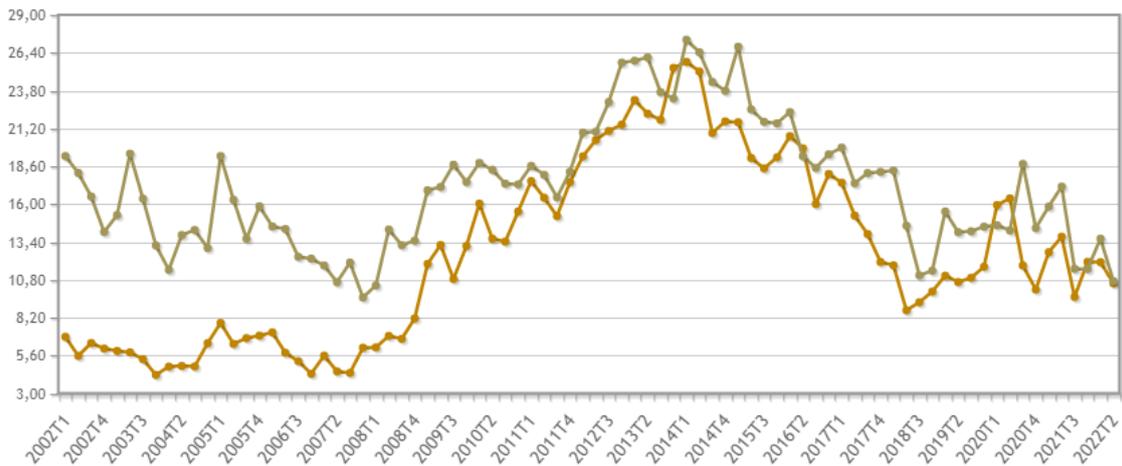


Ilustración 50. Evolución histórica de la tasa de paro de hombres y mujeres.

Cabe no obstante señalar, en relación con el objeto específico del Plan Regional, que es la creación de un ámbito para la implantación de actividades económicas vinculadas al sector de la logística, la desigualdad aún existente en el perfil de las personas trabajadoras del sector, con un claro predominio de hombres frente a mujeres. Si bien no existen datos actualizados para la Comunidad Autónoma de Castilla y León, los datos de Eurostat (2013 Eurostat Labour Force Survey) apuntan a una relación de 1 sola mujer por cada 4 personas trabajadoras en el sector. Si bien algunos subsectores (mensajería, transporte aéreo, postal) presentan unos indicadores menos desequilibrados, el predominio de trabajadores varones sobre trabajadoras es generalizado.

Las perspectivas en relación con la igualdad de acceso al sector son positivas, algo relevante para una actividad económica que solo en 2021 creó un millón de puestos de trabajo. Para impulsar este cambio es de interés potenciar la incorporación de mujeres al sector a través de su cualificación y el impulso de la contratación. Si bien ambas medidas quedan fuera del alcance de las determinaciones de un Plan

Regional como el presente, el desarrollo de la actuación podría complementarse con otras acciones que apunten en este sentido.

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 que amplíe la capacidad de acogida del Polígono Industrial existente.

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 la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo 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.

Este Plan Regional realiza la caracterización del conjunto de los terrenos afectados por el instrumento de ordenación del territorio atendiendo a las condiciones del uso predominante previsto en el ámbito, de tipo industrial, y que se corresponde con la zona acústica 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”.

La definición de la señalada zona acústica implica la obligatoriedad del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que para tales zonas establece la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León en su Anexo II. En particular, los valores objetivo de ruido ambiental en el ámbito serán las siguientes:

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

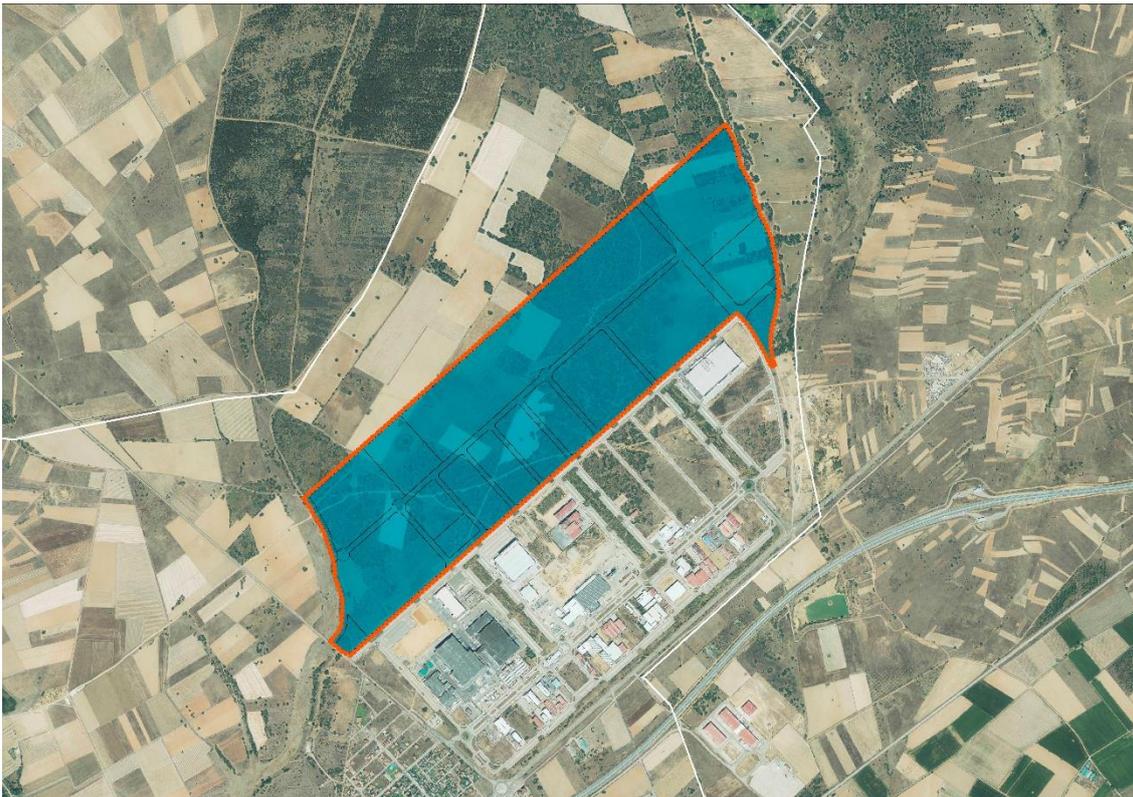


Ilustración 51. Zonificación acústica de los terrenos: en azul, zona “Tipo 4. Área ruidosa”.

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.

ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL	
Superficie	1.841.029,84 m ²
En Suelo Rústico	1.841.029,84 m ²
CLASIFICACIÓN DEL SUELO PROPUESTA	
Suelo Urbanizable	1.841.029,84 m ²
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL	
Superficie total del sector	1.841.029,84 m ²
Dotaciones existentes (Lagunas, con condición de Sistema General)	16.817,75 m ²
Superficie neta del sector	1.824.212,09 m ²
Uso predominante	Industrial
Edificabilidad máxima (índice)	0,50 m ² /m ²
Edificabilidad máxima absoluta	912.106,05 m ²
DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA	
Superficie parcelas uso industrial	1.352.905,82 m ²
Equipamientos públicos	137.091,83 m ²
Espacios libres públicos (pre-existentes 16.818 m ²)	143.533,76 m ²
Viarío público	190.680,68 m ²
INVERSIONES E IMPACTO ECONÓMICO PREVISTO	
Inversión económica (obtención suelo, urbanización, proyectos...)	44,0 M. €

NORMATIVA

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”.

Artículo 2.- Coordinación con otros instrumentos urbanísticos

Las determinaciones de este Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo serán vinculantes en su ámbito de aplicación para los planes, programas y proyectos concurrentes.

Aquellas determinaciones de este Plan Regional que se señalen como de aplicación plena modificarán directamente las de los planes, programas y proyectos a los que resulten contrarias, y en particular las determinaciones de las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo que resulten contradictorias con la ordenación propuesta por este instrumento de ordenación del territorio. En particular, se modifica directamente la clasificación del suelo en el ámbito del Plan Regional, incorporándose asimismo la delimitación de un nuevo sector de uso predominante industrial.

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 mantendrán su vigencia. En particular, seguirán siendo de aplicación sobre el ámbito del Plan Regional las normas de carácter general establecidas por las Normas Urbanísticas Municipales del Villadangos del Páramo, y en particular aquellas relativas a usos, edificación, parcelación y urbanización.

Artículo 3.- Enlaces y conexiones con infraestructura necesarios para la ejecución del Plan Regional

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 prevé la ejecución de dos tipos de actuaciones externas al ámbito sobre el que el instrumento de ordenación del territorio establece sus determinaciones urbanísticas (sector de suelo urbanizable para la ampliación del Polígono Industrial), que serán necesarias para el adecuado funcionamiento de este.

- Actuaciones sobre accesos
 - Nuevo enlace viario sobre la carretera LE-413, con la ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo.
 - Refuerzo del tramo de la LE-413 entre el nuevo enlace y la N-120
 - Refuerzo del enlace viario sobre la carretera nacional N-120 (enlace oeste, con LE-413)
 - Nuevo enlace viario sobre la carretera nacional N-120 (enlace este, con Polígono Industrial Villadangos del Páramo)
- Actuaciones sobre redes de servicios
 - Red de evacuación de aguas pluviales y tanque de tormentas externos al Polígono Industrial

Las referidas actuaciones serán objeto de los correspondientes proyectos técnicos independientes, habilitándose a través de este Plan Regional, que comporta la declaración de utilidad pública e interés social, la obtención de los terrenos por cualesquiera de los procedimientos legalmente establecidos.

Artículo 4.- Condicionantes particulares de carácter sectorial

El conjunto del sector SUR-Ampliación PIPV se encuentra afectado por las servidumbres aeronáuticas del Aeródromo de León, por lo que para cualquier proyecto de construcción, instalación, postes, antenas, aerogeneradores (incluidas las palas), medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares) o plantación que se vaya a llevar a cabo en dicha zona, se debe requerir autorización previa, preceptivamente, del Ministerio de Defensa, administración titular de la infraestructura aeroportuaria. Asimismo requerirá pronunciamiento previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), o del órgano competente del Ministerio de Defensa cualquier instalación que se eleve con una altura superior a los 100 metros sobre el terreno.

Las actuaciones externas al ámbito del Plan Regional que pudieran estar afectadas por las zonas de protección definidas por el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Camino de Santiago del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo deberán atender a los requerimientos normativos establecidos por dicho instrumento de planificación. En particular, los proyectos de infraestructuras y enlaces viarios previstos, incluyendo los refuerzos externos al ámbito reflejados en el Plan Regional, deberán incorporar un estudio específico de adecuación ambiental.

Cualquier obra que pudiera afectar a un cauce público o que esté situada dentro de la zona de policía (arroyo del Valle de Fontecha) 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.

En relación con las afecciones y servidumbres generadas por la derivación ferroviaria particular integrada en el polígono actual, definida mediante DECRETO 13/2020, de 29 de octubre, por el que se aprueba el “Proyecto Regional para una derivación particular para el acceso a la Red Ferroviaria en Villadangos del Páramo (León)”, se atenderá a lo previsto en la Ley del Sector Ferroviario R.D. 38/2015 de 30 de septiembre 2015.

2. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL (P)

Artículo 5.- Clasificación del suelo

El conjunto de los terrenos incluidos dentro del ámbito del Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo queda clasificado como suelo urbanizable.

Artículo 6.- Delimitación del sector de Suelo Urbanizable SUR-Ampliación PIPV

Se delimita sobre los terrenos clasificados como Suelo Urbanizable por este Plan Regional un nuevo sector, denominado SUR- Ampliación PIPV, cuyas condiciones de ordenación general se sintetizan en el siguiente cuadro.

CLASIFICACIÓN DE SUELO	
SUELO URBANIZABLE	
SUELO URBANIZABLE	1.841.029,84 m ²
CONDICIONES DE ORDENACIÓN GENERAL SUR-AMPLIACION PIPV	
USOS	
USO PREDOMINANTE	Industrial
DISCONTINUO	NO
SUPERFICIES	
SUPERFICIE NETA	1.824.212,09 m ²
SUPERFICIE DE SISTEMAS GENERALES	16.817,75 m ²
SUPERFICIE TOTAL	1.841.029,84 m ²
EDIFICABILIDAD	
Índice de edificabilidad máxima	0,50 m ² /m ²
Edificabilidad máxima total	912.106,05 m ²
RESERVAS MÍNIMAS DE SUELO	
ESPACIO LIBRE PÚBLICO (Art 128 RUCyL)	136.815,91 m ²
EQUIPAMIENTO PÚBLICO (Art 128 RUCyL)	136.815,91 m ²
APARCAMIENTOS (Art 128 RUCyL)	9.121 plazas
PLAZOS	
	Según LUCyL/ RUCyL

3. DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA (P)

Artículo 7.- Mecanismos de establecimiento de la ordenación detallada

El Plan Regional establece la Ordenación Detallada completa de la totalidad de los terrenos del sector urbanizable SUR-Ampliación PIVP. Dicha ordenación se formaliza 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.

Artículo 8.- Ordenanza de edificación "Industria Intensiva PIVP"

Corresponde a los ámbitos grafiados en los planos de ordenación con la sigla I-PIVP-I. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como I-PIVP-I serán las establecidas en este artículo y, complementariamente, en las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo para aquellos aspectos no expresamente definidos o regulados en este Plan Regional.

La ordenanza Industria Intensiva PIVP está orientada al establecimiento de actividades industriales en parcelas de tamaño pequeño y mediano, con ocupación elevada y en disposiciones flexibles adaptadas al tamaño de parcela.

- A) Tipología de edificación.

La tipología de edificación será de edificación adosada, pareada o aislada.

En el caso de edificación adosada, la dimensión máxima del frente edificado continuo será de doscientos (200) metros.

- B) Condiciones de uso.

Uso predominante:

- Industrial

Usos compatibles:

- Terciario empresarial
- Terciario comercial
- Dotacional de equipamiento: en todas su clases, excepto el deportivo, en situación de edificio de uso exclusivo
- Infraestructuras e instalaciones técnicas
- Espacios libres
- Viario y aparcamiento

Usos prohibidos:

- Todos los no citados como predominantes o compatibles, y en particular el uso residencial, con la excepción de la posible autorización de una vivienda por parcela,

que no supere los ciento veinticinco (125) metros cuadrados de superficie construida, destinada exclusivamente a la guarda, control y vigilancia de la actividad principal.

- **C) Condiciones generales de edificabilidad y edificación:**
 - Parcela mínima: 1.200 m².
 - Frente mínimo de la parcela: 20 m., debiendo la geometría de la parcela permitir la inscripción de un círculo de 20 m. de diámetro.
 - Edificabilidad máxima sobre parcela: la indicada en el plano de ordenación del Plan Regional, con un máximo de 1,00 m²/m².
 - Posición de la edificación: Retranqueo frontal y posterior de diez (10 metros). Retranqueos laterales de cinco (5 metros) en aquellos linderos en los que no se realice el adosamiento con la edificación en la parcela colindante. En el caso de una parcela a edificar con tipología de edificación pareada que linde con otra de iguales características ya edificada, el adosamiento se efectuará obligatoriamente al lindero donde se halle adosada la edificación existente con anterioridad.
 - Ocupación máxima de parcela sobre rasante: La definida por los retranqueos de la edificación.
 - Ocupación máxima de parcela bajo rasante: se permite la ocupación bajo rasante del 100% de la parcela.
 - Número máximo de plantas: 2 plantas sobre rasante (B+1); se permite asimismo 1 sótano o semisótano.
 - Altura máxima de la edificación: 12 m a cornisa. Esta altura máxima únicamente podrá ser superada por instalaciones especiales como depósitos, silos, antenas, instalaciones especiales... requeridos por el uso productivo.
 - Aparcamientos obligatorios: 1 plaza por cada 100 m² de edificación, mínimo, en el interior de la parcela, o interior del edificio. A efectos de cómputo, podrá ponderarse la equivalencia entre las plazas de aparcamiento ordinarias y los espacios necesarios para la circulación, maniobra, aparcamiento y operaciones de carga y descarga de los vehículos de transporte de mercancías.
 - Uso de los espacios no ocupados por la edificación: deberán destinarse a zonas estanciales y de paseo, a zonas ajardinadas y a aparcamiento, en su caso, preferiblemente con pavimentos drenantes. Se deberá destinar al menos un 5 % de la superficie no ocupada de la edificación a zona verde o ajardinada, además del cumplimiento de las condiciones generales de permeabilidad de los espacios libres.

Artículo 9.- Ordenanza de edificación "Industria Aislada PIVP"

Corresponde a los ámbitos grafiados en los planos de ordenación con la sigla I-PIVP-A. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como I-PIVP-A serán las establecidas en este artículo y, complementariamente, en las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo para aquellos aspectos no expresamente definidos o regulados en este Plan Regional.

La ordenanza Industria Aislada PIVP está orientada al establecimiento de actividades industriales en parcelas de tamaño mediano, en situación preferentemente aislada, aunque con posibilidad de generar agrupaciones locales en disposición pareada o en hilera, facilitando el conjunto homogéneo.

- **A) Tipología de edificación.**

La tipología de edificación será exenta.

- **B) Condiciones de uso.**

Uso predominante:

- Industrial

Usos compatibles:

- Terciario empresarial
- Terciario comercial
- Dotacional de equipamiento: en todas su clases, excepto el deportivo, en situación de edificio de uso exclusivo
- Infraestructuras e instalaciones técnicas
- Espacios libres
- Viario y aparcamiento

Usos prohibidos:

- Todos los no citados como predominantes o compatibles, y en particular el uso residencial, con la excepción de la posible autorización de una vivienda por parcela, que no supere los ciento veinticinco (125) metros cuadrados de superficie construida, destinada exclusivamente a la guarda, control y vigilancia de la actividad principal.
- C) Condiciones generales de edificabilidad y edificación:
 - Parcela mínima: 10.000 m².
 - Frente mínimo de la parcela: 60 m, debiendo la geometría de la parcela permitir la inscripción de un círculo de 60 m de diámetro.
 - Edificabilidad máxima sobre parcela: la indicada en el plano de ordenación del Plan Regional, con un máximo de 1,00 m²/m².
 - Posición de la edificación: Retranqueo frontal y posterior de diez (10 metros). Retranqueos laterales de cinco (5 metros).

Se permite la disposición adosada o en hilera de varias parcelas, siempre que exista acuerdo expreso con los titulares de las parcelas colindantes implicadas, en cuyo caso no será exigible el retranqueo lateral mínimo en el lindero o linderos en los que se produzca el adosamiento. Se mantendrán en todo caso los retranqueos frontal y trasero.

En el caso de una parcela a edificar con tipología de edificación pareada o adosada que linde con otra de iguales características ya edificada, el adosamiento se efectuará obligatoriamente al lindero donde se halle adosada la edificación existente con anterioridad.

La dimensión máxima del frente edificado continuo será, en todo caso, de doscientos (200) metros.
 - Ocupación máxima de parcela sobre rasante: 75 %
 - Ocupación máxima de parcela bajo rasante: La definida por los retranqueos de la edificación.
 - Número máximo de plantas: 3 plantas sobre rasante (B+2); se permite asimismo 1 sótano o semisótano.
 - Altura máxima de la edificación: 25 m a cornisa. Esta altura máxima únicamente podrá ser superada por instalaciones especiales como depósitos, silos, antenas, instalaciones especiales... requeridos por el uso productivo.
 - Aparcamientos obligatorios: 1 plaza por cada 100 m² de edificación, mínimo, en el interior de la parcela, o interior del edificio. A efectos de cómputo, podrá ponderarse la equivalencia entre las plazas de aparcamiento ordinarias y los espacios necesarios para la circulación, maniobra, aparcamiento y operaciones de carga y descarga de los vehículos de transporte de mercancías.
 - Uso de los espacios no ocupados por la edificación: deberán destinarse a zonas estanciales y de paseo, a zonas ajardinadas y a aparcamiento, en su caso, preferiblemente con pavimentos drenantes. Se deberá destinar al menos un 5 % de la superficie no ocupada de la edificación a zona verde o ajardinada.

Artículo 10.- Ordenanza de edificación “Industria Extensiva PIVP”

Corresponde a los ámbitos grafiados en los planos de ordenación con la sigla I-PIVP-E. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como I-PIVP-E serán las establecidas en este artículo y, complementariamente, en las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo para aquellos aspectos no expresamente definidos o regulados en este Plan Regional.

La ordenanza Industria Extensiva PIVP está orientada al establecimiento de actividades industriales con grandes requerimientos de superficie, en situación exenta.

- A) Tipología de edificación.

La tipología de edificación será exenta.

- B) Condiciones de uso.

Uso predominante:

- Industrial
- Logístico

Usos compatibles:

- Terciario empresarial
- Terciario comercial
- Dotacional de equipamiento: en todas su clases, excepto el deportivo, en situación de edificio de uso exclusivo
- Infraestructuras e instalaciones técnicas
- Espacios libres
- Viario y aparcamiento

Usos prohibidos:

- Todos los no citados como predominantes o compatibles, y en particular el uso residencial, con la excepción de la posible autorización de una vivienda por parcela, que no supere los ciento veinticinco (125) metros cuadrados de superficie construida, destinada exclusivamente a la guarda, control y vigilancia de la actividad principal.
- C) Condiciones generales de edificabilidad y edificación:
 - Parcela mínima: la fijada en la parcelación del Plan Regional o 50.000 m².
 - Frente mínimo de la parcela: 100 m, debiendo la geometría de la parcela permitir la inscripción de un círculo de 100 m de diámetro.
 - Edificabilidad máxima sobre parcela: la indicada en el plano de ordenación del Plan Regional, con un máximo de 0,65 m²/m².
 - Posición de la edificación: Retranqueo frontal y posterior de diez (10 metros). Retranqueos laterales de cinco (5 metros).
 - Ocupación máxima de parcela sobre rasante: 65 %
 - Ocupación máxima de parcela bajo rasante: la definida por los retranqueos de la edificación.
 - Número máximo de plantas: 3 plantas sobre rasante (B+2); se permite asimismo 1 sótano o semisótano.
 - El nivel de planta baja se mantendrá entre -0,15 y +1,50 metros sobre el nivel de la rasante del terreno, pudiéndose escalonar. Antes de la conexión con la vía pública se dispondrá un tramo de acuerdo con una longitud no inferior a cinco metros (5 m) contados a partir del lindero frontal de la vía pública en dirección al interior de la parcela, con una pendiente inferior al dos por ciento (2 %).

- Altura máxima de la edificación: 25 m. a cornisa. Esta altura máxima únicamente podrá ser superada por instalaciones especiales como depósitos, silos, antenas, instalaciones especiales... requeridos por el uso productivo.
- Aparcamientos obligatorios: 1 plaza por cada 100 m² de edificación, mínimo, en el interior de la parcela, o interior del edificio. A efectos de cómputo, podrá ponderarse la equivalencia entre las plazas de aparcamiento ordinarias y los espacios necesarios para la circulación, maniobra, aparcamiento y operaciones de carga y descarga de los vehículos de transporte de mercancías.
- Uso de los espacios no ocupados por la edificación: deberán destinarse a zonas estanciales y de paseo, a zonas ajardinadas y a aparcamiento, en su caso, preferiblemente con pavimentos drenantes. Se deberá destinar al menos un 5 % de la superficie no ocupada de la edificación a zona verde o ajardinada.
- Se permiten accesos a la parcela de hasta 20 metros de frente.

Artículo 11.- Ordenanza de “Equipamiento PIVP”

Corresponde a los ámbitos grafiados en los planos de ordenación como EQ. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como EQ serán las definidas en las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo para aquellos aspectos no expresamente definidos o regulados en este Plan Regional.

La ordenanza EQ está orientada al establecimiento de equipamientos y otros servicios públicos en las parcelas de cesión de la ampliación del Polígono Industrial.

- A) Tipología de edificación.

La tipología de edificación será exenta.

- B) Condiciones de uso.

Uso predominante:

- Equipamientos, en todas sus categorías: Deportivo, religioso, cultural, enseñanza, sanitario-asistencial, administrativo, comercial

Usos compatibles:

- Terciario empresarial
- Terciario comercial
- Terciario hostelero (Grado 1)
- Infraestructuras e instalaciones técnicas, previa justificación de su necesidad
- Espacios libres
- Viario y aparcamiento

Usos prohibidos:

- Todos los no citados como predominantes o compatibles, y en particular el uso residencial, con la excepción de la posible autorización de una vivienda por parcela, que no supere los ciento veinticinco (125) metros cuadrados de superficie construida, destinada exclusivamente a la guarda, control y vigilancia de la actividad principal.
- C) Condiciones generales de edificabilidad y edificación:
 - Parcela mínima: 1.000 m².
 - Frente mínimo de la parcela: 20 m., debiendo la geometría de la parcela permitir la inscripción de un círculo de 20 m. de diámetro.
 - Edificabilidad máxima sobre parcela: 2,00 m²/m².
 - Posición de la edificación: Retranqueo frontal y posterior de diez (10 metros). Retranqueos laterales de cinco (5 metros).

- Ocupación máxima de parcela sobre rasante: 60 %
- Ocupación máxima de parcela bajo rasante: la definida por los retranqueos de la edificación.
- Número máximo de plantas: 2 plantas sobre rasante (B+1); se permite asimismo 1 sótano o semisótano.
- Altura máxima de la edificación: 11 m. a cornisa.
- Aparcamientos obligatorios: 1 plaza por cada 100 m² de edificación, mínimo, en el interior de la parcela, o interior del edificio. Las plazas de aparcamiento serán de uso público.
- Uso de los espacios no ocupados por la edificación: deberán destinarse a zonas estanciales y de paseo, a zonas ajardinadas y a aparcamiento, en su caso, preferiblemente con pavimentos drenantes. Se deberá destinar al menos un 30 % de la superficie no ocupada de la edificación a zona verde o ajardinada. La superficie destinada a aparcamiento en superficie no podrá ser superior al 25 % del tamaño de parcela.

Artículo 12.- Ordenanza de “Servicios Urbanos PIVP”

Corresponde a los ámbitos grafiados en los planos de ordenación del Plan Regional como SU, destinada específicamente a la implantación de Infraestructuras e instalaciones técnicas tales como elementos requeridos para el funcionamiento de las redes de abastecimiento, saneamiento, energía eléctrica, gas, redes de calor centralizadas, telecomunicaciones, etc. del Polígono Industrial.

No se establecen para estos elementos condiciones de parcela mínima, retranqueos, ocupación, edificabilidad ni altura, debiendo en todo caso ajustarse estas a las estrictas necesidades del servicio a implantar. En el caso de parcelas con superficie superior a 1.000 metros, se regirán por las condiciones de la ordenanza “Equipamiento PIVP”.

Artículo 13.- Ordenanza de “Zonas Verdes y Espacios Libres Públicos PIVP”

Corresponde a los ámbitos grafiados en los planos de ordenación del Plan Regional como ELP. Corresponde a aquellos espacios públicos no edificados destinados a parques, jardines, juegos infantiles, áreas deportivas y espacios de ocio al aire libre. Las condiciones de uso y edificación de aplicación a las parcelas calificadas como ELP serán las definidas por las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo y en particular las referidas al “Sistema de Zonas Verdes y Espacios Libres” desarrolladas en los artículos 235 a 237. Adicionalmente, se atenderá a las condiciones desarrolladas en este artículo y en las Condiciones de Urbanización del Plan Regional.

En las parcelas calificadas como Espacios Libres Públicos solo se admitirán aquellas obras que guarden relación directa con el uso y destino de dichos suelos, como las de plantación, jardinería y, en su caso, las de urbanización e infraestructuras. Se podrá autorizar la instalación de pequeñas construcciones de uso dotacional, con una ocupación máxima de un 0,5 % sobre el total del espacio libre, manteniendo unos retranqueos mínimos a todos los linderos de al menos diez (10) metros.

Aquellas instalaciones auxiliares (dotaciones, servicios infraestructurales) que puedan llegar a autorizarse en terrenos calificados como Espacios Libres Públicos deberán emplazarse de forma que no produzcan ningún impacto visual o ambiental, ni afecten a la calidad y mantenimiento de la jardinería y arbolado, ni limiten el uso y disfrute de los espacios libres y zonas verdes. No se permiten la ubicación de plazas de aparcamiento en terrenos calificados como Espacios Libres Públicos.

En términos generales, las zonas verdes y espacios libres se diseñarán dando prioridad a los elementos ornamentales y a las áreas adecuadas para la estancia de las personas, pero respetando al máximo el arbolado de porte existente. Asimismo, podrán integrarse en estos espacios elementos deportivos puntuales como circuitos pedestres, siempre que ello no implique la alteración de su configuración. Se tendrán en consideración, en su carácter indicativo y orientador, las directrices y criterios para el

tratamiento de los espacios libres, ajardinamiento y arbolado, y condiciones de adecuación paisajística, incluidos en el capítulo de Condiciones de Urbanización del Plan Regional. En cuanto a la dotación de riego y al tratamiento de la vegetación y arbolado, serán de máxima consideración los criterios de optimización de consumo de agua.

Artículo 14.- Ordenanza de viario público

Comprende el viario propiamente dicho, que incluye las calzadas y aceras, los aparcamientos en él incluidos y los asociados, sus espacios de maniobra y las zonas de estancia y paseo (medianas y rotondas). Las condiciones para el viario público serán las establecidas por las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo en el Título IX “Normas Generales de Urbanización”. Adicionalmente, se atenderá a las condiciones desarrolladas en este artículo y en las Condiciones de Urbanización del Plan Regional.

El viario se ajardinará cuando resulte posible mediante plantaciones arbóreas en alcorques dispuestos a tal fin, con arbolado de hoja caduca y cuya altura media supere la altura de los báculos y farolas del alumbrado público, garantizado así una correcta iluminación viaria. Las zonas de estancia y paseo se ajardinarán mediante la plantación de plantas arbustíferas, preferentemente de hoja perenne, en agrupaciones de composición libre.

Se proveerán en el viario y los espacios libres públicos pavimentados sistemas urbanos de drenaje sostenible. En las zonas de aparcamiento del viario público se deberán disponer pavimentos filtrantes.

Artículo 15.- Condiciones formales generales para la edificación

Las paredes medianeras o ciegas, así como los paramentos susceptibles de posteriores ampliaciones, deberán tratarse como las fachadas, debiendo ofrecer calidad de obra acabada.

Las construcciones auxiliares e instalaciones complementarias a los edificios principales deberán ofrecer un nivel de acabado adecuado, coherente dentro del conjunto, tratándose con el mismo nivel de calidad que el resto de la edificación. Cuando una parcela contenga varios edificios que no se encuentren adosados, estos deberán separarse entre sí, como mínimo, una distancia igual a la mitad de la altura (h/2) de cornisa del edificio más alto.

Las edificaciones en parcelas con frente a más de una calle quedarán obligadas a que todos sus paramentos de fachada tengan la misma calidad de diseño y acabado entendiéndose por paramentos de fachada los que den frente a cualquier vía pública.

Podrán colocarse sobre los cerramientos de la edificación o directamente pintados sobre los paramentos exteriores, carteles publicitarios o rótulos, realizados con materiales inalterables a los agentes atmosféricos.

La utilización de elementos estéticos deberá justificarse en proyecto, garantizando su adecuada integración en el entorno. Se admiten los elementos prefabricados aceptados por las normas de la buena construcción. Queda prohibido el falseamiento de los materiales empleados, los cuales se presentarán en su verdadero valor.

Podrán admitirse cubiertas planas, inclinadas o en diente de sierra, procurando que el material de cubierta entone armoniosamente con el entorno.

Los límites de parcela se materializarán con el cerramiento tipo que será de malla o material diáfano similar sobre basamento macizo de fábrica de cero con cincuenta (0,50) metros de altura. La altura de la valla metálica será de dos (2) metros y el basamento se escalonará, en los terrenos con pendiente, pudiendo quedar su altura comprendida entre cero con veinte (0,20) y un (1,00) metros. En los lugares de acceso se dispondrán puertas practicables, diáfanas y de altura libre.

La construcción del cerramiento común a dos parcelas será sufragado por el propietario que se establezca primero, debiendo abonar la segunda en establecerse el gasto proporcional antes de proceder a la construcción. La misma norma se seguirá en el caso de ser necesaria la construcción de muros de contención medianeros.

Las plantas bajo rasante podrán destinarse a almacén, cuartos de servicio de las instalaciones de la edificación o aparcamiento. No se permiten bajo rasante locales de trabajo, ni ningún uso que suponga la estancia prolongada de personas.

Las zonas de la parcela no ocupadas por la edificación deberán tratarse en todo su conjunto, en sus diferentes partes, aparcamiento, áreas pavimentadas y jardines... Su tratamiento será permeable en al menos un 40 % de su superficie. En la medida de lo posible, se mantendrá el arbolado preexistente.

No se admiten vuelos de la edificación ni elementos salientes que invadan las zonas de retranqueo obligatorio, salvo los elementos necesarios de acceso y control (caseta y/o cámaras) y las marquesinas correspondientes a los aparcamientos, debiendo éstas últimas separarse al menos 0,5 metros respecto del lindero.

No se permite la ocupación de los espacios resultantes de la separación a los linderos fijada, con ninguna clase de edificación, ni el almacenamiento, aunque sea con carácter temporal salvo lo regulado en las presentes Ordenanzas, salvo las construcciones destinadas a albergar el uso de Servicio Infraestructural Básico, con una superficie total para cada uno de los servicios inferior a 50 metros cuadrados, una altura máxima de una planta, pudiendo adosarse a frente de vial y separarse al menos tres y dos metros, de los linderos con otras parcelas de propiedad privada, en caso de abrir huecos hacia estas o no, respectivamente. Se prohíbe la permanencia de personas en estas construcciones.

Aquellos aparcamientos que se resuelvan en el interior de las parcelas por las necesidades propias de la industria que se establezca, lo harán preferentemente bajo rasante o bien en superficie. Estos últimos espacios podrán ser cubiertos con elementos de protección del tipo pérgola, marquesina o similar.

Las zonas de aparcamiento de las parcelas deberán disponer de pavimentos filtrantes.

Las zonas especiales para realizar trabajos de carga y descarga o de mantenimiento de equipos y maquinaria donde exista riesgo de vertido de sustancias peligrosas deberán disponer de depósitos estancos, cuyas aguas deberán ser recogidas periódicamente por un gestor autorizado, y de tres piezómetros de control (uno aguas arriba y dos aguas abajo según las líneas del flujo subterráneo).

Condiciones para el control de vertidos

Con carácter general, la gestión de las aguas residuales y pluviales atenderá a lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Aguas, el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, el Plan Hidrológico del Duero así como el resto de normativa sectorial.

En particular, para los vertidos no biodegradables procedentes de actividades ubicadas en el ámbito de este Plan Regional únicamente serán admisibles, previo informe de este Organismo de cuenca (art. 245.4 del RDPH) si reciben un tratamiento de depuración previo antes de su vertido a colector que les confiera biodegradabilidad.

En cuanto a los vertidos indirectos de aguas residuales procedentes de la ampliación del polígono estarán condicionados a lo siguiente:

- La prohibición de realizar vertidos en tiempo seco por los aliviaderos (artículo 259 ter.1.c del Reglamento de Dominio Público Hidráulico)
- La prohibición de realizar vertidos de aguas con sustancias peligrosas y de proceso industrial en los aliviaderos actualmente existentes en la depuradora (artículo 259 ter.2.c del RDPH)
- El cumplimiento de los valores límite de emisión no podrá alcanzarse mediante técnicas de dilución (artículo 245.5.b) del RDPH).

Artículo 16.- Condiciones para la integración paisajística y eficiencia energética de la edificación

Las construcciones que se proyecten dentro del ámbito del Plan Regional deberán integrarse en el paisaje y el entorno utilizando los recursos arquitectónicos y procurando una elección cuidada de materiales, prohibiéndose dejar sin tratamiento cualquiera de sus fachadas. En particular, se atenderá a la integración de las nuevas edificaciones a través de la utilización adecuada de materiales, configuración volumétrica, disposición de arbolado...

Las edificaciones de los ámbitos de actuación procurarán diseñarse y ejecutarse con criterios de eficacia energética, como el fomento de energías renovables, gestión inteligente de las infraestructuras de energía (captación solar, gestión de calefacciones, sistemas pasivos de acondicionamiento) asociadas al ciclo del agua, con gestión del agua de lluvia y de riego, corrección en los sistemas de recogida de residuos y, sobre todo, criterios de sostenibilidad en las edificaciones, desarrollando los principios ya establecidos en el código Técnico de la Edificación (CTE). A tal efecto, se tendrán en consideración en el diseño de la edificación al menos los siguientes factores:

- Se estudiará la posición y orientación de la edificación, garantizando un adecuado soleamiento que permita la captación de radiación solar (calor e iluminación) así como la protección respecto al viento.
- Se primará que la edificación se resuelva mediante formas compactas que ofrezcan un elevado grado de eficiencia energética.
- En la organización interna de la edificación se procurará disponer los espacios con mayores necesidades de luz y calor orientados a la fachada sur, y a fachada norte los que tengan mayores ganancias internas.
- Se incorporarán soluciones de edificación pasiva que aprovechen las condiciones de forma, materiales... para procurar un elevado confort térmico y el ahorro en el consumo de energía. Ello puede incluir elementos acristalados para la captación solar (luz y calor), fachadas ventiladas que ayuden a la disipación del exceso de calor, elementos que contribuyan a la acumulación de calor (inercia térmica), mecanismos que potencien la ventilación natural y cruzada, elementos de protección y regulación de la radiación solar...
- Se garantizarán unos niveles elevados de aislamiento térmico de la edificación, cuidando particularmente la resolución y reducción de los posibles puentes térmicos asociados a huecos, puntos de contacto cerramiento-estructura... Se procurarán materiales más duraderos y menos contaminantes en relación con la energía intrínseca de su coste de producción, coste ambiental de producción, durabilidad, capacidad de reciclaje, origen de materias primas, impacto ambiental de origen...
- Se estudiará la implantación en la edificación de sistemas para la producción de energía térmica y eléctrica, fomentando el autoconsumo. Ello incluye fundamentalmente la instalación de sistemas de captación solar activa (placas solares) en cubiertas y/o fachadas.
- Adicionalmente a las soluciones de diseño aplicadas para garantizar el adecuado comportamiento térmico de las edificaciones, los sistemas de climatización que se implanten en los edificios serán de alta eficiencia y mínimo impacto ambiental, siendo preferente el uso de soluciones como calderas de biomasa, aerotermia... Se incorporarán sistemas inteligentes de gestión energética centralizada.

Artículo 17.- Delimitación de unidades de actuación

Se establece para el sector SUR-Ampliación PIPV una única Unidad de Actuación, coincidente con su propia delimitación, a efectos de su gestión. El sistema de actuación previsto para su desarrollo será el de Concierto.

Artículo 18.- 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 19.- Plazos para cumplir los deberes urbanísticos

Se considera el plazo máximo legal de 8 años para ultimar los deberes urbanísticos completos del sector SUR- Ampliación PIPV

Artículo 20.- Áreas de tanteo y retracto

No se establecen en el sector SUR-Ampliación PIPV áreas de tanteo y retracto.

4. DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN (B)

Artículo 21.- Sistema de actuación

Se propone el sistema de concierto, definido en los artículos 255 y siguientes del RUCyL, actuando como promotor la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL) como propietaria única de los terrenos incluidos en el sector SUR-Ampliación PIVP que no son de uso y dominio público.

Artículo 22.- Agente Urbanizador

El urbanizador de la actuación será la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León (SOMACyL).

Artículo 23.- Plazos para la ejecución de la actuación

El plazo para la elaboración del Proyecto de Urbanización será de 12 meses a contar desde la aprobación del Plan Regional.

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.

Artículo 24.- Desarrollo de las condiciones de actuación

Este Plan Regional incluye las determinaciones de actuación con el alcance análogo a un Proyecto de Actuación con determinaciones completas de reparcelación en suelo urbanizable, con los contenidos exigibles por el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León. En desarrollo de dichas determinaciones, que incluye determinaciones Generales de Actuación, Básicas de Urbanización y Completas de Reparcelación, se incorpora al Plan Regional como anexo específico en documento independiente.

En relación con las condiciones de urbanización, serán asimismo de aplicación, con carácter indicativo para la redacción del correspondiente Proyecto de Urbanización, las Pautas para la Urbanización incluidas como anexo de este Plan Regional,

ANEXOS

1. ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA POR LA QUE SE DELEGAN COMPETENCIAS PARA LA TRAMITACIÓN DEL PLAN REGIONAL.



ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA POR LA QUE SE PROPONE A LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO LA TRAMITACIÓN DEL PLAN REGIONAL DE ÁMBITO TERRITORIAL PARA LA AMPLIACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO (LEÓN).

Con fecha 26 de septiembre de 2001, se firmó el Convenio para la promoción y gestión del polígono industrial de Villadangos, suscrito por el Excmo. Ayto. de Villadangos del Páramo y la empresa pública Gestión Urbanística de Castilla y León S.A. - GESTURCAL (en la actualidad ICE). En el convenio citado, GESTURCAL se comprometió a la redacción del Plan Parcial y cuantos proyectos fueran necesarios, así como a urbanizar, promocionar y gestionar la venta del Polígono industrial para facilitar el asentamiento de empresas y el desarrollo de la comarca. La actuación, con una superficie aproximada de 2.000.000 de metros cuadrados, se dividió en tres etapas. Las obras empezaron el 8 de mayo de 2003 y fueron recibidas por el Ayuntamiento de Villadangos del Páramo con fecha 20 de diciembre de 2007. En el momento actual el polígono se encuentra finalizado y consolidado como un nodo industrial y logístico regional y, prácticamente, sin superficie industrial disponible para la venta y nuevas implantaciones empresariales, manteniendo un importante ritmo de demanda no satisfecha.

Por ello, el objeto de la ampliación del polígono que se plantea es la obtención de suelo, dado que ya no existen prácticamente parcelas industriales disponibles en este polígono y que, al mismo tiempo, siguen apareciendo numerosos interesados en la implantación de actividades industriales, logísticas y empresariales en esta zona.

Por otro lado, con fecha 11 de diciembre de 2018 se publica en el Boletín Oficial de Castilla y León la "ORDEN EYH/1315/2018, de 28 de noviembre, por la que se aprueba el Programa Territorial de Fomento para Villadangos del Páramo 2018-2020" (en adelante el Programa Territorial). El Programa Territorial establece como su objetivo principal "favorecer la recuperación de la capacidad industrial de Villadangos del Páramo y la creación de empleo, a través de la incentivación de la actividad económica y el establecimiento de unas medidas que faciliten el desarrollo sostenible y equilibrado de este territorio". Por ORDEN EEI/1552/2020, de 23 de diciembre, se





amplió el ámbito temporal de vigencia del Programa, quedando establecido para el período 2018-2022.

Además, se ha aprobado un PLAN REGIONAL para una derivación particular para el ACCESO A LA RED FERROVIARIA en Villadangos del páramo (León) cuya finalidad es dar acceso desde el propio polígono a la red ferroviaria, lo que sin duda supone una importante infraestructura de apoyo empresarial y un elemento determinante para la ampliación del polígono

Es objeto del presente expediente la ampliación del Polígono industrial de Villadangos del Páramo, León, en una superficie aproximada de terreno de 1.851.606,70 m². Actualmente están clasificados como Suelo Rústico Común, por lo que resulta necesaria su transformación urbanística mediante los instrumentos habilitados por la normativa de urbanismo y Ordenación del territorio de Castilla y León para que alcancen la condición de Suelo urbanizable y pueda desarrollarse una actuación de nueva urbanización. Concretamente, se propondrá, como se justifica más adelante, la aprobación de un Plan Regional de ámbito territorial según permite el artículo 20 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

El 2 de febrero de 2022, se dicta la Orden de la Consejería de Economía y Hacienda de aprobación del Avance de Plan Regional de ámbito territorial para la ampliación del Polígono industrial de Villadangos del Páramo.

Desde el ICE se han realizado reuniones técnicas con el Ayuntamiento de Villadangos del Páramo para el desarrollo de la ampliación del Polígono industrial, de las que ha resultado el interés mutuo de las partes y la existencia de terrenos de propiedad de la Junta Vecinal de Villadangos del Páramo, colindantes con el Polígono industrial de una superficie de 1.851.606,70 m². La necesidad se justifica, por tanto, en el cumplimiento de los objetivos y programas indicados, con el fin de proceder a la ampliación del Polígono industrial de Villadangos del Páramo, que supone la lógica continuidad de la infraestructura industrial existente bajo el principio de colaboración y coordinación institucional.

Conforme al artículo 152.4 del Decreto 22/2004, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, para este tipo de instrumentos, sometidos a EAE, es obligatorio realizar un AVANCE del instrumento





de planeamiento (Plan Regional, en este caso) expresivo de sus objetivos y propuestas generales o bien de uno o varios aspectos concretos que convenga someter al debate público, que en este caso, como se ha indicado, es obligatorio y además permite iniciar la tramitación necesaria para la EAE.

El artículo 20 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, prevé que los planes y proyectos regionales son los instrumentos de intervención directa en la Ordenación del Territorio de la Comunidad. El mismo precepto dispone que los Planes Regionales de ámbito territorial, tendrán 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.

El artículo 22.2 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, dispone que la aprobación de los Planes y Proyectos Regionales comportará la declaración de utilidad pública e interés social y la necesidad de urgente ocupación de los bienes y derechos que resulten necesarios para la ejecución del Plan o Proyecto, incluidos los enlaces y conexiones con las redes de infraestructura previstas en los planes de ordenación urbanística o en la planificación sectorial, en su caso, a efectos de su expropiación forzosa, ocupación temporal o modificación de servidumbres.

Según dispone el artículo 24 de la Ley 10/1998, de 5 de diciembre, corresponde a la Consejería competente por razón de la materia iniciar el procedimiento establecido de aprobación de los Planes y Proyectos Regionales, de oficio o a instancia de quien presente una propuesta, siendo finalmente la Junta de Castilla y León quien apruebe el Plan o Proyecto Regional mediante Decreto que se publicará en el Boletín Oficial de Castilla y León y se notificará a las administraciones públicas afectadas, con indicación, en su caso, de los compromisos que asume el promotor y de las condiciones específicas para la ejecución del Plan o Proyecto.

El Decreto 7/2022, de 5 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía y Hacienda incluye entre sus competencias las políticas de promoción económica y la política de competitividad e innovación e impulso de la implantación de las nuevas tecnologías en el sector empresarial.

El Decreto 9/2022, de 5 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio incluye





Junta de Castilla y León

Consejería de Economía y Hacienda

entre sus competencias en el artículo 8.2 b), la tramitación de los instrumentos de ordenación del territorio de ámbito territorial, independientemente de la materia que los motive, hasta su aprobación definitiva, así como su seguimiento, revisión y, en su caso, modificación.

De acuerdo con lo expuesto

RESUELVO

Proponer a la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, la tramitación del Plan Regional de ámbito territorial para la ampliación del Polígono industrial de Villadangos del Páramo.

EL CONSEJERO DE ECONOMÍA Y HACIENDA



2. DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN

Se incluyen como anexo, en documento independiente, las determinaciones correspondientes a la actuación, que incluyen:

- Determinaciones Generales de Actuación, de carácter Básico
- Determinaciones Básicas de Urbanización, de carácter Orientativo
- Determinaciones Completas de Reparcelación, de carácter Básico

3. PAUTAS PARA LA URBANIZACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE VILLADANGOS DEL PÁRAMO

Este documento del Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo (León) define una serie de pautas y criterios, con carácter indicativo, para los proyectos que se implanten en su ámbito de actuación, y que deberán ser incorporadas y desarrolladas en el marco de los Proyectos de Urbanización del sector. Dicho Proyecto de Urbanización tendrá asimismo en consideración las directrices y recomendaciones del marco sectorial y en especial de las Estrategias Españolas de Desarrollo Sostenible, de Medio Ambiente Urbano, de Movilidad Sostenible, de Cambio Climático y Energía Limpia... así como de las Estrategias Regionales.

Las pautas indicativas para el desarrollo del sector se dividen en:

- Condiciones generales para la mejora e integración paisajística de la urbanización
- Condiciones particulares para la urbanización –tratamientos de ELP y redes básicas de servicios-

3.a. Condiciones generales para la mejora e integración paisajística de la urbanización

Deberán llevarse a cabo medidas para favorecer la integración paisajística del conjunto de las instalaciones previstas, especialmente en el caso de los elementos a implantar en las zonas de borde hacia el noroeste. Se trata de minimizar efectos como la desvinculación formal del mosaico paisajístico del entorno, la discontinuidad de las estructuras funcionales básicas del paisaje, la heterogeneidad de un territorio rural y periurbano en acelerada transformación y, en general, elevar la calidad arquitectónica de los edificios productivos, o el estado de conservación de los espacios exteriores en estos enclaves de trabajo.

Es necesario, en el tratamiento del espacio visual, incorporar los elementos que definen el paisaje local a los propios de los nuevos usos previstos: edificios, equipamientos e infraestructuras. Esto se realizará mediante la adopción de un modelo de área estéticamente integrada, en la medida de lo posible, en el entorno periurbano y agrario en que se implanta. La construcción de instalaciones y edificios con volumetrías fragmentadas, la intercalación de arbolado y la presencia de edificios rodeados de vegetación constituyen principios que es necesario completar con criterios de integración paisajística.

Los bordes del ámbito, es decir, los contactos con los espacios aledaños, deben ser objeto de una especial atención y cuidado. En las zonas de borde, ordenadas mediante una orla de espacios libres públicos en continuidad, se concreta la interfase entre áreas que son muy diferentes por su conformación y uso. En estas zonas de borde se realizan también la mayoría de los intercambios entre ecosistemas diferentes. La posible degradación de estas franjas de borde y límites de la ampliación del Polígono actual debe evitarse en lo posible, favoreciendo los aspectos más positivos de las áreas de borde y facilitando su desarrollo estético, ecológico y paisajístico. El tratamiento vegetal del borde es importante al suponer un límite tanto visual como estético del mismo. Deben evitarse en los caminos las líneas rectas y los ángulos y quedar señalados nítidamente los accesos y salidas. El terreno no ocupado de los bordes será revegetado con una combinación de setos y arbolado lineal.

Las principales actuaciones a desarrollar son la integración de arbolado en espacios libres públicos, la implantación de pantallas vegetales y los tratamientos en espacios libres privados.

Otras medidas que han de tenerse en cuenta, especialmente en lo que respecta al desarrollo de las instalaciones a implantar en el ámbito del Plan Regional, son la minimización del impacto visual de los movimientos de tierras y las instalaciones auxiliares de obra, así como la armonización de cubiertas, materiales y tonalidades, respondiendo en lo posible en su diseño y composición a las características dominantes del entorno.

En el desarrollo de las actuaciones de urbanización se utilizarán soluciones que reduzcan el impacto ambiental y el consumo de energía, y contribuyan a la adecuada transición e integración con el entorno. La selección de firmes adecuados, la reserva suficiente de superficies permeables, la incorporación de vegetación tanto en los espacios libres como en el sistema viario, la continuidad (al menos visual) de los espacios libres privados y públicos, el uso de sistemas de alumbrado de bajo consumo y mínima contaminación lumínica, la consideración de itinerarios de movilidad no motorizada... se encuentran entre las posibles soluciones a adoptar en la urbanización del ámbito.

En relación con las redes e infraestructuras de refuerzos externos al ámbito del Plan Regional, se procurará igualmente la mejor integración paisajística y ambiental en el entorno, en particular para aquellas que afecten al área del entorno de protección del Camino de Santiago, recorrido histórico paralelo a la N-120 para el que se tendrán en consideración los requerimientos normativos y afecciones definidos en el Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico del Camino de Santiago del Ayuntamiento de Villadangos del Páramo. Para las potenciales incidencias sobre las zonas de protección (Área de Dominio Público, Protección Interior o Banda de Protección, con sus distancias de afección respectiva) en los dos trazados o ramales del Camino, se incluirá en los proyectos de las infraestructuras, considerando también aquellos refuerzos externos al ámbito señalados en el Plan Regional, un estudio de adecuación ambiental.

3.b. Condiciones particulares para la urbanización –tratamientos de ELP y redes básicas de servicios-

- A.1. Calidad de los espacios libres públicos, integrando estos espacios funcionalmente diferenciados, jerarquizados y articulados entre sí; incorporando recorridos peatonales con continuidad con el espacio viario; aprovechamiento e inclusión de elementos naturales preexistentes como la topografía, el arbolado...
- A.2. Utilización adecuada del arbolado y la vegetación en los procesos de urbanización, procurando el empleo de arbolado autóctono y la integración en el diseño de la vegetación como cortavientos naturales, con los siguientes factores:
- Las pantallas de árboles y arbustos pueden reducir la velocidad del viento hasta el 50% en distancias equivalentes a 10-20 veces su altura.
 - Los árboles con hojas reducen la cantidad de luz disponible del 10 al 20 % de su valor sin obstrucciones; incluso en invierno, los árboles caducifolios la reducen un 40-50 %.
 - Las pantallas de árboles y arbustos densos funcionan como barrera de sonido.
 - Los árboles y arbustos absorben CO₂ y pueden eliminar hasta un 75% de polvo, plomo y otras partículas del aire.
 - Los árboles y arbustos pueden reducir las temperaturas veraniegas gracias a la sombra y la transpiración por evaporación.
 - Los árboles y arbustos pueden elevar las temperaturas invernales al disminuir la velocidad del viento y reducir la radiación hacia el cielo nocturno.
 - La cobertura vegetal ejerce un efecto refrigerante gracias a la transpiración por evaporación.
 - La temperatura emitida por la cobertura vegetal será de 10 a 15° inferior a la emitida por materiales que absorben el calor, como el asfalto, o por materiales reflectantes, como la grava o piedras de colores claros.
 - Las plantas trepadoras caducifolias dejarán pasar el sol en invierno y proporcionarán sombra en verano; las de hoja perenne proporcionarán sombra a las paredes en verano y reducirán los efectos de los vientos fríos en invierno.
- A.3. Los siguientes principios y condiciones generales para la jardinería y el arbolado servirán como guía para el diseño y desarrollo de los espacios verdes y espacios libres en el ámbito del Plan Regional.

- Multifuncionalidad.
 - Potenciar el uso y la utilidad real de los espacios verdes mediante la adecuación del diseño a las demandas de los usuarios.
 - Desarrollar espacios multifuncionales adaptados a diferentes demandas y ofertas de ocio y esparcimiento, culturales y formativas.
 - Diseñar espacios accesibles, aptos para su uso y disfrute por parte de toda la comunidad.
- Conservación de los valores ecológicos y culturales.
 - Uso de los ecosistemas maduros como modelos para el diseño y la gestión de los espacios naturales.
 - Uso de técnicas de sucesión dirigida en las restauraciones vegetales y plantaciones.
 - Plantaciones en manchas mezclando especies pioneras y especies propias de situaciones de mayor madurez.
 - Control del crecimiento de las herbáceas mediante técnicas blandas.
 - Selección y renovación progresivas.
 - Recreación de los procesos naturales y de las redes ecológicas presentes en nuestro entorno.
- Potenciación de la biodiversidad.
 - Desarrollo de acciones orientadas a potenciar la naturalización y biodiversidad de los espacios libres.
- Desarrollo de la utilidad real de los espacios.
 - Espacios útiles, adaptados a los usos que se van a desarrollar en su entorno y capaces de ofrecer alternativas de ocio y experiencias a las personas que desarrollan su actividad en el entorno inmediato.
- Seguridad, teniendo en consideración en el diseño particular de los espacios libres aspectos como:
 - Iluminación apropiada.
 - Líneas de visión.
 - Evitar lugares trampa.
 - Vigilancia visual del entorno.
 - Potenciar el sentido de propiedad y uso común de los espacios libres.
 - Señalización e información.

La eficiencia y el ahorro en el uso del agua constituyen también un criterio a seguir. Con carácter general, para procurar el ahorro de agua durante la fase de funcionamiento, se deberá realizar un diseño de las zonas que vayan a recibir tratamiento vegetal considerando criterios de xerojardinería, es decir, utilización de especies adaptadas a las características con influencia mediterránea propias del área de estudio y de minimización del consumo de agua, garantizando cubrir las necesidades sin derroches ni excesos.

Los árboles y arbustos y las plantas leñosas en general se regarán mediante instalaciones de riego localizado, salvo cuando el proyecto recoja y justifique explícitamente por razones ambientales un sistema diferente. El resto de las superficies vegetales se regarán a partir de un programa de riego orientado hacia el ahorro y eficiencia tanto en horarios como en dotaciones y sistemas de distribución.

Las plantaciones deben ser irregulares, evitando la adopción de patrones rectilíneos (cuadrículas, tresbolillos, hileras, etc.) en la disposición final de las mismas, exceptuando los casos en que se indique lo contrario de forma explícita.

Todas las superficies contempladas en las propuestas y que no sean objeto de ajardinamiento como tal deberán ser sometidas, al menos, a la limpieza de residuos de su superficie y a la plantación con planta forestal, respetando a todos los efectos la propuesta de plantaciones y realizando las labores de

mantenimiento precisas, que deben incluir el riego necesario durante, al menos, el verano de los primeros años de vida de las plantas.

Se priorizarán las formaciones vegetales que potencien los valores ecológicos y naturales del entorno de León y Villadangos del Páramo, especialmente, las siguientes:

- Setos vivos estructurados formando linderos, bordes de caminos, límites espaciales, separaciones interiores, protección de espacios o funciones similares.
- Sotos arbolados.
- Bosquetes y arboledas diseñados usando como modelo los ecosistemas locales.
- Límites y cerramientos vegetales.
- Praderas rústicas con arbolado, como espacios plurifuncionales de alta capacidad de uso.

La vegetación a implantar en espacios arbolados presentará estructura vertical simulando los ecosistemas forestales maduros, especialmente en los espacios de borde. Este diseño debe incluir vegetación arbórea, sotobosque, orla arbustiva y plantas trepadoras.

Las áreas de confluencia entre dos tipos diferentes de vegetación se realizarán, de la misma manera, utilizando líneas irregulares, con entrantes y salientes y especies intercambiadas.

Las plantas utilizadas deben proceder de ejemplares adaptados a las condiciones locales. Se preferirán los procedentes de plantas silvestres del entorno de León y Villadangos del Páramo, cultivados al aire libre en envase forestal.

Las superficies objeto de labores de ajardinamiento pueden ser plantadas con ejemplares de mayor tamaño de las especies indicadas de árboles y arbustos, siempre dentro del mismo Plan. La elección de especies se desarrollará fundamentalmente mediante los procedimientos anteriormente definidos.

Las especies a utilizar serán, en general, especies locales aclimatadas, aptas para su desarrollo con un mantenimiento mínimo, y adaptadas a las condiciones del ámbito del Plan Regional, preferentemente como las existentes en el área y su entorno inmediato.

Un aspecto peculiar de estas plantaciones es el que se refiere a su mantenimiento. Los criterios de conservación de flora y fauna y los lugares donde se pretende implantar esta vegetación hacen que sea preferible un tipo de mantenimiento blando, huyendo de tratamientos agresivos con productos fitosanitarios tóxicos. La rusticidad y la variedad de las propuestas de especies contribuyen también a evitar que las posibles plagas puedan afectar a grandes superficies continuas. En todo caso los tratamientos serán lo más blandos y específicos posibles, teniendo siempre la precaución suficiente para evitar afectar al resto de la flora y fauna, al agua o a las personas que utilicen estos espacios.

Los Proyectos de Urbanización reservarán espacio suficiente para que el arbolado pueda desarrollarse tanto en su medio aéreo como subterráneo. Asimismo se tendrá en cuenta la distancia entre árboles, y entre estos y las edificaciones, y se comprobará que los servicios infraestructurales no se vean afectados por las raíces ni hipotequen el desarrollo del arbolado y que no se dificulten las condiciones de acceso y emplazamiento de servicios de emergencia.

Para el caso de arbolado en viales, los alcorques se dimensionarán suficientemente, ajustándose al porte de la planta desde unas dimensiones mínimas de 1 m. x 1 m. (o diámetros de 1,2 m. para alcorques circulares) para árboles de pequeño porte y de 1,5 m. x 1,5 m. para las especies de porte medio y gran porte. Se preverá un tratamiento orgánico suficiente del suelo del interior del alcorque previo a la plantación del arbolado. Se incluirán instalaciones de riego localizado para el mantenimiento de estos árboles y se facilitará la permeabilidad del suelo y la captación de pluviales por el alcorque. Las especies más indicadas para el arbolado urbano son las de hoja caduca, adaptadas a las condiciones climáticas locales, por su utilidad en la climatización de vías y edificios.

4. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Se incluyen como anexo, en documento independiente, el Estudio Ambiental Estratégico del Plan Regional de Ámbito Territorial para la Ampliación del Polígono Industrial de Villadangos del Páramo, que atiende a los contenidos exigidos por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y al Documento de Alcance evacuado por el órgano ambiental.

5. ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD PARA LA AMPLIACIÓN

Se incluye el estudio de Accesibilidad como anexo justificativo del funcionamiento del polígono y la suficiencia de las infraestructuras y conexiones, con las propuestas de mejora de accesos planteadas como refuerzos externos. Documento redactado por INGEDSE Ingeniería de Servicios SL.

6. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Planos de Información

	Nombre		escala
PI 01	LOCALIZACIÓN TERRITORIAL Y ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL	A1	1:6.000 1:40.000
PI 02	PLANEAMIENTO VIGENTE EN EL ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL	A1	1:15.000
PI 03	AFECCIONES EN EL ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL	A1	1:10.000
PI 04	PREEXISTENCIAS EN EL ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL	A1	1:3.000
PI 05	REDES E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES EN EL ÁMBITO DEL PLAN REGIONAL	A1	1:6.000

Planos de ordenación

	Nombre		escala
PO 01	CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL ÁMBITO DEL PR	A1	1:5.000
PO 02	DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL	A0	1:3.000
PO 03	DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA	A0	1:1.000
PO 04	DETERMINACIONES DE ACTUACIÓN	A0	1:3.000
PO 05	PROPUESTA DE URBANIZACIÓN. REDES DE INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS	A0	1:3.000
PO 06	PROPUESTA DE URBANIZACIÓN. RED VIARIA.	A0	1:3.000
PO 07	ENLACES Y CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL PLAN REGIONAL	A0	1:3.000

Planos de modelización

	Nombre		escala
M 01	MODELIZACIÓN INDICATIVA DE LA ORDENACIÓN EN EL ÁMBITO DEL PR.	A0	1:3.000

7. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.	Localización y ámbito del Plan Regional	6
Ilustración 2.	Localización del ámbito del Plan Regional respecto a los principales elementos de la red de infraestructuras .	10
Ilustración 3.	Parcelas catastrales afectadas por el Plan Regional.....	11
Ilustración 4.	Delimitación del ámbito del Plan Regional sobre la clasificación del suelo de NUM de Villadangos del Páramo	13
Ilustración 5.	Clasificación del suelo vigente en el ámbito del Plan Regional	22
Ilustración 6.	Ámbito de Suelo urbanizable en las Normas Urbanísticas Municipales de Villadangos del Páramo	23
Ilustración 7.	Ordenación detallada del Plan Parcial Polígono Industrial (2003)	24
Ilustración 8.	Delimitación del entorno de protección del Camino de Santiago, afectando parcialmente al Polígono Industrial de Villadangos del Páramo existente	26
Ilustración 9.	Detalle de afección de entorno en el Polígono Industrial de Villadangos del Páramo	26
Ilustración 10.	Ámbito del Decreto 13/2020 (Proyecto Regional)	28
Ilustración 11.	Proyecto Regional Derivación particular para el acceso a la red ferroviaria	29
Ilustración 12.	Avance del Plan Regional, indicando el ámbito del Sector 1 UA 1	30
Ilustración 13.	Propuesta de ordenación detallada del Proyecto Regional de centro logístico	30
Ilustración 14.	Esquema de alternativas. En amarillo, alternativa 2; en azul, alternativa 2 oeste; en verde, alternativa 2 este. El color de los cultivos permite delimitar claramente las zonas de secano y regadío.....	35
Ilustración 15.	Levantamiento topográfico del ámbito de actuación	36
Ilustración 16.	Arriba a la izquierda se aprecia la Laguna de Arriba (seca). La Laguna de abajo debería aparecer en la zona indicada en rojo.	38
Ilustración 17.	Cursos y masas de agua superficiales y afecciones hidrológicas en el entorno del Plan Regional	39
Ilustración 18.	Extensión de las afecciones ambientales y de los hábitats de interés comunitario.	40
Ilustración 19.	Vías pecuarias en el entorno del Plan Regional	41
Ilustración 20.	Imagen de afecciones tecnológicas sobre el ámbito	42
Ilustración 21.	Infraestructuras territoriales preexistentes y afecciones globales sobre el ámbito del Plan Regional	43
Ilustración 22.	Esquema de las redes y conexiones existentes en el entorno: saneamiento-pluviales; abastecimiento; gas; electricidad	45
Ilustración 23.	Trazado de los dos ramales del Camino de Santiago a su paso por Villadangos del Páramo.....	46
Ilustración 24.	Conexiones y redes externas y ámbitos de afección del Plan Especial de Protección del Camino de Santiago. .	47
Ilustración 25.	Ficha del Polígono Industrial de Villadangos aportada por el Instituto para la Competitividad Empresarial. En el esquema no se incluyen los terrenos del actual operador logístico implantado al suroeste (Mercadona).....	50
Ilustración 26.	Vista de la conexión del CyLoG con el núcleo de Villadangos del Páramo	54
Ilustración 27.	Accesibilidad al Polígono Industrial de Villadangos del Páramo desde la red de carreteras existente y otras comunicaciones proyectadas.	55
Ilustración 28.	Refuerzos de los accesos previstos en la ampliación del Polígono Industrial desde el Plan Regional.	56
Ilustración 29.	Acceso actuales al polígono industrial (Fuente: GOOGLE MAPS).....	59
Ilustración 30.	Movimiento de entrada y salida del polígono en el Acceso A (Fuente: GOOGLE MAPS)	59
Ilustración 31.	Movimiento de entrada y salida del polígono en el Acceso A (Fuente: GOOGLE MAPS)	60
Ilustración 32.	Movimientos posibles de entrada y salida del polígono en la glorieta C (Fuente: GOOGLE MAPS).....	60
Ilustración 33.	IMD de la carretera N-120 en el periodo 2011-2020 en la LE.80-3 (Fuente: Mapas de tráfico del MITMA)	61
Ilustración 34.	IMD de la carretera N-120 en el periodo 2011-2020 en la LE.81-3 (Fuente: Mapas de tráfico del MITMA)	62
Ilustración 35.	IMD de la carretera LE-413 en el periodo 2011-2020 en la LE-4845 (Fuente: Mapas de tráfico de la JCyL)	63
Ilustración 36.	IMD de la carretera LE-413 en el periodo 2011-2020 en la LE-4365 (Fuente: Mapas de tráfico de la JCyL)	63
Ilustración 37.	Ordenación propuesta para el nuevo sector de ampliación.	79
Ilustración 38.	Ordenación detallada propuesta para la ampliación del Polígono Industrial.	83
Ilustración 39.	Localización de cesiones dotacionales en el ámbito del Plan Regional	84
Ilustración 40.	Sistema viario propuesto en el ámbito del Plan Regional	85
Ilustración 41.	Imagen de modelización indicativa de la ordenación propuesta	87
Ilustración 42.	Unidad de actuación única del ámbito	88
Ilustración 43.	Planos de parcelación propuesta (arriba) y de superposición entre la parcelación catastral existente y la parcelación propuesta por el Plan Regional (abajo).....	89
Ilustración 44.	Esquema de la red de abastecimiento propuesta por el Plan Regional	90
Ilustración 45.	Esquema de la red de saneamiento-pluviales propuesta por el Plan Regional.....	91
Ilustración 46.	Esquema de las redes de electricidad y gas propuestas por el Plan Regional.....	92
Ilustración 47.	Esquemas de redes de servicios propuestos por el Plan Regional	92
Ilustración 48.	Imagen del plano PO 07 Propuesta de urbanización. Red Viaria.	93
Ilustración 49.	Evolución histórica de la tasa de empleo de hombres y mujeres.	109
Ilustración 50.	Evolución histórica de la tasa de paro de hombres y mujeres.	109
Ilustración 51.	Zonificación acústica de los terrenos: en azul, zona "Tipo 4. Área ruidosa".	111

EQUIPO REDACTOR

El presente documento del Plan Regional ha sido redactado por encargo de SOMACyL al equipo técnico de LAR, Edificación, Urbanismo y Medio Ambiente S.L.P., con domicilio profesional y a efectos de contacto en la Plaza del Viejo Coso, nº 3-4, bajo, 47003 Valladolid (Teléfono y Fax 983378837). Ha contado con la colaboración del equipo técnico de PLANZ Planeamiento Urbanístico S.L.P.

La asesoría y el documento ambiental los ha desarrollado AMBINOR Consultoría y Proyectos SL. Para el desarrollo de las determinaciones de actuación se ha contado con el arquitecto David Lamoca Rebollo, y para las de urbanización incorporadas al Plan Regional se cuenta con la colaboración de CIM Ingeniería SLP.

Fdo.: Alfonso González Gaisán.

En Valladolid, Noviembre de 2022