

MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1/2020 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DEL MUNICIPIO DE MONCOFA

-Modificación del artículo 51 de las Normas-

PROPUESTA DE PLAN



Ayuntamiento de Moncofa

Septiembre de 2024



ÍNDICE DEL DOCUMENTO

A. DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA:

A.1 Memoria informativa y justificativa.

A.1.1. Antecedentes.	1
A.1.2. Objeto y justificación de la modificación.	4
A.1.3. Contenido de la modificación propuesta.	5
A.1.4. Tramitación y aprobación.	10

A.2 Memoria de sostenibilidad y viabilidad económica 11

A.3 Planos de información 11

B. DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA:

B.1 Normas urbanísticas.

B.1. Normas urbanísticas.	1
---------------------------	---

B.2 Planos de ordenación 4



A. DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA



A.- DOCUMENTOS SIN EFICACIA NORMATIVA

A.1. MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA.

A.1.1. Antecedentes.

El presente documento contiene una propuesta de modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento del Municipio de Moncofa (Castellón), concretamente el artículo 51 de las Normas.

A.1.1.0 Propuesta inicial de Borrador del Plan por parte del particular.

En fecha 26/11/2020, la mercantil CERAMICAS TESANY SL, solicitó la tramitación administrativa y la aprobación municipal de la Modificación Puntual Nº1/2020 de las Normas Subsidiarias del Planeamiento.

Junto a la solicitud, aportó la siguiente documentación, redactada por técnico competente, D. Ignacio Martínez Juárez (Arquitecto) y D. Christian Fabregat Beltrán (Abogado):

- BORRADOR DE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1/2020 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DEL MUNICIPIO DE MONCOFA

- DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO del citado Borrador del Plan.

A.1.1.1 Informe de Medio Ambiente al borrador del plan previo.

En fecha 06/11/2023, a la vista del informe desfavorable previo de los servicios técnicos municipales de medio ambiente, la Junta de Gobierno Local, como órgano ambiental, acuerda:

“PRIMERO. – Advertir de los condicionantes necesarios para mitigar los efectos ambientales que la modificación propuesta pueda suponer.

SEGUNDO. – Proponer una nueva redacción del Borrador del Plan y del Documentos Inicial Estratégico de la MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 1/2021 DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DEL MUNICIPIO DE MONCOFA (CASTELLÓN) que incluya los condicionantes advertidos.”

A.1.1.2 Planeamiento General:

El municipio de Moncofa dispone de unas Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico, que fueron aprobadas con carácter definitivo por la Comisión Provincial de Urbanismo de Castellón el 17 de junio de 1981.

Posteriormente, la Comisión Territorial de Urbanismo de Castellón, en sesión celebrada el 29 de diciembre de 1989 acuerda aprobar, con carácter definitivo, el proyecto de revisión de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico del Municipio de Moncofa.

Se trata de la primera figura de planeamiento, con la que ha contado el municipio para ordenar las actividades urbanísticas, edificatorias y de uso del suelo, pues con anterioridad a estas Normas Subsidiarias, el municipio no contaba con ningún planeamiento general a nivel del término,



Desde su entrada en vigor, estas Normas subsidiarias de Planeamiento Urbanístico, han sido modificadas en diversas ocasiones, para reajustar algunas de sus determinaciones iniciales, y constituyen el documento de planeamiento general vigente actualmente en este municipio, y anterior, por tanto, a la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

A.1.1.3 Ordenación Pormenorizada vigente en el Polígono Industrial Casablanca:

La ordenación pormenorizada vigente en el ámbito del Polígono Industrial Casablanca, es la definida por la Modificación de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Moncofa en la Homologación de los Sectores 5 y 6 de Suelo Urbanizable Industrial en el Polígono “Casablanca”, aprobadas con carácter definitivo por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, en fecha 20 de marzo de 2000, y publicada en el B.O.P. número 46 de fecha 13 de abril de 2000.

A.1.1.4 Otros antecedentes:

La mercantil CERAMICAS TESANY, S.L.U., dedicada a la producción de pavimentos y revestimientos cerámicos, ha venido adquiriendo desde el año 2016 diversas parcelas industriales en los distintos sectores del Polígono Industrial Casablanca con la intención de poder implantar en este ámbito industrial una gran planta de producción acorde a las nuevas demandas del sector cerámico, en el que se está produciendo una concentración de empresas en varios grupos industriales que esta llevando a la puesta en marcha de instalaciones industriales cada vez de mayor tamaño, lo que permite optimizar todos los costes de producción en este sector tan competitivo.

Esta necesidad de parcelas industriales cada vez más grandes, ha llevado a la constatación de que los parcelarios y distribuciones de manzanas industriales existentes en la mayoría de los polígonos industriales del entorno han resultado insuficientes para la implantación de las nuevas plantas cerámicas en desarrollo.

La mercantil CERAMICAS TESANY, S.L.U., cuenta en la actualidad con una planta productiva que se está desarrollando en las parcelas situadas a lo largo de la calle Ferrocarril, en las instalaciones que pertenecieron a la antigua Keramia Cerámica. Estas instalaciones están siendo ampliadas, teniendo también la intención de poder desarrollar el ámbito colindante a estas instalaciones conformado por las “Illes 01 y 02, de la Unidad de Ejecución 01, del Polígono Industrial Casablanca”.

La intención de la mercantil CERAMICAS TESANY, S.L.U., que la propietaria única de todas estas parcelas, es poder obtener una única parcela industrial continua del entorno de los 150.000 m2 de superficie neta en este ámbito para poder seguir ampliando sus instalaciones productivas.

Pese a esta concentración parcelaria que ha sido posible, esta superficie se muestra insuficiente para la implantación del modelo óptimo de producción, constituido por 8 líneas de producción, con 8 hornos de cocción, y de los atomizadores y planta de producción de tierra necesarias para alimentar estas líneas.

Es por ello, por lo que se ha planteado la ejecución de una futura planta de producción de tierra atomizada en la parcela situada por debajo de la calle Ferrocarril en una parcela perteneciente a la misma mercantil, pero ubicada en una manzana diferente.

Por este motivo, que la planta productiva de tierra atomizada y la de producción de pavimento y revestimiento cerámico implantada en dos parcelas diferentes, separadas por un vial de dominio público, forman parte de la misma instalación productiva, que de hecho pertenecerán a la misma Autorización Ambiental Integrada. Es por lo que se crea la necesidad de establecer conexiones de los procesos productivos e infraestructuras entre los dos procesos de la misma actividad que se realizan en parcelas separadas por un vial.



Esta situación, que se ha venido generalizando últimamente en diversos polígonos industriales del entorno del clúster cerámico de la provincia de Castellón, se ha ido resolviendo generalmente, mediante la tramitación de concesiones por parte de los ayuntamientos a las empresas afectadas para la ejecución de pasos elevados o túneles de infraestructuras que permitan conectar los procesos de sus instalaciones.

En el caso del Polígono Industrial Casablanca, el planteamiento de una solución similar a las planteadas en otros municipios, se ha topado, en que, para el caso de la ejecución de pasos elevados, se entraría en contradicción con la redacción del articulado de las ordenanzas generales, que establece la prohibición genérica de ejecución de puentes de un lado a otro de las calles.

Se considera conveniente que se clarifique este aspecto en la redacción de las Normas Urbanísticas, a los efectos de posibilitar la instalación de estos pasos de infraestructuras, que no mermen el potencial de atracción del Polígono Industrial, de este tipo de grandes empresas, en igualdad de condiciones a la de los polígonos de los municipios del entorno.

A.1.1.5. Motivación de la modificación:

La presente modificación se promueve por el Ayuntamiento de Moncofa al hacer suya, por haber considerado razonable y justificada la solicitud formulada por la mercantil CERAMICAS TESANY, S.L.U., que cuenta con una planta de producción de pavimento y revestimiento cerámico en una de las parcelas del Polígono Industrial Casablanca, además de contar con una gran cantidad de suelo industrial en este mismo polígono, repartido en diversas manzanas industriales del suelo urbano y de los sectores ya desarrollados, y también con terrenos tanto en suelo urbano como en los demás sectores de suelo urbanizable pendientes de desarrollo. Y que estando en estos momentos desarrollando una serie de actuaciones encaminadas a poder ampliar esta planta en algunas de las parcelas industriales de que dispone, y que se encuentran separadas entre ellas por viales. Imposibilitando por ello el desarrollo de instalaciones de la envergadura que la actual dinámica empresarial del sector cerámico está demandando.

A.1.1.6. Informe Ambiental y Territorial Estratégico Favorable:

En fecha 04/07/2024, se publicó en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV nº 9885) el Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable, emitido en fecha 06/05/2024, sobre el Borrador del Plan previo al presente, y en el que resuelve, entre otros:

Primero. Proponer resolver la presente modificación de planeamiento viable por razones ambientales, al no abstraer del análisis de la documentación existente en el expediente referenciado, evidencias o indicios que pongan de manifiesto efectos significativos sobre el medioambiente, y declarar, a la vista de cuanto antecede, no tener efectos significativos sobre el medioambiente conforme a los criterios establecidos en el anexo VIII del Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell TR-LOTUP.

Segundo. Emitir informe ambiental y territorial estratégico en sentido favorable sobre el asunto de este documento, dentro del procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica de la modificación indicada en el asunto de este documento, de acuerdo con los criterios del anexo VIII de Decreto legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell TR-LOTUP, correspondiendo continuar la tramitación de dicha modificación conforme a su normativa sectorial.



A.1.2. Objeto y justificación de la modificación propuesta.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 67 (Capítulo V) del TRLOTUP, en su apartado primero, “los planes y programas se revisarán o modificarán por el procedimiento previsto en este Texto Refundido con carácter general para su aprobación salvo previsión legal prevista”.

La modificación puntual de planeamiento que contiene el presente instrumento, se sustenta en el siguiente fin:

- Clarificar la redacción actual de las Normas Urbanísticas, a los efectos de posibilitar la instalación de pasos de infraestructuras entre procesos industriales de empresas ubicadas en distintas parcelas separadas por viales públicos, a los efectos de no mermar el potencial de atracción del Polígono Industrial Casablanca, de grandes empresas que para su implantación requieran de diversas parcelas industriales separadas por viales, en igualdad de condiciones a la de los polígonos de los municipios del entorno.

El indicado fin es el que se propone en la presente modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico, sin que el presente instrumento modificativo altere el aprovechamiento tipo previsto en el vigente planeamiento, no alterando en consecuencia la edificabilidad prevista en el actual planeamiento.

No se propone la modificación de ninguna determinación de la ordenación estructural, pues la modificación que se propone únicamente afecta a la ordenación pormenorizada conforme las determinaciones previstas en el Artículo 19.3 y 35 del TRLOTUP.

Asimismo, conforme lo dispuesto en el Artículo 67.3 del TRLOTUP no se incrementa el aprovechamiento lucrativo, ni los usos urbanísticos, así como sus compatibilidades con respecto a las previstas en el planeamiento actualmente vigente y, además, se garantiza el mantenimiento del equilibrio previsto en la ley, entre las dotaciones públicas y el aprovechamiento lucrativo dentro del ámbito de la modificación propuesta.

Tampoco se alteran los usos ni la calificación prevista conforme al planeamiento vigente en relación a los equipamientos públicos, por lo que al no haber alteración del aprovechamiento lucrativo no se produce alteración alguna en cuanto al equilibrio existente entre las dotaciones públicas y el aprovechamiento lucrativo.

Por tanto, teniendo en cuenta la motivación inicial de la modificación planteada, se resume el objeto de la misma en la concreción de la siguiente modificación:

- Introducir en las Ordenanzas Generales la salvedad a la prohibición genérica de ejecución de puentes de un lado a otro de las calles, para los puentes o plataformas de conexiones de infraestructuras que se instalen en los suelos de uso industrial. Posibilitando con esta medida la implantación de grandes industrias productivas, tanto del sector cerámico, como de cualquier otro sector que requieran para su implantación grandes superficies de terreno, que pudiesen exceder de las dimensiones del parcelario y manzanas industriales existentes en los ámbitos industriales desarrollados en el municipio, y en especial en el Polígono Industrial Casablanca.



La modificación que se plantea en el presente documento, afecta exclusivamente a las determinaciones de la ordenación pormenorizada, tal como viene esta definida en el artículo 35 del TRLOTUP.

La modificación que se plantea, no solo no perjudica los intereses generales del Polígono Industrial Casablanca, sino que potenciará su capacidad productiva y su sostenibilidad económica. Facilitando la instalación de grandes empresas productivas con demandas de suelo para las que el parcelario existente pudiese limitar su crecimiento.

Por tanto, puede afirmarse que la presente modificación puntual se ajusta a las determinaciones de las Normas Subsidiarias y de la legislación urbanística aplicable, no vulnerándose los límites de la potestad de planeamiento, por cuanto se acredita que las modificaciones contenidas en la presente propuesta de modificación puntual no modifican ninguna de las determinaciones de la ordenación estructural tal como viene esta definida en el artículo 21 del TRLOTUP.

La presente modificación puntual no aumenta el aprovechamiento lucrativo global previsto en el ámbito de la modificación, además de mantener el equilibrio de las dotaciones públicas, tal como se determina en el punto 3 del artículo 67 del TRLOTUP, sobre modificaciones de los planes y programas.

A.1.3. Contenido de la modificación propuesta.

Como ha quedado indicado en el apartado anterior, la modificación que se propone, consiste en introducir en las Ordenanzas Generales la salvedad a la prohibición genérica de ejecución de puentes de un lado a otro de las calles, para los puentes o plataformas de conexiones de infraestructuras que se instalen en los suelos de uso industrial.

A.1.3.1. Redacción actual del artículo 51 de las NNSS.

La actual prohibición genérica, viene establecida en el artículo 51º.- Entrantes, Salientes y Vuelos, del Capítulo 3º.- Condiciones Generales de Volumen e Higiénicas del Título I.- Disposiciones de Carácter General de las Ordenanzas Generales de las Normas Urbanísticas, que actualmente cuentan con la redacción siguiente:

“Artículo 51.- Entrantes, Salientes y Vuelos.

1.- Se prohíben los arcos y puentes de una parte a otra de la calle a no ser que formen parte de un conjunto urbanístico aprobado por el Ayuntamiento.

2.- Las aristas de los vuelos no podrán sobresalir de un plano vertical trazado por la intersección de la medianera con la fachada formando con esta un ángulo de 45º, y estarán a una altura mínima de la rasante de 3,5 metros.

3.- El vuelo máximo de balcones, terrazas y cualquier otro saliente en las zonas del casco antiguo, no sobrepasará de 0,50 metros ni 1/10 de ancho de la calle a que da frente la edificación.

En las zonas de ensanche de edificación se permitirá un vuelo igual a 1/10 de ancho de la calle a que de frente la edificación con un máximo de 1,20 metros.

En ningún caso se sobrepasará la cara inferior del bordillo.



4.- En el casco antiguo se permitirán vuelos cerrados en un 50% de la longitud de la fachada.

5.- Los salientes, rótulos, motivos decorativos, anuncio o cualquier otro elemento similar que se instale en la fachada habrán de situarse a una altura superior de 2,50 metros, medido en la intersección de la fachada con la acera y deberán cumplir en todo caso con lo consignado en el párrafo 3).

6.- Se permitirá el retranqueo de las construcciones de la alineación oficial siempre que no dejen medianeras al descubierto, adosándose cuerpos de edificación y obligándose su conversión en fachada o su decoración con los mismos materiales y características de las fachadas existentes o a construir.

Dichos retranqueos no alterarán la altura de la edificación.

7.- Se permiten terrazas entrantes con profundidad no superior a su altura y ancho, esta profundidad se contará a partir de la línea exterior del saliente del balcón o terraza, si la hubiere.

8.- Las jambas de portadas y huecos podrán sobresalir de la alineación hasta un décimo del ancho de la acera, sin exceder de (10) centímetros.

9.- Queda prohibido que las puertas de planta baja abran hacia la calle. Cuando por normas de rango superior a esta Ordenanza sea obligatorio que no abran hacia dentro, deberán quedar remetidas en fachada.

10.- Las rejas en planta baja no tendrán un vuelo superior al quinto del ancho de la acera, y no excederá de 20 centímetros.

11.- Las vitrinas, escaparates, zócalos y demás elementos ornamentales se ajustarán a lo establecido en el artículo 61º.

A.1.3.2. Redacción propuesta del artículo 51 de las NNSS.

La eliminación de la prohibición de la ejecución de arcos y puentes de una parte a otra de la calle, se prevé del siguiente modo, según los condicionantes impuestos por el Órgano Medioambiental:

“Artículo 51.- Entrantes, Salientes y Vuelos.

1.- Se prohíben los arcos y puentes de una parte a otra de la calle a no ser que formen parte de un conjunto urbanístico aprobado por el Ayuntamiento.

No afectará esta prohibición a los puentes o plataformas de conexiones de infraestructuras que se instalen en los suelos de uso industrial siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1.1.- Deberán respetar la ordenación urbana, en todo caso:

a. Los apoyos se ubicarán cumpliendo con el retranqueo mínimo que establezca la legislación que sea de aplicación a las edificaciones industriales.

b. El gálibo libre de paso en cualquier punto de la calzada, no será inferior a los 6,50m.



- c. La altura máxima del elemento pasante será de 4 m., sin llegar a sobrepasar la altura máxima de la cumbrera más alta de las construcciones a las que preste servicio.**
- d. La anchura máxima del elemento pasante será de 6 m.**
- e. La distancia mínima entre ejes, para dos pasos aéreos consecutivos que ocupen un mismo vial, deberá ser como mínimo, igual al doble de la anchura del paso aéreo mayor.**
- f. El elemento pasante, en su trazado será uniforme, mantendrá la misma cota en todo su recorrido y será perpendicular al sentido del vial.**

1.2.- La estructura pasante se adaptará a las condiciones estéticas de las edificaciones a las que preste servicio, sometándose a un mantenimiento periódico del aspecto estético, buscando una mejora de su integración estética, sin que ello pueda suponer una merma en su aspecto general.

1.3.- El paso aéreo deberá cabinarse completamente en la zona exterior a la edificación industrial, al objeto de:

- a. Ocultar las infraestructuras e instalaciones que ocupen la vía pública y minimizar el impacto visual que éstas generen.**
- b. No generar variaciones de energía que incidan en el exterior, e impedir el escape de contaminantes en cualquier fase; líquida, sólida y gaseosa, para ello en el cabinado, o el interior de las edificaciones, se dispondrá de la técnica necesaria a tal fin.**
- c. Atenuar cualquier contaminación acústica, y/o la generada por vibraciones, a los valores admisibles establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, y conforme la legislación específica que le sea aplicación.**

1.4.- El titular de la autorización de la instalación será el responsable de cualquier desperfecto o daño que el desprendimiento o caída de elementos de dichas instalaciones o vertidos pudiesen ocasionar en la vía pública o a usuarios ésta, a tal fin, deberá dimensionarlos con la solidez necesaria para su uso y mantenerlos en perfecto estado.

1.5.- En el caso de ser necesario el paso de otras infraestructuras menores, no previstas en el momento de realizar el proyecto y vinculadas a éste, como pueden ser instalaciones de: suministro eléctrico, suministro de gas, traslado de residuos acuosos, fibra óptica para datos, u otras que se valoren en su momento y que necesariamente deban conectar las distintas edificaciones en que se emplace la actividad, se podrán realizar sujetas a licencia o autorización, siempre que el paso se realice por el interior del cabinado, sin quedar visibles desde el exterior, ni dar lugar a un incremento de dimensiones de la estructura pasante que pueda superar lo establecido en la autorización que se conceda en su momento.

1.6.- Estos puentes, únicamente se podrán autorizar entre parcelas en donde la suma de las dos superficies netas de las parcelas a comunicarse supere los 80.000 m², sin ser ninguna de ellas menor al 50% de la superficie mínima conjunta establecida en este punto.



1.7.- Se establece un número máximo de pasos aéreos de:

- a. Dos pasos aéreos por cada vial de longitud menor a 1.000 metros.**
- b. Cuatro pasos aéreos por cada vial de longitud igual o mayor a 1.000 metros.**

1.8.- El establecimiento de un paso aéreo deberá cumplir los siguientes condicionantes:

- a. Desde el eje de cada entronque del vial a afectar, a la ubicación en donde se proponga el paso aéreo, deberá existir una distancia igual o superior a 50 metros.**
- b. Cuando exista continuidad visual, desde la ubicación en donde se proponga el paso aéreo, a la vía pecuaria “Camí de Cabres”, a la autopista AP-7 o a la vía férrea, deberá establecerse una distancia igual o superior a 500 metros en línea recta, desde el lugar en donde se ubique el puente, hasta el eje de la/s infraestructuras citadas hacia las que exista continuidad visual.**
- c. En ambos supuestos anteriores; a) y b), podrán admitirse desviaciones sobre la distancia mínima establecida, que en ningún caso, reducirán dichas distancias en más de un 5%.**

1.9.- No se podrán realizar estos pasos aéreos sobre la vía pecuaria “Camí de Cabres” ni en general, en espacios que conformen la infraestructura verde definida en el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobació del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje

1.10.- Como actuaciones necesarias para el seguimiento de la ocupación del dominio público, se establece el seguimiento ambiental, que será ejecutado por el titular de la infraestructura pasante con periodicidad quinquenal y durante el primer mes del año correspondiente.

Este seguimiento ambiental consistirá en la realización de una revisión del estado general de la estructura (apoyo y pasante) y de la capacidad del mismo para continuar con su finalidad en condiciones de seguridad. En ella, se incidirá en el cumplimiento de los condicionantes 1.2; 1.3; y 1.4 expuestos con anterioridad.

En la revisión, también se prestará especial atención a la detección de cualquier otra anomalía que pueda generar perjuicios a la vía pública o a terceros. Esta revisión se realizará sin perjuicio de las revisiones y del mantenimiento ordinario que corresponda. De la revisión de seguimiento ambiental, se emitirá un informe suscrito por técnico competente, sobre su adecuación a los condicionantes citados, y en donde se identificará cualquier otro aspecto que pueda suponer una situación de riesgo o daño para la vía pública o para los usuarios de la misma. En caso de observarse o detectarse deficiencias, éstas deberán ser incluidas en el informe técnico, junto con las medidas correctoras necesarias que se propongan.

Este informe se trasladará al Departamento de Medioambiente de este Ayuntamiento, durante el primer trimestre de cada año que corresponda la revisión del puente.



2.- Las aristas de los vuelos no podrán sobresalir de un plano vertical trazado por la intersección de la medianera con la fachada formando con esta un ángulo de 45°, y estarán a una altura mínima de la rasante de 3,5 metros.

3.- El vuelo máximo de balcones, terrazas y cualquier otro saliente en las zonas del casco antiguo, no sobrepasará de 0,50 metros ni 1/10 de ancho de la calle a que da frente la edificación.

En las zonas de ensanche de edificación se permitirá un vuelo igual a 1/10 de ancho de la calle a que de frente la edificación con un máximo de 1,20 metros.

En ningún caso se sobrepasará la cara inferior del bordillo.

4.- En el casco antiguo se permitirán vuelos cerrados en un 50% de la longitud de la fachada.

5.- Los salientes, rótulos, motivos decorativos, anuncio o cualquier otro elemento similar que se instale en la fachada habrán de situarse a una altura superior de 2,50 metros, medido en la intersección de la fachada con la acera y deberán cumplir en todo caso con lo consignado en el párrafo 3).

6.- Se permitirá el retranqueo de las construcciones de la alineación oficial siempre que no dejen medianeras al descubierto, adosándoles cuerpos de edificación y obligándose su conversión en fachada o su decoración con los mismos materiales y características de las fachadas existentes o a construir.

Dichos retranqueos no alterarán la altura de la edificación.

7.- Se permiten terrazas entrantes con profundidad no superior a su altura y ancho, esta profundidad se contará a partir de la línea exterior del saliente del balcón o terraza, si la hubiere.

8.- Las jambas de portadas y huecos podrán sobresalir de la alineación hasta un décimo del ancho de la acera, sin exceder de (10) centímetros.

9.- Queda prohibido que las puertas de planta baja abran hacia la calle. Cuando por normas de rango superior a esta Ordenanza sea obligatorio que no abran hacia dentro, deberán quedar remetidas en fachada.

10.- Las rejas en planta baja no tendrán un vuelo superior al quinto del ancho de la acera, y no excederá de 20 centímetros.

11.- Las vitrinas, escaparates, zócalos y demás elementos ornamentales se ajustarán a lo establecido en el artículo 61°.



A.1.4. Tramitación y aprobación.

Como anteriormente se ha indicado, las modificaciones que se plantean en la presente modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico del Municipio de Moncofa, afectan exclusivamente a las determinaciones de la ordenación pormenorizada, tal como viene esta definida en el artículo 35 del TRLOTUP.

Como se determina en el punto 6 del artículo 44 del TRLOTUP, “Los ayuntamientos son competentes para la formulación y tramitación de los planes de ámbito municipal, y la aprobación de aquellos que fijen o modifiquen la ordenación pormenorizada.”

Por tanto, corresponderá al Ayuntamiento de Moncofa la competencia para la aprobación de la presente modificación puntual.

La modificación de planes y programas, viene regulada con carácter general en el artículo 67 del TRLOTUP. Conforme lo previsto en dicho artículo, siendo el presente instrumento, modificativo del planeamiento vigente, queda sometido al procedimiento previsto por el TRLOTUP en cuanto a la aprobación del planeamiento general.

En relación al sometimiento de la presente modificación a evaluación ambiental y territorial estratégica, el artículo 46 del TRLOTUP, establece que, para las modificaciones menores de planes y programas, el órgano ambiental y territorial determinará si dicha modificación debe ser objeto de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificada u ordinaria, para lo que deberá tener en consideración los criterios del anexo VIII del TRLOTUP.

Según el artículo 49 del TRLOTUP, al tratarse de una modificación que única y exclusivamente afecta a la ordenación pormenorizada, el órgano ambiental será el ayuntamiento.

Por tanto, para la tramitación de esta modificación puntual, concurren en el ayuntamiento de Moncofa las condiciones de órgano promotor, órgano sustantivo y órgano ambiental y territorial.

Esto permitiría, que teniendo en consideración los criterios del anexo VIII de la LOTUP, el propio ayuntamiento, como órgano ambiental y territorial, si así lo entendiese, en consideración a los criterios planteados en Documento Inicial Estratégico, emita el correspondiente informe Ambiental y Territorial, en sentido favorable, en el que concluya que la presente modificación no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, y que por consiguiente la tramitación de la presente modificación puntual quedase sometida al procedimiento de evaluación ambiental y territorial estratégica simplificando.

En relación a la documentación incluida en la presente propuesta de modificación puntual, el artículo 40 del TRLOTUP, establece la documentación que con carácter general deben contener los Planes Parciales. En ese mismo artículo, y en relación al Estudio de Integración Paisajística, o en su caso estudio de Paisaje, así como al resto de estudios previstos por el artículo 34 del texto refundido, se especifica que estos deberán incorporarse en la medida en que lo precise el alcance de sus determinaciones. La documentación a incorporar en las modificaciones de dichos planes, se entiende que deberá ser igualmente acorde al alcance de la modificación planteada.

En tanto que la modificación propuesta, únicamente incide en la posibilidad de que se puedan ejecutar conexiones puntuales de infraestructuras entre instalaciones industriales ubicadas sobre parcelas a ambos lados de una misma calle, no afectando a modificaciones de ubicación de suelos dotacionales o parcelas privativas, incrementos de edificabilidad o modificación de los parámetros relativos a la posible configuración de la edificación industrial resultante, ni a los usos permitidos en ámbito del suelo industrial; para la presente modificación puntual, se entiende que las determinaciones, justificaciones y documentación incorporada a la presente propuesta de modificación, se ajustan al alcance de sus determinaciones.



Para el caso concreto de la necesidad de Estudio de Integración Paisajística, en virtud del artículo 6.4.b) del TRLOTUP, es el órgano ambiental y territorial estratégico así como el informe del departamento con competencias de paisaje, el que determina la exigencia o no de dicho Estudio.

Desde el Órgano Ambiental se establecieron condicionantes para minorar al máximo la incidencia que estas infraestructuras puedan generar en el medio ambiente, las cuales se recogen en el presente documento.

En todo caso, conforme a los criterios del anexo VIII del TRLOTUP, el órgano ambiental municipal, en fecha 06/05/2024, emitió Informe Ambiental y Territorial Estratégico favorable en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica (DOGV nº 9885 de 04/07/2024).

A.2. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD ECONÓMICA.

Respecto de la Memoria de Sostenibilidad Económica, (art. 22.4 TRLSRU y art. 40 TRLOTUP), este precepto no sería de aplicación a la presente modificación que se pretende, en tanto que no se trata de una actuación de transformación urbanística, de las previstas y definidas en el artículo 7 del TRLSRU, ni se trata de un plan parcial.

Respecto de la Memoria de Viabilidad Económica prevista en el artículo 22.5 del TRLSRU, la modificación del articulado de las NNSS en los términos que se pretende, se entiende que no supone la ordenación o ejecución de una actuación sobre el medio urbano, de la que deriven beneficios y cargas para los propietarios incluidos en ámbito de actuación, no siendo necesaria la incorporación de esta Memoria a la Modificación que se pretende.

A.3. PLANOS DE INFORMACIÓN

La presente modificación no afecta a la documentación gráfica del planeamiento municipal, por lo que carece de documentación gráfica o planos de información y de ordenación propios, manteniéndose los planos del planeamiento vigente.

El equipo redactor

Agustín Lozano Molés
Arquitecto Municipal



B. DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA



B.- DOCUMENTOS CON EFICACIA NORMATIVA

B.1. NORMAS URBANÍSTICAS.

El presente instrumento de modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Urbanístico de Moncofa, mantiene las Normas Urbanísticas actualmente vigentes, aprobadas por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castellón, en sesión celebrada el 29 de diciembre de 1989, así como las posteriores modificaciones puntuales introducidas hasta la fecha, con las siguientes modificaciones:

- Se modifica el artículo 51º.- Entrantes, Salientes y Vuelos, del Capítulo 3º.- Condiciones Generales de Volumen e Higiénicas del Título I.- Disposiciones de Carácter General de las Ordenanzas Generales, que queda redactado de la siguiente forma:

ORDENANZAS GENERALES

TITULO I.- DISPOSICIONES DE CARACTER GENERAL

CAPITULO 3.- CONDICIONES GENERALES DE VOLUMEN E HIGIÉNICAS

“Artículo 51.- Entrantes, Salientes y Vuelos.

1.- Se prohíben los arcos y puentes de una parte a otra de la calle a no ser que formen parte de un conjunto urbanístico aprobado por el Ayuntamiento.

No afectará esta prohibición a los puentes o plataformas de conexiones de infraestructuras que se instalen en los suelos de uso industrial siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1.1.- Deberán respetar la ordenación urbana, en todo caso:

- a. Los apoyos se ubicarán cumpliendo con el retranqueo mínimo que establezca la legislación que sea de aplicación a las edificaciones industriales.***
- b. El gálibo libre de paso en cualquier punto de la calzada, no será inferior a los 6,50m.***
- c. La altura máxima del elemento pasante será de 4 m., sin llegar a sobrepasar la altura máxima de la cumbrera más alta de las construcciones a las que preste servicio.***
- d. La anchura máxima del elemento pasante será de 6 m.***
- e. La distancia mínima entre ejes, para dos pasos aéreos consecutivos que ocupen un mismo vial, deberá ser como mínimo, igual al doble de la anchura del paso aéreo mayor.***
- f. El elemento pasante, en su trazado será uniforme, mantendrá la misma cota en todo su recorrido y será perpendicular al sentido del vial.***



- 1.2.- La estructura pasante se adaptará a las condiciones estéticas de las edificaciones a las que preste servicio, sometándose a un mantenimiento periódico del aspecto estético, buscando una mejora de su integración estética, sin que ello pueda suponer una merma en su aspecto general.**
- 1.3.- El paso aéreo deberá cabinarse completamente en la zona exterior a la edificación industrial, al objeto de:**
- Ocultar las infraestructuras e instalaciones que ocupen la vía pública y minimizar el impacto visual que éstas generen.**
 - No generar variaciones de energía que incidan en el exterior, e impedir el escape de contaminantes en cualquier fase; líquida, sólida y gaseosa, para ello en el cabinado, o el interior de las edificaciones, se dispondrá de la técnica necesaria a tal fin.**
 - Atenuar cualquier contaminación acústica, y/o la generada por vibraciones, a los valores admisibles establecidos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de Protección contra la Contaminación Acústica, y conforme la legislación específica que le sea aplicación.**
- 1.4.- El titular de la autorización de la instalación será el responsable de cualquier desperfecto o daño que el desprendimiento o caída de elementos de dichas instalaciones o vertidos pudiesen ocasionar en la vía pública o a usuarios ésta, a tal fin, deberá dimensionarlos con la solidez necesaria para su uso y mantenerlos en perfecto estado.**
- 1.5.- En el caso de ser necesario el paso de otras infraestructuras menores, no previstas en el momento de realizar el proyecto y vinculadas a éste, como pueden ser instalaciones de: suministro eléctrico, suministro de gas, traslado de residuos acuosos, fibra óptica para datos, u otras que se valoren en su momento y que necesariamente deban conectar las distintas edificaciones en que se emplace la actividad, se podrán realizar sujetas a licencia o autorización, siempre que el paso se realice por el interior del cabinado, sin quedar visibles desde el exterior, ni dar lugar a un incremento de dimensiones de la estructura pasante que pueda superar lo establecido en la autorización que se conceda en su momento.**
- 1.6.- Estos puentes, únicamente se podrán autorizar entre parcelas en donde la suma de las dos superficies netas de las parcelas a comunicarse supere los 80.000 m2, sin ser ninguna de ellas menor al 50% de la superficie mínima conjunta establecida en este punto.**
- 1.7.- Se establece un número máximo de pasos aéreos de:**
- Dos pasos aéreos por cada vial de longitud menor a 1.000 metros.**
 - Cuatro pasos aéreos por cada vial de longitud igual o mayor a 1.000 metros.**
- 1.8.- El establecimiento de un paso aéreo deberá cumplir los siguientes condicionantes:**
- Desde el eje de cada entronque del vial a afectar, a la ubicación en donde se proponga el paso aéreo, deberá existir una distancia igual o superior a 50 metros.**



- b. Cuando exista continuidad visual, desde la ubicación en donde se proponga el paso aéreo, a la vía pecuaria “Camí de Cabres”, a la autopista AP-7 o a la vía férrea, deberá establecerse una distancia igual o superior a 500 metros en línea recta, desde el lugar en donde se ubique el puente, hasta el eje de la/s infraestructuras citadas hacia las que exista continuidad visual.**
- c. En ambos supuestos anteriores; a) y b), podrán admitirse desviaciones sobre la distancia mínima establecida, que en ningún caso, reducirán dichas distancias en más de un 5%.**

1.9.- No se podrán realizar estos pasos aéreos sobre la vía pecuaria “Camí de Cabres” ni en general, en espacios que conformen la infraestructura verde definida en el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobació del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje

1.10.- Como actuaciones necesarias para el seguimiento de la ocupación del dominio público, se establece el seguimiento ambiental, que será ejecutado por el titular de la infraestructura pasante con periodicidad quinquenal y durante el primer mes del año correspondiente.

Este seguimiento ambiental consistirá en la realización de una revisión del estado general de la estructura (apoyo y pasante) y de la capacidad del mismo para continuar con su finalidad en condiciones de seguridad. En ella, se incidirá en el cumplimiento de los condicionantes 1.2; 1.3; y 1.4 expuestos con anterioridad.

En la revisión, también se prestará especial atención a la detección de cualquier otra anomalía que pueda generar perjuicios a la vía pública o a terceros. Esta revisión se realizará sin perjuicio de las revisiones y del mantenimiento ordinario que corresponda. De la revisión de seguimiento ambiental, se emitirá un informe suscrito por técnico competente, sobre su adecuación a los condicionantes citados, y en donde se identificará cualquier otro aspecto que pueda suponer una situación de riesgo o daño para la vía pública o para los usuarios de la misma. En caso de observarse o detectarse deficiencias, éstas deberán ser incluidas en el informe técnico, junto con las medidas correctoras necesarias que se propongan.

Este informe se trasladará al Departamento de Medioambiente de este Ayuntamiento, durante el primer trimestre de cada año que corresponda la revisión del puente.

2.- Las aristas de los vuelos no podrán sobresalir de un plano vertical trazado por la intersección de la medianera con la fachada formando con esta un ángulo de 45º, y estarán a una altura mínima de la rasante de 3,5 metros.

3.- El vuelo máximo de balcones, terrazas y cualquier otro saliente en las zonas del casco antiguo, no sobrepasará de 0,50 metros ni 1/10 de ancho de la calle a que da frente la edificación.

En las zonas de ensanche de edificación se permitirá un vuelo igual a 1/10 de ancho de la calle a que de frente la edificación con un máximo de 1,20 metros.

En ningún caso se sobrepasará la cara interior del bordillo.

4.- En el casco antiguo se permitirán vuelos cerrados en un 50% de la longitud de la fachada.



5.- Los salientes, rótulos, motivos decorativos, anuncio o cualquier otro elemento similar que se instale en la fachada habrán de situarse a una altura superior de 2,50 metros, medido en la intersección de la fachada con la acera y deberán cumplir en todo caso con lo consignado en el párrafo 3).

6.- Se permitirá el retranqueo de las construcciones de la alineación oficial siempre que no dejen medianeras al descubierto, adosándoles cuerpos de edificación y obligándose su conversión en fachada o su decoración con los mismos materiales y características de las fachadas existentes o a construir.

Dichos retranqueos no alterarán la altura de la edificación.

7.- Se permiten terrazas entrantes con profundidad no superior a su altura y ancho, esta profundidad se contará a partir de la línea exterior del saliente del balcón o terraza, si la hubiere.

8.- Las jambas de portadas y huecos podrán sobresalir de la alineación hasta un décimo del ancho de la acera, sin exceder de (10) centímetros.

9.- Queda prohibido que las puertas de planta baja abran hacia la calle. Cuando por normas de rango superior a esta Ordenanza sea obligatorio que no abran hacia dentro, deberán quedar remetidas en fachada.

10.- Las rejas en planta baja no tendrán un vuelo superior al quinto del ancho de la acera, y no excederá de 20 centímetros.

11.- Las vitrinas, escaparates, zócalos y demás elementos ornamentales se ajustarán a lo establecido en el artículo 61º."

B.2. PLANOS DE ORDENACIÓN

La presente modificación no afecta a la documentación gráfica del planeamiento municipal, por lo que carece de documentación gráfica o planos de información y de ordenación propios, manteniéndose los planos del planeamiento vigente.

El equipo redactor

Agustín Lozano Molés
Arquitecto Municipal

