

IV. ADMINISTRACIÓN LOCAL

Molina de Segura

6090 Aprobación definitiva del Plan Especial Sector PEI-M4 -antiguo PERI Maximino Moreno SA- promovido por Potrox SL, Exp. 1074-2012-0719 y 2022-8759.

Concejalía: Urbanismo

Tipo Exp: Plan Especial

Interesado: Urbanizacion Potrox SL

Situación: SECTOR PEI-M4 - Maximino Moreno

N.º Expediente: 001074/2012-0719

El Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 27 de junio de 2022, entre otros, adoptó el acuerdo de aprobar, con carácter definitivo, el Plan Especial del Sector PEI-M4 (antiguo PERI Maximino Moreno, S.A.), firmado digitalmente el 17/12/2021, promovido por la mercantil POTROX, S.L., siendo el texto íntegro del acuerdo el siguiente:

“6. EXPEDIENTE 001074/2012-0719: (MYTAO 2022/8759) PLAN ESPECIAL DEL SECTOR PEI-M4 (ANTIGUO PERI MAXIMINO MORENO, SA), PROMOVIDO POR URBANIZACIÓN POTROX, SL. APROBACIÓN DEFINITIVA.

Se da cuenta del dictamen contenido en el expediente núm. 1074/2012-0719 (MyTAO 2022/8759) de la Concejalía de Urbanismo, dictaminado favorablemente por la Comisión Informativa de Urbanismo, en sesión celebrada el 17 de junio de 2022 que, copiado literalmente, dice

“DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DE FECHA 17/06/2022

En relación con el expediente de referencia, emito la siguiente propuesta, de conformidad con lo establecido en el artículo 175 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por el Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, con base en los siguientes,

Antecedentes de hecho

Primero: La Junta de Gobierno Local, en sesión ordinaria celebrada el 21 de octubre de 2014, acordó: Aprobar, con carácter inicial, el Plan Especial del Sector PEI-M4 (antiguo PERI Maximino Moreno S.A.) promovido por la mercantil POTROX S.L. Con anterioridad a su aprobación definitiva, deberá aprobarse definitivamente el Plan Especial de Infraestructuras de los Sectores Industriales (expediente 897/2014 de Urbanismo) y subsanarse los reparos señalados en los informes de los técnicos municipales y aquellos que puedan surgir de los informes sectoriales y alegaciones. Someter dicho expediente a información pública, por plazo de un mes, mediante anuncio en el BORM y en dos periódicos de difusión regional. Además, deberá notificarse a todos los propietarios catastrales por igual plazo. Simultáneamente, se solicitarán informes sectoriales a los organismos afectados, así como a la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo.

Segundo: Dicho acuerdo se publicó en el BORM N.º 286, de 13 de diciembre de 2014, en el diario La Verdad (08/04/2022) y en el de La Opinión (07/04/2022) y se envió a la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo con entrada el día 17/04/2015. También han sido notificados todos los titulares catastrales.

Tercero: En fecha 30/01/2015 el titular con DNI: 22369872A, presenta escrito de alegaciones manifestando que ha constatado que no aparece como propietario dentro del sector pero es legítimo propietario junto con tres personas más (con DDNNII: 22418266M, 22375488F y 22416838A) de la parcela catastral 350 del polígono 22, y aporta escritura de compraventa y certificación catastral. Solicita la inclusión de los cuatro como propietarios del Sector.

Cuarto: En fecha 17/02/2015, los titulares con DNI: 29063294B y con DNI: 29063293X presentan escrito de alegaciones manifestando que se personan en el Ayuntamiento y reciben la notificación de la aprobación inicial el día 23/01/2015, y muestran su disconformidad con el Plan Especial en tanto no se modifique la ordenación de la subzona A-1, con la inclusión de un vial interno, reparto de cesiones equitativas en todo el sector, así como la dotación de los servicios e infraestructuras que conlleve el planeamiento.

Quinto: El 18/02/2016 tiene entrada por registro de este Ayuntamiento informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio Arquitectura y Vivienda remitiendo el informe del Servicio de Urbanismo y Jurídico-Administrativo de fecha 27/01/2016 para su consideración en al acuerdo de aprobación definitiva. El informe es el siguiente:

“Del informe técnico:

En relación con la ordenación propuesta aprobada inicialmente por la Junta de Gobierno Local para el ámbito “PEI-M4” remitido a plan especial, aunque preordenado en el PGMO de Molina, se señalan las siguientes consideraciones de índole técnica:

1. Se advierte que el informe de CHS señalaba diversas condiciones que tenían que incorporarse en relación con las zonas inundables que afectaban a parcelas industriales y que, consultada la cartografía de zonas de peligrosidad por inundación —disponible en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (sig.magrama.es/snczi/)- se aprecian más áreas inundables que las identificadas en los planos de ordenación del plan especial. Si la variación de zonas inundables se debe a obras de encauzamiento de la Rambla Cañada de Morcillo, se debe indicar en el plan especial e incluir sus costes detallados en el estudio económico. Este informe urbanístico se emite sobre la documentación del plan especial que no incorpora el estudio hidrográfico, en relación con lo dispuesto en el art.54.7 y 8 del Plan Hidrológico de la DH del Segura (Anexo X del RD 1/2016 de 8 de enero).

2. La normativa propuesta limitando la edificación con un retranqueo que respeta las líneas de avenidas reseñadas en los planos de ordenación no garantiza que queden sin afección edificaciones u otras instalaciones que se ubiquen en zonas que se inundarían con arreglo a la cartografía consultada.

3. El informe de CHS de 14/02/2012 es desfavorable en relación con los vertidos por cuanto no se justificó la capacidad de la depuradora de Campotéjar para los nuevos caudales generados y no se contemplaba autorización de vertidos a cauce público.

4. La estructura viaria debe completar la definición integral de sus elementos, contemplando la sección completa de los viales, resolviendo en el ámbito de ordenación las circulaciones rodadas garantizando su continuidad con los viales externos mediante unas adecuadas conexiones. Se deben definir las rasantes

y completar los itinerarios peatonales que garanticen una accesibilidad a las parcelas, especialmente a los espacios libres y a los equipamientos.

5. La sección del vial principal (vial A) deberá adecuarse a las previsiones del plan especial de infraestructuras, o instrumento que proceda, tramitado con la finalidad de resolver el acceso a los sectores industriales colindantes a éste. Además se debe definir, adecuando su anchura en su caso, la sección de viario que conecta cruzando sobre la autovía, con el sector de La Serreta.

6. También deben resolverse adecuadamente las intersecciones de los viales en el propio área de ordenación y justificar su adecuada conexión con la red exterior (vial C, en el extremo Sur, vial B con su sección completa y la conexión con la rotonda prevista al Oeste del ámbito de este plan especial, y vial G en su extremo oriental).

7. Se debe aportar la memoria de sostenibilidad económica y justificar la viabilidad económica por aplicación de la DT4 del texto refundido de la ley de suelo y rehabilitación urbana.

8. Se debe completar la documentación aportando:

a. El Programa de actuación donde se garantice la utilización del sistema de concertación directa propuesto conforme a lo señalado en el art.178.1 del TRLSRM.

b. Informe de viabilidad económica y memoria de sostenibilidad económica.

c. Completar los planos de infraestructuras (abastecimiento de agua, alumbrado público, redes eléctricas, telecomunicaciones) identificando las redes existentes y distinguiendo las que propone implantar el plan especial.

d. Se debería prever el trazado de la red de gasificación y contemplar su coste en el estudio económico, porque el proyecto de urbanización deberá concretar la ejecución de las actuaciones que prevea este plan especial.

Del informe jurídico:

Debe tenerse en cuenta lo dispuesto en los apartados 7 y 8 del artículo 55 del Plan Hidrológico del Segura 2015-2021 aprobado por Real Decreto 1/2016 según los cuales:

7. Aquellos planes e instrumentos de planeamiento, así como las clasificaciones y usos previstos en los mismos que prevean la posibilidad de urbanizar y estén afectados por la zona inundable, y no cuenten con un plan de encauzamiento aprobado definitivamente, deberán ser objeto de un estudio de inundabilidad específico con carácter previo a su aprobación o programación. Dicho estudio concluirá sobre la procedencia de.

a) Desclasificar todo o parte del citado suelo.

b. Establecer condiciones a la ordenación pormenorizada para evitar la localización de los usos más vulnerables en las zonas de mayor peligrosidad del sector.

c. Realizar obras de defensa y las complementarias que venga exigidas para garantizar la seguridad de las personas, las cuales en todo caso deberán incluirse en las obras de urbanización de la actuación.

d. Imponer condiciones de forma y disposición de las edificaciones a materializar dentro del sector.

7. Los planes e instrumentos urbanísticos afectados por la zona inundable deberán respetar y ajustarse a las determinaciones de la presente planificación y

precisarán ser informados por la Confederación Hidrográfica del Seguro, a efectos de imponer condiciones de adecuación a las futuras edificaciones y la realización de actuaciones de defensa que se consideren necesarias.”

Sexto: En fecha 29 de febrero de 2016 tiene entrada por registro de este Ayuntamiento informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Segura el 17 de febrero de 2016 respecto a la afección al dominio público hidráulico y al régimen de corrientes e inundabilidad, que en lo que interesa se transcribe:

1. Afección al dominio público hidráulico.

“Tal como se indicó en el informe de esta Comisaría de Aguas de 14 de febrero de 2012, la propuesta de delimitación del dominio público hidráulico de la Cañada Morcillo se considera correcta.

Se recuerda nuevamente que la zona de servidumbre tiene como fines los de protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico, paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia y conservación del cauce. Su ordenación en el planeamiento deberá estar limitada por estos usos.

2. Afección al régimen de corrientes e inundabilidad.

De acuerdo con la información disponible en el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, la parcela ZS-CT1 (transformador) se sitúa en la zona de flujo preferente de la Cañada Morcillo, lo cual no se considera adecuado, por lo que habrá que ubicarlo fuera de dicha zona. También se sitúa en la zona de flujo preferente la parcela EVB-2, pero al estar destinada a zonas verdes se considera que no afecta al régimen de corrientes.

Las parcelas QB2, EVB-1, el vial C y la calle peatonal resultan inundables para el periodo de retorno de 100 años.

Para la parcela QB2, el uso previsto (equipamientos) no se considera compatible con las condiciones de inundabilidad mencionadas, por lo que en caso de no ser posible acometer las medidas que se indican en este mismo apartado, habría que modificar la ordenación propuesta. Para la parcela EVB-1, al estar destinada a zonas verdes, se considera que los usos previos son compatibles con las limitaciones y prohibiciones que se establecen para la zona de policía de cauces.

Puesto que la inundabilidad de las parcelas QB2 y EVB-1, y del vial C y de la calle peatonal se debe al badén que supone el vial A, su eliminación haría que dichos terrenos dejaran de ser inundables. En caso de no resultar conveniente lo anterior, se podría optar por la elevación de la rasante de los terrenos afectados respecto de la cota actual, siempre que ésto no suponga un empeoramiento en las condiciones de inundabilidad de los terrenos situados en el exterior del sector, para lo cual se debe realizar el correspondiente estudio hidráulico en que se justifique que no se incrementan las condiciones de peligrosidad en las zonas colindantes.

En todo caso, el Plan de Emergencia Local (o en su defecto un instrumento específico de gestión del riesgo en la zona) debe incluir las medidas preventivas de alerta e interrupción de la circulación por los viales afectados por las avenidas.

Para el resto de sectores (UIC A-1, UIC A-2, UIC A-3 y UIC A-4), afectados parcialmente por la avenida de 500 años de periodo de retorno y con calados bajos, sigue vigente lo indicado en el citado informe de esta Comisaría de Aguas de 14 de febrero de 2012, es decir, los usos deben condicionarse a que no se produzcan daños de consideración, correspondiendo en todo caso

a la administración competente en la resolución del expediente urbanístico el establecimiento de usos y condiciones a la edificación que estime pertinentes.”

Séptimo: En fecha 12/05/2017 el titular con DNI: 48420627S, en representación de la mercantil Fuensantica Química Cosmética, S.L., con CIF: B30354773, presenta escrito poniendo de manifiesto que en fecha 2 de junio de 2014, adquirió, mediante auto de adjudicación judicial, la finca 56.399 del Registro de la Propiedad n.º 2 de Molina de Segura que se corresponde con la parcela 274 del polígono 22 y se encuentra dentro del sector PEI-M4, por lo que solicita se le tenga por personada a dicha mercantil. (Adjunta documentación acreditativa). Posteriormente se comprueba que la finca 56.399 se correspondía con parte de la parcela catastral 274 del polígono 22, pero actualmente se ha formado una nueva parcela que catastralmente se corresponde con la parcela 469 del polígono 22.

Octavo: En fecha 21 de marzo de 2018 el interesado presenta 3 copias del Proyecto de Plan Especial de Reforma Interior “PEI-M4”, y el 27 de noviembre de 2018 el Ingeniero de Caminos Municipal informa respecto al mismo lo siguiente:

“Se recibe nuevo proyecto de Plan Especial de Reforma Interior del ámbito PEI-M4, actualizado con fecha Diciembre de 2.017.

Los informes que estaban pendientes de subsanar son:

- Informe de este servicio técnico municipal, de 8 de octubre de 2.014.
- Informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda, de 28 de enero de 2.016.
- Informe de la Confederación Hidrográfica del Segura, de 17 de febrero de 2.016.
- Respecto del informe de este servicio técnico municipal:
 - La nueva versión del Plan Especial adapta la sección del Vial A a la anchura prevista en la Modificación Puntual del PGMO de Molina de Segura de Adecuación de Accesos a los Polígonos Industriales de Campotéjar (Exp. 375/2017-0715).
 - Se aportan informe de los puntos de entronque de Iberdrola, Telefónica y Ono.
 - Las condiciones especiales de la normativa del Plan Especial es coherente con las limitaciones de usos en las líneas de servidumbre y de avenida de periodo de retorno 500 años de la rambla.
 - El Plan de Actuación, Programa de Actuación y Estudio Económico incluyen la cuota de participación del ámbito en las obras de Adecuación de Accesos a los Polígonos Industriales de Campotéjar previstas en la Modificación Puntual de PGMO (Exp. 375/2017-0715). El Plan de Actuación también incluye entre sus determinaciones que el Proyecto de Urbanización deberá cumplir con el Artículo 126 ter.7 del RD 638/2016 de modificación del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, relativo a la mitigación del incremento de riesgo de inundación a consecuencia de la urbanización del sector.

Por tanto, se consideran subsanadas las observaciones de dicho informe.

- Respecto del informe de la Confederación Hidrográfica del Segura (CHS):
 - El Plan Especial justifica que la adaptación de la ordenación al vial de acceso previsto en la Modificación Puntual del PGMO de Molina de Segura de Adecuación de Accesos a los Polígonos Industriales de Campotéjar (Exp. 375/2017-0715), donde se prevé la eliminación del badén en el cruce del vial A con la rambla de

Cañada Morcillo, elimina el riesgo de inundación en las parcelas QB-2, EVB-1, vial C y Calle Peatonal. La delimitación del Dominio Público Hidráulico establecida en el Estudio Hidrológico anexo al Plan Especial e informada favorablemente por la CHS está correctamente reflejada en los planos del Plan, y las condiciones establecidas en el apartado 7 de dicho Estudio Hidrológico están reflejadas en la Normativa del Plan Especial, relativa a actuaciones a realizar en los márgenes de la rambla (motas, escollera, taludes), que deberán contemplar las obras de urbanización (zona verde EVB-3), así como las parcelas UIC A-1 y UIC A-2. En la normativa de estas parcelas se refleja la obligación de realizar estas actuaciones, y enumera explícitamente cuáles son los usos compatibles con la zona de servidumbre de la rambla (paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia y conservación del cauce), que en la ordenación forma parte de las citadas parcelas en la zona de retranqueo de la edificación. La justificación de la inundabilidad y el Plan de Emergencia Local se incluyen en el apartado 1.12 de la Memoria del Plan Especial.

Se refleja en los planos de planta las obras de drenaje transversal previstas en el cruce del Vial A con la rambla.

Por tanto, se consideran subsanadas las observaciones de dicho informe.

· Respecto del informe de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Arquitectura y Vivienda.

- Los aspectos relativos a la inundabilidad y posibles informes de la CHS han quedado aclarados en el apartado anterior.

- Se aporta certificado del Ayuntamiento sobre la capacidad de la depuradora de Campotéjar.

- Se aportan las rasantes estimadas de los viales en el plano P-1.

- Se establecen itinerarios peatonales que garantizan el acceso peatonal a todos los espacios libres y equipamientos. A algunos espacios libres se accede desde Sistemas Generales de espacios libres de ámbitos limítrofes.

- Se ha definido el enlace de las nuevas secciones de viales proyectadas con los caminos colindantes

- Hay elementos de drenaje transversal que en la actualidad cruzan la parcela de equipamientos y que probablemente sean explotados por el Ministerio de Fomento. Revisado el expediente, se observa que no se ha solicitado informe a la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, como titular de las vías de servicio y del puente que cruza la autovía y desemboca en el ámbito. Deberá solicitarse informe dado que, además, parte del ámbito está dentro de la zona de afección de la autovía A-30.

- El Vial A La nueva versión del Plan Especial adapta la sección del Vial A a la anchura prevista en la Modificación Puntual del PGMO de Molina de Segura de Adecuación de Accesos a los Polígonos Industriales de Campotéjar (Exp. 375/2017-0715).

- Se aporta informe de sostenibilidad económica justificando la viabilidad económica de la actuación.

- Se aporta Programa de Actuación. El Programa de Actuación prevé el sistema de actuación mediante Compensación, e incluye la cuota de participación del ámbito en las obras de Adecuación de Accesos a los Polígonos Industriales de Campotéjar previstas en la Modificación Puntual de PGMO.

- Los planos de infraestructuras son coherentes con los informes de los puntos de entronque de las compañías.

Por tanto, se consideran subsanadas las observaciones de dicho informe, aunque se debe solicitar informe a la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia.

Según lo expuesto, se consideran subsanadas las observaciones de informes anteriores, pero para continuar con la tramitación del expediente, debe solicitarse informe a la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia.

De cara a la aprobación definitiva del Plan, deberá aportarse copia visada.”

Noveno: Remitido el Proyecto a la Demarcación de Carreteras del Estado, con entrada el 3/12/2018, solicitando informe sobre el contenido del mismo, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 140 del Decreto Legislativo 1/2005, de 10 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, el 7 de mayo de 2019 el interesado vuelve a presentar Proyecto de Plan Especial de Reforma Interir “PEI-M4” junto con el Proyecto Acústico. Sobre dichos proyectos el Ingeniero de Caminos Municipal, en fecha 24/05/2019 informa lo siguiente:

“Se presenta nuevo Proyecto con fecha Abril 2.019, en el que se introducen, según manifiesta el interesado, unas adaptaciones a los requerimientos de la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, así como un Estudio Acústico.

Tal y como ya se expuso en el informe de 27 de noviembre de 2.018, dado que parte del ámbito se ubica dentro de la zona de afección de la Autovía A-30, y que las vías de servicio y el puente que cruza la citada autovía y desemboca en el ámbito son titularidad del Ministerio de Fomento, además de existir elementos de drenaje que en la actualidad cruzan la parcela de equipamientos prevista en el Plan Especial y que probablemente sean explotados por el Ministerio de Fomento, se debe remitir copia del Plan especial presentado a la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia para que emita informe sobre cuestiones de su competencia, solicitando particularmente, en caso que proceda, un pronunciamiento sobre el tratamiento que debe darse a los elementos de drenaje existentes en el entorno de la vía de servicio y del puente que cruza la autovía, debido a las acumulaciones de agua que se producen en la zona cuando se producen episodios de precipitaciones de cierta intensidad en los últimos años.”

Décimo: Remitida de nuevo la documentación presentada a la Demarcación de Carreteras del Estado de Murcia, ésta en fecha 1/08/2019 emite informe, recibido por registro de este Ayuntamiento el 5/08/2019, que en lo que interesa se transcribe:

“ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA

Una vez revisada la documentación presentada, esta Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia le informa, en relación con el tratamiento que debe darse a los elementos de drenaje existentes en el entorno de la vía de servicio y del puente que cruza la autovía, que el Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia de fecha 19 de noviembre de 2018, autorizó a los promotores del Plan Parcial ZI1-M6, la ejecución de las siguientes obras de mejora del drenaje:

1. Formación de nueva plataforma de la vía de servicio para su adecuación y adaptación a la nueva rasante de la rotonda proyectada por el sector urbanizable.

2. Ejecución de una cuneta revestida en hormigón para evacuación de aguas pluviales entre el movimiento de tierras realizado y la vía de servicio.

3. Cuenco de recepción de pluviales consistente en arqueta arenoso, paso de hormigón y encachado de piedra para rotura de velocidad de agua.

4. Sustitución/limpieza de paso de aguas bajo el puente existente y vía de servicio.

Estas obras se consideran necesarias para el correcto drenaje de las aguas pluviales de la autovía y vía de servicio, y evitar zonas inundables en el entorno del puente y de la vía de servicio, debiendo compatibilizarse las mismas con los usos y actuaciones proyectadas en el Plan Especial objeto del presente informe.

En cuanto al contenido del Plan Especial, en relación con el cumplimiento de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre de Carreteras y resto de normativa de aplicación, se han encontrado las siguientes deficiencias en lo referente al avance del Plan Especial:

1. Ni los desarrollos urbanísticos previstos ni sus obras de construcción deberán afectar al drenaje actual de las carreteras estatales, y sus redes de evacuación no deberán aportar vertidos a los drenajes existentes en aquéllas. En caso de que, excepcionalmente, y por razones debidamente justificadas se autorizase la aportación de caudales estos deberán ser tenidos en cuenta para aumentar la capacidad de los mencionados drenajes, obras que deberán ser ejecutadas por el Promotor del instrumento de planeamiento urbanístico.

Deberá realizarse así mismo, un estudio pormenorizado de las zonas con riesgos de inundación incluidas en el sector planificado, y determinar si ese riesgo se ve acrecentado con la ejecución o el desarrollo del planeamiento urbanístico, y justificar que no se verá afectada la Red de Carreteras del Estado.

2. En los planos presentados no se encuentran bien definidas las diferentes zonas de protección de la carretera, no grafiándose la zona de dominio público de las vías de servicio. Se deben reflejar en los planos, a una escala adecuada, y en la parte normativa del Instrumento, las zonas de protección del viario estatal (zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección), y la arista exterior de la explanación a partir de la cual se acotan esas zonas, indicándose en la Memoria y/o Ordenanzas las limitaciones establecidas para dichas zonas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y su Reglamento General (RD 1812/1994, de 2 de septiembre). Así mismo, se debe reflejar la línea límite de edificación, la arista exterior de la calzada a partir de la cual se acota la primera, e incorporar la prohibición de realizar cualquier tipo de construcción interiormente a la referida línea.

Para graficar las zonas de protección se tendrán en cuenta las previsiones del artículo 33.6 de la Ley de Carreteras, en el cual se establece que donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre. Así mismo, donde las distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretear, cualquiera que se la carretera o elemento interviniente.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 33.7 de la Ley 37/2015, de 29 de Septiembre, de carreteras la clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta Ley, lo que deberá quedar recogido expresamente en Instrumento de planeamiento urbanístico.

3. Se observa en los planos presentados que la delimitación del sector industrial así como el espacio verde denominado "EVB-1" y la calle peatonal proyectada invaden la zona de dominio público de la vía de servicio de la autovía A-30. Así mismo el referido espacio verde y la parcela de equipamientos "QB2" se encuentran grafiados encima de los taludes del paso superior existente con motivo de la reposición de servicios de la autovía A-30.

Se deberán excluir del ámbito del Plan los terrenos expropiados de titularidad estatal con motivo de la construcción de la autovía A-30 y en todo caso la franja de dominio público viario legalmente establecida por estar permanentemente afecta a la explotación de la carretera, tanto del tronco de la autovía como de las vías de servicio existentes.

4. En la memoria reguladora del Plan Especial deberá recogerse que la ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título III Uso y defensa de las carreteras.

En la página 44 de la memoria del Plan Especial, además de los usos permitidos en la zona de dominio público, se deberá incluir los propios del resto de zonas de protección del viario estatal.

En la parte normativa del Instrumento deberá reflejarse la prohibición expresa de realizar publicidad fuera de los tramos urbanos en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera y, en general, cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma, tal y como establece en el artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

5. Se delimitará con precisión el suelo urbano, a los efectos de la aplicación en dicho suelo de la normativa de defensa de la carretera contenida en el Reglamento General de Carreteras así como el régimen de competencias establecido en el capítulo IV de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

6. En cuanto a los accesos previstos al sector se informa que no se puede realizar el desdoblamiento de la vía de servicio denominada en el plan especial como Vial - C, ya que la misma debe excluirse del ámbito del Plan al tener la consideración de elemento funcional de la carretera.

Referente a esta conexión, y a la del vial A con el enlace de La Estrella, se informa que el Plan Especial de Infraestructuras de acceso a los sectores industriales de Campotéjar no se encuentra informado favorablemente por parte del Ministerio de Fomento.

7. Se incluirá en la parte normativa del Instrumento que, para las nuevas construcciones próximas a carreteras del Estado, existentes o previstas, será necesario que con carácter previo al otorgamiento de licencias de edificación se lleven a cabo los estudios correspondientes de determinación de los niveles

sonoros esperables así como la obligación de establecer limitaciones a la edificabilidad o de disponer los medios de protección acústica imprescindibles en caso de superarse los umbrales establecidos en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y en el Real Decreto 1367/2007, de 9 de octubre (BOE de 23 de octubre de 2007) y, en su caso, en la normativa autonómica o local. El estudio de ruido debe contener los correspondientes mapas de isófonas.

Los medios de protección acústica que resulten necesarios serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Fomento si afectaran a las zonas de protección del viario estatal.

Se adjunta Proyecto Acústico del Plan Especial que concluye la necesidad de instalación de pantallas acústicas junto a la autovía, debiendo las mismas ejecutarse con el proyecto de urbanización del sector.

8. Se hará constar en la parte de normativa urbanística del Instrumento que se exceptúan de la exigencia de licencia municipal las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, incluyendo todas las actuaciones necesarias para su concepción y realización, las cuales no están sometidas, por constituir obras públicas de interés general, a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1 b) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local ni, por consiguiente, al abono de ningún tipo de tasas por licencia de obras, actividades o similares, en aplicación del artículo 18 de la Ley 35/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

9. La iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado. Asimismo, con respecto a los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento se deberá garantizar que el tráfico que circula por los mismos no afecte, con su alumbrado, al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario se instalarán medios antideslumbrantes, serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Fomento, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

CONCLUSIÓN En vista de lo anteriormente expuesto, esta Demarcación de Carreteras no puede continuar la tramitación del correspondiente informe sectorial en tanto en cuanto no se complete y remita a este Organismo la documentación requerida en el apartado anterior subsanando las deficiencias encontradas.

La presente solicitud de documentación no supone efecto resolutorio alguno en cuanto a la emisión del preceptivo informe sectorial de carreteras, ya que solo tiene por objeto completar la información disponible y subsanar las deficiencias encontradas para continuar con la tramitación del expediente y emitir el preceptivo informe establecido en el art. 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, en el cual se establece que cualquier instrumento de gestión urbanística que pueda afectar a las carreteras del Estado o sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, deberá ser remitido antes de su aprobación inicial, al Ministerio de Fomento, el cual dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante.

Para tramitar en la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia futuras peticiones en relación con este expediente, deberá incluir en su nueva solicitud de forma clara y visible la siguiente clave: CO-IN-UR/060-18-4.”

Undécimo: Remitido el informe de la Demarcación de Carreteras del Estado al interesado para la subsanación de deficiencias, en fecha 03/12/2019 presentan nueva documentación que es remitida nuevamente a la Demarcación de Carreteras del Estado el 11/12/2019. El 7 de abril de 2020 el promotor presenta Anexo al Plan Especial y el 13 de abril presenta Proyecto completo. Toda esta documentación complementaria es remitida igualmente a la Demarcación de Carreteras del Estado, que la recibe el 27/04/2020.

Duodécimo: El día 29 de junio de 2020 se recibe por registro de este Ayuntamiento informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia emitido en fecha 01/06/2020, con el siguiente texto:

“Con fecha 1 de junio de 2020 el Subdirector General de Explotación, P. D. del Director General de Carreteras (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio), ha resuelto:

Según la documentación aportada, los accesos del sector PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR “PEI-M4” (ANTIGUO PERI MAXIMINO MORENO, S.A.) se recogen en el Plan Especial de Infraestructuras de acceso a los sectores industriales de Campotéjar. Para este Plan, aprobado inicialmente el 29 de julio de 2014 (BORM 10/11/2014), se solicitó informe a la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia mediante escrito del Ayuntamiento con fecha de entrada en esa Demarcación de Carreteras el 10/11/2014. La Demarcación, mediante escrito con fecha de salida 19/12/2014 solicitó información complementaria al Ayuntamiento sin que se tenga constancia de contestación por parte del Ayuntamiento. El Plan Especial no llegó a aprobarse definitivamente porque debía instrumentarse a través de una modificación del Planeamiento General y sus determinaciones finalmente se recogieron en la Modificación N.º 60 del PGMO de Molina de Segura, informada desfavorablemente mediante resolución del Subdirector General de Explotación de 23/08/2019.

Con fecha 01/06/2020 el Subdirector General de Explotación (P.D. Orden FOM/1644/2012, 23 de julio) ha informado favorablemente la Modificación Puntual N.º 60 del Plan General Municipal de Ordenación de Molina de Segura vinculado a las medidas de mejora previstas en el “Estudio de Tráfico y Movilidad para el Plan Especial de Infraestructuras de Acceso a los Sectores Industriales de Campotéjar del PGMO de Molina de Segura” de fecha 17 de febrero de 2020.

Dado que en el Plan Especial de Reforma Interior “PEI-M4” (Antiguo PERI Maximino Moreno) objeto de este informe hace referencia a las determinaciones del antiguo Plan Especial de Infraestructuras de acceso a los sectores industriales de Campotéjar, actual Modificación Puntual N.º 60 del Plan General Municipal de Ordenación de Molina de Segura, es necesario vincular ambos instrumentos en relación a las medidas necesarias para garantizar el mantenimiento de los niveles de servicio y seguridad de las carreteras estatales.

Por todo ello, se informa favorablemente en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, el PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR “PEI-M4” (ANTIGUO PERI MAXIMINO MORENO, S.A.) siempre y cuando se vincule con la Modificación Puntual N.º 60 del Plan General Municipal de Ordenación de Molina de Segura y, por tanto, estará sometido igualmente a lo expresado en el informe a éste último de fecha 01/06/2020 y que, por claridad y mayor seguridad, se transcribe de nuevo:

-----INICIO TEXTO RESOLUCIÓN 01/06/2020-----

Informar favorablemente, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, la MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PGMO DE MOLINA DE SEGURA N.º 60 (Adecuación de accesos a los Sectores Industriales de Campotéjar), con las medidas de mejora previstas en el "ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD PARA EL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE ACCESO A LOS SECTORES INDUSTRIALES DE CAMPOTÉJAR DEL PGMO DE MOLINA DE SEGURA" de fecha 17 de febrero de 2020, a fin de asegurar el cumplimiento del artículo 36.9 de la Ley 37/2105, de 29 de septiembre, de carreteras y las siguientes condiciones:

1. Para poder ser informados los correspondientes Proyectos de Urbanización necesarios para el desarrollo de cualquiera de los Sectores Industriales de Campotéjar (sectores PEI-M4, ZI2-M2) y consiguientemente ser aprobados y poder dar licencias de ejecución de obras, y a fin de asegurar el cumplimiento del artículo 36, en especial su apartado 9, de la Ley 37/2105, de 29 de septiembre, de carreteras, así como los artículos 7.1, 18.1, 20.1.c y 22.3.c del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, será condición inexcusable y previa que el Proyecto de reordenación de accesos, conforme al Estudio de Tráfico y Movilidad, esté debidamente tramitado y aprobado conforme al artículo 104 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), por esta Administración.

Para poder dar licencias de ocupación o de actividad o poner en servicio cualquiera de los Sectores Industriales de Campotéjar (sectores PEI-M4, ZI2-M2), deben estar concluidas las obras de ejecución de reordenación de accesos previstas, conforme al Proyecto necesario y al que se hace referencia en el párrafo anterior, y con la conformidad de esta Administración.

El Proyecto de reordenación de accesos deberá tener en cuenta las siguientes consideraciones respecto a la glorieta proyectada en la margen derecha de la autovía A-30 de acuerdo con la Norma 3.1-ic de Trazado de la Instrucción de Carreteras:

o El vehículo patrón característico a considerar para el diseño de la glorieta será del tipo autobús rígido + turismo simultáneamente, encontrándose las circunstancias de explotación en una situación IV con intensidad significativa de vehículos pesados, existencia de autobuses y calzada anular de dos carriles.

o Se proyectará un espaciamiento uniforme de las vías que concurren en la calzada anular según lo dispuesto en el artículo 10.6.2 de la Norma. o El eje en planta de la calzada anular deberá estar íntegramente incluido en un plano horizontal. Si no fuera posible serán admisibles planos con indicación inferior al tres por ciento. Se comprobará en el proyecto que la combinación de dicha inclinación longitudinal con la inclinación transversal no produzca acumulaciones de agua en la calzada anular o en alguna de sus vías de acceso.

o Se presentarán planos con la señalización vertical y horizontal correspondiente, justificando que la presencia y configuración de la glorieta quedan suficientemente advertidas por los usuarios de la carretera.

o El diámetro exterior de la calzada anular deberá ser tal que, con el ancho fijado para la situación de circulación supuesta, el tamaño de la isleta central y su disposición permitan cumplir las limitaciones en planta relativas a trayectoria de vehículos. En este sentido, el diámetro de una calzada anular de dos carriles

concéntricos no regulada por semáforos se procurará que este comprendido, en glorietas periurbanas e interurbanas entre cincuenta y cinco metros (55 m) y sesenta metros (60 m), siendo el proyectado actualmente de 40 metros.

o Al ancho de la calzada anular se fijará en función de la situación de circulación supuesta y de la eventual presencia de un gorjal (posible ocupación de la isleta central en circunstancias extraordinarias de explotación, que en el caso de dos carriles, según la tabla 10.4 de la Norma 3.1-IC será:

. Si se justifica adecuadamente el ancho proyectado de cuarenta metros (40 m) el ancho conjunto de una calzada anular de dos carriles y, en su caso, de su gorjal será de 7'8 metros (anchura que no se defina en la documentación presentada).

. Para diámetros comprendidos entre cincuenta y cinco metros (55 m) y sesenta metros (60 m) se estará a lo dispuesto en la tabla 10.4.

o Se dispondrán gorjales, en función de la situación de circulación supuesta, cuando las trayectorias cumplan las condiciones establecidas (tabla AD.1), no se dificulte la conservación invernal y su ancho sea como mínimo de cincuenta centímetros.

o En las glorietas interurbanas, los arcenes tendrán un ancho de cincuenta centímetros (0'50 m) y los exteriores entre cincuenta centímetros (0'50 m) y un metro y cincuenta centímetros (1'50 m). Si se disponen de gorjales no se proyectarán arcenes interiores.

o La conexión de la carretera con la calzada anular de una glorieta exigirá realizar un acuerdo entre las secciones transversales correspondientes en el que se evite la presencia de zonas de acumulación de agua en la plataforma. Este ramo de transición tendrá una longitud mayor o igual que veinticinco metros (25m), superior en cualquier caso a la de la isleta de aproximación, debiéndose realizar un estudio tridimensional que permita definir el correspondiente sistema de evacuación del agua de escorrentías.

El referido proyecto al realizar un estudio de tráfico más exhaustivo con las dimensiones reales de la glorieta a construir, estudiará la viabilidad de semaforizar el ramal que accede a la glorieta desde el P.I. La Estrella para priorizar la entrada de vehículos desde el ramal de salida de la autovía A-30 hacia la glorieta, en caso de ser necesario.

2. En todo caso se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y de los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20:

“1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior.”

Los medios de protección acústica que resulten necesarios para dar cumplimiento a lo dispuesto en la normativa de ruido vigente (Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002) transpuesta en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18 de noviembre de 2003) y, en su caso, en la normativa autonómica o local, serán ejecutados con cargo a los promotores de los desarrollos, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana si afectaran a las zonas de protección del viario estatal, pudiendo situarse en la zona de dominio público”.

3. Aparte de lo anterior, asimismo para poder dar licencias de ocupación o de actividad o poner en servicio el Sector Industrial de Campotéjar ZI1-M6, deben de estar concluidas las obras autorizadas en la Resolución de la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia de fecha 19 de noviembre de 2018 y con la conformidad de ésta.

Las mencionadas obras consisten en:

o Formación de una nueva plataforma de la vía de servicio para su adecuación y adaptación a la nueva rasante de la rotonda proyectada por el sector urbanizable.

o Ejecución de una cubeta revestida en hormigón para evacuación de aguas pluviales entre el movimiento de tierra realizado y la vía de servicio.

o Cuenco de recepción de pluviales consistente en arenero, paso de hormigón y encachado de piedra para rotura de la velocidad del agua.

o Sustitución limpieza de paso de aguas bajo puente existente y vía de servicio.

El presente informe se emite a los efectos del artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y no implica autorización de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a las actuaciones que afectan o se sitúan en la zona de influencia de las carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, para cuya autorización deberá seguirse el procedimiento establecido reglamentariamente.

-----FIN TEXTO RESOLUCIÓN 01/06/2020-----

Por otro lado, teniendo en cuenta los aspectos específicos del PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR “PEI-M4” (ANTIGUO PERI MAXIMINO MORENO, S.A.), junto con los condicionantes anteriores, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. En relación a la solicitud de cesión gratuita de la vía de servicio titularidad de este Ministerio que discurre en el ámbito del sector, por razones de funcionalidad, conservación y de continuidad del vial se deberá solicitar la cesión gratuita por acuerdo de pleno del tramo de vía de servicio comprendido entre los PP.KK. 125+675 y 126+335.

2. La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título III Uso y defensa de las carreteras. Según se desprende de los planos presentados, parte de la parcela designada como QB2 (Equipamiento Público Básico) se encuentra en zona de limitación a la edificabilidad y en zona de afección y parte de una parcela marcada como UIC se encuentra en zona de afección, por lo que sus posibles usos se pueden ver limitados.

3. El ámbito tiene asignado un uso industrial predominante, pero tal y como se recoge en el planeamiento general se permiten usos de hospedaje (asimilable a residencial) y comercial por lo que, en todo caso, se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

“1. No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

2. Los ayuntamientos, por razones excepcionales de interés público debidamente motivadas, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica en él mencionados, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior.”

4. Se deberá garantizar que la iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado y, con respecto a los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento se deberá garantizar que el tráfico que circula por los mismos no afecte, con su alumbrado, al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario, se instalarán medios antideslumbrantes, que serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

5. En la parte normativa del Instrumento deberá reflejarse la prohibición expresa de realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera y, en general, cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma, tal y como establece en el artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos, con ruego de traslado al interesado.”

Decimotercero: Se traslada el informe al interesado y en fecha 30/09/2020 presentan nueva documentación que es informada por el Ingeniero de Caminos Municipal el 19/02/2021 en el siguiente sentido:

“Revisada la documentación presentada el 30 de septiembre de 2.020, así como el último informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, de fecha 01 de junio de 2.020, se informa lo siguiente:

- La documentación del Plan Especial que obra en el expediente está incompleta, faltando algunos documentos como el Plano I-1, las Normas urbanísticas, el Plan de actuación o el Programa de Actuación. Dada la dificultad del Registro telemático para documentos extensos, se propone que el interesado aporte un CD, DVD o similar con la documentación completa, para su incorporación al expediente.

Con independencia de lo anterior, respecto de la documentación que se ha podido revisar y la que quedaría por aportar, cabe hacer algunas observaciones:

- Deberán aportarse los planos en formato cad.

- Deberá grafiarse claramente el tramo de vía de servicio de la autovía A-30 que discurre junto a la parcela de equipamientos públicos QB-2, con las actuaciones sobre la misma que la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia ha autorizado al sector colindante ZI1-M6, pero que influyen en el ámbito PEI-M4, en la Resolución de 19 de noviembre de 2.018, que también incorpora dicho organismo al informe sobre condicionantes a cumplir en el presente Plan Especial del ámbito PEI-M4. Se adjunta plano de dichas actuaciones autorizadas por la Demarcación de Carreteras.

- Respecto de la evacuación de aguas pluviales, el Anexo 7 del Plan Especial es incoherente con la citada Resolución de 19 de noviembre de 2.018 de la Demarcación de Carreteras, así como las autorizaciones con referencias AOV-36/2018 y AV-73/2020 de la Confederación Hidrográfica del Segura (se adjuntan) para reparar una conducción de evacuación de pluviales que discurre por la parcela donde se ubican las instalaciones de la empresa "La Fuensantica". De hecho, se tiene constancia de que dichas actuaciones están siendo ejecutadas en la actualidad como parte de las obras de urbanización del sector ZI1-M6, con el acuerdo entre ambos sectores y el consentimiento del propietario de los terrenos (La Fuensantica).

- Se han observado algunas contradicciones en la anchura de la calle "Vial G": 8,80 m en planos de planta y 10,60 m en secciones tipo, considerándose correcta la anchura de la sección tipo.

- En la normativa deberán incluirse las condiciones establecidas por la el último informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, de fecha 01 de junio de 2.020.

- Deberá incluirse explícitamente en la normativa del Plan Especial que el Proyecto de urbanización se redactará cumpliendo escrupulosamente la última actualización del Reglamento de Dominio Público Hidráulico (RDPH), y, concretamente, en lo relativo al artículo 126.ter.7 del mismo: "Las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, deberán introducir sistemas de drenaje sostenible, tales como superficies y acabados permeables, de forma que el eventual incremento del riesgo de inundación se mitigue. A tal efecto, el expediente del desarrollo urbanístico deberá incluir un estudio hidrológico-hidráulico que lo justifique."

La Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia propone en su informe la cesión al Ayuntamiento de la titularidad de la vía de servicio de la Autovía A-30 entre los PP.KK 125+675 y 126+335 (se adjunta plano). Al respecto cabe indicar que este servicio técnico municipal considera favorable para los intereses municipales que dicho tramo de vía de servicio pase a ser de titularidad municipal, por cuanto que es soporte de algunas infraestructuras urbanas municipales y podría ser útil para la implantación de otras que fueran de interés para el Ayuntamiento."

Decimocuarto: En fecha 29 de marzo de 2021 los interesados presentan acuerdo firmado por 3 de los cuatro propietarios del sector que incluye la autorización para el paso de tubería de evacuación de pluviales así como para la ocupación de los terrenos necesaria para la ejecución del vial sistema general que discurre por el sector y acuerdo firmado por el cuarto propietario, autorizando la ocupación de los terrenos necesaria para la ejecución del vial sistema general que discurre por el sector.

Decimoquinto: Remitido al promotor del expediente el informe del Ingeniero de Caminos Municipal de 19/02/2021, el 5 de abril de 2021 aportan nueva documentación que es informada por el Ingeniero de Caminos Municipal el 18/06/2021 en el siguiente sentido:

“Revisada la documentación presentada el 06 de abril de 2.021, así como toda la documentación obrante en el expediente, se informa lo siguiente:

- La superficie de DPH reflejada en los cuadros de superficies del documento aprobado inicialmente por acuerdo de JGL de 21/10/2014 -versión JUN/13- (8.868,39 m²), que ya eran contradictorias con las superficies del DPH reflejadas en la memoria de dicha versión (8.878,95 m²), son diferentes a las reflejadas en el documento de Plan Especial presentado en abril de 2021 (8.163,44 m²). No hay constancia de que el DPH haya variado durante la tramitación del expediente, por lo que deberá aclararse esta cuestión. Se ha realizado una comprobación por esta oficina técnica municipal sobre los planos en formato cad aportados y se ha detectado que no coinciden los límites del DPH reflejados en los planos de zonificación y ordenación (P-1, P-2), donde dicho DPH se califica correctamente como NP4, y en el plano P-8, donde se reflejan los resultados del estudio hidrológico del anexo 4 a la memoria del Plan Especial.

- En el expediente hay una alegación de los titulares con DNI 29063294B y 29063293X, registrada el 17 de febrero de 2015, en la que plantean la división de la parcela A-1 para posibilitar que el Vial G pueda tener retorno dentro del ámbito PEI-M4 y para que las dimensiones de dicha parcela permitan una división más sencilla de la misma. También plantean la conveniencia de disponer una banda de aparcamientos en dicho Vial G. La alegación fue notificada al promotor el 03 de marzo de 2015, sin que se haya recibido una respuesta o justificación de la procedencia o no de estimar dicha alegación. Este servicio técnico considera que los criterios actuales en los nuevos desarrollos urbanísticos de actividad económica tienden a la disposición de grandes parcelas, por su mayor versatilidad. De hecho, la versión del Plan Especial presentada para su aprobación definitiva agrupa las parcelas A-2 y A-3 en una única parcela, eliminando el vial que las separaba. Respecto de la disposición de una banda de aparcamientos, este servicio técnico considera lógico que todos los viales secundarios de tráfico rodado del ámbito PEI-M4 dispongan, al menos, de una banda de aparcamientos. El vial G se igualaría, de esta manera, al resto de viales del ámbito. Por razones de funcionalidad, la banda de aparcamientos debería disponerse en el límite del sector con el ámbito API-La Estrella, para evitar interferencias con las entradas y salidas a la parcela A-1. Respecto de la continuidad del Vial G con el camino del Mar de Plata, la disposición es similar a la de los Viales B y C, aunque estos viales enlazan en el exterior del sector con caminos asfaltados. Deberá justificarse la viabilidad de la continuidad de la circulación por dicho camino. En caso contrario, deberá articularse la disposición de un enlace adecuado con dicho camino que posibilite que los vehículos den la vuelta en condiciones adecuadas (Glorieta o similar).

- En la normativa no se han reproducido completamente las condiciones establecidas en el último informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, de fecha 12 de junio de 2.020.

- Al igual que los sectores limítrofes ZI1-M6 y ZI2-M2, cuyo planeamiento y gestión también está en tramitación, deberá incluirse en la normativa de este Plan Especial que los propietarios de parcelas incluidas en el sector deberán integrarse

en la correspondiente Entidad de Conservación, que será constituida una vez sean recepcionadas las obras de urbanización. Dicha Entidad de Conservación será constituida por los procedimientos y con los requisitos que establece la ley, con el fin de garantizar la colaboración en el mantenimiento y conservación de las obras y servicios del futuro polígono, sin que ello suponga la eliminación de las funciones que le corresponden a la Administración Pública.

Vuelve a reiterarse que la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia propone en su informe la cesión al Ayuntamiento de la titularidad de la vía de servicio de la Autovía A-30 entre los PP.KK 125+675 y 126+335 (se adjunta plano). Al respecto cabe indicar que este servicio técnico municipal considera favorable para los intereses municipales que dicho tramo de vía de servicio pase a ser de titularidad municipal, por cuanto que es soporte de algunas infraestructuras urbanas municipales y podría ser útil para la implantación de otras que fueran de interés para el Ayuntamiento.

Por otro lado, en función de las condiciones establecidas por la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia en su informe de 12 de junio de 2020 (N REF CO-IN-UR/060-18-4), la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización del ámbito PEI-M4 estará supeditada a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual N.º 60 del PGMO de Molina de Segura (Adecuación de accesos a los sectores industriales de Campotéjar) (Exp. 375/2017-0715) y la aprobación por el Ministerio de Transportes del Proyecto de reordenación de accesos a la autovía A-30, conforme al Estudio de Tráfico y Movilidad para el Plan Especial de infraestructuras de acceso a los sectores industriales de Campotéjar del PGMO de Molina de Segura. La recepción de las obras de urbanización del ámbito PEI-M4 estará supeditada a que se ejecute y recepcione por parte del Ayuntamiento las obras de accesos a los polígonos industriales de Campotéjar contempladas en la Modificación Puntual N.º 60 del PGMO de Molina de Segura (Adecuación de accesos a los sectores industriales de Campotéjar) y en el Proyecto de reordenación de accesos a la autovía A-30 a aprobar por parte del Ministerio de Transportes.”

Decimosexto: En fechas 18 y 28 de junio y 2 de julio de 2021, el promotor presenta nueva documentación, informando el Ingeniero de Caminos Municipal el día 30/07/2021 lo siguiente:

“Revisada la documentación presentada el 30 de junio de 2.021 (firmado digitalmente en esa misma fecha), así como toda la documentación obrante en el expediente, se informa lo siguiente:

- Se considera aclarada y correcta la superficie de DPH (8.754,94 m²) por ser coherente con la delimitación establecida en el Estudio Hidrológico-Hidráulico de la rambla de Cañada Morcillo redactado en marzo de 2010, que obtuvo informe favorable de la CHS el 14 de febrero de 2.012.

- Respecto de la alegación de los titulares con DNI 29063294B y 29063293X, registrada el 17 de febrero de 2015, en la que plantean la división de la parcela A-1 para posibilitar que el Vial G pueda tener retorno dentro del ámbito PEI-M4 y para que las dimensiones de dicha parcela permitan una división más sencilla de la misma, así como la conveniencia de disponer una banda de aparcamientos en dicho Vial G. En la documentación presentada se mantiene la parcela como única. Este servicio técnico considera que los criterios actuales en los nuevos desarrollos urbanísticos de actividad económica tienden a la disposición de grandes parcelas, por su mayor versatilidad. También se contempla la disposición de una banda de

aparcamientos en el vial G y una glorieta al final del mismo que posibilite que los vehículos den la vuelta en condiciones adecuadas. Este servicio técnico considera correcta la solución adoptada para el vial G y la glorieta, pero la calzada del vial deberá tener una anchura mínima de 7,00 m (2 carriles de 3,50 m). La anchura mínima de la banda de aparcamiento podrá ser de 2,20 m. Por otro lado, el abocinamiento del enlace de la calzada con la glorieta debe tener un radio mínimo de 20 m. De esta manera, se considera estimada parcialmente la alegación presentada.

- La normativa del Plan Especial reproduce completamente las condiciones establecidas en el último informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia, de fecha 12 de junio de 2.020 en las páginas 49 a 52 del documento PDF completo. Sin embargo, se ha detectado que hay documentos repetidos (Normas Urbanísticas, Plan de Actuación, Estudio Económico) y que al menos las Normas Urbanísticas no son las mismas según donde estén. Deberá aportarse un Documento Completo correctamente ordenado y organizado. El informe de sostenibilidad económica deberá ser un documento más del Plan Especial, y no un Anexo a la Memoria, al igual que las Normas Urbanísticas, Plan de Actuación o Estudio Económico.

- La normativa del Plan Especial (páginas 49 a 52 del documento PDF completo) incluye que los propietarios de parcelas incluidas en el sector deberán integrarse en la correspondiente Entidad de Conservación, que será constituida una vez sean recepcionadas las obras de urbanización. Dicha Entidad de Conservación será constituida por los procedimientos y con los requisitos que establece la ley, con el fin de garantizar la colaboración en el mantenimiento y conservación de las obras y servicios del futuro polígono, sin que ello suponga la eliminación de las funciones que le corresponden a la Administración Pública.

- El plano de estado actual y topográfico debe reflejar las edificaciones existentes (Fuensantica), y debe demostrarse en algún plano que la edificación no queda fuera de ordenación. Esto se había aportado anteriormente, pero no aparece en esta última versión.

- El estudio hidrológico del anexo 7 no debe incluirse en la documentación, ya que es incoherente con la Resolución de 19 de noviembre de 2.018 de la Demarcación de Carreteras, así como las autorizaciones con referencias AOV-36/2018 y AV-73/2020 de la Confederación Hidrográfica del Segura para reparar una conducción de evacuación de pluviales que discurre por la parcela donde se ubican las instalaciones de la empresa "La Fuensantica". De hecho, dichas actuaciones están ejecutadas en la actualidad como parte de las obras de urbanización del sector ZI1-M6, con el acuerdo entre ambos sectores y el consentimiento del propietario de los terrenos (La Fuensantica).

Vuelve a reiterarse, al igual que en el anterior informe de 18 de junio de 2021, que la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia propone en su informe la cesión al Ayuntamiento de la titularidad de la vía de servicio de la Autovía A-30 entre los PP.KK 125+675 y 126+335 (se adjunta plano). Al respecto cabe indicar que este servicio técnico municipal considera favorable para los intereses municipales que dicho tramo de vía de servicio pase a ser de titularidad municipal, por cuanto que es soporte de algunas infraestructuras urbanas municipales y podría ser útil para la implantación de otras que fueran de interés para el Ayuntamiento.

Por otro lado, en función de las condiciones establecidas por la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia en su informe de 12 de junio de 2020 (N REF CO-IN-UR/060-18-4) y tras consultar con los servicios jurídicos municipales, la aprobación definitiva de los documentos de gestión (Proyectos de Reparcelación y de Urbanización) del ámbito PEI-M4 estará supeditada a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual N.º60 del PGMO de Molina de Segura (Adecuación de accesos a los sectores industriales de Campotéjar) (Exp. 375/2017-0715) y la aprobación por el Ministerio de Transportes del Proyecto de reordenación de accesos a la autovía A-30, conforme al Estudio de Tráfico y Movilidad para el Plan Especial de infraestructuras de acceso a los sectores industriales de Campotéjar del PGMO de Molina de Segura. La recepción de las obras de urbanización del ámbito PEI-M4 estará supeditada a que se ejecute y recepcione por parte del Ayuntamiento las obras de accesos a los polígonos industriales de Campotéjar contempladas en la Modificación Puntual N.º60 del PGMO de Molina de Segura (Adecuación de accesos a los sectores industriales de Campotéjar) y en el Proyecto de reordenación de accesos a la autovía A-30 a aprobar por parte del Ministerio de Transportes.

Decimoséptimo: Presentada de nuevo documentación por el promotor los días 8/09 y 29/10 del 2021, el Ingeniero de Caminos Municipal informa de nuevo sobre los aspectos que no han sido subsanados y el 22 de diciembre de 2021 aportan nueva documentación subsanando los reparos. El 27 de diciembre de 2021, el Ingeniero de Caminos Municipal informa favorable el Plan Especial para su aprobación definitiva, reiterando lo mismo que en informes anteriores respecto a la proposición por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Murcia de ceder al Ayuntamiento la titularidad de un tramo de la vía de servicio de la Autovía A-30, y supeditar la aprobación definitiva de los documentos de gestión del ámbito PEI-M4 a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual N.º60 del PGMO de Molina de Segura y la aprobación por el Ministerio de Transportes del Proyecto de reordenación de accesos a la autovía A-30, conforme al Estudio de Tráfico y Movilidad para el Plan Especial de infraestructuras de acceso a los sectores industriales de Campotéjar del PGMO de Molina de Segura.

Fundamentación Jurídica

Legislación aplicable:

- Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia (en cuanto a sus determinaciones). Disposición transitoria primera. Régimen transitorio de los procedimientos.
- Decreto Legislativo 1/2005, de 10 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia (en cuanto al procedimiento).
- Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
- Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.
 - Plan General de Ordenación Urbana de Molina de Segura.
 - Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de ordenación de la edificación.
 - Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

- Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente.
- Real Decreto 1093/1997, de 4 de julio, por el que se aprueban las normas complementarias al Reglamento para la ejecución de la Ley Hipotecaria sobre Inscripción en el Registro de la Propiedad de Actos de Naturaleza Urbanística.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
- Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, el Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, y otros reglamentos en materia de gestión de riesgos de inundación, caudales ecológicos, reservas hidrológicas y vertidos de aguas residuales.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local. Artículo 22.2 c).

Consideraciones Jurídicas:

La Disposición transitoria primera de la LOTURM establece que los instrumentos de planeamiento, gestión y ejecución urbanística cuya tramitación se haya iniciado antes de la entrada en vigor de la presente ley se regirán, en cuanto al procedimiento y a sus determinaciones, por la legislación anterior. No obstante, su promotor podrá optar por continuar su tramitación adaptándose a esta ley en cuanto a sus determinaciones. Los instrumentos de planeamiento se entienden iniciados, cuando son de iniciativa particular, en la fecha de la solicitud de inicio del procedimiento y siempre que se acompañe de la documentación exigida legalmente para su aprobación en esta ley.

El presente procedimiento se inició a instancia de particular mediante solicitud de 28 de agosto de 2012 y fué aprobado inicialmente por acuerdo de la Junta de Gobierno Local el 21 de octubre de 2014, sin embargo, su promotor a optado por continuar su tramitación adaptándose a la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia, en cuanto a sus determinaciones.

El Plan Especial es el instrumento adecuado para la implantación de usos y actuaciones urbanísticas especiales en las distintas clases y categorías de suelo, en desarrollo del planeamiento general o, en el caso de no estar previsto en el mismo, cuando se justifique su procedencia.

En desarrollo de las previsiones contenidas en el planeamiento general municipal, los Planes Especiales podrán tener por finalidad la ordenación sectorial de un territorio, la realización de actuaciones urbanísticas específicas

o el establecimiento de determinadas medidas de protección, según proceda de acuerdo con su objeto.

Los Planes Especiales no podrán sustituir a los Planes Generales en su función de instrumentos de ordenación integral del territorio, por lo que, en ningún caso, podrán clasificar suelo, aunque sí introducir modificaciones y limitaciones a los usos previstos.

Con carácter meramente enunciativo, los Planes Especiales podrán tener por objeto:

- a) El desarrollo de los sistemas generales de comunicaciones, infraestructuras, espacios libres y equipamiento comunitario.
- b) La protección de vías de comunicación, vías verdes e itinerarios de especial singularidad.
- c) Planificación de infraestructuras y servicios.
- d) La ordenación y reordenación urbana.
- e) La ordenación y protección de conjuntos históricos, sitios históricos, zonas arqueológicas o áreas declaradas Bien de Interés Cultural.
- f) La ordenación de núcleos rurales.
- g) La adecuación urbanística y áreas de singulares características.
- h) La protección del paisaje.
- i) Ordenación de complejos e instalaciones turísticas.
- j) Cualesquiera otras finalidades análogas.

En cuanto a los contenidos generales:

Los Planes Especiales se elaborarán con el grado de precisión correspondiente a los Planes Parciales en lo que se refiere a las determinaciones que constituyen sus fines e incorporarán la previsión de obras a realizar, la determinación del sistema de actuación, cuando la naturaleza de la obra requiera su ejecución, y la delimitación, en tal caso, de unidades de actuación.

El sistema de actuación elegido durante la tramitación, para el desarrollo del sector, es el de Compensación.

Las determinaciones específicas serán las que dimanen de su naturaleza, del Plan General o de la aplicación de la legislación sectorial.

Los Planes Especiales señalarán el carácter indicativo de aquellas determinaciones que puedan ajustarse o alterarse mediante los instrumentos de gestión o ejecución, sin precisar de modificación.

El plan especial podrá reajustar la delimitación del sector hasta un 10% de su superficie por razones justificadas de discordancia entre cartografías, adecuando su delimitación a la realidad física.

Los planes especiales establecerán medidas de renaturalización de las ciudades, como:

- Rehabilitación de edificios y espacios públicos con criterios de sostenibilidad, sobre todo en entornos degradados.
- Implantación de medidas contra la impermeabilización de suelos urbanos existentes mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) y Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDs).
- Fomento de la reutilización y reciclado de residuos de la construcción (RCD).

- Adopción de medidas de captación de agua de lluvia en edificios para su posterior reutilización y evitar así el vertido de agua acumulada en cubiertas a las vías públicas, para no incrementar las escorrentías en episodios de precipitación de carácter intenso.

- Fomento de las soluciones basadas en la naturaleza (SBN) en edificios, como la implementación de cubiertas vegetales siempre que sea posible.

Los Planes Especiales de ordenación o reordenación urbana podrán tener por objeto actuaciones en suelo urbano, o urbanizable ya ordenado, para la descongestión del suelo, creación de dotaciones urbanísticas y equipamiento comunitario, reforma, renovación y rehabilitación integral de barrios, resolución de problemas de accesibilidad, circulación o de estética, mejora del medio ambiente y otros fines análogos, como calificación de suelo para vivienda protegida y aplicación de primas de aprovechamiento, conforme a lo establecido en esta ley.

Cuando se trate de operaciones no previstas en el Plan General, el Plan Especial no podrá modificar la estructura fundamental de aquel, debiendo justificar su incidencia y coherencia con el mismo.

Se preverán los espacios libres y equipamientos públicos en proporción adecuada a las características específicas del área y al aprovechamiento establecido en el propio Plan Especial, con respecto al previsto en el Plan General o en el planeamiento anterior, aplicándose los estándares sobre los incrementos de aprovechamiento.

En actuaciones de dotación, renovación o reforma en suelo urbano consolidado se aplicarán los estándares de sistemas generales establecidos por el plan.

En actuaciones de nueva urbanización en suelo urbano sin consolidar o suelo urbanizable se aplicará además el estándar de 30 m² de suelo por cada 100 m² de aprovechamiento, determinando el plan la distribución y uso específico entre equipamientos y espacios libres en función de las necesidades específicas. Este estándar se reducirá a la mitad en el caso de uso de actividad económica y en caso de uso mixto se establecerá de forma proporcional.

El Plan Especial determinará, en su caso, la localización de primas de aprovechamiento para usos alternativos al residencial, conforme a lo que disponga en su caso el Plan General, calificando específicamente el suelo para estos usos. En su defecto, esta prima será de hasta el veinte por ciento del aprovechamiento del ámbito de actuación que se destine a dichos usos, debiendo prever el aumento correspondiente de dotaciones aplicando los estándares fijados por el planeamiento. En el caso de uso hotelero la prima será la indicada en el apartado 4 del artículo 116 en función de la categoría del hotel.

Documentación de los Planes Especiales.

Los Planes Especiales deberán contener los documentos necesarios para recoger las determinaciones propias de su naturaleza y finalidad, con el grado de precisión adecuado a sus fines, siendo de aplicación lo señalado en el artículo anterior para los planes parciales, con las siguientes particularidades:

a) La Memoria deberá justificar específicamente la conveniencia y oportunidad del Plan Especial, en relación a su objeto y finalidad.

b) Se acompañarán los estudios complementarios que resulten adecuados y deberán incorporar el estudio de impacto territorial en los supuestos previstos en esta ley y en el plan general.

En particular, cuando el Plan Especial ordene suelo no urbanizable o urbanizable sin sectorizar, deberá incluir Estudio de Impacto Territorial, acompañado de estudio de movilidad y Estudio de Paisaje.

El Plan incluirá también la documentación exigida en cada caso para su evaluación ambiental.

c) El Informe de sostenibilidad económica será exigible en aquellos casos en los que se lleven a cabo actuaciones de urbanización, de reforma o renovación urbana o de dotación. En el caso de que el plan general ya contenga el informe de sostenibilidad económica referido al ámbito de actuación, solo será precisa su actualización.

Los Planes Especiales podrán ser elaborados por los ayuntamientos, particulares y demás organismos competentes en el orden urbanístico. En todos los casos, la aprobación definitiva corresponderá a los ayuntamientos competentes.

Los particulares, propietarios de suelo, podrán elaborar, y elevar a la Administración competente para su tramitación, los instrumentos de desarrollo del planeamiento general, siempre que estén legitimados para ello, conforme al sistema de actuación establecido en el planeamiento y según las siguientes reglas:

a) Los propietarios de suelo que representen el cien por cien del ámbito de actuación por el sistema de concertación directa.

b) Los propietarios de suelo que representen al menos el veinticinco por ciento del ámbito de actuación para aplicación del sistema de concertación indirecta.

c) Los propietarios de suelo que representen al menos el cincuenta por ciento del ámbito de actuación para aplicación del sistema de compensación (este ha sido el sistema elegido).

d) Estos porcentajes se medirán sobre la totalidad del ámbito de actuación, incluidos los sistemas generales vinculados previstos, excluyendo, en su caso, los suelos de dominio público preexistentes.

Los particulares, aunque no sean propietarios, estarán legitimados cuando tengan reconocida su condición de urbanizador en el sistema de concurrencia.

Con independencia de lo previsto en los apartados 2 y 3 del artículo 145, los particulares podrán proponer modificaciones de planeamiento general para su oportuna tramitación, y caso de ser aceptadas por la Administración competente, serán asumidas como propias.

Los propietarios incluidos en alguna actuación urbanística deberán presentar los instrumentos de desarrollo en los plazos que, en su caso, establezca el planeamiento general.

Una vez legitimados, les serán facilitados por los organismos públicos cuantos elementos informativos precisaren para llevar a cabo la redacción y podrán efectuar en fincas particulares las ocupaciones temporales necesarias para la redacción del plan con arreglo a la Ley de Expropiación Forzosa.

La documentación integrante de un instrumento de planeamiento, cuando sea remitida a cualquier organismo público, deberá ser diligenciada y, en su caso, visada por el colegio profesional correspondiente

En cuanto a la competencia para la aprobación de este Plan Especial, está prevista en el artículo 154.2 d) de la LOTURM, siendo competente el Ayuntamiento.

En el trámite de información pública de los instrumentos de ordenación urbanística, además de la documentación comprensiva de dichos planes, deberá ser expuesta al público un resumen ejecutivo expresivo de los siguientes extremos:

a) Delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración.

b) En su caso, los ámbitos en los que se suspenda el otorgamiento de licencias y la duración de dicha suspensión.

La información pública de los planes se realizará mediante la publicación de los anuncios en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia» y en la sede electrónica del órgano que la haya acordado.

El anuncio de información pública deberá contener una dirección electrónica en la que se pueda consultar el contenido íntegro del plan.

La aprobación definitiva de los planes se publicará en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y en la sede electrónica del órgano que los haya aprobado.

El anuncio de aprobación definitiva deberá contener el siguiente contenido:

a) La resolución que aprueba definitivamente el instrumento de planeamiento.

b) Un extracto que incluya aspectos ambientales previstos en su legislación específica.

c) La normativa urbanística del plan.

d) Una dirección electrónica en la que se pondrá a disposición del público el contenido íntegro del plan.

En cuanto al procedimiento para la tramitación de este Plan Especial lo establece el artículo 140 del Decreto Legislativo 1/2005, de 10 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, y se sujetará a las siguientes reglas:

a) La aprobación inicial se otorgará por el Ayuntamiento, sometiéndolo a información pública durante un mes mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Región y en dos de los diarios de mayor difusión regional.

Cuando se trate de planes de iniciativa particular el acuerdo habrá de notificarse individualmente a los titulares que consten en el Catastro, para que, en el mismo plazo, puedan alegar lo que a su derecho convenga.

Simultáneamente el Plan se someterá a informe de la Dirección General competente en materia de urbanismo, sobre aspectos de legalidad y oportunidad territorial, y de todos los organismos que resulten afectados conforme a la legislación sectorial específica; informes que deberán emitirse en el plazo de un mes.

La denegación de la aprobación inicial de los Planes de iniciativa particular sólo podrá producirse cuando presenten defectos que no sean subsanables

a lo largo del procedimiento o cuando sean manifiestamente contrarios a la ordenación urbanística.

b) A la vista del resultado de la información pública, y previo informe de las alegaciones y de los informes emitidos, el Ayuntamiento acordará sobre su aprobación definitiva.

c) El Plan aprobado y copia del expediente completo se remitirán a la Dirección General competente para su conocimiento y efectos oportunos, notificándose a todos los interesados que consten en el expediente.

En cuanto a las tres alegaciones presentadas (cuyo contenido se encuentra en los antecedentes de hecho):

- El titular con DNI 22369872A, en fecha 30/01/2015: En el proyecto para aprobación definitiva, aparecen como propietarios de la parcela 350 del polígono 22, y los titulares con DDNNII: 22369872.ª, 22418266M, 22375488F y 22416838A, por lo que se estima la alegación.

- Los titulares con DDNNII 29063294B y 29063293X, en fecha 17/02/2015: Esta alegación la contesta el Ingeniero de Caminos en su informe de fecha 30/07/2021: "En la documentación presentada se mantiene la parcela como única. Este servicio técnico considera que los criterios actuales en los nuevos desarrollos urbanísticos de actividad económica tienden a la disposición de grandes parcelas, por su mayor versatilidad. También se contempla la disposición de una banda de aparcamientos en el vial G y una glorieta al final del mismo que posibilite que los vehículos den la vuelta en condiciones adecuadas. Este servicio técnico considera correcta la solución adoptada para el vial G y la glorieta, pero la calzada del vial deberá tener una anchura mínima de 7,00 m (2 carriles de 3,50 m). La anchura mínima de la banda de aparcamiento podrá ser de 2,20 m. Por otro lado, el abocinamiento del enlace de la calzada con la glorieta debe tener un radio mínimo de 20 m. De esta manera, se considera estimada parcialmente la alegación presentada.

- Fuensantica Química Cosmética, S.L., en fecha 12/05/2017: En el proyecto para aprobación definitiva, aparece como propietaria de la parcela 469 del polígono 22, la mercantil Fuensantica Química Cosmética, S.L., por lo que se estima la alegación.

Visto cuanto antecede, se considera que el expediente ha seguido la tramitación establecida en la Legislación aplicable procediendo su aprobación definitiva al Pleno conforme el artículo 22.2.c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Por ello, de conformidad con lo establecido en el artículo 175 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales aprobado por Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, se eleva la siguiente PROPUESTA DE ACUERDOS:

Primero: Estimar las siguientes alegaciones presentadas:

a) En cuanto a la titularidad de terrenos pertenecientes al sector: Se estima la alegación presentada por el titular con DNI 22369872A, en fecha 30/01/2015, como titular junto con los titulares de los DDNNII 22418266M, 22375488F y 22416838A, de la parcela 350 del polígono 22. Y la presentada por Fuensantica Química Cosmética, S.L., en fecha 12/05/2017, como titular de la parcela 469 del polígono 22.

b) En cuanto a la banda de aparcamientos en el vial G: Se estima parte de las alegaciones presentadas por los titulares con DDNNII 29063294B y 29063293X, en fecha 17/02/2015, al contemplar el proyecto una banda de aparcamientos en el vial G y una glorieta al final del mismo que posibilite que los vehículos den la vuelta en condiciones adecuadas.

Segundo: Desestimar la parte de la alegación presentada por los titulares con DDNNII 29063294B y 29063293X, en fecha 17/02/2015, en cuanto a la modificación de la ordenación de la subzona A-1, incluyendo un vial interno, al entender, tanto el equipo redactor como el Ingeniero de Caminos Municipal, que los criterios actuales en los nuevos desarrollos urbanísticos de actividad económica tienden a la disposición de grandes parcelas, por su mayor versatilidad.

Tercero: Aprobar, con carácter definitivo, el Plan Especial del Sector PEI-M4 (antiguo PERI Maximino Moreno, S.A.), firmado digitalmente el 17/12/2021, promovido por la mercantil POTROX, S.L. con CIF: B7301288-2.

Cuarto: La aprobación definitiva de los documentos de gestión (Proyectos de Reparcelación y de Urbanización) del ámbito PEI-M4 estará supeditada a la aprobación definitiva de la Modificación Puntual n.º 60 del PGMO de Molina de Segura (Adecuación de accesos a los sectores industriales de Campotéjar) (Exp. 375/2017-0715) y la aprobación por el Ministerio de Transportes del Proyecto de reordenación de accesos a la autovía A-30, conforme al Estudio de Tráfico y Movilidad para el Plan Especial de infraestructuras de acceso a los sectores industriales de Campotéjar del PGMO de Molina de Segura.

Quinto: La recepción de las obras de urbanización del ámbito PEI-M4 estará supeditada a que se ejecute y recepcione por parte del Ayuntamiento las obras de accesos a los polígonos industriales de Campotéjar contempladas en la Modificación Puntual n.º 60 del PGMO de Molina de Segura (Adecuación de accesos a los sectores industriales de Campotéjar) y en el Proyecto de reordenación de accesos a la autovía A-30 a aprobar por parte del Ministerio de Transportes.

Sexto: Remitir el Plan aprobado y copia del expediente completo a la Dirección General competente.

Séptimo: Publicar el acuerdo de aprobación definitiva, mediante anuncio en el BORM y en la sede electrónica de este Ayuntamiento, con el contenido que establece el artículo 159 de la LOTURM.

Octavo: Notificar a todos los interesados que consten en el expediente".

No habiendo debate, la Presidencia somete el asunto a votación, que se lleva a efecto de forma ordinaria, con el resultado a su término de 20 votos a favor, correspondientes a los concejales presentes de los grupos municipales PSOE, PP, Cs y PODEMOS-EQUO y a los concejales no adscritos doña Cristina Sánchez Angulo y don Antonio Francisco Muñoz Marín, y 2 abstenciones correspondientes al grupo municipal VOX, por lo que el Ayuntamiento Pleno, por mayoría de los concejales presentes, adoptó el acuerdo de aprobar el dictamen.

El contenido de las normas urbanísticas en el siguiente:

DOCUMENTO N.º 2: NORMAS ESPECÍFICAS

Para el sector se establece las siguientes normas urbanísticas que coinciden con el UIC del P.G.M.O. de Molina de Segura.

CONDICIONES DE USO

ORDENANZA UIC

USO CUALIFICADO

Industria en general, excepto las categorías de industrias especiales y grandes industrias.

Almacenaje.

Servicios empresariales

USOS COMPATIBLES

Pequeño y mediano comercio.

Oficinas.

Terciario recreativo en todas sus categorías.

Hospedaje.

Servicios públicos en todas sus categorías.

Servicios infraestructurales.

ORDENANZA EQUIPAMIENTO PÚBLICOS QB2

Otros Equipamientos Básicos (QB2), que en función de los diferentes tipos incluyen:

1. Cultural; casas de juventud, bibliotecas de barrio, asociaciones culturales, etc.
2. Sanitario; ambulatorios y consultorios médicos.
3. Social; centros ocupacionales, asociaciones de vecinos, centros sociales, etc.
4. Religioso; parroquias y otros centros de culto de ámbito local.

ORDENANZA ESPACIOS VERDES PÚBLICOS EVB

Corresponde a espacios libres al servicio de los usuarios del sector, se adecuarán básicamente para la estancia y paseo de personas. Su acondicionamiento atenderá a razones estéticas, siendo sus elementos fundamentales el arbolado y los cultivos de flores.

Admitirán los usos públicos deportivos, en instalaciones descubiertas, hasta una ocupación máxima del 10% de la superficie de la zona verde.

Admiten construcciones de carácter temporal o definitivo en régimen de concesión administrativa o autorización, como kioscos de periódicos y revistas, golosinas y bebidas no alcohólicas y similares.

OTRAS ZONAS ESTABLECIDAS SEGÚN PEI-M4

El resto de zonas establecidas en el PERI se regularán según P.G.M.O. de Molina de Segura.

CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

TIPOLOGÍA

Edificación adosada.

PARCELA MÍNIMA

500 m²

Todas las parcelas existentes antes de la entrada en vigor del P.G.M.O. con superficie inferior a 500 m² se considerarán edificables.

EDIFICABILIDAD

0,8 m²/m² sobre la parcela neta.

ALINEACIONES

Las definidas en los planos de ordenación.

RETRANQUEOS

Los retranqueos a lindero principal no serán inferiores a 5 m, con el fin de dotar de plazas de aparcamiento para la propia actividad en parcelas industriales.

FACHADA MÍNIMA

12 m

OCUPACIÓN

Podrá ser total, excepción hecha de la zona reservada para dotación de plazas de aparcamiento.

ALTURA MÁXIMA

2 plantas (equivalente a 9 m); esta altura podrá superarse cuando la actividad prevista lo requiera justificadamente.

CONDICIONES ESPECIALES

CONDICIONES DE IMPLANTACIÓN.

Para la obtención de la correspondiente licencia de actividad, la instalación deberá ajustarse a las condiciones higiénicas y ambientales que se fijen en las ordenanzas relativas a ruidos, vertidos, etc.

Discotecas y salas de fiesta.

Para la instalación de cualquier actividad propia del uso terciario recreativo en sus categorías 3 y 4 (ver P.G.M.O. Molina de Segura) se requerirá su ubicación dando frente a calles de anchura no inferior a 12 m. Deberán garantizar una dotación de plazas de aparcamiento a razón de 1 por cada 50 m² edificados con destino a la actividad principal.

LÍMITE DE EDIFICACIÓN.

En planos está marcado este límite de edificación para el sector.

ENTIDAD URBANÍSTICA DE CONSERVACIÓN.

Los propietarios de las parcelas incluidas en este sector, PEI-M4, deberán integrar su correspondiente Entidad de Conservación, que será constituida una vez sean recepcionadas las obras de Urbanización.

USOS PERMITIDOS. ACTUACIONES.

- Parcelas UIC A1 Y UIC A-2 (según ordenación)

Establecimiento de una servidumbre, respetando la línea más desfavorable entre la línea de avenida de período de retorno 500 años y la línea de servidumbre (5 m desde la línea del DPH).

Así, se recrecerá la margen del cauce mediante la formación de una mota de 5 m. de anchura y cota de coronación tal que exista un resguardo de 50 cm.. sobre el nivel alcanzado por las aguas para la avenida de período de retorno de 500 años.

Finalmente, exponer que los usos permitidos serán aquellos no vulnerables frente a las avenidas, que no requieran estructura, terraplenes o almacenamiento permanente de bienes y equipos, y que no afecten desfavorablemente la capacidad de desagüe del flujo de avenidas y los compatibles con las zonas de servidumbre, los cuales serán los de paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia y conservación del cauce.

- Parcelas EVB-2 Y EVB-3 (según ordenación)

En proyecto de urbanización, se forma en coronación de la margen izquierda una mota de 5 m. de anchura y cota de rasante tal que exista un resguardo de 50 cm. sobre el nivel alcanzado por las aguas para la avenida de período de retorno de 500 años. Las pendientes de los taludes son en cualquier caso inferiores al 1:1.

Usos permitidos según Ley de Carreteras.

Se ha delimitado la zona de Dominio Público de Carreteras (titularidad Demarcación de Carreteras del Estado, ver planos).

Así, los usos autorizados, y las condiciones permitidas son los siguientes:

1. La ejecución de cualquier tipo de actuación que se encuentre dentro de las zonas de protección de las carreteras estatales, quedará regulada por lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras (RO 1812/1994, de 2 de septiembre) y, en concreto, por lo establecido en su título 111 Uso y defensa de las carreteras.

2. El ámbito tiene asignado un uso industrial predominante, pero tal y como se recoge en el planeamiento general se permiten usos de hospedaje (asimilable a residencial) y comercial por lo que, en todo caso, se debe garantizar el cumplimiento del articulado de la citada Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y a los Reales Decretos que la desarrollan y en especial su artículo 20.

**** No podrán concederse nuevas licencias de construcción de edificaciones destinadas a viviendas, usos hospitalarios, educativos o culturales si los índices de inmisión medidos o calculados incumplen los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las correspondientes áreas acústicas, excepto en las zonas de protección acústica especial y en las zonas de situación acústica especial, en las que únicamente se exigirá el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el espacio interior que les sean aplicables.

**** El ayuntamiento, por razones excepcionales de interés público debidamente motivada s, podrán conceder licencias de construcción de las edificaciones aludidas en el apartado anterior aun cuando se incumplan los objetivos de calidad acústica mencionados en él, siempre que se satisfagan los objetivos establecidos para el espacio interior.

3. La iluminación a instalar en los desarrollos previstos no deberá producir deslumbramientos al tráfico que circula por las carreteras del Estado y, con respecto a los viales que se vayan a construir en ejecución del planeamiento se deberá garantizar que el tráfico que circula por los mismos no afecte, con su alumbrado, al que lo hace por las carreteras del Estado. Si fuera necesario, se instalarán medios antideslumbrantes, que serán ejecutados con cargo a los promotores de los sectores, previa autorización del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, corriendo su mantenimiento y conservación a cargo de dichos promotores.

4. Se prohíbe expresamente realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera y, en general, cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma, tal y como establece en el artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Se hará constar en la parte de normativa urbanística del Instrumento que se exceptúan de la exigencia de licencia municipal las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario,

incluyendo todas las actuaciones necesarias para su concepción y realización, las cuales no están sometidas, por constituir obra públicas de interés general, a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1 b) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local ni, por consiguiente, al abono de ningún tipo de tasas por licencias de obras, actividades o similares, en aplicación del artículo 18 de la Ley 35/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Cumplirá el Reglamento de Dominio Público Hidráulico (RPDH).

El futuro proyecto de urbanización cumplirá el Reglamento de Dominio Público Hidráulico (RPDH), y más concretamente el artículo 126.ter.7 "Las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, deberán introducir sistemas de drenaje sostenible, tales como superficies y acabados permeables, de forma que el eventual incremento del riesgo de inundación se mitigue. A tal efecto, el expediente del desarrollo urbanístico deberá incluir un estudio hidrológico-hidráulico que lo justifique."

La aprobación definitiva se somete a información pública en el BORM y el contenido íntegro de la modificación se encuentra disponible en la siguiente dirección de la Sede Electrónica de este Ayuntamiento:

<https://sedeelectronica.molinadesegura.es/información-urbanistica/>

Recursos que puede utilizar:

Contra el presente acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse Recurso Potestativo de Reposición ante el mismo órgano que lo dictó, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al que se produzca la presente notificación, considerando desestimado el recurso si, transcurrido un mes desde la fecha de la interposición no se hubiera dictado y notificado Resolución, conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o Recurso Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente a la presente notificación ante el órgano jurisdiccional competente, de acuerdo con lo establecido en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Molina de Segura, 11 de octubre de 2022.—El Alcalde, P.D. (Decreto 11/02/2021), la Concejala de Urbanismo, Julia Rosario Fernández Castro.