

Artículo 38. Estándares de aparcamiento

1. Los proyectos o actuaciones que contemplen la incorporación de usos o actividades comerciales deben incorporar dotaciones mínimas de aparcamientos para automóvil que resuelvan las demandas de sus personas usuarias y empleadas, conforme a los estándares indicados en los siguientes puntos de este artículo.

2. En el desarrollo de actuaciones de uso dominante terciario:

a) Se debe reservar al menos una plaza de aparcamiento pública por cada 100 metros cuadrados de edificabilidad terciaria, o fracción. Se admite que estén en parcelas privadas siempre que las plazas de aparcamiento sean de uso público, entendiéndose por tales aquellas plazas situadas en aparcamientos accesibles para cualquier persona usuaria, sin otro requisito que las limitaciones de gálibo, y durante, al menos, el horario de funcionamiento de la instalación terciaria a que da servicio sea o no gratuito su uso.

b) Si las plazas se localizan fuera de las parcelas privadas, estas deben ubicarse lo más cercano posible al ámbito o equipamiento en el que se desarrolle la actividad comercial, si bien, en el cumplimiento de este requisito, puede ser considerada la disponibilidad de otros modos de transporte alternativos al vehículo privado.

c) En las parcelas privadas destinadas a uso terciario comercial, fruto de actuaciones urbanísticas, la dotación de aparcamiento debe ser de una plaza por cada 25 metros cuadrados construidos. En complejos terciarios que ocupen manzanas completas, en los que no sea posible determinar de modo exacto las diferentes proporciones de usos, por tratarse de locales polivalentes, la reserva exigible debe ser de una plaza por cada 40 metros cuadrados construidos.

d) Los estándares dotacionales definidos en los apartados anteriores son de cumplimiento obligatorio en la redacción de planes parciales. En los sectores de plan de reforma interior para operaciones de renovación urbana, en los que se dota de ordenación al sector, se pueden minorar estos estándares en proporción al grado de consolidación por la edificación, aplicando un porcentaje de minoración de estándares igual al porcentaje de consolidación por la edificación en la ordenación propuesta.

3. En la implantación, ampliación o cambios de actividad de establecimientos comerciales en edificios existentes se establecen los siguientes estándares de dotación de aparcamiento de automóvil:

a) En los establecimientos con una superficie construida superior a 400 metros cuadrados, se debe disponer, como mínimo, de una plaza de aparcamiento por cada 100 metros de superficie comercial o fracción, y de una plaza por cada 100 metros cuadrados construidos de superficie no comercial.

b) Se puede exonerar del cumplimiento del estándar anterior a establecimientos que se localizan en tramas urbanas consolidadas, cuando:

1.º Suponga la creación de seis o menos plazas y se pueda atender la demanda previsible mediante aparcamientos públicos o privados próximos, localizados a menos de diez minutos en desplazamiento peatonal

2.º En establecimientos localizados en centros urbanos siempre que cuenten con hasta 800 metros cuadrados de superficie comercial en caso de establecimientos de venta de productos de alimentación o 1.500 metros cuadrados de superficie construida en caso de establecimientos de venta de productos ocasionales cuando, en la proximidad del mismo, exista una red accesible de transporte público que cumpla con lo dispuesto en el artículo 36.3 o se pueda atender la demanda previsible mediante la dotación existente de aparcamientos

públicos o privados situados a una distancia máxima de cinco minutos en desplazamiento peatonal.

c) Se puede eximir de la obligación establecida en el apartado *a*, reducirla o aceptar otras soluciones en aquellos edificios en los que, a juicio de los servicios municipales competentes, concurren circunstancias que desaconsejen la aplicación de ese estándar de aparcamiento por razones derivadas de las características del edificio, las condiciones particulares del uso, la afección a elementos catalogados del inmueble, la dificultad de acceso de vehículos, las características del viario o de la parcela, la proximidad de puntos conflictivos desde el punto de vista de ordenación vial, la posibilidad de generar o favorecer fenómenos de congestión y otras similares.

d) La exención total o parcial requiere informe municipal previo que justifique la admisibilidad del impacto generado por la inexistencia o disminución de la dotación de servicio de aparcamiento. Ese informe se solicitará por la empresa promotora, que tiene que aportar un estudio de movilidad.

4. En las zonas de aparcamiento vinculadas a usos comerciales se deben cumplir las siguientes normas:

a) Se deben construir en el mismo edificio o en terrenos edificables del mismo solar.

b) La fracción de plazas de aparcamiento que superen los estándares mínimos establecidos en esta norma y, en cualquier caso, las 300 plazas de aparcamiento, deben construirse dentro de edificación o bajo rasante.

c) Los proyectos comerciales que supongan más de 10.000 metros cuadrados de superficie construida, sin incluir aparcamientos, no pueden superar en más de un veinte por ciento la dotación mínima de plazas de aparcamiento exigidas.

d) No se permite ningún uso posterior diferente al de aparcamiento que suponga una eliminación superior al cinco por ciento de las plazas preexistentes o una dotación inferior al mínimo exigido en esta norma.

e) Cuando existan más de 100 plazas de estacionamiento, deben contar con sistemas de gestión automática que informen a las personas usuarias sobre la disponibilidad de plazas libres en tiempo real.

f) Los aparcamientos con capacidad mayor a 200 vehículos o con superficie mayor a 5.000 m² deben contar con itinerarios peatonales de uso público que conecten las zonas de estacionamiento con los puntos de acceso al establecimiento. Dichos recorridos deben estar identificados mediante un pavimento diferenciado con pinturas o relieve, o bien dotando de un nivel más elevado. Su anchura no se considera como parte de la anchura del vial de vehículos. Para la protección de los recorridos peatonales y los sistemas de señalización se ha de respetar el Código Técnico de la Edificación.

g) Deben disponer de un mínimo de una plaza por cada fracción de 40 plazas de estacionamiento destinadas a vehículos eléctricos con infraestructura de recarga rápida.

h) Deben contar, al menos, con un espacio reservado para el estacionamiento de tres o más bicicletas por cada 80 metros cuadrados de techo o fracción. Estas plazas se deben ubicar lo más cerca posible a los puntos de control.

i) Los aparcamientos construidos en superficies exteriores se deben construir con materiales permeables y adaptar los criterios de integración paisajística definidos en el Título VII.

5. A efectos del cómputo de la exigencia de dotación mínima de plazas de aparcamiento no computa la edificabilidad destinada a aparcamientos sobre rasante.

6. En cualquier supuesto, los estándares urbanísticos previstos en este artículo se deben adaptar a las previsiones que determina el anexo IV del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de julio, del Consell.

7. En el ámbito del Plan de Acción Territorial de Ordenación y Dinamización de l'Horta de València será de aplicación la normativa contenida en el mismo.

Artículo 39. Requisitos para la carga y descarga de mercancías

1. Las normas urbanísticas deben incorporar la obligación de crear un muelle para la carga y descarga en los nuevos locales comerciales, ampliaciones o cambios de actividad, la superficie comercial de la cual, sin incluir zonas de aparcamiento, sea superior en 1.750 metros cuadrados. Las dimensiones de esta zona se deben justificar según el tipo de establecimiento y sector de actividad, así como las características de las operaciones previstas en cuanto a tipos de vehículos, frecuencia, volumen, duración y regularidad.

Quedan eximidas de este requisito las pequeñas ampliaciones de locales existentes, entendidas como tales aquellas en las que el muelle de carga represente más de la mitad de la superficie ampliada del local, así como las ampliaciones de establecimientos ubicados en locales existentes cuyas características arquitectónicas no permitan situar un muelle de carga. Igualmente, se podrá eximir a los establecimientos cuando las funciones de muelle de carga las asuma una micro plataforma logística de las previstas en el apartado 5 de este artículo. En estos casos, se han de justificar estas circunstancias mediante informe técnico del ayuntamiento correspondiente.

2. En el desarrollo de suelo con uso dominante terciario comercial, del conjunto de plazas de estacionamiento previstas en la vía pública, se han de destinar a carga y descarga una plaza de vehículo industrial ligero (8x3 m) por cada 500 metros cuadrados de edificabilidad terciaria comercial.

3. En el desarrollo de suelo con uso dominante residencial, del conjunto de plazas de estacionamiento previstas en la vía pública, se deben destinar a carga y descarga una plaza de vehículo industrial ligero (8x3 m) por cada 5.000 metros cuadrados de edificabilidad.

4. En áreas urbanas consolidadas debe existir como mínimo una reserva de carga y descarga para tres vehículos, cada 100 metros lineales de estacionamiento.

5. Los ayuntamientos deben promover la incorporación de micro plataformas logísticas para la distribución de mercancías, que puedan ser gestionadas por las asociaciones o entidades gestoras de las zonas comerciales urbanas. Estas plataformas deben estar integradas en aparcamientos públicos.

6. Los ayuntamientos de las ciudades consideraras como cabeceras y subcabeceras del Sistema Nodal de Referencia Comercial por el Plan de Acción Territorial, en los ámbitos urbanos en los que coincidan capacidades escasas de la red viaria con elevados niveles de distribución de mercancías, deben elaborar planes de logística urbana y ordenanzas para la regulación de la distribución urbana de mercancías, con la finalidad de incrementar su eficiencia, minorar sus costes energéticos y ambientales y racionalizar el uso del espacio urbano. Los planes citados se deben elaborar y tramitar de acuerdo con lo estipulado en relación con los planes de movilidad en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

Artículo 45. Clasificación de los proyectos comerciales en base a su afección territorial

1. Los proyectos de nueva construcción, traslado, ampliación o cambio de actividad de establecimientos comerciales detallistas individuales o colectivos se clasifican, según la magnitud e importancia real o potencial de su incidencia medioambiental, territorial, urbanística, paisajística, social y sobre el patrimonio histórico y cultural, en tres tipos:

a) Tipo 1. Proyectos de establecimientos comerciales sin impacto territorial:

I. Proyectos que supongan la implantación de hasta 5.000 metros cuadrados de superficie comercial, localizados en ámbitos declarados como áreas estratégicas de nueva centralidad u oportunidad comercial.

II. Proyectos que supongan la implantación de hasta 5.000 metros cuadrados de superficie comercial, ubicados en los municipios que componen el Sistema Nodal de Referencia Comercial, y las áreas urbanas integradas de las cabeceras y subcabeceras del Sistema Nodal de Referencia Comercial, siempre que no se ubiquen en las localizaciones consideradas como sensibles para la implantación de proyectos comerciales establecidas en el artículo 46.3

III. Proyectos que supongan la implantación de hasta 1.750 metros cuadrados de superficie comercial localizados en otros ámbitos, siempre que no sean clasificados como Tipo 2.

b) Tipo 2. Otros proyectos de establecimientos comerciales con impacto territorial:

I. Proyectos que suponen la implantación de entre 1.751 y 2.499 metros cuadrados de superficie comercial, localizados fuera de los ámbitos declarados como áreas estratégicas de nueva centralidad u oportunidad comercial en cualquier parte del territorio.

II. Proyectos que suponen la implantación de entre 1.751 y 2.499 metros cuadrados de superficie comercial, localizados fuera de los municipios que componen el Sistema Nodal de Referencia Comercial y las áreas urbanas integradas de las cabeceras y subcabeceras del Sistema Nodal de Referencia Comercial.

III. Proyectos que suponen la implantación de entre 1001 y 2.499 metros cuadrados de superficie comercial que se ubiquen en las localizaciones consideradas como sensibles para la implantación de proyectos comerciales establecidas en el artículo 46.3.

c) Tipo 3. Proyectos de grandes superficies comerciales con impacto territorial: el resto de los proyectos que supongan la implantación de más de 2.500 metros cuadrados, siempre que sean compatibles con el que establece el artículo 47.1.

2. Se mantendrá la clasificación inicial del establecimiento comercial existente clasificado como tipo 1-III cuando amplíe su superficie comercial siempre que la resultante no supere los 2.499 metros cuadrados.

3. Además de los criterios de clasificación establecidos en el punto anterior, se pueden establecer otros indicadores o umbrales ambientales y criterios relacionados con la ubicación, la superficie del proyecto y la demanda de transporte y aparcamiento generada, cuando ello permita una mejor consecución de los objetivos perseguidos por el Plan de Acción Territorial.

4. Con carácter previo a la tramitación de una actuación de creación o ampliación de suelo comercial, el promotor puede solicitar al departamento competente en materia de comercio, y sin perjuicio de las competencias del resto de administraciones públicas, la indicación de la tipología del proyecto que pudiera corresponderle en función de su dimensión, características y ubicación. Para ello, el promotor debe aportar, con el detalle y precisión adecuadas, la documentación definitoria del proyecto que se considere necesaria.

5. La administración debe contestar a la consulta formulada en el plazo de un mes desde la recepción de la solicitud y de la documentación aportada o en su caso, desde la recepción de la documentación que, siendo necesaria, se le haya requerido. La contestación que se emita por el órgano competente tiene un carácter exclusivamente indicativo, no siendo definitiva en tanto no se resuelva en la tramitación de la licencia o autorización comercial.

6. A efectos de calificar la dimensión de los proyectos comerciales, se considera la superficie comercial y, en el caso de centros y parques comerciales, la Superficie Bruta Arrendable, que será asimilada al anterior.

Artículo 46. Criterios de localización de nuevos proyectos comerciales

1. Los nuevos proyectos comerciales únicamente se pueden situar en suelo urbano o urbanizable, conforme a los requisitos establecidos en el texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de julio, del Consell.

2. La localización de los nuevos proyectos comerciales debe atender a los criterios establecidos en el artículo 32 de esta norma y considerar, como principal condicionante, la conservación de los valores ambientales, paisajísticos, económicos, sociales y culturales de la infraestructura verde y de la integridad de sus procesos. Así mismo, el desarrollo de nuevo suelo de usos comerciales se debe ajustar a las directrices establecidas en el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana y a los criterios establecidos en el texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de julio, del Consell.

3. Se consideran sensibles para la implantación de proyectos comerciales las siguientes localizaciones que, aunque situadas en suelo urbano o urbanizable, precisan de una mayor atención sobre las decisiones relacionadas con la autorización comercial:

a) Ámbitos protegidos o en los que se establezcan limitaciones a los usos comerciales a través de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, los planes de acción territorial, las directrices de ordenación comercial o los planes de acción comercial.

b) Las situadas fuera de las tramas urbanas consolidadas.

c) Las situadas en la franja rural del territorio valenciano, excepto en los municipios del Sistema Nodal de Referencia Comercial.

d) Las situadas en terrenos reclasificados de suelo no urbanizable que posibiliten un uso dominante terciario comercial.

e) Las situadas en zonas en las que puede existir riesgo para las personas o los bienes, y especialmente, riesgos de inundación, sísmico y de incendio forestal.

f) Los situados a menos de 500 metros de suelos protegidos por la legislación ambiental.

g) Los corredores ecológicos o funcionales incorporados a la Infraestructura Verde.

h) Las que pueden alterar paisajes de alto valor, especialmente los paisajes de relevancia regional de la Comunitat Valenciana.

i) Los situados a menos de 1.000 metros de distancia del límite del dominio público marítimo terrestre.

j) Los ámbitos declarados como áreas comerciales saturadas.

k) Las áreas especializadas en actividades económicas a transformar en las que se pretendan desarrollar estrategias de estabilización, reducción u obsolescencia.

l) Los parques empresariales y polígonos industriales separados del ámbito urbano, cuando el proyecto comporte más de 1.000 metros cuadrados de superficie comercial.

m) Las que se localicen en conjuntos históricos protegidos.

n) Las que puedan afectar a inmuebles declarados como Bienes de Interés Cultural con declaración individualizada o bienes catalogados dentro del régimen de máxima protección en el planeamiento urbanístico aplicable.

4. Los ayuntamientos pueden establecer restricciones a la instalación de establecimientos comerciales en las localizaciones sensibles indicadas en el punto anterior. De igual forma, pueden exigir el cumplimiento de condiciones específicas que minimicen su impacto medioambiental, paisajístico o sobre el patrimonio cultural.

5. Los ayuntamientos pueden autorizar directamente la implantación de establecimientos comerciales en las localizaciones sensibles indicadas en los apartados b), e), i), j) y l) del punto 3, siempre que en el expediente quedan acreditadas, al menos, las circunstancias que se indican a continuación:

a) Fuera de la trama urbana consolidada se debe valorar que el proyecto incluya modelos de movilidad sostenible, y que no se generen problemas de seguridad o riesgos ambientales.

b) Cuando pueda existir riesgo para las personas o los bienes, y especialmente, riesgos de inundación, sísmico y de incendio forestal, se estará al cumplimiento de la normativa sectorial respectiva.

c) Cuando esté situado a menos de 1.000 metros de distancia del límite del dominio público marítimo terrestre, se debe valorar positivamente si se trata de una localización situada en trama urbana con predominio de usos residenciales y/o terciarios.

d) Si se localiza en ámbitos declarados como áreas comerciales saturadas, se ha de valorar si la declaración incluye condiciones especiales que permita su autorización o si incluye otras acciones especiales que se hayan ejecutado, pero no se ha procedido a modificar la declaración como área comercial saturada, o si las mismas están pendientes de ejecutar y el proyecto incluye las soluciones previstas en la declaración como área comercial saturada.

En el supuesto de que hayan desaparecido parcialmente algunas de las circunstancias que motivaron la declaración como área comercial saturada, el ayuntamiento tramitará la autorización comercial y posteriormente iniciará el procedimiento establecido en el artículo 26.

e) Si se localiza en parques empresariales y polígonos industriales separados del ámbito urbano, se tiene que valorar positivamente que el proyecto incluya modelos de movilidad sostenible, y que no se generen problemas de seguridad o riesgos ambientales.