



### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### A. DISPOSICIONES Y ACTOS

#### AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE (ZAMORA)

*ACUERDO de 6 de mayo de 2021, del Pleno del Ayuntamiento de Benavente (Zamora), relativo a la aprobación definitiva del plan especial para implantación de uso complementario dotacional como alternativo en Cañada Real Berciana parcelas 8A, 9A y 11A.*

El Pleno del Ayuntamiento, en sesión ordinaria celebrada el día 6 de mayo de 2021, aprobó definitivamente el APROBACIÓN DEFINITIVA PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL COMO ALTERNATIVO CAÑADA REAL BERCIANA PARCELAS 8A, 9A Y 11A promovido por LLEIDA NORT, S.L., y redactado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. José María Soria Moyano., siendo el contenido íntegro, en la parte resolutive del acuerdo, el siguiente:

*Primero.– Aprobar definitivamente PLAN ESPECIAL para Cambio de Uso Industrial en su clase A, industria en general, por el uso Dotacional en su Clase C, en Cañada Real Berciana Parcela 8 A, 9 A y 11A, siendo el promotor LLEIDA NORT, S.L.*

El acuerdo de aprobación definitiva quedará condicionado al cumplimiento de las condiciones y observaciones que constan en el informe de la Demarcación de Carreteras del estado en Castilla y León Occidental, de fecha 27 de noviembre de 2020, en los términos que a continuación se indican:

- *«A la vista de los planos de Planeamiento urbanístico de la zona, del año 2007, se puede observar que la línea límite de edificación para la autovía A-6 y los distintos ramales de enlace de la misma es de 25 metros desde el límite de calzada más próximo, lo cual no se ajusta a lo recogido en el artículo 33.2 de la vigente Ley de Carreteras por el que los nudos viarios tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada.*

*No obstante, de acuerdo al procedimiento recogido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de Carreteras, se puede reconocer la situación de la mencionada línea límite de Edificación contemplada en el planeamiento urbanístico vigente, mediante la redacción y aprobación de un Estudio de Delimitación de Tramos Urbanos en la zona, de forma que se puedan modificar las distancias de la línea límite de edificación recogidas en el artículo 33 de la Ley de Carreteras, especialmente en lo referido a nudos viarios.*

- *En ningún caso, se podrán plantear accesos directos a los ramales de enlace de la autovía A-6, de acuerdo a lo recogido en el artículo 36.4 de la Ley 37/2015, de Carreteras, debiendo plantearse los accesos sobre viario de titularidad municipal, de acuerdo a su normativa de aplicación.*

- Con independencia de lo anterior, es necesario analizar e informar sobre la afección y funcionamiento de los accesos existentes.

*El enlace 261 de la autovía A-6, por su margen izquierdo tiene dos accesos prácticamente sucesivos a través de una vía colectora-distribuidora, el primer ramal directo con carril de deceleración separado, da acceso a la glorieta que conecta con la calle Cartagena de Indias y, desde esta glorieta, se tiene acceso al resto de la parte oeste del polígono industrial.*

*El segundo acceso se sitúa a 350 metros a continuación del anterior, sentido Madrid, y podría constituir el acceso natural a la nueva instalación informada, así como para otras implantaciones de edificios industriales que se quieran instalar en el polígono. Consiste en un acceso directo sin carril de deceleración hasta el ramal propiamente dicho y que llega a la glorieta de la Calle Ecuador del mismo polígono industrial. La situación y definición geométrica de este ramal de acceso está fuera de la normativa actual por distancias de acceso consecutivo (a 200 metros de la salida anterior) y por tipo de salida (directa sin carril de deceleración). A su vez, la glorieta a la que conecta tampoco cumple con los ángulos y distancias mínimos entre salidas consecutivas, particularmente para el caso del giro desde el ramal de enlace hacia el vial del polígono que se sitúa en paralelo a la autovía, para el que los vehículos tienen que realizar un giro de prácticamente 180º, lo que constituye una maniobra difícil sobre todo para el caso de vehículos pesados y peligrosa para el resto de usuarios de la vía.*

*El siguiente acceso, a continuación del anterior, se sitúa a unos 1.600 metros, en sentido Madrid, con carril de deceleración propio en el tronco de la autovía A-6, dando acceso a las carreteras N-6 y N-525 y, a través de éstas, a los viales de carácter municipal del lado este del polígono industrial.*

*Se observa, por lo tanto, que en previsión de un aumento del tráfico inducido, no sólo por la instalación informada, sino por la posible implantación de nuevas empresas en la zona del polígono afectada, donde aún existe una gran superficie de terreno sin edificar, el ramal de enlace de la calle Ecuador, anteriormente mencionado, constituye un punto de peligrosidad por las características del acceso y las maniobras que en la actualidad están permitidas en la glorieta que representa el final del nudo.*

*En base al artículo 36.6 de la Ley 37/2015, de Carreteras, por el que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, podrá modificar o suspender las autorizaciones de los accesos existentes cuando se incremente sustancialmente el tráfico o se afecte a la seguridad vial o a la explotación de la carretera, se ordena que por parte de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León se inicie un expediente de reordenación de accesos en el que se analicen las circunstancias mencionadas planteando, en principio, dos posibilidades de actuación de mejora para los accesos existentes:*

1. Corte definitivo del ramal de acceso de la Calle Perú, permitiendo la reordenación de la glorieta por parte del Ayuntamiento, para los movimientos internos del polígono industrial. Los accesos al polígono serían los mencionados con anterioridad, a través de los ramales de los enlaces 261 y 259, que permiten un acceso correcto a la totalidad del polígono industrial de Benavente y la adaptación a la normativa vigente de todos los accesos.

2. *Se podría plantear la posibilidad de, dejando abierto a la circulación el ramal mencionado, modificar el sentido de circulación del vial municipal del polígono industrial, paralelo a la autovía A6, de forma que su acceso desde la glorieta quedara prohibido, dejando como único sentido la salida desde el vial a la glorieta, lo que imposibilitaría la realización de maniobras peligrosas dentro de la glorieta por parte de vehículos pesados que son muy numerosos por las propias características del polígono.*

*El procedimiento para la modificación de los accesos mencionados se deberá realizar de acuerdo a lo recogido en el artículo 106 del R.D. 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.*

*En todo caso, este informe no implica en ningún caso un pronunciamiento de autorización de este Ministerio en relación a la modificación de la situación de la línea límite de edificación y, en consecuencia, para la autorización de la actuación pretendida con el Plan Especial (Estación de servicio) será precisa previamente la elaboración, tramitación y aprobación del necesario Estudio de delimitación de tramos urbanos conforme a lo recogido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de Carreteras. Para ello, habrá de formularse la correspondiente solicitud a este Ministerio de acuerdo a lo recogido en el artículo 47 de la misma Ley de Carreteras.*

*Por último, se indica que el presente informe complementario se emite a los efectos recogidos en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, y por tanto el presente informe será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado y que las determinaciones urbanísticas que pudieran derivar de una eventual aprobación de un instrumento que afecte al dominio o al servicio público de titularidad estatal y que no tenga en cuenta dicho informe, serán nulas de pleno derecho. También será nulo de pleno derecho cualquier instrumento urbanístico en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo del que dispone dicho departamento para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la adecuada explotación de las carreteras del Estado.*

*También se debe mencionar lo recogido en el artículo 28.5 de la Ley 37/2015, de Carreteras, por el que las licencias de uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección de las carreteras de titularidad estatal, deberán quedar siempre expresamente condicionadas a las obtención de las correspondientes autorizaciones a las que hace referencia la propia Ley de Carreteras, por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, siendo nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de dicha Ley.*»

*Segundo.—* Notificar este acuerdo a la Comisión Territorial de Urbanismo, acompañando un ejemplar completo y diligenciado del instrumento aprobado, junto con su soporte informático, como condición previa a la publicación del acuerdo de aprobación definitiva.

*Tercero.—* Notificar este acuerdo a la Administración del Estado, a la Diputación Provincial, al Registro de la Propiedad. A las tres primeras instancias citadas se remitirá un

ejemplar del instrumento aprobado en soporte digital, para su publicidad y demás efectos que procedan en cada caso.

*Cuarto.*– Publicar este acuerdo en el Boletín Oficial de Castilla y León y en la página web del Ayuntamiento con el contenido que expresa el artículo 175 del Decreto 22/2004, de 29 de enero. Igualmente advertir que en la publicación definitiva de aprobación definitiva se hará constar que en el B.O.C. y L. el 26 de febrero de 2021, se ha publicado la ORDEN FYM/170/2021, de 17 de febrero, por la que se formula el informe ambiental estratégico del plan especial para el uso dotacional en la Cañada Real Berciana Benavente (Zamora).

Lo que se hace público para general conocimiento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley 5/1999, de 8 de abril de Urbanismo de Castilla y León, modificada por Ley 4/2008, de 15 de septiembre de Medidas sobre Urbanismo y Suelo.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, con sede en Valladolid, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio en el B.O.C. y L., de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Benavente, 21 de junio de 2021.

*El Alcalde,*

Fdo.: LUCIANO HUERGA VALBUENA

**AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE****ANEXO:****PLAN ESPECIAL PARA IMPLANTACIÓN DE USO COMPLEMENTARIO DOTACIONAL  
COMO ALTERNATIVO CAÑADA REAL BERCIANA PARCELAS 8A, 9A Y 11A**

**PROMOTOR** LLEIDA NORT, S.L.  
**INGENIERO DE CAMINOS** D. JOSÉ MARÍA SORIA MOYANO.

**INDICE****1. MEMORIA INFORMATIVA**

- 1.1. AUTOR DEL ENCARGO
- 1.2. INGENIERO REDACTOR
- 1.3. OBJETO Y SITUACION
- 1.4. ANTECEDENTES

**2. MEMORIA VINCULANTE**

- 2.1. CONTENIDO
- 2.2. VIABILIDAD CON INCIDENCIA URBANISTICA
- 2.3. EFECTOS SOBRE EL ENTORNO
- 2.4. MEDIDAS PARA MINIMIZAR EFECTOS NEGATIVOS
- 2.5. JUSTIFICACIÓN INTERÉS PÚBLICO Y SOCIAL.
  - 2.5.1 Desarrollo económico 4
  - 2.5.2 Desarrollo sostenible, responsabilidad social y de seguridad. 4
  - 2.5.3 Creación empleo directo. 5
  - 2.5.4 Generación de empleo indirecto. 5
  - 2.5.5 Servicio al cliente 5
  - 2.5.6 Competencia. 5
  - 2.5.7 Ventajas medioambientales. 5
  - 2.5.8 Implantación de nuevos combustibles.
- 2.6 PROPUESTA DE CAMBIO DE USO
- 2.7 RESUMEN EJECUTIVO
  - 2.7.1. DELIMITACION DE LOS AMBITOS EN LOS QUE LA ORDENACION PROYECTADA ALTERA LA VIGENTE
  - 2.7.2. ALCANCE DE LA ALTERACION DEL PGOU
  - 2.7.3. DEFINICION DE LOS AMBITOS EN LOS QUE SE SUSPENDE EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS Y DURACIÓN DE LA MISMA

**3. ESTUDIO DE RIESGOS NATURALES Y TECNOLOGICOS**

- 3.0. INTRODUCCIÓN
  - 3.1. DEFINICIÓN, CARACTERÍSTICAS Y UBICACIÓN DEL PROYECTO
    - 3.1.1. DEFINICIÓN DEL PROYECTO
    - 3.1.2. UBICACIÓN DEL PROYECTO
  - 3.2. DIAGNOSTICO TERRITORIAL Y DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PROYECTO
    - 3.2.1 FLORA Y VEGETACIÓN
    - 3.2.2 CLIMATOLOGÍA
    - 3.2.3 GEOLOGÍA DE LA ZONA
    - 3.2.4 CURSOS Y LAMINAS DE AGUA
    - 3.2.5 VÍAS PECUARIAS
    - 3.2.6 AFECCIÓN A RED NATURA 2000
    - 3.2.7 PAISAJE
    - 3.2.8 EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

**AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE****3.3. ANÁLISIS DE RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS****3.3.1 RIESGOS NATURALES****3.3.1.1 INUNDACIONES****3.3.1.2 INCENDIOS****3.3.1.3 DESLIZAMIENTOS****3.3.2. RIESGOS TECNOLÓGICOS****3.3.2.1. ALMACENAMIENTO DE SUSTANCIAS PELIGROSAS****3.3.2.2. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS****4. PLANOS****4.1. SITUACION Y EMPLAZAMIENTO 1****4.2. SITUACION Y EMPLAZAMIENTO 2****4.3. INCIDENCIA URBANÍSTICA****4.4. CARTOGRAFIA ESTUDIO DE RIESGOS.- LOCALIZACION****4.5. EXPOSICIÓN A AUTOVÍA A-6****4.6 PLANO DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA****2. MEMORIA VINCULANTE****2.1. CONTENIDO**

El presente Plan Especial tiene por objeto obtener la autorización para compatibilizar el uso Industrial con el uso Dotacional en su Clase C, en las parcelas 0032014TM8503S0001IH, 0032015TM8503S0001JH y 0032017TM8503S0001SH, situadas en C/ Cañada Real Berciana, con el objetivo de posibilitar la implantación de una Estación de Servicio, sobre las citadas parcelas.

La propuesta de ordenación incluye el uso Dotacional en su clase C, como un uso predominante en las parcelas, compatible con el uso Industrial actual. Con este Plan Especial se respetan las determinaciones de ordenación general establecidas en el Plan general de Ordenación Urbana de Benavente, así como los objetivos, criterios y demás condiciones que le señalen otros instrumentos con carácter vinculante.

De esta forma el uso Dotacional en su Clase C, estaría contemplado entre los usos admitidos por el Planeamiento urbanístico, para las parcelas 0032014TM8503S0001IH, 0032015TM8503S0001JH y 0032017TM8503S0001SH, situadas en la C/ Cañada Real Berciana de Benavente (Zamora) objeto de este expediente.

**2.2. VIABILIDAD CON INCIDENCIA URBANÍSTICA**

El uso Dotacional, para una Estación de Servicio, que se pretende realizar se sitúa en la principal Vía de Acceso de la ciudad de Benavente, aunque la ordenanza de la zona es la de Edificación Industrial, en el entorno de la edificación se compatibiliza el uso Industrial (compuesto principalmente por pequeños talleres vinculados a la industria del automóvil, gasolineras), con el uso terciario comercial, (destinado a la alimentación, o a la construcción), como se puede apreciar en el plano Nº 3 INCIDENCIA URBANÍSTICA, siendo un uso compatible con el resto.

El Plan Especial únicamente permitirá la ampliación de los usos predominantes que se podrán realizar en la futura edificación, manteniendo el resto de los condicionantes urbanísticos fijadas por el Plan General, por ello la incidencia urbanística será inapreciable, y la viabilidad estará garantizada.

**2.3. EFECTOS SOBRE EL ENTORNO**

El entorno del solar está formado sobre todo por edificios de uso industrial y comercial.

Los usos que se pueden encontrar son:

Talleres relacionados con la industria del automóvil o con la construcción, comercio, gasolineras y restaurantes entre otros.

El uso Dotacional, para Uso de Estación de Servicio, sería complementario con el Industrial de los talleres existentes que está fuertemente implantado en la zona, por lo que el efecto sobre la zona sería positivo.

**AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE**

La C/ Cañada Real Berciana está muy cerca del acceso a la autovía A6, que además de ser la principal entrada a la ciudad es la principal vía de comunicación de Benavente. El acceso al establecimiento con vehículos está garantizado a través de una vía de dos carriles con un aparcamiento continuo en batería frente al establecimiento, por tanto la incidencia sobre el tráfico de la zona será también inapreciable dadas las dimensiones de los solares.

**2.4. MEDIDAS PARA MINIMIZAR EFECTOS NEGATIVOS**

La implantación del uso Dotacional, consistente en una estación de Servicio, no supone ningún efecto negativo para el entorno, al ser un uso complementario a los talleres y locales comerciales existentes, por lo que no se prevé ninguna medida para atajar los efectos negativos.

La futura edificación principal consistirá en una marquesina sin edificación cerrada, para proteger de la intemperie a los vehículos en su carga combustible, lo que hace que la incidencia sobre el resto del tejido comercial sea mínima. Por las características de la futura implantación no existe incidencia negativa en las condiciones estéticas, de tráfico o de seguridad del polígono Industrial sobre el que se ubica.

**2.5 JUSTIFICACIÓN INTERÉS PÚBLICO Y SOCIAL.**

Para la justificación del interés público y social de la presente modificación puntual se tienen en 2.5.1 Desarrollo económico

En base a lo propuesto en el Real Decreto Ley 4/2013 de 22 de febrero de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo, que según lo indicado en el Texto VI, dado el actual escenario de recesión económica y teniendo en cuenta la evolución de las cotizaciones de los productos petrolíferos, se considera justificado por razones de interés nacional, velar por la estabilidad de los precios de los combustibles, donde se adoptan una serie de medidas tanto en el mercado mayorista como minorista que permitirán incrementar la competencia efectiva en el sector.

Estas medidas se implementan a través de la modificación puntual del Art. 41.1 y el 43.2 de la Ley 34/1998 de 7 de octubre del sector de hidrocarburos que establece el marco sectorial básico cuya actividad podrá ser ejercida libremente por cualquier persona física o jurídica, en particular el suministro de hidrocarburos líquidos y del RD Ley 6/2000 de 23 de junio de Medidas Urgentes de Intensificación de la Competencia en Mercados de Bienes y Servicios, donde en el ámbito minorista del sector se proponen medidas para eliminar barreras administrativas, simplificar trámites a la apertura de nuevas instalaciones de suministro minorista de carburantes y facilitar la apertura de estaciones de servicio en centros comerciales, parques comerciales, establecimientos de inspección técnica de vehículos y zonas o polígonos industriales profundizándose en los objetivos marcados por el RD 6/2000 de 23 de junio, donde en el Artº 3, punto 1º, las instalaciones de suministro al por menor de carburantes a vehículos en establecimiento, comerciales y otras zonas de desarrollo de actividades empresariales, podrán incorporar entre sus equipamientos al menos una instalación para suministro de productos petrolíferos a vehículos. En el punto 2º nos indica que en los supuestos a que se refiere el apartado anterior, el otorgamiento de las licencias municipales requeridas por el establecimiento llevará implícita la concesión de las que fueran necesarias para la instalación de suministro de productos petrolíferos. En el Punto 3º el órgano municipal no podrá denegar la instalación de estaciones de servicio o de unidades de suministro de carburantes en los establecimientos y zonas anteriormente señalados por la mera ausencia de suelo cualificado especialmente para ello, y en el punto 4 la superficie de la instalación de suministro de carburantes no computará como superficie útil de exposición y venta al público del establecimiento comercial en el que se integre a efectos de la normativa sectorial comercial que rija para éstos. La presencia de la nueva Estación de Servicio de combustible, podrá repercutir positivamente en la actividad económica de Benavente estimulando la competitividad y el empleo. Por otro lado, la presente Modificación no supone

**AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE**

gasto alguno para las Haciendas Públicas del municipio de Benavente ni para ninguna otra Administración pública

#### 2.5.2 Desarrollo sostenible, responsabilidad social y de seguridad.

La empresa titular de la Estación de Servicio planteada, ha ido adaptando y cambiando su organización, creciendo y prosperando atendiendo a la demanda de sus usuarios, ha ido creando empleo y prosperidad en los distintos ámbitos donde ha actuado. Compromisos como el desarrollo sostenible, la responsabilidad social corporativa y la cultura de seguridad se han ido adquiriendo, ya que, la utilización y disponibilidad de los productos con los que comercializan son importantes en la economía, el medio ambiente y la sociedad en general.

En el proyecto se destaca la protección del entorno natural, la promoción de buenas prácticas en el sector industrial, el uso de materiales y energía de manera eficiente en el suministro de sus productos y en la prestación de sus servicios.

#### 2.5.3 Creación empleo directo.

Según los datos demográficos, económicos y sociales, se constata la necesidad y conveniencia de apoyo de actuaciones que se dirijan a fomentar la creación de empleo y la actividad económica en la comarca de Benavente.

La estación de servicio originará la necesidad de creación de empleo directo para la nueva actividad implantada que puede dar lugar a un incremento de la población residente en la zona en la actualidad.

#### 2.5.4 Generación de empleo indirecto.

La implantación de una nueva Estación de Servicio, además de los puestos de trabajo directos, generará unas necesidades de mantenimiento, limpieza, control, suministros,... y demás actividades secundarias que serán cubiertas en su mayoría por proveedores locales, aumentando la actividad económica de la zona.

#### 2.5.5 Servicio al cliente

El personal de la Estación de Servicio de combustibles, dispondrá de unos planes de formación y de seguridad adecuado para la mejora de la atención al cliente.

En las nuevas instalaciones se pretende disponer de unos medios materiales racionales, seguros y adecuados al desarrollo de la actividad, que permitan satisfacer la demanda de los usuarios, manteniendo los niveles de eficacia y eficiencia dentro de los reglamentos legales y 2.5.6 Competencia.

Según se ha expuesto en apartados anteriores, la implantación de la nueva Estación de Servicio aumentaría la oferta de producto en el mercado con el consiguiente aumento de la competencia que regulará los precios de mercado favoreciendo al futuro consumidor.

#### 2.5.7 Ventajas medioambientales.

La nueva Estación de Servicio estará diseñada con los mayores estándares de prevención, detección y control de los riesgos de contaminación medioambientales. Las principales medidas enfocadas a la reducción del impacto ambiental de la instalación son las siguientes:

- Depósitos de doble pared acero poliéster.

Estos depósitos se definen como depósitos con cubeto incorporado, la doble pared me permite prevenir un fallo de una de las paredes y conocer el estado del depósito

- Tubo buzo

Para control del subsuelo en la zona de tanques

- Arquetas prefabricadas estancas de boca de hombre y bajo dispensador

Permiten contener pequeños derrames y protegen contra la oxidación las conexiones

- Tapas de rodadura estancas

Evitan la entrada de agua por la parte superior de la arqueta de boca de hombre

- Arqueta de descarga estanca y antiderrame con acoplamiento estancos.

Permiten recuperar los pequeños derrames es las operaciones de llenado de los tanques

- Limitadores de sobrellenado en los depósitos y válvulas tipo bola en venteos

Evitan derrames por exceso de producto en la carga de los depósitos

- Zona de descarga de pavimento rígido impermeable, con sumideros y rejilla perimetral de recogida de vertidos

Para recoger derrames ocasionados por el camión cisterna, sus mangueras o acoplamientos.

- Sistema de recuperación de gases fase 1 en las operaciones de descarga

**AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE**

Limitan la emisión de COV's debidos a las gasolinas en las operaciones de descarga

- Sistema de recuperación de gases fase 2 en las operaciones de suministro

Limitan la emisión de COV's debidos a las gasolinas en las operaciones de repostaje

- Tuberías coaxiales de doble pared para todas las instalaciones

Al igual que en los depósitos de doble pared, permite prevenir un fallo de una de las paredes y conocer el estado de las mismas en todo momento

- Válvulas break-away en las mangueras

Para prevenir derrames de combustible en caso de siniestros en el dispensador

- Boquereles automáticos

Para prevenir derrames de combustible en caso sobrellenador el depósito del vehículo

- Zona de suministro de pavimento rígido impermeable, con rejilla de recogida de aguas

Hidrocarburadas.

Para recoger derrames ocasionados en las operaciones de repostaje.

- Separador de hidrocarburos

Para tratar las aguas contaminadas limitando el contenido de hidrocarburos por debajo de 5

p.p.m. y recoger y almacenar los residuos.

- Sistema de detector de fugas

Se instalará un sistema de detección-indicación de fugas con el máximo nivel medioambiental conforme a la norma europea EN 13160.

- Sistema Veeder Root para monitorización total de la estación de servicio.

Con este sistema dispondremos de información en tiempo real del estado interior de los depósitos, fugas y, estado de las dobles paredes de todos los tanques y tuberías.

Nos ayudará en la gestión y control de las descargas, control de las ventas, compras y stocks, dándonos informaciones de mermas, robos, posibles fugas,...

Esta consola será la encargada de gestionar y controlar todas las sondas y detectores y además nos proporcionará las señales y alarmas correspondientes. Además, puesta en conciliación con el sistema informático nos analizará el funcionamiento global de la instalación proporcionando datos de posibles robos, mermas,....

A esta central se conectarán mediante una placa de entrada de señales, la alarma facilitada por los detectores de fugas.

#### 2.5.8 Implantación de nuevos combustibles.

En la nueva Estación de Servicio se pretende la implantación de nuevos combustibles innovadores como son el Gas Natural Licuado (GNL) y el Gas Natural Comprimido (GNC).

El gas natural tiene el menor impacto ambiental de todos los combustibles fósiles por la alta relación hidrógeno-carbono en su composición. Los derrames de GNL se disipan en el aire y no contaminan el suelo ni el agua. Como combustible vehicular, reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) en un 90%, y no produce compuestos de azufre ni partículas, contribuyendo a mejorar la calidad del aire, en especial en zonas urbanas, donde la contaminación atmosférica entraña un grave riesgo para la salud humana y reduce la calidad de vida de todos los ciudadanos. Para la generación eléctrica las emisiones de dióxido de azufre, SO<sub>2</sub> prácticamente quedan eliminadas, y las emisiones de CO<sub>2</sub> se reducen en un 40%.

La planta de proceso está diseñada para evitar fugas y prevenir incendios.

Teniendo en cuenta que aproximadamente la mitad de las reservas de hidrocarburos conocidas, actualmente son yacimientos de gas natural, es previsible que la demanda de este combustible sea creciente.

En la actualidad, y como consecuencia del desarrollo tecnológico en las aplicaciones del GNL y de los acuerdos establecidos por el Protocolo de Kyoto, comienza a establecerse en torno al consumo de gas natural una tendencia a explotar este recurso una fuente eficiente para la generación de combustible. Además, el gas natural posibilita que durante el proceso de licuefacción impurezas como el agua, hidrocarburos pesados y otras partículas sean eliminados reduciendo con ello el impacto sobre el medio ambiente. Además de las ventajas medioambientales expuestas, también cabe destacar que el Gas Natural reduce los costes de carburante para los ciudadanos, beneficiándose de un marco fiscal favorable que lo convierte en la opción como carburante de transporte más asequible para los ciudadanos.

**AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE**

El Gas Natural como combustible vehicular ofrece otras ventajas como la reducción de la vibración y la contaminación acústica, un sistema de repostaje más eficaz eliminando las pérdidas por volatilización del combustible, se elimina la necesidad de los camiones cisterna, mejor conservación de los motores de los vehículos, precio más reducido....

Por todo ello, es previsible que exista un cambio de tendencia de los tipos de combustibles demandados actualmente hacia los nuevos combustibles previstos en la nueva Estación de Servicio. La oferta actual de estos productos es escasa en la zona, por lo que, además de facilitar el acceso de los mismos a la población de Benavente, ocasionará la llegada de clientes de zonas limítrofes generando una actividad económica complementaria a la de la Estación de Servicio.

**2.6 PROPUESTA DE CAMBIO DE USO PARA LAS PARCELAS INDUSTRIALES CON REFERENCIA CATASTRAL 0032014TM8503S0001IH, 0032015TM8503S0001JH Y 0032017TM8503S0001SH DE CALLE CAÑADA REAL BERCIANA DE BENAVENTE.**

CONCEPTO	EN PLANEAMIENTO	EN PROYECTO
CALIFICACIÓN NORMA ZONAL	<b>Zona 6.</b> Edificación Industrial. <b>Grado 2:</b> Zona I de las antiguas Normas Subsidiarias	<b>Zona 6.</b> Edificación Industrial. <b>Grado 2:</b> Zona I de las antiguas Normas Subsidiarias
USOS	INDUSTRIAL CLASE A	INDUSTRIAL CLASE A DOTACIONAL CLASE C

**2.7. RESUMEN EJECUTIVO****2.7.1. DELIMITACION DE LOS AMBITOS EN LOS QUE LA ORDENACION PROYECTADA ALTERA LA VIGENTE**

El ámbito en el que la Ordenación proyectada altera la vigente se limita a las parcelas sobre la que se tramita el presente Plan Especial que están situadas en la Calle Cañada Real Berciana de Benavente, 8A, 9A, 11A (PARCELAS. Se adjunta plano de situación).

**AYUNTAMIENTO DE BENAVENTE**

El alcance de la citada alteración modifica únicamente determinaciones de Ordenación Detallada.

### **2.7.2. ALCANCE DE LA ALTERACION DEL PGOU**

El plan especial no altera el contenido del PGOU al prever como predominante uno de los usos compatibles permitidos para la zona de afección.

### **2.7.3. DEFINICION DE LOS AMBITOS EN LOS QUE SE SUSPENDE EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS Y DURACIÓN DE LA MISMA**

El ámbito sobre el que se suspende la ordenación está limitado a las parcelas situadas en la calle cañada Real Berciana de Benavente, incluidas en el plano y con referencia catastral: 0032014TM8503S0001IH, 0032015TM8503S0001JH y 0032017TM8503S0001SH.

La duración de dicha suspensión, se limita a lo que dure la tramitación de éste expediente administrativo en el Ayuntamiento, hasta su aprobación definitiva.